EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMER-ZEITSCHRIFT

MARKT

Heft 11 · November 1991
Lit. 5000,- · sFr. 4,80 · öS 38,-
Dr. 800,- · Kcs. 54,- · DM 4,80
1Y1281E

Klassische Automobile und Motorräder

Steib-Beiwagen — der rechte Partner für jedes Motorrad

Kaufberatung: Mini Cooper S

Tornax Rex

Siegreich: Rudge Ulster

Blickfang: Stoewer D 12

Chevrolet Impala: der ganz normale Gigantismus

INHALT

November 1991

TITEL

Typisch Fünfziger: Chevrolet Impala 8

Das Beiboot schlechthin: Steib-Seitenwagen 16

AUTOMOBIL

Kaufberatung: Mini Cooper S 24

Hawa-Elektrowagen 29

Buick Master: der Gigant aus den Vierzigern 30

Blickfang: der mächtige Stoewer D 12 46

IFA aus dem Osten 54

Wuppertaler Roadster: Tornax Rex 200

Carlo Abarths rasende Kraftpakete 209

60 Jahre Porsche 223

MARKT testet Kleinanzeigen: Vignale Gamine 240

ZWEIRAD

Britischer Edelrenner: Rudge Ulster 204

Feier in Mandello: Moto Guzzi wird 70 220

START UND ZIEL

Härtetest: Rallye Liège-Rom-Liège 36

Hockenheim-Grand-Prix für Motorräder 40

Stets zur Seite

Weltweit bekannt: Steib-Seitenwagen aus Nürnberg

Als Josef Steib Ende der Zwanziger den ersten Beiwagen konstruierte, ahnte er noch nicht, daß seine Produkte bald weltbekannt werden sollten. Ob Motorrad oder Roller, hubraumstarker Dampfhammer oder Zweitakt-Zwerg — die Nürnberger Seitenwagen-Werft legte für jedes Zweirad das passende Boot auf Kiel.

Bereits 36 Länder belieferte die ehemalige Karosseriewerkstatt in den Fünfzigern mit ihren beliebten Seitenwagen. Dabei bot Perfektionist Josef Steib nicht nur für heimische Kunden einen einzigartigen Service: Um eine perfekte „Anprobe" zu ermöglichen, durften sich die „Partnersuchenden" mit ihren Motorrädern auf dem Firmengelände einfinden. So zeigte sich zu Produktionsbestzeiten oft eine illustre Schar dreiradbegeisterter Frischluftfanatiker auf dem Steibschen Hof.

Hohe Qualität, ausgeklügelte Konstruktionen und — nicht zu vergessen — eine gute Preispolitik ließen die Firma zum größten seitenwagenproduzierenden Unternehmen der Welt werden. 1914 gründete Josef Steib Senior an der Nürnberger Zerzabelshofstraße eine Sattlerei und Lackiererei für Automobile. Schon bald hatte er sich einen guten Namen gemacht und galt in der Branche als zuverlässiger Partner. So wundert es nicht, daß Motorradproduzent Ardie Josef Steib bat, einen Seitenwagen für sein neuestes 500-ccm-Tourenmodell zu konstruieren. Eine Bitte, die Steib natürlich nicht ausschlug. Der erste Schritt in einen neuen Produktionszweig war getan und eröffnete dem Werk jetzt völlig neue Perspektiven. Mittlerweile hatte das Motorrad als praktisches und preiswertes Bewegungs- und Transportmittel einen festen Platz in der Gesellschaft errungen. In Sachen Bequemlichkeit ließen die teilweise wenig komfortablen Maschinen allerdings oft zu wünschen übrig. Man denke bloß an einen Ausflug oder eine Urlaubsreise zu zweit oder gar mit dem Nachwuchs. Der Seitenwagen also als zeitgemäße Lösung für „Transportprobleme" dieser Art. Daß Steib in dieser Hinsicht den richtigen Riecher hatte, belegen eindrucksvoll die Verkaufszahlen der dreißiger Jahre. Immerhin hielten die Nürnberger zusammen mit der Firma Stoye aus Leipzig 80 Prozent der Marktanteile im deutschen Seitenwagengeschäft. Dementsprechend hart konkurrierten beide Unterneh-

men auch um Serienaufträge wichtiger Motorradhersteller. Großabnehmer der Nürnberger Seitenwagen waren in jenen Tagen die Neckarsulmer NSU-Werke.

