

## Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der Österreichischen Automobilfabriken – Clubabend



**Wien am Donnerstag, den 17. November 2022:** Der Verein mit dem langen Namen hat zu seinem Klubabend bei der Rheinmetall MAN Military Vehicles in Wien 23. geladen. Bei dem Klubabend wurde die **Generalversammlung** abgearbeitet.

Der Höhepunkt war aber die Vorstellung des neu Aufgebauten **Gräf & Stift SR4 sp. No. 2909** aus dem Jahre 1925. Herr Hannes Zieser hielt einen Vortrag über das gezeigte Fahrzeug und deren Restaurierung.

Der dritte Programmpunkt war ein Vortrag über „**Die österreichische Alpenfahrt 1910 -1914**“ von der Familie Sommer (Vater und Sohn). Nach einer VWA von David Sommer Matura 1917. Zu dem Vortrag wurden historische Bilder zu den Alpenfahrten gezeigt.

Die Obmann-Stellvertreterin Barbara Reitgruber führte durchs Programm und bot noch zum Schluss beim Klubartikelstand vorbei zu schauen, mit dem Hinweis „Weihnachten ist nicht mehr weit“. Dann kamen die magischen Worte: „Das Buffet ist eröffnet“.

### Gräf & Stift SR4 sp. No. 2909 Baujahr 1925

Wie Phönix aus der Asche wurde aus einem sehr desolaten Ausgangsfahrzeug ein wunderbares Juwel geschaffen. Aber der Aufwand hat sich gelohnt, dass wieder eine österreichische Ingenieursleistung der Nachwelt erhalten bleibt.



**Technische Daten:** Gräf & Stift 6 Zylinder 4 Takt ohv Motor, Wasser gekühlt, 7790cm<sup>3</sup>, 120 Ps, 2x Zenith 42 HAK Vergaser, Getriebe 4 vor und 1 rückwärts Gang unsynchronisiert, LxBxH 4870x1760x1630 mm, Reifen 895 x 135 98L TT, Leergewicht 1775kg, Höchstgeschwindigkeit 110 km/h,

### „Die österreichische Alpenfahrt 1910 -1914“

Die Alpenfahrt (auch Rallye Österreich genannt) war einer der frühesten Automobilwettbewerbe. Veranstaltet vom K. K. österreichischen Automobilklub fand die erste Alpenfahrt 1910 statt.



Die Alpenfahrten in den Jahren 1910 bis 1914 waren die bedeutendsten Wettbewerbe von Tourenwagen, die je veranstaltet worden sind, weil unter strengster Aufsicht Forderungen an die Fahrzeuge gestellt wurden, wie sie in früheren Wettstreiten nicht vorgekommen sind. Es wurden an ungefähr 8 Fahrtagen annähernd zusammen 3000 km zurückgelegt. Der Motor durfte vom Morgen bis zum Abend nicht abgestellt werden, auch nicht bei Bereifungsschäden oder Felgenwechsel. Die

Wagen mussten im Freien übernachten und sich morgens innerhalb einer Minute andrehen lassen. Die Straßen waren die steilsten und die Pässe die höchsten, die sich in den östlichen Alpen zusammenstellen lassen: Katschberg, Kreuzberg, Turracher Höhe, Loibelpass, Wurzenpass, Pordoijoch, Rollepäss, Broconnepäss, Felzaregopäss, Mendelpäss, Jaufenpäss um einige zu nennen. Oft waren besonders schlechte Wege mit hunderten von tiefen Querrillen gewählt, die bei den erheblichen Fahrgeschwindigkeiten (jeden Tag ungefähr 400 km) große Beanspruchung an Federn, Achsen und Antrieb erzeugten.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 18.11.2022

Bilder ID: 202270 © Hannes Zieser, AAZ, VOZ,