



Personen-Suchergebnisse: Hildebrand Heinrich

1887 – Gründung der Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik

München * Der aus München stammende Kaufmann Heinrich Hildebrand ist in der Zweiradbranche tätig und gründet die sehr erfolgreiche Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik. Als Chefredakteur kann er ein beachtliches Vermögen anhäufen, das er zum größten Teil für seinen Traum eines Motor-Zweirades reinvestiert.

1889 – Ein Zweirad mit Dampfmotor wird entwickelt

München * Die Brüder Heinrich und Wilhelm Hildebrand beginnen mit der Konstruktion eines Zweirades mit Dampfmotor, nachdem Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach mit ihrem kleinen und schnell laufenden Benzinmotor in der 1880er-Jahren die Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Velocipedes zum Motorzweirad geschaffen hatten. Zur Verwirklichung ihres Dampf-Krafttrades wenden sich die Brüder Hildebrand an zahlreiche Fahrrad- und Motorfirmen, die ihr Projekt - eine Dampfmaschine mit Kessel, Wasser- und Kohlevorrat - allerdings immer wieder ablehnen. Wilhelm steigt schließlich aus Frust aus dem Projekt aus, doch Heinrich Hildebrand kann den Ingenieur Alois Wolfmüller gewinnen und mit ihm Zweiräder mit einem wassergekühlten Zweizylinder- Viertaktmotor ausstatten. Das ist der Durchbruch.

1893 – Alois Wolfmüller beschäftigt sich intensiv mit den Motorproblemen

Landsberg * Alois Wolfmüller beschäftigt sich in seiner Geburtsstadt Landsberg intensiv mit den Motorproblemen. Beim Lesen der Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik wird der Ingenieur auf den Münchner Chefredakteur und Sportjournalisten, aufmerksam. Es kommt zu einer geschäftlichen Vereinbarung zwischen Alois Wolfmüller und Heinrich Hildebrand. Unter Mithilfe seines Jugendfreundes aus Landsberg, des Ingenieurs Hans Geisenhof, entstehen die ersten Modelle. Die Tüftler mieten dafür den Stadel des Unterzethetmayrhofes in der Münchner Straße 133 in Unterföhring an und bringen dort den neuartigen Motor zum Laufen. Doch bei den ersten Fahrversuchen „zeigte das Vehikel eine Neigung zum Krebsgang“, wie es Alois Wolfmüller ausdrückt. Das heißt, dass das Gefährt rückwärts läuft. Als er wenige Tage später vorwärts lief, ist die Beschleunigung so groß, dass der Motor abgestellt werden muss und danach einfach nicht mehr anspringen will. Die Zündung ist eines der noch nicht gelösten Probleme. Die Polizei



untersagt zeitweise alle Fahrversuche, da wegen „der großen Schnelligkeit die Leute auf dem Trottoir (...) einen Nervenschock bekommen“ könnten. Alois Wolfmüllers Ansuchen, sein Motorrad auf dem Hauptplatz in Landsberg erproben und vorführen zu dürfen, wird abgelehnt, da man alles absperren und sämtliche Vierbeiner, vor allem Pferde und Kühe, aus der Stadt verbannen müsste, da keines dieser Tiere je ein mit einem Verbrennungsmotor angetriebenes Fahrzeug gehört, gerochen oder gesehen habe. Nachdem das Motorrad seine erste Einhundert-Kilometer-Strecke bestanden hat, reichen die Konstrukteure das Patent für ihr Zweirad mit Petroleum- oder Benzinmotorbetrieb ein.

20. Januar 1894 – Die Patentschrift für ein Motorrad

München * Das Reichspatent 78553 tritt in Kraft. In der Patentschrift wird erstmals das Wort Motorrad gebraucht. Der Patent-Mitinhhaber Hans Geisenhof wird finanziell abgefunden. Nachdem die Versuche, das Patent zu verkaufen erfolglos bleiben, entschließen sich Heinrich Hildebrand und Alois Wolfmüller zur Eigenproduktion der Motorräder.

März 1894 – Die Motor-Fahrrad-Fabrik Hildebrand & Wolfmüller wird gegründet

München-Isarvorstadt * Die Motor-Fahrrad-Fabrik Hildebrand & Wolfmüller wird gegründet. In der Colosseumstraße 1 in München richten sie ihre erste Werkstätte ein.