Steib verfügte mittlerweile über eine breitgefächerte Produktpalette. Neben den recht spartanisch wirkenden Tourenmodellen fertigte man Ende der Dreißiger zeppelinförmige Sportbeiwagen, die sich mit Verbindungsstoßdämpfern an der Zugmaschine abstützten und somit für besseren Federungskomfort sorgten. Sie waren die Vorläufer der legendären S-350- und S-500-L-Modelle, die das Werk 1949 präsentierte. Schon in den dreißiger Jahren war man bemüht, die „Beiboote" harmonisch in der Farbgebung auf die Motorräder abzustimmen. Auch auf eine funktionelle Ausstattung wie Windschutzfenster, Verdeck und Gepäckträger brauchte der Kunde nicht zu verzichten. Die Fahrwerksauslegung paßten die Konstrukteure der jeweiligen Hubraumklasse an. Rahmen, Anschlüsse und Gewicht des Seitenwagens mußten natürlich exakt auf die Eigenschaften des Motorrades abgestimmt werden. So bot Steib für leicht motorisierte Zweiräder den 36er Sportseitenwagen an, dessen Boot aus Aluminiumblech bestand und daher nur wenig Gewicht auf die Waage brachte. Der Seitenwagen Typ 31, mit abschließbarem Kofferraum sowie mit Kugelanschlüssen und Verbindungsstoßdämpfern ausgestattet, konnte da schon einen etwas kräftigeren Partner verkraften.

Eine harte Probezeit durchliefen alle Steibwagen, bevor sie in die Obhut ihrer Käufer gelangten, denn auf Qualität und Perfektion legte der Firmengründer gesteigerten Wert. Er selbst testete die Seitenwagen unter härtesten Bedingungen, auf dem Asphalt wie im Gelände. Bei solchen Gewalttouren zeigte sich recht bald, ob die Stabilität des Fahrwerks, der Karosserie oder der Anschlußstücke passend berechnet war. Auch mußte das Zusammenspiel zwischen Motorrad und Beiwagen genau justiert werden, denn die physikalischen Kräfte, die bei ungenauer Montage aufeinander wirkten, konnten sowohl den Rahmen des Motorrades, als auch das Fahrwerk des „Auslegers" beschädigen. Die Abmessungen für den Vorlauf, die Vorspur des Seitenwagenrades und der Sturz der Maschine stellten den Konstrukteur nicht immer vor einfache Aufgaben. Probleme also, die in dieser Entwicklungsphase zu bewältigen waren, gab es sicher mehr als genug. Neben der Frage optimaler Elastizität und Stabilität, guter Fahreigenschaften, leichtgängiger Handhabung und einfacher Ab- sowie Anbaumöglichkeiten, stellte sich die Frage nach dem Komfort. Denn schließlich sollte ein Seitenwagen nicht nur ein praktisches Transportmittel sein, sondern vor allem mehr Bequemlichkeit bieten als der Soziussitz hinter dem Fahrer. „So sanft wie auf Hän-

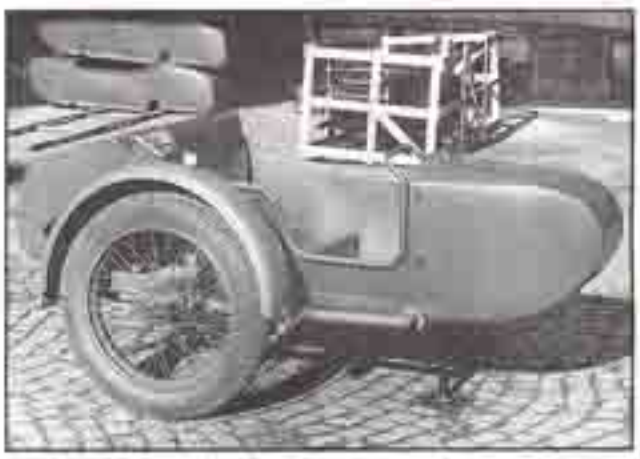
Ideales Paar: Steib LS 200 für Motorräder bis 250 ccm an einer NSU Max. Auch bei vielen Rennen hat sich dieses Gespann bewährt.

