

nnen genau n und testen

detailliertes Bild von seiner machen, obwohl mit Links-Thomas Leidel und mit Bernd Routinier Claus Striebel wird en Tage“ hin geschont – drei teure fehlen. Diese Gelegen-ermann Seeburger natürlich auf den verschiedenen Posi-chwuchsakteur Elmar Dehler Kreis zum Zug, Joachim Hein-eter Zodel sind ebenfalls mit tie – etwas zu variieren. Spielzeit von zweimal 15 Mi-drei Vorrundenspiele werden on gut drei Stunden durchge-umt die Konditionsarbeit auf alle zu kurz. Sollten die Laup- Zwischenrunde erreichen, en sie schon einen recht guten hen, um ins Halbfinale zu

em SKV Oberstenfeld (Regio- dem TV Oppenweiler, der als ister in der Qualifikation den schaffe, zählt zum Favoriten- die TSB Horkheim. Aber der heim, die HSG Singen und der SV Vöhringen, der als gute nschaft bekannt ist, sind alle- Brocken. Ob die Laupheimer hr erneut bis ins Finale vor- nen, ist daher fraglich. Abfahrt Uhr am Herrenmahd.

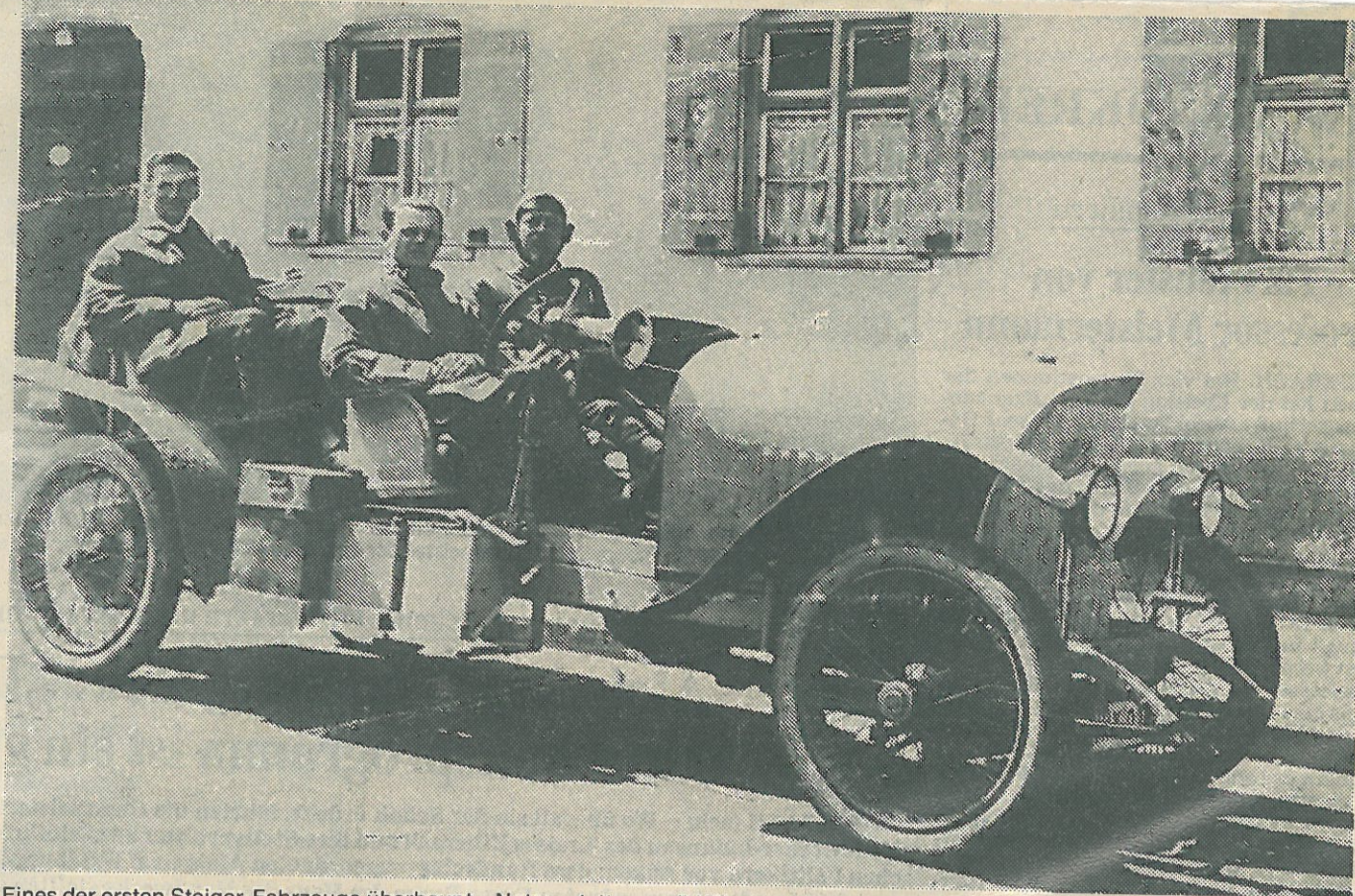


in Bezirksliga

hr Saisonziel, den Aufstieg in die uch von der Tennisabteilung des Bpunkt mit einem unangefochte- so rosig aus: Gegen Blaubeuren, einer Niederlage und konnte den bacher Vereine und den TC Bad ingen. Erfolgreichste Spieler sind sowie Ansgar Elbs und Armin eistung von Ansgar Elbs gilt es (s) Vorsitzender Volker Naujoks, Pierre Biber, Walter Spleis sowie f. mc/Foto: Scheller

schaftsdienst

Rettungsdienst/Notarzt/Pol- orwahl, gebührenfrei: 110; Poli- ne Vorwahl, gebührenfrei: 112. **schaftsdienst der Ärzte** (nur in drin- allen) Laupheim und Umge- Juli, Samstag 8 bis Sonntag 8 Bullinger, Ulmer Straße 43, , Telefon 0 73 92 / 36 85; 13. Juli, bis Montag 8 Uhr: Dr. Häußler, isweg 10, Laupheim, Telefon 55; in Schwendi und Umge- henende 12./13. Juli: Gemein- xis Dr. Kölle/Weckmann, Telefon 0 73 53 / 29 05. **ntlicher Notfalldienst** (von 10 von 16 bis 17 Uhr) Wochenende : Dr. Peter Jung, Marktplatz 13, Telefon 0 73 51 / 65 80. **er Bereitschaftsdienst der hr, Heeresflugplatz Laupheim:** Nacht erreichbar unter Tel. 