

# DIE BRÜDER GRÄF

Geschichte  
der  
Gräf & Stift  
Automobile



Dieses Buch, erschienen im Jahr 1991 im Welsermühl Verlag, ist immer noch die beste Publikation über die legendäre Firma Gräf & Stift. Herr Hofrat Seper, ehemals Vizedirektor des Technischen Museums, hat mit der ihm eigenen Akribie die Geschichte des Unternehmen gründlich und umfassend beschrieben. Das Buch umfasst 288 Seiten im Format 28 x 20 cm, ist reich bebildert, in weißes Leinen mit Prägung gebunden und mit einem Schutzumschlag entsprechend obigem Bild versehen. Das Buch ist exklusiv für die damalige ÖAF-Gräf & Stift AG gedruckt worden und war nie im Buchhandel. Der Verein verfügt über einige Restexemplare.

**Mitgliederpreis € 33,-**  
**Nicht-Mitgliederpreis € 48,-**

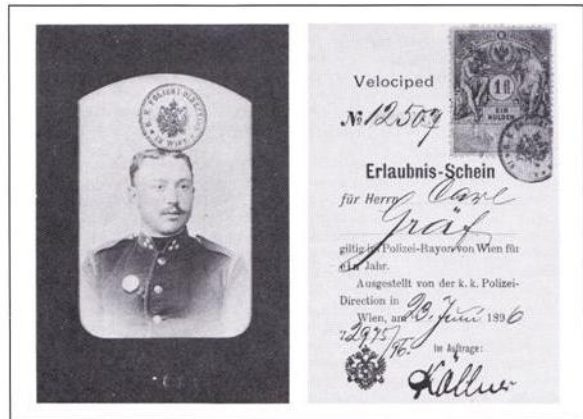
tigung einer von der k. k. Polizei-Direktion bezeichneten Anmeldestelle zur »Vornahme von Fahrprüfungen für Einzelfahrer« beizubringen; es war zu bescheinigen, daß der Bewerber im Radfahren gehörig geschult und sein Fahrrad, das in dieser Bestätigung erkennbar bezeichnet sein mußte, zum Befahren öffentlicher Straßen geeignet sei.

Der Erwerb dieses »Erlaubnis-Scheines« war keineswegs billig, denn es mußte eine Stempelgebühr von 1 fl. (Florin = Gulden der österreichischen Währung) und nebst den Druckkosten und den Herstellungskosten des am Fahrrad anzubringenden Nummerntafelchens noch 3 fl. an Gebühr entrichtet werden, die dem Orts-Armenfonds zufließ.

Der Velociped-Erlaubnis-Schein von Carl Gräf, ausgestellt am 23. Juni 1896, hatte die Nummer 12.507.

Die Fahrordnung bestimmte genau, zu welcher Zeit das Fahren erlaubt und wo es verboten war. Sie hielt sich nur vier Jahre, am 29. April 1897 wurde sie — ein Erfolg der unzähligen Proteste der Radfahrklubs — durch den sportfreundlichen Statthalter von Niederösterreich, Graf Erich Kielmannsegg, der selbst passionierter Radfahrer war, außer Kraft gesetzt. Dadurch fielen die Prüfungen und der Nummerntafelzwang sowie die polizeiliche Evidenzhaltung durch das Verkehrsamt wieder weg.

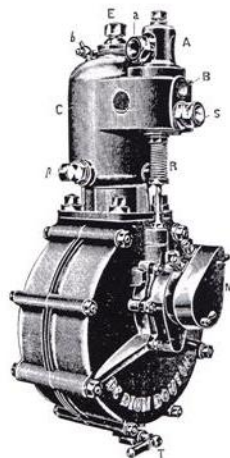
Jetzt setzte eine ungeheure Popularisierung des Fahrrades oder »Bicycles«, wie man das Fahrrad damals auch gerne nannte, ein. Man schätzte die Zahl der Radfahrer zu dieser Zeit in der Monarchie auf 300 000 bis 400 000. Es gab in Wien mehr Radfahrerschulen als heute Tanzschulen. Alles fuhr per Rad zur Arbeit, ins Amt, ins Büro. ... *Schuster, Bäcker, Schornsteinfeger, nur noch nicht der Landbriefträger*, las man in den Witzblättern jener Tage, und so war es auch.



15



Der erste Gräf-Wagen mit Vorderradantrieb, 1900. Als Antrieb dient ein einzylindriger, wassergekühlter stehender  $3\frac{1}{2}$ -PS-De Dion-Motor. Ausgestellt im Wiener Technischen Museum.

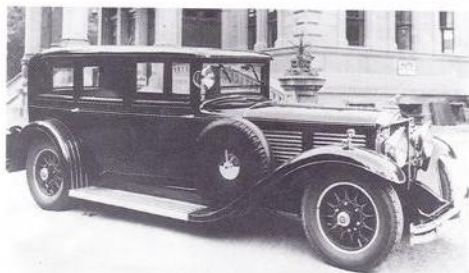
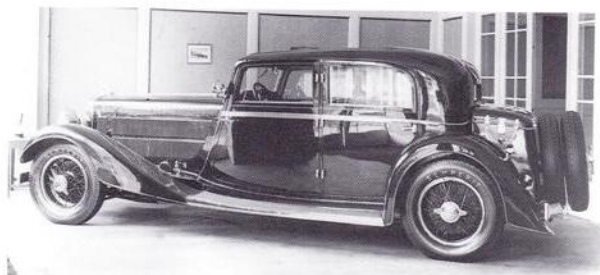


Ein Motor gleicher Bauart ist im Kleinwagen der Brüder Gräf eingebaut. Die Zeichnung ist dem Buch von Louis Baudry de Saunier »Das Automobil in Theorie und Praxis — Das Motorcycle und die Voiturette mit Benzinmotor«, Verlag A. Hartleben, 1900, entnommen.

Der de Dion-Bouton-Motor mit Wassercirculation ( $3\frac{1}{2}$  Pferdekkräfte).

A Ventilhaube. r Verschluss des Ansaugrolores. R Zünder. k Compressionskahn. c Cylinder. E Oeffnung für den Wasseraustritt. p Oeffnung für den Wasserzutritt. M Zündungsapparat. S Auspuffrohr. T Ablasshahn. (Die neben p gelegene Schraube hat für den Fahrer keine Bedeutung.)

19



Ein »Innenlenker-SP 8 in den 1934 neuerröfneten Schaukäufen am Kärntner Ring in Wien I.

Dieser SP 8 gewann den Concours d'Élégance im Jahre 1930.



Als Chauffeur-Limusine mit Trennwand und ausklappbaren Zusatzsitzen ist dieser SP 8 konzipiert.



Auslieferung von LVT 8-Kippern an die Gemeinde Wien, 1954.

Type LVT 9 F mit Frontlenkerführhaus, ab 1955.



LVT 8 mit aufgezäumtem Nachläufer für Holztransporte.