Firmengründer Josef Steib (im Bild vorne rechts) präsentierte seine Seitenwagen auch in England. Für jede Hubraumklasse, ob Roller oder Motorrad, fertigten die Nürnberger ein passendes „Boot".

Einer der größten Abnehmer der Nürnberger Seitenwagen war BMW. Der geschwungene Steib-Schriftzug wurde allerdings durch das weiß-blaue Emblem der Bayern ersetzt.

den getragen", lautete seinerzeit ein Slogan von Steib. Mochte der Beifahrer auch eine weiche Federung schätzen, den Fahrer erfreute ein langer Federweg des Seitenwagens wegen des instabilen Fahrverhaltens sicher nicht.

Eine Lösung des Problems bot eine harte Abfederung des Rades bei gleichzeitig weicherer Dämpfung des Bootes. Dabei mußten beiden Federungssysteme genau aufeinander abgestimmt sein, um ein Aufschaukeln von Maschine oder Beiwagen zu verhindern. Ein neues Prinzip konstruierte Steib Anfang der fünfziger Jahre: Das an einer Schwingachse aufgehängte Seitenwagenrad wurde jetzt durch dicke Silentblöcke abgefangen. In der Bootsaufhängung arbeitete wie bereits in einigen frühen Modellen eine Gummibandfederung oder Zugfedern. Ein Schleifenrahmen, bestehend aus einem umlaufenden Rohr, bildete bei vielen Modellen das Fahrwerk. Der Vorteil dieser Rahmenkonstruktion bestand darin, daß sie nachgiebig genug war und Spannungen beim normalen Fahrbetrieb absorbierte. Als komfortabel galt der Schleifenrahmen besonders in den dreißiger Jahren, da weder eine Federung des Seitenwagenfahrwerks noch eine Hinterradschwinge beim Motorrad üblich waren. Die nötige Stabilität erhielt der Rahmen durch Querverbindungen, die oft in Form eines Rennbügels über das Boot hinüberreichten. Mit diesem, vor allem bei rasanten Fahrten recht praktischen Haltegriff für die Sozia waren alle Steibschen „Zigarren" wie die Sportseitenwagen 25, 28 a, 31 und 36 versehen. In Verbindung mit dem Schleifenrahmen, der die „Zigarre" wie eine gewaltige Stoßstange umrandete, prägte der Bügel das charakteristische Bild dieses Seitenwagens. Die Anzahl der Kugelanschlüsse variierte je nach Typ und Stärke des Motorrades. Schwere Gespanne erhielten einen Vierpunktanschluß, um die Stabilität zu gewährleisten und ein Verformen des Rahmens zu verhindern. Leichtere Modelle waren dagegen mit einem Dreipunktanschluß ausreichend gesichert. Zahlreiche



Für die Wehrmacht: Die robusten Seitenwagen verkrafteten auch schwerstes Gelände.

Funktionell: Wetterschutz und Scheibe ließen sich mit wenigen Handgriffen montieren.

Belastungsproben, wie der Einsatz im Rennsport, führten zu einer steten qualitativen Weiterentwicklung der Nürnberger Produkte. Wer einen Steib kaufte, wußte was er daran hatte. Fast schon sollte der Begriff zum Synonym für Seitenwagen

überhaupt werden — vielleicht noch nicht in den frühen Produktionsjahren, aber allemal in den Fünfzigern.

Als der Sohn des Firmengründers, Josef Steib Junior, 1932 ins Geschäft einstieg, überarbeitete er die Konzeption der Firma und stellte den Betrieb auf eine effektive Serienproduktion um. Beliefert wurden neben NSU und verschiedenen kleineren Auftraggebern auch die Behörden, ein sicherer Abnehmer größerer Stückzahlen. Für Behörden, beispielsweise die Post oder die Polizei, produzierten eigentlich alle drei großen Seitenwagenhersteller, Steib, Stoye und Royal — so auch im Zweiten Weltkrieg für die Wehrmacht.

