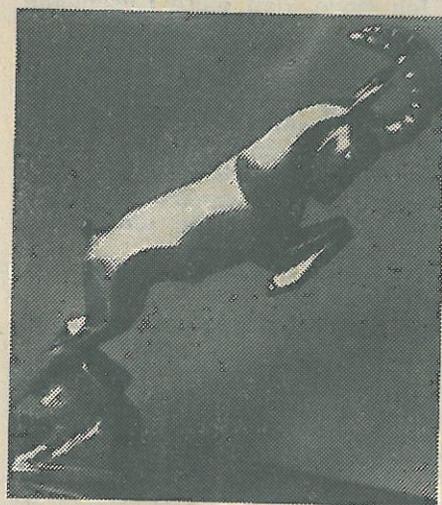


Auch mit Martini-Steiger-Autos wurden Rennen gefahren – hier das Werksteam Monard/Rees. Die Wagen hatten schon Rechtssteuerung. SZ-Repro: Archiv Steiger



Diese Steiger-Kühlerfigur wurde in der Schweiz verboten. SZ-Foto: Bartels

Ein Steiger, der „Martini“ heißt

Daß das Unternehmen „Autos aus dem Rottal“ auf nur dünnen und wackeligen Finanz-Beinen stand, begann sich im Hause Steiger bereits früh abzuzeichnen. Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß sich Walther Steiger senior beizeiten Gedanken um seine weitere Unternehmer-Karriere machte. Schon 1924, zwei Jahre vor der Liquidation der „Steiger AG“ in Burgrieden, stieg er deshalb mit Unterstützung finanzkräftiger Partner in den schweizerischen Automobilbau ein und übernahm dann nach der Firmenauflösung in Oberschwaben endgültig die altherwürdige Waffenfabrik „Martini“ in Saint Blaise am Neuenburger See.

Dort waren bereits 1888 erste Versuche mit Verbrennungsmotoren unternommen worden. Zehn Jahre später hatte man das erste Martini-Fahrzeug auf die Räder gestellt. Die eigentliche Geschichte der Automobilfabrik Martini begann 1903, als die Gebrüder Adolph und Max von Martini die Lizenz für die französischen Rochet-Schneider-Autos übernahmen, die damals dank ihrer übersichtlichen und modernen Konstruktion als vorbildlich galten. Die Martini wurden wie die Steiger in Burgrieden von erstklassigen Fachkräften, die durch die Waffenfabrikation an Präzisionsarbeit gewöhnt waren, aus ausgesuchtem Material sorgfältig hergestellt. Martini-Generalrepräsentant in London war seinerzeit der irische Captain H. H. P. Deasy, der später Mitinhaber der Martini AG wurde. Zu Deasys eigenem Automobilwerk in Coventry nahm Walther Steiger in späteren Jahren engen Kontakt auf, entwickelte dort ein neuartiges Verfahren zur Herstellung von Schleuderguß-Zylinderlaufbüchsen, kehrte aber 1939 nach Deutschland zurück.

1908 wurde die „Neue Martini-Automobil AG“ gegründet, die auch das Kapital der „Martini Automobile Co. Ltd. London“ übernahm. Fortan baute man erfolgreiche Hochleistungswagen mit einem 1,1-Liter-Königswellenmotor. Mit einer Produktion von etwa 600 Wagen jährlich stand die Marke an der Spitze der kleinen schweizerischen Autoindustrie. Nach dem Weltkrieg sah sich der Automobilbau in der Schweiz mit der bedrohlich wachsenden Auslands-Großserien-Produktion konfrontiert – der zu kleine Inlandsmarkt tat ein übriges. Ein Ende der Firma war abzusehen, als 1924 die Brüder Walther und Robert Steiger die Aktienmehrheit erwarben. Walther Steiger hoffte, hier seine Pläne und Absichten unter gesicherten Umständen erfolgreich fortsetzen zu können.



DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

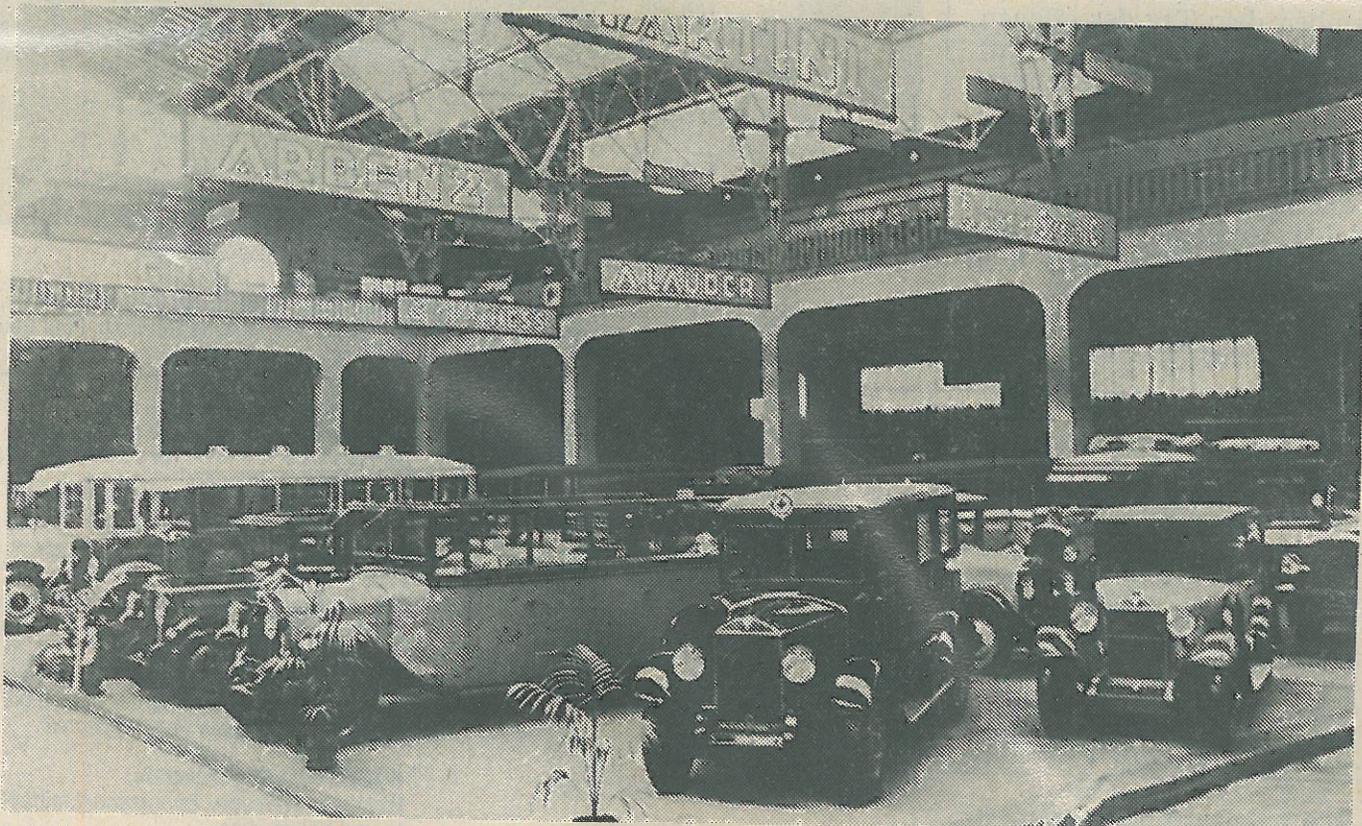
Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 30

Die 1927 der Öffentlichkeit vorgestellten neuen Sechszylinder-Konstruktionen hätten wahrscheinlich wesentlich anders ausgesehen, hätte sie Paul Henze konstruiert. So aber lieferte man an die Kunden ein zwar handwerklich absolut solides Auto aus, das aber ohne Pfiff war. Die schon in Burgrieden tätigen Konstrukteure Zeiler und Rees, der Maschinenbauer Linnepe aus Norddeutschland und weitere hochqualifizierte Mitarbeiter waren ihrem Chef in die Schweiz gefolgt, hatten das neue Fahrzeug aber nicht aus der Masse vieler anderer Luxuswagen herausheben können, denn ein Luxusgefühl war auch dieser neue „Martini Six“, von dem heute in der Schweiz noch rund ein Dutzend Fahrzeuge fahren. Die neuen Martini-Steiger hatten nun nichts mehr mit den Automobilen gemein, die früher dem Namen „Steiger“ einen besonderen Klang gegeben

hatten, sieht man einmal davon ab, daß das Familienwappen auch den Kühler der Martini-Steiger zierte: der kletternde Steinbock. Die beiden neuen Modelle mit seitengesteuerten 3,1- beziehungsweise 4,4-Liter-Motoren waren zwar moderne und mit allen Feinheiten der fortschrittlichen Automobiltechnik ausgestattete Fahrzeuge, im Grundkonzept jedoch Alltagsautomobile, wie man sie in großer Zahl zwischen Detroit und Stettin baute. Die hochwertige Verarbeitung spiegelte sich allerdings in gepfefferten Preisen wider – so wurde das Luxusmodell nicht unter 18 500 Franken gehandelt!