1, App. 400. **haftschaftsdienst der Apotheken** in und Umgebung, Wochenende i: Sieben-Schwaben-Apotheke, 3e 16, Laupheim, Telefon 0 73 92 in Schwendi und Umgebung, de 12./13. Juli: Rats-Apotheke, , Telefon 0 73 53 / 13 00. **ransport:** DRK Laupheim, 73 92 / 22 33; ASB Orsenhausen, 73 53 / 20 47. **seelsorge** Ulm/Neu-Ulm, Tele- 1 11 01 oder 1 11 02. **gsstelle für werdende Mütter** rband Württemberg): Ulm, Mi- straße 5, Telefon 07 31 / 6 08 68, nde montags von 15 bis 17 Uhr Vereinbarung; Außenstelle Bi- olpingstraße 43, Telefon 0 73 51 / echstunde dienstags 9 bis 11 Uhr Vereinbarung. **Sozialer Hilfsdienst** für hilf- Personen im Kreis Biberach, ASB KV Biberach, Telefon



Eines der ersten Steiger-Fahrzeuge überhaupt – Notausstattung mit Kübelsitzen, Batterien auf dem Trittbrett. Man beachte auch den noch runden Spitzkühler, der dem Wagen noch kein so markantes Profil gab. SZ-Repro: Archiv Huber

Aus der Provinz ein richtiges Auto

Während der ersten großen Men- schenleben und Material fordernden Völkerschlacht dieses Jahrhunderts von 1914 bis 1918 hatten die kriegfüh- renden Nationen in Europa wenig Ge- legenheit, die Entwicklung im zivilen Motoren- und Fahrzeugbau voranzu- treiben. So erscheint es aus heutiger Sicht logisch, daß nach dem Verhalten des letzten Geschützdonners zunächst auf dem Stand von 1914 die Produk- tion aufgenommen wurde – und das zudem nur langsam, denn erst einmal hatten die Menschen andere Sorgen, als sich um den Kauf teurer Automobi- le zu kümmern.

In den etablierten Fahrzeugwerken ging man daran, Maschinen, Werkzeu- ge, Gußformen und Modelle aus der Vorkriegszeit einzusetzen. Wenn auch nicht speziell für den Automobilbau, so waren während des Weltkriegs doch wesentliche metallurgische Kenntnisse gewonnen worden, die dafür Sorge trugen, zum Beispiel höhere Drehzah- len eines Verbrennungsmotors zu er- möglichen. Besonders aus dem Flug- motorenbau hatte man viel gelernt und konnte jetzt, zu Beginn der 20er Jahre, erstmals Motoren aus einem Block gießen.