Damals bestückte Steib die Zündapp KS 750 mit einem schweren, geländetauglichen Seitenwagen, der mit einem zusätzlichen Antrieb für das Seitenwagenrad ausgestattet war. Gefedert hatte man den auf härtesten Betrieb ausgelegten Militärwagen mit einem Stoßdämpfer und Zugfedern. Ein Vorläufer des TR 500 soll bei diesem Gefährt Pate gestanden haben. Das verwundert kaum, denn für so schwere Maschinen wie eine 750-ccm-Zündapp mußte schon ein ausgesprochen stabiles Rahmenkonstrukt herhalten. Freunde schwerer Gespanne konnten den TR 500 in weiterentwickelter Form auch in den Fünfzigern erstehen. Er war neben den Typen S 500 L und ab 1955 dem S 501 der Steib-Seitenwagen schlechthin für großvolumige und leistungsstarke Motorräder. Äußerst stabil war auch der Rechteck-Rahmen des TR 500 und daher ebenfalls für Gespanne über 500 ccm geeignet. Häufig sah man diesen Seitenwagen an der Zündapp 601, dem grünen Elefanten und auch an der BMW R 67. Als Luxusmodelle mit modernem Fahrkomfort und als bequeme Reisemobile ließen sich die 500er

Die Karosserie des Steib LS 200 bestand aus Tiefziehblech mit polierten Profilleisten.

Der LS 200 wurde mit Dreipunkt-Kugelanschluß an seiner Zugmaschine befestigt.

Beliebte Steib-Seitenwagen

Typ LS 200 für Motorräder bis 250 ccm. Dreipunkt-Kugelanschluß mit Seitenstrebe.

Typ S 250 für Motorräder von 250 bis 500 ccm. Dreipunkt-Kugelanschluß mit Mittelstrebe.

Typ Roller 1 für Roller mit 8 bis 12'' Rad. Befestigung durch Zentral-Klemmanschluß.

Typ S 501 für Motorräder ab 500 ccm. Befestigung durch Vierpunkt-Anschluß.

Typ TR 500 für Motorräder ab 500 ccm. Befestigung durch Vierpunkt-Anschluß.

Typ Roller 2 für Roller ab 13'' Rad. Befestigung durch Zentral-Klemmanschluß.

Typen besonders gut vermarkten. Ihre Größe und Bequemlichkeit sowie der großzügig bemessene Stauraum mit leichter Zugänglichkeit prädestinierten diesen Seitenwagen für den Einsatz als Reisegespann. Aber nicht nur sie, sondern auch der leichtere S 350 fühlte sich bald auf den Straßen der Welt zu Hause. Fotos und Reiseberichte

Geringer Preis, großer Nutzen: Steib bot seine geräumigen LT-Modelle als billige Lieferwagen an.

aus vielen Ländern füllten in den Fünfzigern oft genug den Briefkasten der Steib-Familie. Mittlerweile hatte Josef Steib Junior die Fabrik an der Zerzabelshofstraße in Nürnberg mit 92 Prozent der weltweiten Marktanteile zum größten Seitenwagenproduzenten gemacht.

Genauso rasant wie die Entwicklung der Firma zeigte sich auch das Charakterbild ihrer Werbung. Elegante Gespanne mit glänzenden Steib-Seitenwagen fegten sportlich durch die Kurven, bereiteten ihren begeisterten Piloten sichtlich größtes Fahrvergnügen. Sicherlich weckten diese Prospekte bei ihren Betrachtern nicht selten Rennsportleidenschaften und Reisesehnsüchte. Auch Tochter Ellen posierte häufig

Auch die Profis im Rennsport vertrauten auf Steib-Beiwagen.

Selbst in schwerem Gelände büßten die Boote nichts von ihrer Stabilität ein.

vor schnittigen Beibooten für den Werbefotografen.

