



Personen-Suchergebnisse: Wolfmüller Alois Konstrukteur

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.
