

Gräf & Stift SP 8 Baujahr 1930

Technische Daten

Motor: Reihenachtzylinder mit 85 mm Bohrung und 132 mm Hub, Hubvolumen 6 lt, Verdichtung 1:5, Leistung 120 PS bei 2500 U/min

Der Block ist aus Leichtmetall (Silumin) gegossen und besitzt eingesetzte Graugusslaufbüchsen. Die Kurbelwelle ist neunfach gelagert, eine obenliegende Nockenwelle wird mit einer Steuerkette angetrieben.



Antrieb: Zweischeiben – Trockenkupplung, Getriebe wahlweise mit drei oder vier Vorwärtsgängen, einem Retourgang, als Zusatzausstattung gab es auch einen zuschaltbaren Schnellgang, die Zahnräder sind aus Chromnickelstahl mit Maag Verzahnung.

Bremse: Handbremse wirkt mechanisch auf die Hinterräder. Die Fußbremse ist eine Vierrad Innenbacken Ölbremse und wird durch eine Bosch Dewandre (Luftsaug-Servo) Bremse verstärkt.

Ausstattung: 120 lt Treibstofftank mit elektrischer Benzinförderung, eine Zentralschmieranlage wird mechanisch durch den Beifahrer betätigt, der Flachkühler ist mit automatisch betätigten Vertikaljalousien ausgestattet. Der Wagen hat eine 12 Volt Elektroanlage mit Doppelzündung.

Maße: Radstand 3730 mm, Spurweite: 1500 mm, Eigengewicht ca. 3000 kg, Höchstgeschwindigkeit ca 120 km/h

Geschichte

Diese Type wurde 1928 unter der Leitung von KR Heinrich Gräf entwickelt. Der Wagen wurde ein Jahr später auf der Wiener Messe als der erste echte Einblock Aluminium Achtzylindermotor Österreichs vorgestellt. Bis dahin hat man auch schon Achtzylinder gebaut, aber man nahm üblicherweise zwei Vierzylinderblöcke die hintereinander auf ein gemeinsames Kurbelgehäuse angeordnet waren.

Im Bauzeitraum von 1929 bis ca. 1935 wurden 30 Fahrzeuge gebaut. Der Wagen war von seiner Technik und Ausstattung Nobelmarken wie Maybach, dem Großen Mercedes oder Hispano Suiza gleichzustellen. Auch der Preis von 52.000.-ÖS reihte ihn in diese Klasse. Ein Beispiel zum Vergleich: ein GräfFord - ein mit verbesserter Innenausstattung gebauter Wagen aus der Serienproduktion, aber ebenso mit Achtzylindermotor, kostete 1935 gerademal 16.000.- ÖS.

Der Wagen war von Dipl. Ing. Josef Gräf – Generaldirektor der Gräf & Stift AG - als Direktionswagen verwendet und während des 2. Weltkrieges zerlegt und die Teile im Firmenareal verteilt und versteckt worden. So gelang es dieses Zeugnis österreichischen Automobilbaues zu erhalten. Allerdings war die Innenausstattung durch Kriegseinwirkung zerstört worden. Diese wurde beim Wiederaufbau des Autos 1948 mit dem damals erhältlichen Material neu angefertigt. Das dabei verwendete braune Kunstleder entsprach aber keineswegs dem noblen Habitus des Fahrzeuges.

Das Auto blieb im Firmenbesitz bis zum Jahr 2005. Nicht nur dieses wertvolle Fahrzeug, sondern sämtliche in Firmenbesitz befindlichen Oldtimer wurden dann in den Besitz des *Vereins zur Förderung historischer Fahrzeuge Österreichischer Automobilfabriken* übertragen. Vereinsmitglieder setzten eine Menge Freizeit ein und natürlich auch eine erhebliche Summe aus der Vereinskassa, um dem Wagen wieder zu einer Innenausstattung nahe dem Original von 1930 zu verhelfen. Damals war ein Stoffbezug die edlere Ausstattung als Leder. Daher wurde der Wagen im Fond mit Stoff und Teppich gearbeitet und vorne für den Chauffeur Lederbezug und Gummimatten. Diese beiden Welten sollen auch wieder durch eine Schiebeglas-Trennwand auseinandergehalten werden. Diese Restaurierungsarbeiten sind allerdings derzeit noch nicht abgeschlossen.

[Zu den Bildern >>>](#)