Im Hause Steiger war man von An- fang an dabei, denn schließlich hatten Walther Steiger und der unschätzbar wertvolle Paul Henze noch während des Krieges begonnen, ihren Steiger- Prototypen aufzubauen. Weil den an- deren Autofirmen diese Entwicklungs- zeit fehlte, waren die „Steiger“ gleich bei ihrem ersten Auftritt so überlegen. Zwar waren im Vergleich zu heute die Autos noch immer nicht so ausgereift, daß dem Fahrer jener Tage jederzeit das Gefühl vermittelt werden konnte, er komme sicher ans Ziel, doch boten die Steiger-Fahrzeuge – von den ersten ausgelieferten Wagen vielleicht einmal abgesehen – eine wesentlich höhere Garantie für sicheres und zudem sport- liches Fahren als die Konkurrenz. Die indes blieb nicht untätig, so daß die „Vintage-Periode“, wie die Automobil-

Ära von Anfang 1919 bis Ende 1930 unter Historikern und Oldtimer-Lieb- habern auch genannt wird, gleichzeitig zum Zeitalter der großen Neuerungen im Fahrzeugbau wurde. Als beispiels- weise der erste Steiger die Fabrik in Burgrieden mit der Fahrgestellnum- mer 501 verließ, produzierte nicht nur Henry Ford in Detroit schon per Fließ- band. Die Massenproduktion sollte nur wenige Jahre später auch in Europa das Bild beherrschen.

Weitere Neuerungen jener Tage: Die Vierradbremsen (im Steiger seit 1924 eingebaut), elektrische Anlasser, hoch- tourige Motoren (hier war der Steiger mit seinen 3500 Touren im Sportmo- dell ein Pionier), Ballonreifen, ge- schlossene Ganzstahlkarosserien und leichtgängigere und zuverlässigere Ge- triebe. Aber auch überflüssig-spleeni- gen Mätzchen frönte man ungeniert, wie Lederkarosserien oder gar stoffbe-

hen im Automobilbau seit den Tagen der Herren Daimler, Benz, Maybach, Otto, Peugeot, de Dion und der vielen Nacheiferer! Der Benz'sche Patent- Motorwagen entwickelte seinerzeit 0,88 Brems-PS bei 400 Umdrehungen der Kurbelwelle pro Minute, galt aber schon als ausgesprochener „Schnell- Läufer“. Er konkurrierte mit Dampf- fahrzeugen und Elektroautos – doch schließlich behaupteten sich die Ver- brennungsmotoren, die von Jahr zu Jahr kleiner und leistungsfähiger wur- den. 1888 baute Benz sein erstes Auto mit 2-Gang-Getriebe – die ständigen Reifenprobleme ließen sich aber auch mit der günstigeren Übersetzung nicht mindern. Das gelang erst 1914, als der Ballonreifen erfunden wurde, der nach und nach den normal-luftgefüllten Rei- fen (seit etwa 1904) ablöste.

Um die Jahrhundertwende hatte Wil- helm Maybach den Mercedes erstmals mit dem schnell legendär gewordenen Wabenkühler ausgestattet – das Prin- zip hatte er Marinebooten abgeschaut. 1903 entwickelte der Franzose De Dion, die nach ihm benannte De-Dion-Achse, die im Prinzip noch heute vielfach ver- wendet wird, und seine Landsleute René Panhard und Emile Levassor gaben dem Auto die fortan gültige Form mit Motor vorn und Fahrgastraum hinten. 1904 kam im automobilistisch spätzün- denden Großbritannien – eine konser- vative Gesetzgebung hatte einen frühe- ren Start verhindert – nach einigen vierzylindrigen Vorläufern der erste Sechszylinder-Wagen auf den Markt: ein Napier. 1910 wurden die bis dahin vorherrschenden Holzrahmen durch Stahlblechkonstruktionen ersetzt, die wesentlich höhere Steifigkeit verspra- chen und vor allem bei Unfällen die Brandgefahr verringerten. Die ersten Vierradbremsen tauchten ebenfalls um diese Zeit auf, doch fanden sie erst nach dem Krieg größere Verbreitung.

