

Grade Motoren

26.06.1908 – 110 664



Austro-Grade

Grade
1921 – 1927

Hans Grade (17. Mai 1879 – 22. Oktober 1946) zählte zu den Flugpionieren in Deutschland. In Bork bei Magdeburg (heute Borkheide) besaß er eine eigene Flugzeugfabrik, durfte aber aufgrund des Versailler Vertrags nach dem Ersten Weltkrieg kein Fluggerät mehr bauen.

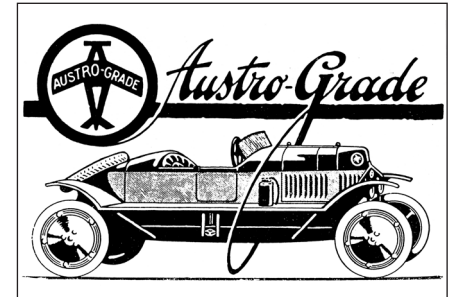
Bereits 1914 hatte sich Hans Grade dem Automobilbau zugewandt. So gründete er am 24. Januar 1921 die Hans Grade-Werk G.m.b.H. Bork/Post Brück in der Mark (bei Beelitz). Am 17. Februar des gleichen Jahres wurde die Firma unter der Beteiligung der Kolonialbank und der Gefila (Gesellschaft für Industriemotoren und landwirtschaftlichen Maschinen G.m.b.H.) in Berlin in die Grade Automobil-Werke Akt.-Ges. umgewandelt.

Als Auslandsvertretung etablierte man die österreichische Grade-Gesellschaft (Austro-Grade Automobilfabriks Akt.-Ges., Wien, Konkurs Ende 1924), und erweiterte die Fabrikanlage 1922 durch die Angliederung der Carl Rüttgers Motorflug-Fabrik, Berlin-Hohenschönhausen, bedeutend.

Das 1921 herausgebrachte Grade-Kleinautomobil war mit einem 800-ccm-Einzylinder-Motor (4/12 PS) ausgestattet, dem Hans Grade seine erfolgreichen Flugmotoren zugrunde gelegt hatte. Schon 1923 wurde ein 4/16-PS-Zweizylinder-Motor eingebaut. Beide waren luftgekühlte Zweitakter. Ihre Kraft wurde durch Reibrad und Kette auf die Räder übertragen.

Die Karosserie war verwindungssteif und bildete gleichzeitig das Chassis,

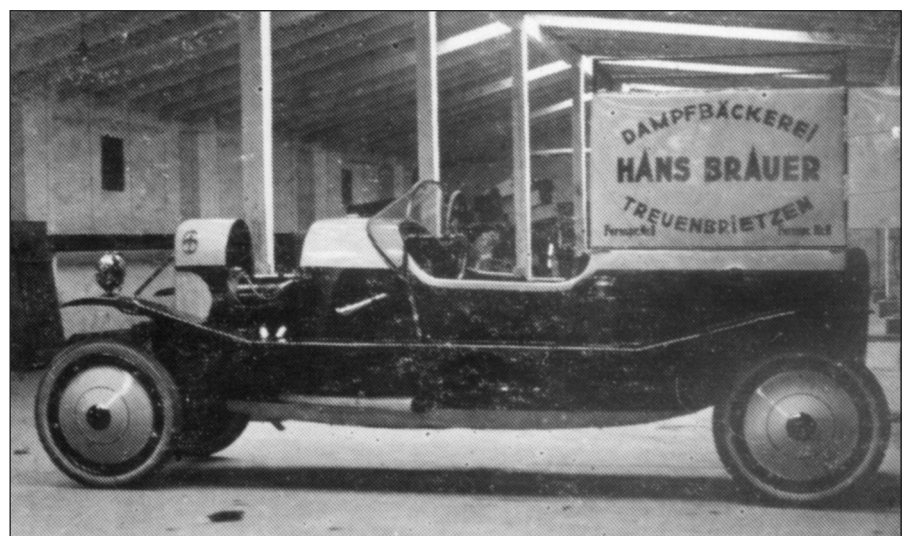
war also rahmenlos. Ihrer Form wegen, die einem Flugzeugrumpf ähnelte, wurden die Grade-Wagen oft abfällig „verhinderte Flugzeuge“, „Flugzeug mit gestutzten Flügeln“, „Flugzeug der Landstraße“ aber auch „Heuschrecke“ genannt. Zur Grade-Lieferwagen-Version für 0,2 t bemerkte die Zeitschrift Auto-Technik: „Die Verwendung des



Grade-Werbung aus Österreich ¹



Grade-Lieferwagen Kub-schlecht



Grade-Lieferwagen Kub-schlecht

ausgesprochen als zweisitziges Personenfahrzeug ausgebildeten Grade-Wagens als Lieferwagen mit einem Kasten hinten drauf sieht nicht sehr vorteilhaft aus und will organisch nicht recht stimmen. Man soll nun einmal aus einem ausgesprochenen Spezialwagen, wie es der kleine Grade ist, und den man als „Flugzeug der Landstraße“ alias „Heuschrecke“ bezeichnen kann, keinen Omnibus machen.“

Konnte man 1923 immerhin etwa 1000 Grade-Wagen ausliefern, und Anfang 1924 die Produktion sogar auf 160 Fahrzeuge pro Monat steigern, so sorgte die Deflation für einen raschen Umsatzrückgang.

Im Juni 1924 verließ Hans Grade sein Unternehmen. Ende Juli 1924 kam es zur Geschäftsaufsicht, die am 29. Dezember 1924 mit einem Zwangsvergleich beendet wurde. Der Deutschen Länderbank wurde die Verwertung der Fabrik in Hohenschönhausen zugesprochen, der Betrieb in Bork jedoch fortgesetzt.

Weitere Schwierigkeiten gab es durch einen Namensprozess mit der Grade Motorenwerke Akt.-Ges., Magdeburg. Nach einem Vergleich, nannte sich das Borker Unternehmen ab 16. Mai 1925 nur noch Grade-Automobil-Akt.-Ges.

Weder die Überarbeitung des Grade-Wagens mit einer sanfteren Linienführung und einem anderen Verdeck (Typ F.2.), noch die Hinwendung zum Bau vierzylindriger Motoren, die nicht mehr in Serien gingen, konnten den langsamen Niedergang des Unternehmens aufhalten. Etwa 1927 stellte man den Fahrzeugbau ein. Am 30. Mai 1931 wurde die Liquidation des Unternehmens beschlossen.