Juni 1894 – Die Firma Hildebrand & Wolfmüller mietet eine Werkstatt für 150 Arbeiter

München * Die Firma Hildebrand & Wolfmüller mietet eine Werkstatt für 150 Arbeiter.

2. November 1895 – Das Konkursverfahren gegen die Firma Hildebrand & Wolfmüller beginnt

München * Das Konkursverfahren vor dem Königlichen Amtsgericht München I gegen die Firma Hildebrand & Wolfmüller wird eröffnet. Wie viele Motorräder wirklich produziert worden sind, lässt sich nicht mehr bestimmen; es waren aber kaum mehr als einhundert. Was war geschehen und warum wurde der kometengleiche Aufstieg der Firma so jäh wieder beendet? Denn immerhin erreichte das Auftragsvolumen nur wenige Wochen nach der Firmengründung zwei Millionen Reichsmark, was die Unternehmer in die Lage versetzte, ihre Motorräder für einen Stückpreis von 650 Mark an die Händler abzugeben. Alois Wolfmüller und Heinrich Hildebrand wagten sich zu



früh an die Öffentlichkeit. Der Konstrukteur musste sich - wie sein Geldgeber - um die Produktion kümmern, und fand schon deshalb keine Zeit, sich um die Verbesserung seiner sonst so fortschrittlichen Erfindung zu kümmern. Das Grundproblem des Hildebrand & Wolfmüller-Motorrades war die ungenügende Funktion der Zündung. Das Anlassen der H&W-Maschine - ohne Kickstarter und ohne Batterie - war laut der Beschreibung für das Motorrad für einen Geübten in drei bis fünf Minuten zu bewerkstelligen. Heute wissen wir allerdings, dass der Vorwärm-Mechanismus - ähnlich wie bei Dieselfahrzeugen - viel Fingerspitzengefühl erforderte und sicherlich 13 bis 15 Minuten dauerte - oder gar nicht gelang. Die Unzufriedenheit der Kunden war also vorhersehbar und der Konkurs der Münchener Firma damit unabwendbar. Auch sonst war man bei diesem Pionierstück der Motorrad-Geschichte noch von vielen heute üblichen Lösungen weit entfernt. Beim Betrachten des H&W-Motorrades fällt sofort der an ein Lokomotivengestänge erinnernde Antrieb auf. Über zwei lange Pleuelstangen wurde die Kraft der beiden Kolben - wie bei einer Dampfmaschine - direkt auf das Hinterrad des H&W-Motorrades übertragen. Der gravierende Unterschied lag im Antrieb, der bei dem Motorrad über einen Benzinmotor erfolgte. Da bei einem Benzinmotor die Kraft durch die Explosion eines Gasgemisches erfolgt, war ohne Kupplung und Getriebe ein gefühlvolles und ruckfreies Anfahren überhaupt nicht möglich. Die mit einem für heutige Verhältnisse außergewöhnlich hohen Hubraum von 1.530 cm³ ausgestattete Maschine wurde bei jeder Zündung um 1½ Meter nach vorne „geworfen“. Um den Vorwärtsdrang dieses Hubraumriesen etwas geschmeidiger zu gestalten, kamen zwei starke Gummibänder zum Einsatz, die beidseitig am Motorrad angebracht wurden, einen Teil der Energie speicherten und diese dann während der Rückhubphase des Kolbens abgaben. Um mit dem H&W-Motorrad überhaupt in Fahrt zu kommen, musste der Fahrer - auf dem Sattel sitzend - beidseitig mit den Beinen so lange anschieben, bis der 2,5-PS-Motor seine Arbeit aufnahm, um in den Stillstand zu kommen, der Motor sogar „abgewürgt“ werden. Die einzige Bremse des Fahrzeugs bestand aus zwei Holzklötzen, die direkt auf die Lauffläche drückten. Dennoch konnte mit dem Motorrad eine Geschwindigkeit von dreißig bis vierzig Kilometern in der Stunde erreicht werden. Sonderanfertigungen brachten es sogar auf neunzig Stundenkilometern. Aus dieser - bei Weitem nicht vollständigen - Funktionsbeschreibung geht eindeutig hervor, dass die richtige Bedienung des Hildebrand & Wolfmüller-Motorrades durch einen Laien kaum zu bewerkstelligen war. Und genau das war auch der Grund, weshalb die H&W als Serien-Motorrad nicht erfolgreich war.