



„schick und modern“

DELTA GNOM Sonderklasse Dreigang-Sportrad 1955

Viele später als Motorradmarken bekannt und berühmt gewordene Firmen haben mit der Herstellung von Drahteseln begonnen, sind erst später aufs Benzinrad umgestiegen. Denken wir nur an Puch, Adler, Victoria, BSA, Triumph, Sunbeam, Ariel, Peugeot und viele andere mehr. Unsere Geschichte handelt aber von einem öster. Hersteller, der zuerst Motorräder, später dann erst Fahrräder baute. Aber nein, es geht nicht um KTM.

Also zuerst ein kurzer Blick in die Firmengeschichte: eher unbemerkt von Konkurrenz und möglichen Kunden wirkte die „Maschinen- u. Industriebedarfs-Ges.m.b.H.“ in Wien XIV, Stättermayergasse 33 mit den Gesellschaftern Ing. Hermann Engler und Ing. Ignaz Josef Wolmersdorfer unter Direktor Mischko Abutt (Quelle: Delta Gnom Spezialist Markus Ammann) schon in den frühen 20er Jahren an einem Motorrad mit eigenem Achtelliter-Zweitaktmotor namens Delta. Ein erstes Lebenszeichen, das schon 1923 in Fachmedien angekündigt wurde, von dem heute aber kein überlebendes Exemplar bekannt ist – falls es überhaupt zu einer Serienfertigung gekommen sein sollte, was eher zweifelhaft ist. Anders schaut die

Situation beim Nachfolgemodell aus, auch das zweitaktend, entworfen von Motorenkonstrukteur Ing. Hans Pitzek . 170ccm hatte dieses Maschinchen, das noch sehr altbacken daherkam: Riemenantrieb und Klotzbremsen waren 1924 wirklich alles andere als zukunftsweisend. Neu war nur der Name auf dem Tank: Delta Gnom. Das Unternehmen selbst zeichnete als Engler – Wolmerstorfer & Co. weiterhin an der obigen Adresse. Der auf 250ccm Hubraum vergrößerte hauseigene Zweitakter blieb zwar bis in die 30er Jahre im Programm, dass die Firma aber zum größten Motorradproduzenten Wiens und nach Puch dem zweitgrößten Österreichs werden konnte verdankt sie ihrer Tätigkeit als Konfektionär: Jap SV Motoren für Touren- und OHV Versionen für Sportmodelle, in kleinerem Umfang auch Sturmey Archer Triebwerke und Getriebe ebenso wie jene von Burman wurden aus England bezogen und machten die Delta Gnoms auch im Rennsport konkurrenzfähig. Engler – Wolmerstorfer & Co. unterhielten sogar eine international auftretende Rennabteilung.

Natürlich kam der Wiener Konfektionär nicht annähernd an die Umsatzzahlen des Mitbewerbers aus Graz heran, hatte dennoch einen treuen Kundenstamm. 1938 musste Delta Gnom die Produktion auf Weisung der obersten Kraftfahrzeugbehörde aber einstellen, 1944 wurde die Fabrik zudem durch Bombeneinschläge schwer beschädigt. Aber gleich nach Kriegsende lief die Produktion als „Motorenfabrik Ing. J. Wollmerstorfer“ (Wollmerstorfer jetzt mit zwei „l“) wieder an, 1953 kam das erste motorisierte Nachkriegs-Produkt, ein Leichtmotorrad mit 98ccm Rotax Motor, auf den Markt. Vorher schon startete die Firma aber mit der Herstellung von Sporträdern und Fahrradteilen neu durch (ob Delta Gnom vor dem Krieg schon Fahrräder baute ist allerdings umstritten).

Wollmerstorfer bediente den Markt der sportlich orientierten Klientel, seine Delta Gnom Fahrräder waren Klasse, und so hießen sie auch: Sonder- und Extraklasse bezeichneten seine zwei Produktlinien. Die Zeit der schwarzen Waffenräder lief in den 50er Jahren aus, man wollte sich bunt auftretend von der Nachkriegszeit abheben, als die alten, schweren Fahrräder vor allem für Besorgungsfahrten ins ländliche Gebiet erhalten mussten – ein Fahrrad war wieder ein Freizeitgerät, in dessen Anschaffung der neue Besitzer auch durchaus etwas zu investieren bereit war. Während altbackene Waffenräder mit knapp über 1000,- Schilling in den Katalogen der Fahrradhändler angeboten wurden, konnte ein Zehngang-Rennrad von Dusika, Capo, Junior, Select usw. schon gut mehr als das doppelte kosten. War's ein Dreigang-Sportrad, lag der Preis in der Mitte dazwischen.