Der 4,4-Liter-Martini-Steiger entwickelte bei 3200 Umdrehungen 90 PS, was ihm eine Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h verlieh, die kleinere Reihenmotor-Variante leistete 55 PS bei 3000 Umdrehungen in der Minute. Beide Wagen verfügten über mechanische Vierradbremsen mit Servowirkung. Das Gewicht wurde mit 1500 bis 1600 Kilo angegeben. Die Karosserien schneiderten wiederum Spezialbetriebe in der Schweiz und in Deutschland. Leider waren die Verkaufserfolge nicht gerade ermunternd, so daß von 1927 bis 1930 nur einige hundert Autos abgesetzt werden konnten, trotz intensiver Modellpflege mit Verbesserungen verschiedenster Art.

In der Zeit der Weltwirtschaftskrise sah sich Walther Steiger deshalb in der deutschen Nachbarschaft nach einem Lizenzauto um, das er kurz darauf im Wanderer-Sechszylinder gefunden zu haben glaubte. So jedenfalls meinte man in Neuchâtel die Entwicklungskosten für ein neues eigenes Modell vermeiden zu können, obwohl man in jenen Tagen abermals Kontakt zu Paul Henze aufnahm, der für Martini-Steiger einen Wagen mit Frontantrieb konstruieren sollte. Bevor Henze dieses Problem lösen konnte, wurden aber in Saint Blaise in der Westschweiz die Werkstore für immer geschlossen, weil auch der Wanderer – ein schweres und langsames Auto – nicht zum erhofften Verkaufsschlager wurde. 1934 wurde der Automobilbau bei Martini-Steiger endgültig eingestellt.



Auto-Ausstellung in Basel. Die Firma Martini...

Geleg ein

(gr) - Grau i
auch betriebe
papieren, trocl
gen Staatsanw
hen um diesell
hem Lernen h
Rahmen der s
botene Verans

Ja, die Herr
ger, ihres Zeiche
hungsweise Po
ständig für Vo
hatten der 10 b/c
mit besagtem F
ten wurde, ganz
nahm man an ei
teil, in der Justiz
auf der Drogenl
hungsheim, bei
Und überall gab'
ten, mit Betroffe

Und was war
Staatsanwalt, de
im Fernsehen“
nant, gepflegt, m
auch. „Aber, wa
bietet der Verte
Richter bleibt d
Gang einer Ger
rasch durchscha
oder die Justiz
schön im Amtsd
Gemüter auch l
gen“ Löhne, die
Freigang. „Der
war etwas ganz
Schüler unisono.
Pennäler intus, v
oder soll: „Die A
kein Freigang, da
und nachts in de
Freigängerheim,
meinte einer der
dig. Dabei sei al
Mißbrauchs nicht
anderen eingewei

Der Eindrücke,
sind's gar viele: I
in der der Weg
und Beschaffun
zeichnet wurde,
Schwererziehbare
und angeschlossen

Gemein

Finanz weicht

SCHWENDI (b)
Haushaltsplan ze
Gemeinde Schw
1985 konnte bis j
aufnahme des lau
deratssitzung ein
Investitionsspiel
rat ferner mit de
Investitionsprogr

Nachdem die A
rechnung 1985 we
zeichnet sich jetzt
gang 1985 im Ver
gut abschneidet. D
Gewerbesteuer ein
Millionen Mark z
nach Abzug der
ein Betrag von 1,
bleibt. Dieser wird
germeister Walter
Deckung im Haus
Vermögenshausha
bei einigen Vorhal
vorliegen. So ent
beim Grunderwerb
des Gewerbegebiet
auch voraussichtli
für den Bauhof Me
werde für das Feue
in Schwendi und c
ßen entgegen der
Mark nur ein Zusc
aus dem Ausgleich
es.

Eine Verschlecht
Möglichkeiten wir
meindeverwaltung
Steigerung der Ste
Prozent – dies bede
kreis und das Land
zahlt werden müß
der gesamten Schlü
der mangelnden S
1987