Doch zurück zum Startjahr des Wal- ther Steiger in Burgrieden, der schon während des Krieges nach Kräften plante, entwarf, zeichnete, Modelle konstruierte und baute – nach durch- aus moderneren Vorstellungen als die Pioniere, die sich zunächst noch vom Begriff der „Motor-Kutsche“ hatten be- flügeln lassen. Auf Walther Steigers und Paul Henzes Zeichenbrett aber entstand ein „richtiges Auto“.

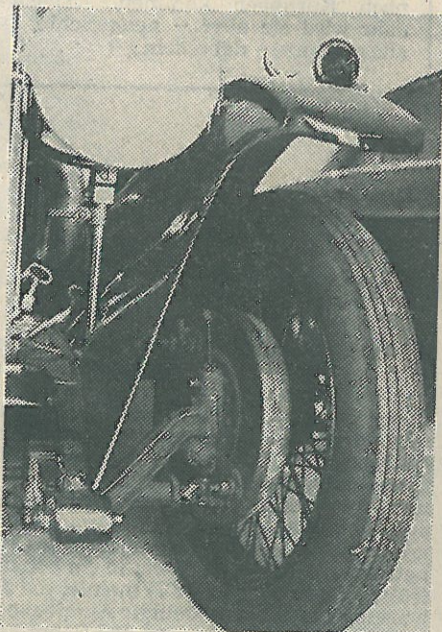
DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 6

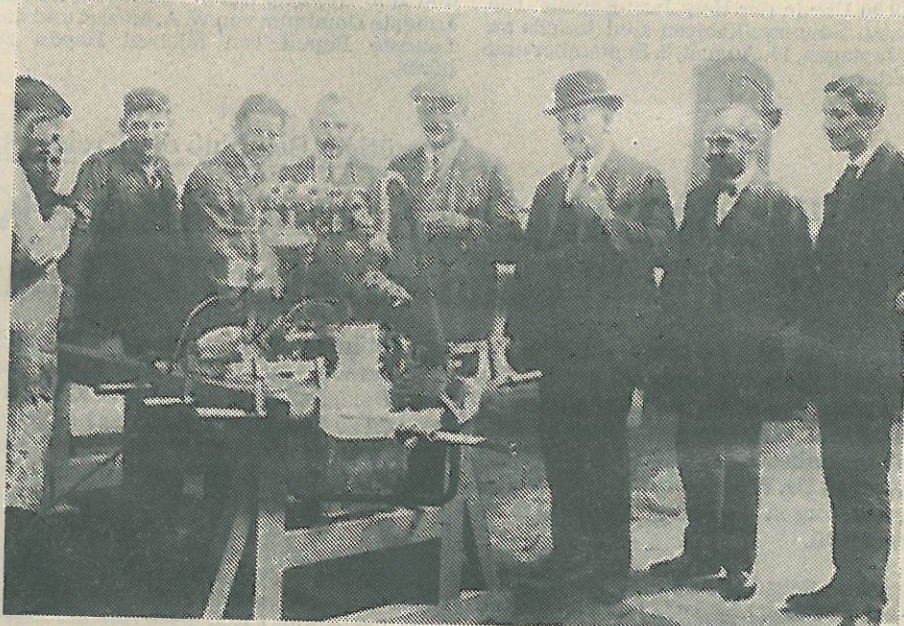
zogene Wagenaufbauten beweisen: Es klapperte dadurch zwar kein Blech mehr, dafür zog es an allen Ecken und Enden! Auch bei Steiger ließ man sich auf derlei Spielereien ein: Es wurden mehrere Fahrzeuge mit Lederkarosse ausgeliefert.

Noch ein Wort zu den Produktions- zahlen: Die nicht gerade viel erschei- nenden gut 2000 Steiger-Wagen in sechs Jahren lassen dennoch auf eine geradezu beängstigend rasche Arbeit schließen, wenn man sie mit den Zah- len der Konkurrenz vergleicht: Ettore und sein Sohn Jean Bugatti bauten im elsässischen Molsheim von 1919 bis 1939 auch nur rund 9000 Autos, die aus dem Lipperland stammenden Brüder „Augie“ und „Fred“ Duesenberg von 1921 bis 1937 weniger als 1000! Und welch einen Ruf genossen diese Traumautos!

Wieviel war überhaupt schon gesche-



Erst ab 1924 serienmäßig: Die Steiger- Vierrad-Bremsen. Foto: Emmenlauer



Erster Testlauf eines Steiger-Motors im Jahr 1919 mit den beteiligten Konstrukteuren und Mechanikern sowie Walther Steiger (Mitte). SZ-Repro: Archiv Huber