

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN VON

auto
motor
und sport

Klassik



11/1999 DM 7,-

Amerikas Auto-Legende

Ford Mustang

Sport-Report

- Eifel-Klassik
- Goodwood Revival

...sische Kombis
...iten Extra



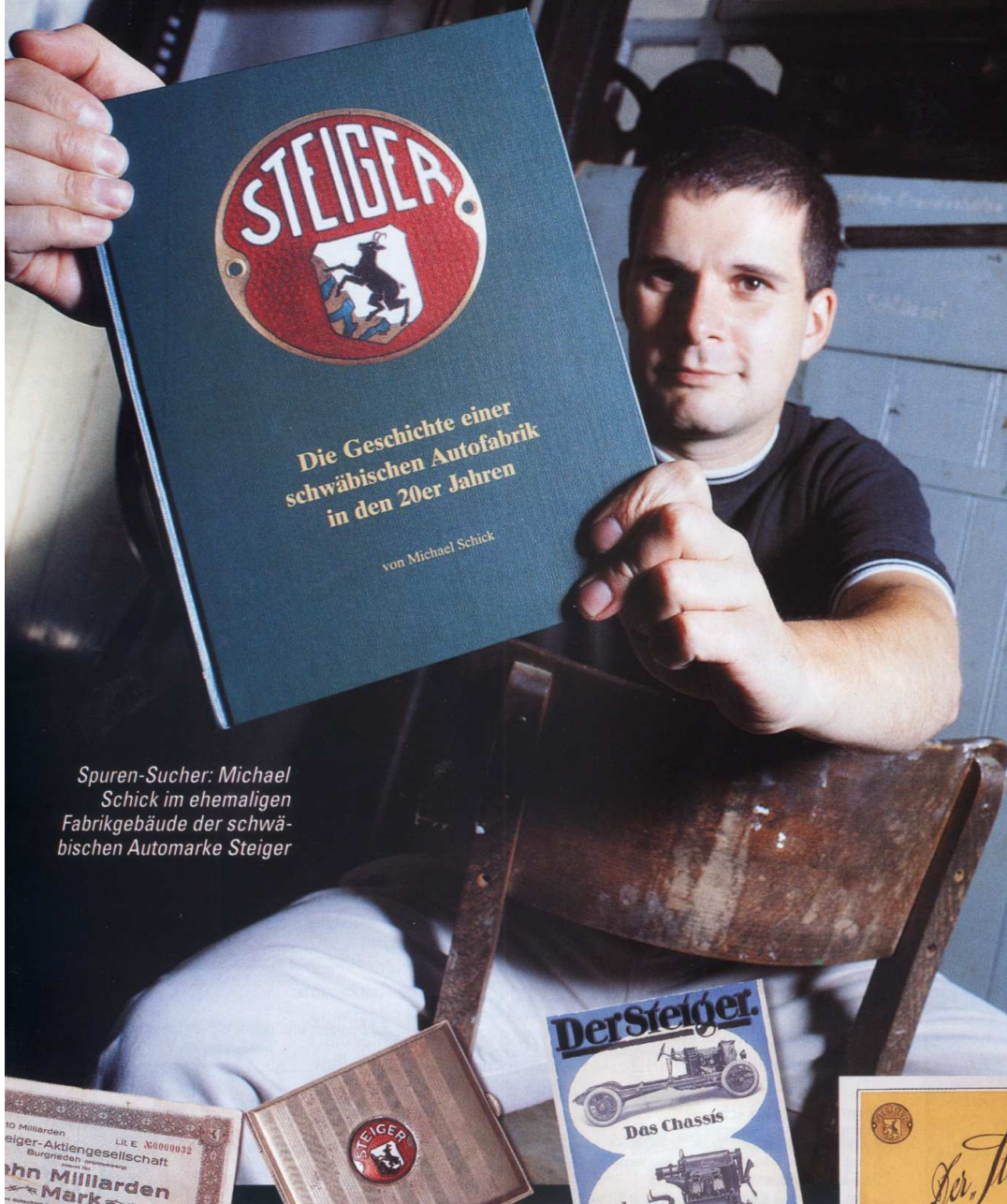
Alvis 4.3 Litre
Fahrberichte
BMW 2500



Restaurierung
Fiat 1500 Cabrio



Auf-Steiger



Spuren-Sucher: Michael Schick im ehemaligen Fabrikgebäude der schwäbischen Automarke Steiger