Turbulent und abenteuerlich ging es aber auch oft in der Zerzabelshofstraße zu. Töchterchen Ellen und ihr junger Bruder Werner starteten nämlich im zarten Alter von acht Jahren ihre Zweirad-Karriere auf dem elterlichen Fabrikgelände. Den Beginn machte zunächst ein ausgedientes Fahrrad mit Hilfsmotor, aber schon bald wich der schlappe Drahtesel leistungsstärkeren Motorrädern, die den Junioren das Gespannfahren schmackhaft machten. Kunststücke wie beispielsweise das Fahren mit gelupftem Seitenwagenrad gehörten schnell zu den eher leichten Übungen. Die Leidenschaft und das Händchen für Seitenwagen muß demnach in der Familie gelegen haben. Eine kleine Anekdote aus dieser Zeit erzählt, daß besorgte Nachbarn einmal die

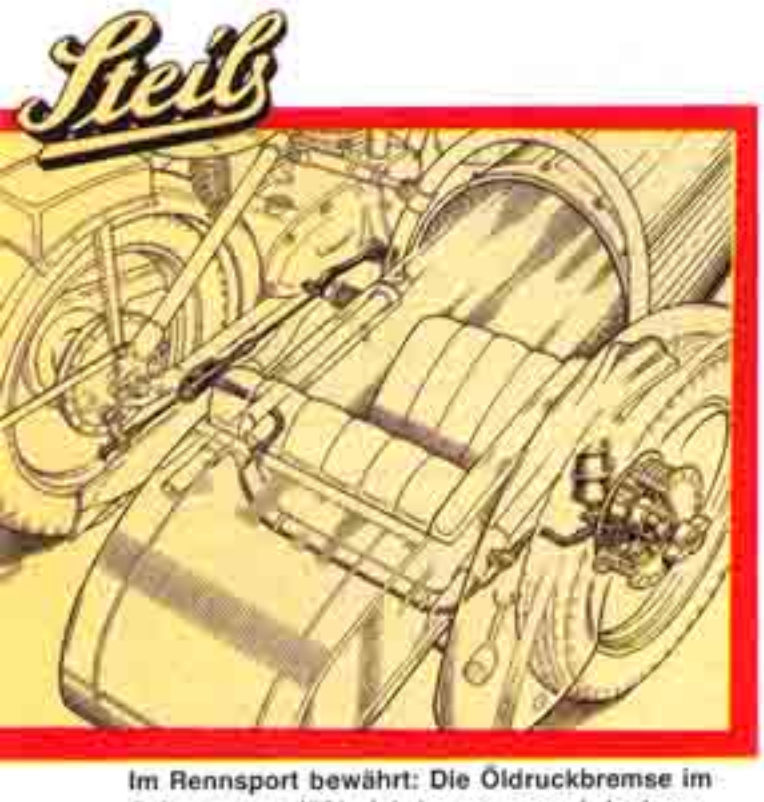
Elegante Erscheinung: BMW R 51/2 mit einem Steib S 350 aus dem Jahr 1953. Die klassische „Zigarre" war mit einem Vierpunkt-Anschluß mit Kugel- und Gabelbefestigung ausgerüstet. Der hochglanzpolierte Rennbügel und die Stoßstange gehörten damals zur Serienausstattung.

Der typische Steib-Schriftzug fand sich auch auf der Befestigungsschraube des Reserverades.

Die Vierpunkt-Befestigung des S 350 ermöglichte einen schnellen An- und Abbau des Beibootes.

Auf dem Deckel des Stauraumes bot sich genug Platz für das Reserverad oder Gepäck.

Polizei alarmierten, weil sie sich darüber aufregten, daß die beiden auf dem Fabrikhof Motorrad fuhren. Viel zu gefährlich sei es doch, Kinder auf dem Motorrad fahren zu lassen — und dann auch noch mit einem Gespann. Da traten die jungen Steibs den Gegenbeweis an. Sie führten der Polizei souverän ihre Fahrtüchtigkeit vor und demonstrierten ihre einstudierte Dreiradakrobatik. Es dauerte nicht lange, bis die staunenden Gesetzeshüter überzeugt waren, daß sich so mancher Verkehrsteilnehmer von dem Können der Sprößlinge eine Scheibe hätten abschneiden können.



