



Die H o r c h w e r k e , die nach verschiedenen Umgründungen und mehrfachem Wechsel ihres Domizils endgültig in Zwickau i. Sa. festen Fuß gefaßt hatten, konstruierten einen leichten Cardanwagen, den sie 18/22-PS-Horchwagen nannten. Dieser Wagen erregte auf der Herkomer-Konkurrenz berechtigtes Aufsehen und brachte der Firma und ihrem technischen Leiter August Horch mit einem Schläge Welt-ruf. Bild 27 zeigt einen Grundriß und Längsschnitt durch das Fahrgestell. Der Motor hatte 4 Zylinder, die paarweis zusammengelassen waren, mit 85 mm Bohrung und 120 mm Hub. Die Einlaßventile lagen oben im Zylinderkopf. Das Getriebe befand sich in der Mitte des Motors; sowohl zwischen Motor und Getriebe als auch zwischen Getriebe und Hinterachse waren Cardangelenke angebracht. Die Konstruktion des Horchwagens zeigt, auf welchem hohem technischen Stand sich bereits damals im Jahre 1906 die deutschen Automobilkonstruktionen befanden.

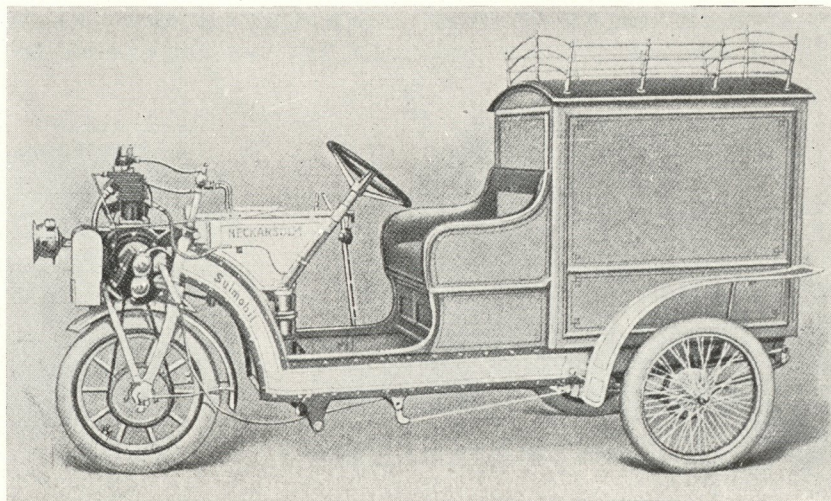


Bild 26. Erstes Automobil der NSU „Sulmobil“

In diese Zeit, und zwar in das Jahr 1907, fällt die Aufnahme der Fabrikation eines sehr bekannten und interessanten Wagens, bzw. Motorrades, welches in vielen Exemplaren jahrelang gebaut wurde und auch heute noch vielfach zu sehen ist. Es handelt sich um das dreirädrige Phänomobil. Die Phänomenwerke in Zittau i. Sa. wurden 1888 gegründet von Gustav Hiller, der ebenfalls wie schon viele andere Fabriken der damaligen Zeit den Fahrradbau aufnahm. Er versuchte, sich dann auch zu Anfang des Jahrhunderts im Motorradbau zu betätigen, bis dann aus den inzwischen in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Phänomenwerken das bekannte dreirädrige Fahrzeug hervorging. Bild 28 zeigt das erste derartige Fahrzeug. Oberhalb des Vorderrades befindet sich ein zweizylindriger luftgekühlter Motor, von dessen Kurbelachse aus das Vorderrad durch eine Kette angetrieben wird. Die Lenkung geschieht durch Drehen der Vorderachsgabel. — Diese dreirädrigen Fahrzeuge haben sich in Deutschland besonders als Eilpaketwagen eingeführt und wurden u. a. von der Reichspost in großen Mengen benutzt.

Das Jahr 1908 sah Deutschland nicht nur im Personenwagen-, sondern auch im Lastwagen- und Omnibusbau führend. Es hatte inzwischen die deutsche Heeresverwaltung die sogenannte S u b v e n t i o n eingeführt. Durch diese eine Reihe von Jahren