Vom Notgeld-Schein bis zum Zigaretten-Etui reicht die Steiger-Sammlung von Michael Schick

► Porträt Steiger-Forscher Michael Schick Die Automarke Steiger hatte in den Zwanzigern alles, was Legenden ranken lässt: Ihr Leben war kurz und glamourös. Und trotzdem dauerte es über 70 Jahre, bis die ganze Geschichte der „schwäbischen Bugatti“ ans Tageslicht kam: Ein junger Autor rettete sie vor dem Vergessen.

Der Volksmund weiß, dass wahre Liebe bedingungslos ist. Und Michael Schick weiß, dass der Volksmund manchmal Recht hat. Dann zumindest, wenn es um die Autos geht, deren kurze, aufregende Geschichte er zwischen zwei Buchdeckeln erzählt - und das, obwohl er wahrscheinlich nie eines von ihnen besitzen wird.

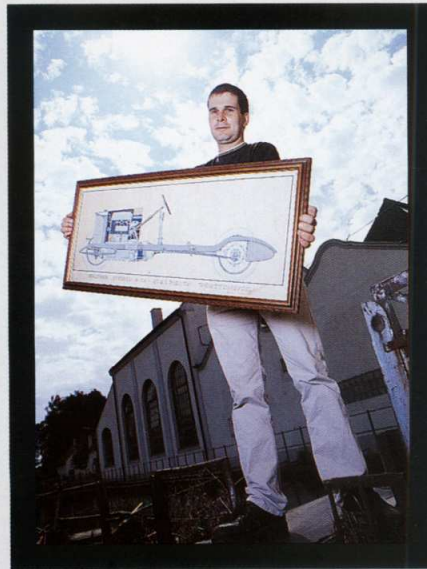
Der Volksmund wusste schon in den zwanziger Jahren, welcher Adelstand zu den Steiger-Wagen aus Burgrieden passte: „der schwäbische Bugatti“. Und Michael Schick, Jahrgang 1968, hat aufgeschrieben, warum das nicht einmal übertrieben war.

Es ist eine Geschichte ohne Atempausen. Sie handelt von einem Motor, der aussieht wie eine Skulptur, und der seine Ventile schon 1921 mit einer oben liegenden Nockenwelle bewegte. Schicks Steiger-Chronik erzählt von Rennsiegen auf der Solitude, bei der Targa Florio und am Klausenpass, von altem Adel und Filmstars in der Kundenkartei. Sie weiß auch von Exporten nach Amerika und Australien, aber nur von einem einzigen der mehr als 3000 Steiger-Wagen, der in fahrbereitem Zustand überlebte.

„Vor allem aber in sehr festen Händen“, sagt Michael Schick. Weil wahre Liebe zwar bedingungslos ist, aber nie ohne Hoffnung, wartet der Steiger-Forscher auf das, was er „meinen persönlichen Lotto-Jackpot“ nennt: „Darauf, dass irgendwo eine Tür aufgeht. Und dahinter steht ein Steiger, von dem keiner zuvor erfahren hat.“

Michael Schick wäre vermutlich der Erste, der vom Auftauchen eines Überlebenden hören würde. Um dem Zufall etwas nachzuhelfen, hat er bis nach Neuseeland und Russland recherchiert: Auch dort gab es versprengte Exemplare jener Automobilfabrik aus Burgrieden, einem Nest in der Nähe von Ulm.