Um solch ein Dreigang-Sportrad handelt es sich auch bei unserem Delta Gnom Sonderklasse. „Schaut's mich an, wie schön und modern ich bin!“

scheint es zu rufen, präsentiert sich in schickem Bronzebraun-Metallic mit viel Chrom und Leichtmetall, erinnert an die internationale Reputation Delta Gnom in der Vorkriegszeit mit seinen italienischen Muffen und der englischen Sturmey Archer Dreigang-Schaltnabe mit integrierter Trommelbremse. Vorne aber ist eine österreichische Assmann-Felgenbremse verbaut, auch der Sattel kommt vom Grazer Zulieferer. Die Namenstransfers „Delta Gnom“ am oberen und „Sonderklasse“ am unteren Rahmenrohr sind schon sehr verblichen und nur mehr schwer zu lesen, das Baujahr 1955 ist in Form der ersten zwei Ziffern Teil der Rahmennummer. Die Klingel am Lenker verweist auf die ursprüngliche Heimat des Erstbesitzers, das Mostviertel. Die Klingeldeckel wurden ja gerne von den Händlern für Eigenwerbung genutzt, „Krautschneider“ hieß der in diesem Fall und saß in Waidhofen an der Ybbs. Wie allerdings der Kampfstier in sein Logo kam ist ungeklärt, es ist eher unwahrscheinlich, dass Krautschneider auch mit italienischen Sportautos handelte - schließlich hatte Ferruccio Lamborghini ja erst 1963 den spanischen Kampfstier Murcielago als Wappentier für seine Sportflitzer erkoren, vorher hatte er ja nur Traktoren gebaut.

Dieses 1955er Dreigang-Sonderklasse gehört heute Marcus Ammann aus Vorarlberg. Er ist einer, der sich nicht nur der Geschichte Delta Gnom verschrieben hat, sondern sich auch um die Erhaltung und Sanierung zweirädriger Zeitzeugen dieser Marke verschrieben hat. Neben einigen Motorrädern beginnend beim Baujahr 1924 besitzt er auch eine Handvoll der heute sehr selten gewordenen Delta Gnom Fahrräder – mit unserem Fotomodell hat er 2025 bei der Kripperlroas für historische Fahrräder teilgenommen, wo wir es uns genau anschauen und auch fotografieren konnten.





In immer steigendem Maße verkehren
„DELTA-GNOM“-Sporträder auf Österreichs Straßen!

Warum?

Weil der Name „DELTA-GNOM“ ein Begriff für
EXAKTHEIT,
DAUERHAFTIGKEIT und
größte **ZUVERLÄSSIGKEIT** ist.

Die schlagfeste **Hochglanzemallierung,**
die erstklassige **Verchromung** und die
Stabilität des Rahmens bei minimalstem Gewicht
sind Eigenschaften, die dieses österreichische Erzeugnis
so beliebt und bekannt gemacht haben.



DELTA-GNOM-Sporträder

Herren-Sportrad, Type „Sonderklasse“
Standard-Ausführung



Delta-Gnom-Sporträder sind in Form,
Qualität und Konstruktion unübertroffen.
Sie haben sich bewährt und werden
gerne gekauft.

MOTORENFABRIK ING. J. WOLLMERSTORFER
Wien X, Puchsbaumplatz 2, Telephon U 47-3-19

MOTORENFABRIK ING. J. WOLLMERSTORFER
Wien X, Puchsbaumplatz 2, Telephon U 47-3-19

Herren-Sportrad, Type „Sonderklasse“
mit Dreigangschaltung (Leichtmetallnaben)



Damen-Sportrad, Type „Sonderklasse“
Standard-Ausführung



TECHNISCHE BESCHREIBUNG DER „DELTA-GNOM“-SPORTRÄDER

Stahlrohr-Rahmen: Leicht, kräftig und elegant, mit Ziermuffen, hart gelötet, konischen Hinterradsreben, Ausfallenden.

Gabel: Mit verziertem, verchromten Gabelkopf, ovalen Gabelscheiden.

Keilgetriebe: Mit Schraubschalen, Achse aus Chromstahl.

Kettenradgarnitur: Pratzenkurbel, Kettenradscheibe mit Rand.

Sportsattel: Leder.

Sportlenker mit Vorbau: Nach Wahl Pariser-, Mailänder-, TT- oder Rennlenker.

Laufräder: 26" oder 28".

Felgen: Stahlfelgen verchromt oder gegen Aufzählung Leichtmetallfelgen.

Schutzbleche: Aluminium.

Emallierung:

Erstklassige Lacke, dreimal eingebraunt

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. Silbergrau | 5. Hellblau |
| 2. Hellgrün | 6. Weinrot |
| 3. Dunkelblau | 7. Rot, transparent |
| 4. Blau, transparent | 8. Schwarz mit Gold |

Ausführung:

1. Standard: Mit Styria-Freilaufnabe und vorderer Felgenbremse.
2. Mit Mehrgangschaltung (Dreigang, Viergang, Achtgang, auf Wunsch auch Sturmey-Archnaben) und Leichtmetallnaben.
3. Mit einfachem Leerlaufzahnkranz und Leichtmetallnaben.

Der Konstruktion und fachmännischen Ausführung der „DELTA-GNOM“-Sporträder liegt langjährige Erfahrung im Motorrad- und Fahrradbau zugrunde. Auf sorgfältige Lötung, sauberste Ausführung und Verwendung nur erstklassigsten Materials wird besonderes Gewicht gelegt.

Sämtliche Räder werden mit Glocke, Pumpe und Schalttaste ausgerüstet.

MOTORENFABRIK ING. J. WOLLMERSTORFER
Wien X, Puchsbaumplatz 2, Telephon U 47-3-19

MOTORENFABRIK ING. J. WOLLMERSTORFER
Wien X, Puchsbaumplatz 2, Telephon U 47-3-19