Im Rennsport bewährt: Die Öldruckbremse im Seitenwagen läßt sich hervorragend dosieren.

Begeistert von ihren Gespannen waren allerdings nicht nur die Kinder, sondern mittlerweile eine weltweite Liebhabergemeinde von Steib-Seitenwagen. Anfang der Fünfziger wurden sage und schreibe 100 „Beiboote" pro Tag an der Zerzabelshofstraße produziert. Auf dem Verkaufsprogramm von 1952 stand der LS 200, ein pantoffelförmiger Wagen mit Schleifenrahmen aus nahtlos kaltgezogenem Präzisionsstahlrohr und einem Dreipunktkugelanschluß. Ferner wurden die zigarrenförmigen Typen S 350 und S 500 L, beide mit Vierpunktanschluß mittels Kugel- und Gabelbefestigung ausgestattet, angeboten sowie der TR 500 mit gleichem Anschlußsystem und stabilem Rechtecksrahmen. Außerdem gab es noch ein Lastenmodell, den LT 200, der als praktischer und preiswerter Lieferwagen seine Dienste verrichtete.

Zu dieser Zeit hatte Steib sämtliche Modelle bereits serienmäßig mit Schwingachse ausgestattet, die allerdings schon zuvor als Zubehör erhältlich war. Fortschritte machte man auch in punkto Sicherheit. Steib-Seitenwagen waren die ersten ihrer Zunft, die mit einer hydraulischen Bremse erhältlich waren. Für einen Aufpreis von 200 Mark konnte man sich nachträglich ein Öldruckbremssystem einbauen lassen. Bezahlt machte sich diese Investition allemal, wenn man bedenkt, daß Anfang der fünfziger Jahre die Motorräder mit Trommelbremsen ausgestattet waren, deren Wirkung häufig sehr zu wünschen übrig ließ. Mit einem schweren Seitenwagen (der TR 500 wog stattliche 105 Kilogramm) konnten da schon ziemlich gefährliche Situationen auftreten. „Die Bremse ist das Gewissen ei-

nes Fahrzeugs", heißt es in der Steib-Betriebsanleitung.
Entwickelt wurde die Seitenwagenradbremse in Zusammenarbeit mit der Firma Ate. Es handelte sich um ein kombiniertes System, da die hydraulische Seitenwagenbremse zusammen mit der Motorradbremse betätigt wurde. Über das Bremspedal am Motorrad wurde der auf Zug abgestimmte und im Fußhebelgestänge eingebaute Hauptbremszylinder betätigt, der die Bremsflüssigkeit über eine Schlauch- und Rohrleitung zum Seitenwagenbremszylinder drückte. Die Stärke der Bremswirkung konnte je nach Gespannbelastung durch eine per Hand zu verstellende Rändelmutter am Hauptbremszylinder verändert werden. Probleme bereitete diese Bremse allerdings, wenn der Fahrer vergaß, regelmäßig die

Auch zahlreichen Zündapp-Fahrern verpaßte Josef Steib eine dicke Zigarre. Der S 500 war der ideale Partner für die KS 601. Für den komfortablen Seitenwagen verlangte Steib seinerzeit 600 Mark.

Erfüllt alle Wünsche einer anspruchsvollen Beifahrerin: Das Steib-Seitenwagen-Cabriolet bietet auch bei schlechtem Wetter höchsten Komfort. „Wenn es regnet genügt ein Handgriff und das Dach ist wasserdicht verschlossen", verspricht die Werbung. Eine Plexiglas-Panoramascheibe sorgt für Durchblick.

