

Gräf & Stift C 12 Baujahr 1938

Technische Daten

V12 4Takt - Lincolnmotor, 4998ccm,
Ps/kW: 120/88, Leergewicht: 2600kg,
Höchstgeschwindigkeit: 120km/h,
Verbrauch: 28l/100km,



Geschichte

Gräf & Stift hatte 1929 den letzten eigenen PKW Typ SP 8 entwickelt und danach auf Lizenzproduktion (zuerst der Typ MF 6 nach Citroen Lizenz und dann der GräfFord nach Ford/ Köln Lizenz) gesetzt. Die Eigenentwicklung kam wegen der geringen Stückzahlen zu teuer und musste immer durch die Sparte Nutzfahrzeuge gestützt werden, wurde aber aus Traditionsgründen noch nicht aufgegeben. Die in Lizenz erzeugten Fahrzeuge unterschieden sich zu den Originalfahrzeugen durch verlängerte Radstände und individuelle, aufwändigere Innenausstattung.

Dann auf einmal taucht 1937 / 38 der mächtige Typ C 12 auf. Eine Neuentwicklung von dem allerdings nur einzigen Auto gebaut wurde. Warum hat man das gemacht? Im Firmenarchiv gibt es keinerlei Angaben dazu, auch aus der Familie Gräf konnte ich keine gesicherte Aussage dazu bekommen, aber es gelang mit ehemaligen Firmenangehörigen die zu dieser Zeit bei Gräf & Stift beschäftigt waren, noch zu reden. Wie in einem Mosaik kam ein Steinchen zum anderen und am Ende ergab sich ein geschlossenes Bild.

Natürlich kann man das nicht als wissenschaftlich gesicherte Aussage werten aber von der Logik sehr plausibel. Die Geschichte dazu: Der österreichische Bundeskanzler Schuschnigg hatte als Dienstwagen einen Gräf & Stift SP8, der allerdings 1935 durch einen Unfall, bei dem die Gattin des Kanzlers ums Leben kam und er selbst verletzt wurde, zerstört wurde.

Danach verwendete er einen Steyr Typ 530 (ein normaler Serienwagen, der einem Ministerium zugeteilt war) als Dienstwagen. Der Kanzler soll aber von rechten Regierungskreisen immer wieder gedrängt worden sein, doch endlich einen Mercedes anzuschaffen und damit ein freundliches Zeichen nach Deutschland zu setzen. Hitler verlangte den Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich, aber genau das wollte Schuschnigg nicht und auch kein Zeichen durch die Verwendung einen deutschen Staatswagen setzen. Im Gegenteil - er sprach mit den Brüdern Gräf, sie sollten ihm einen typischen österreichischen Staatswagen bauen. Man kam seinem Wunsch nach aber vermied eine kostenintensive Neuentwicklung. Man nahm aus dem Ersatzteillager die Achsen (Typ SP8), aus Amerika beschaffte man bei Lincoln einen 12 Zylinder V Motor und von ZF das Getriebe. Rahmen und Karosserie wurde in Handarbeit in der eigenen Fabrik erzeugt.

Der C 12 war immer nur als Einzelstück geplant. Man unterzog sich nicht einmal der Mühe, die beim Motor mitgelieferte 6 Volt Anlage durch eine mit 12 Volt zu ersetzen. Es ist somit der einzige Gräf & Stift mit einer 6 Volt Anlage! Der Wagen war aber noch nicht fertig, als Kanzler Schuschnigg mit dem berühmten Schlusswort seiner Rede „Gott schütze Österreich“ dem deutschen Druck nachgab und zurücktrat. Der C 12 war auch der letzte PKW der bei Gräf & Stift gebaut wurde. Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich wurde der Oberst von Schell Plan zur Typenbereinigung umgesetzt. Gräf & Stift durfte danach nur mehr eine eigene Type von Nutzfahrzeugen bauen. Der C 12 verblieb im Werk und überlebte als Direktionswagen den Krieg.

[Zu den Bildern >>>](#)