Nur neun Jahre blieben Walther Steiger zwischen erstem Prototyp und Pleite. Es war die ganz große Zeit der Bastel-Genies, die noch den eigenen Nachnamen auf den



„IRGENDWANN GEHT EINE TÜR AUF UND DAHINTER STEHT EIN BISHER UNENTDECKTER STEIGER. DAS WÄRE MEIN LOTTO-JACKPOT“

Kühler ihrer Automobile schreiben konnten. Aber Steiger, das weiß Michael Schick heute, war viel mehr: eine Supernova am flackernden Sternenhimmel der zwanziger Jahre.

Drei Jahre nach dem Ersten Weltkrieg kam die deutsche Auto-Avantgarde nicht aus Stuttgart oder Berlin, sondern aus Burgrieden. Dort hatte Walther Steiger, der Textilfabrikant, ein Flugzeug-Reparaturwerk gegründet, und 1916 holte er einen der talentiertesten Auto-Konstrukteure seiner Zeit ins Haus. Paul Henze kam von Imperia, ging sechs Jahre später zu Simson nach Suhl und steht bis heute im Guinness-Buch

der Rekorde: als Automobil-Konstrukteur mit den meisten Arbeitgebern. Henze wechselte fast ein Dutzend Mal.

In Burgrieden hinterließ er den High-Tech-Motor mit Königswellen-Antrieb für die Nockenwelle - und einen Automobilbauer, der seinem Glück im Wege stand. „Steigers Problem war nie zu wenig Nachfrage“, hat Michael Schick ermittelt: „Walther Steiger war ein Choleriker. Ein Mal zog seine Verkaufsabteilung aus Protest ins Hotel, weil er unausstehlich war.“ Ein vergrätzter Teilhaber erwarb über Mittelsmänner die Aktienmehrheit und fuhr die Firma 1926 in den Ruin. Walther Steiger starb 1942 als mittellos gewordener Tüftler.

„Ich war 18 Jahre alt, als ich die Geschichte zum ersten Mal hörte“, sagt Michael Schick, der als Polizei-Fotograf arbeitet und im Nachbarort Laupheim lebt. „Und ich war sehr fasziniert.“

Mit dem Instinkt des Spuren-Sicherers schürfte er nach vergilbten Fotos und verschüttet geglaubten Anekdoten. Schick traf Zeitzeugen mit schütterem Haar und scharfem Gedächtnis, er besuchte Archive, Altenheime und den Personen-Suchdienst des Deutschen Roten Kreuzes.

In einem Keller fand er die Druckplatten der Steiger-Prospekte, von denen sich die Witwe des Besitzers unter einer Bedingung trennte: Schick musste zwei Messen für ihren Mann lesen lassen. Und der betagte Sohn des Firmengründers überreichte ihm die lederne Cabrio-Kappe seines Vaters.

Der 94-jährige Aerodynamik-Papst Baron Reinhard von König-Fachsenfeld aber stellte Schick die Vertrauensfrage, bevor er seine Schublade mit Fotos vom Solitude-Rennen 1922 öffnete: „Sagen Sie mir erst, wie viel Bohrung und Hub der Motor des Steiger 10/50 PS hat.“ Michael Schick hat seine Antwort noch immer im Kopf: „72 mal 160 Millimeter.“

Der 10/50 PS, sagt er, war schließlich das meistgebaute Modell der Marke Steiger.

Christian Steiger

Michael Schicks Steiger-Chronik heißt schlicht „Die Geschichte einer schwäbischen Autofabrik in den 20er Jahren“; sie zeichnet den Lebenslauf der Marke mit vielen Fotos und Zeitzeugen-Berichten nach. Das 160-seitige Buch kostet 39,80 Mark und ist über den Buchhandel (ISBN 3-00-003913-9) oder beim Autor zu beziehen (Michael Schick, Hafnergasse 16/3, 88471 Laupheim, Telefon und Fax 07392/10780).

Eifelrennen 1922: erster Platz für Steiger



Firmenchef Walther Steiger mit Gattin im ersten Prototyp von 1918