Leitungen zu entlüften oder die Rändelmutter passend einzustellen. Es soll übrigens zahlreiche findige Bastler gegeben haben, die sich eine unabhängig von der Motorradbremse wirkende Seitenwagenbremse für ihren Steib selbst bauten. Damit wurde das Repertoire an Kunststückchen, die mit einem Gespann möglich waren, noch um ein paar neue Varianten bereichert.
Mitte der fünfziger Jahre gab es bei Steib einen letzten, dafür aber ausgesprochen intensiven Entwicklungsschub. Neue, in ihrer technischen Ausreifung fortgeschrittenen Typen wurden vorgestellt. Neben den Seitenwagen für Roller, die auf dem Grundmodell LS 200 basierten, ist der S 501 (eine Weiterentwicklung des S 500 L) zu nennen sowie der S 250 für Motorräder von 200 bis 500 ccm. Dieses Modell sollte unter dem Begriff „Schalen-Steib" ausgesprochen populär und beliebt werden. Als Standard-Gespann bot BMW die R 26 mit diesem bequemen Modell an, denn der aus zwei Stahlblechformen zusammegeschweißte S 250 bot den Passagieren fast so viel Bewegungsfreiheit wie der TR 500. Ausgestattet hatten ihn die Nürnberger Konstrukteure, wie auch die neuen Modelle für Roller und den S 501 mit einer modernen Schwingarmfederung und einer im Rahmen eingebauten Gummidrehschubfeder zur besseren Dämpfung.
Außerdem war für den S 250, den S 501 und den TR 500 ein hydraulischer Stoßdämpfer für die Radfederung als Zubehör erhältlich. Über mangelnden Komfort konnten sich die Steib-Passagiere also wirklich nicht beklagen. Sie taten es auch nicht, sondern unternahmen mit dem geräumigen Partner Reisen in ferne Länder. Die Abenteuerlust mit Motorrad und Seitenwagen in den Süden aufzubrechen, hatte einen neuen Reiz bekommen.
Anders sah es allerdings im Alltagsverkehr aus. Die Wirtschaftswunderzeit streckte bereits ihre Fühler aus und ließ die Motorradindustrie bald erkennen, daß sich das Geltungsbedürfnis des Otto-Normalverbraucher heftig gesteigert hatte. Zweiradhersteller reagierten darauf mit der verstärkten Entwicklung von Rollern, die den gestiegenen Komfortansprüchen eher entgegenkamen. Auch Steib stellte sich auf die veränderte Lage ein und bot den vollendeten Seitenwagen mit neuartigem Zentralrohrrahmen für alle Motorroller an. In eine ähnliche Richtung steuerte auch das Steib-Seitenwagen-Cabriolet. Bereits die Namensgebung verriet hier die Anlehnung ans Automobil. Für den S 250 boten die Nürnberger ein Verdeck aus einem Cabriofaltdach und einer riesigen Panorama-Plexiglas-Windschutzscheibe an. Es fehlte nicht viel und der Beifahrer hätte sich gefühlt, wie im Auto. Aber dennoch, die Zeichen der Zeit wiesen damals eindeutig in eine andere Richtung. Die Absatzzahlen für Motorräder und natürlich auch für Seitenwagen gingen drastisch zurück und so blieb auch Josef Steib Junior schließlich nichts anderes übrig, als die Produktion der Seitenwagen stufenweise einzustellen. Alle anderen bundesdeutschen Seitenwagenhersteller hatten schon vor etlichen Jahren das Handtuch werfen müssen.
Daß Steib die Seitenwagenfertigung einstellte, wurde in aller Welt mit Bedauern registriert. So kamen sogar 20 Jahre nach Produktionsende noch Anfragen aus Japan, ob nicht noch Seitenwagen geliefert werden könnten. Ein erboster Brief aus Japan flatterte 1982 auf den Schreibtisch der Firma Steib, in dem eben dieser japanische Händler sich bitter darüber beklagte, daß ihm immer abschlägig beschieden wurde, hatte er doch erst kürzlich auf einer Messe in der Nachbarstadt einen Stand mit original Steib-Seitenwagen entdeckt. „Kein Wunder" meint da die Tochter von Josef Steib, schließlich seien die Patente längst ausgelaufen und der Name nicht mehr geschützt. Da kann der „Partnersuchende" auch durchaus heute noch auf einen funkelnagelneuen „Original-Steib" stoßen.

Marina Block