

„Phänolino“, wie man sich einen Jugendtraum erfüllt

Es ist auch für Sie



ein gebieterische Notwendigkeit, sich will und ganz dem Tempo unserer Zeit anzupassen! Als Verkehrsmittel hat der Informator bestimmt seine Berechtigung verloren! Man braucht ja nicht gleich an die großen und teuren Liefer-Omnibusse zu denken, sehen Sie sich doch einmal den neuen Kleinbus

Framo-Transportwagen

an! Er erreicht eine Geschwindigkeit von 40 Std.-km, verbraucht per 100 km ca. 5 Liter Betriebsstoff. Er ist ausgerüstet mit dem DKW-Spezialmotor, 7 PS. Sitzplätze für 2 Personen. Bequeme, einfache Treppenabstufung.

Der Zittauer Peter Goldhammer träumte in seiner Jugend einmal davon, ein Exemplar der legendären Phänomobile zu besitzen oder aber, weil auch aus Sachsen stammend, einen Framo-Transportwagen. Das Phänomobil war ein Dreiradwagen mit 4, 6 und auch 9 PS welchen der Zittauer Fabrikant Hiller in seinem Werk ab 1907 produzierte. Der luftgekühlte Zweizylinder SV-Motor saß über dem einzelnen Vorderrad. Die Kraftübertragung erfolgte mittels Kette über ein 2-Gang-Planetengetriebe. Das Mobil hatte einen Stahlrohrrahmen und eine starre Hinterachse, anfangs mit C-Federn ausgestattet und später mit Halbelliptikblattfedern. Das Vorderrad wurde mit einer gekapselten Schraubenfeder versehen. Als offener Zweisitzer und auch als Lastkarren wurden die Fahrzeuge ausgeliefert.

1926 begann man bei Framo in Frankenberg mit der Fabrikation einer Fahrzeugkreation unter dem Begriff Framo-Transportwagen. Dieser konnte seine Ähnlichkeit mit dem ostsächsischen Produkt nicht verleugnen, eigentlich als Dreirad-Mobil mit dem Antriebsmotor über dem einzelnen Vorderrad war das auch nicht

Das skurrile Dreiradfahrzeug „Phänolino“ in der Seitenansicht von links, man hätte auch eine Mofarikscha daraus entwickeln können

Mit dieser Montage soll an die dreirädrigen Produkte von Hiller in Zittau und Framo in Frankenberg erinnert werden

fung als Restaurierungsobjekt. Besonders kompliziert war es beim Framo, da bereits zu dieser frühen Zeit seiner Entstehung einzelne Gehäuseteile des speziellen DKW-Motors im wesentlichen aus einer Elektronlegierung gefertigt wurden. Diese Teile zersetzten sich aufgrund ihrer legierten Materialzusammensetzung (Aluminium und Magnesium), auch aufgrund unsachgemäßer Lagerung über die Jahre hinweg wurden sie durch die bedingte Alterung unbrauchbar, sie „verblühten“ formuliert man in der Fachsprache.

Ein Perfektionist wie Jens Häschke, der „Nachbauer“ des Benz-Patentmotorwagens (siehe TS 6 und 7/2008), hätte alle Teile originalgetreu nachgefertigt, anders Peter Goldhammer. Er wollte eher etwas Kreatives, nach eigenen Vorstellungen an die historischen „Dreiräder“ angelehntes erschaffen und den Aufwand relativ verträglich gestalten. Die Überlegungen dazu schlummerten schon viele Jahre im Kopfe des Kfz-Mechanikers und dann, etwa 1993, entdeckte er ein Fahrrad mit dem „Velosolex“-Hilfsmotor und das war die Initialzündung zur Umsetzung seines Eigenbau-

Wunsch-Dreirads „Phänolino“ in die Realität.

1946 fertigte Marcel Menneson, einer der beiden Begründer der Vergaserfabrik Solex in Frankreich, das 1. Mofa unter der Bezeichnung „Velosolex“ in Serie. Bis 1988 nach Firmierungen mit Motobecane und später auch mit Yamaha die Produktion eingestellt wurde, fertigten noch verschiedene Lizenznehmer die kleinen „Schnurrer“ weiter. Der Motor hat einen Hubraum von 49 cm bei einer Leistung von 0,7 PS. Die Kraftübertragung des auf- und ab-senk-baren Motors wird per Reibrolle auf das Vorderrad übertragen, so die scherzhafte Bezeichnung im Volksmund konnte damit auf eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h gebracht werden.

Dass allein der Antrieb seines Dreiradfahrzeugs aufgrund der wesentlich höheren Gesamtmasse nicht mit dem „Velosolex“ funktionieren würde, war Goldhammer im voraus schon klar, und es kam ihm die Idee mit der Kombination eines „Heinzmann“-Elektro-Nabenmotors im Vorderrad. Somit ergab es sich aufgrund dieser beiden Antriebsvarianten, dass er sich ein Fahrzeug mit Hybridantrieb im weiteren Sinne schuf, und das war schon recht originell. Der 24-Volt-Gleichstrommotor der Firma Heinzmann liefert 240 Watt, die erreichbare Höchstge-





Die Hinterricht lässt gut die „Kippfreudigkeit der Gehhilfe“ erkennen

schwindigkeit in ähnlichen, käuflichen Produkten wird mit 18 km/h angegeben.

Nun konnte es an die Fertigung seines Dreirada „Phänolino“ als Unikat gehen. Die Komponenten der Antriebseinheit sind dem Leser unterdessen bekannt, und dieser Hauptkomplex sollte als erstes entstehen. Warum das Fahrrad komplett neu erfinden, fragte sich der Bastler und verwendete vom Velosolex die 20“-Felge, die Felgebremse, die Gabel und das komplette Steuerrohr. Den Nabenmotor installierte er in das Vorderrad, die Speichenlänge zu ermitteln war nicht das Problem, auch Speichen nach eigenen Maßvorgaben zu erwerben ist in der „neuen Zeit“ für Eigenbauer eine Leichtigkeit. Das zweifach gekreuzte Einspeichen hatte er schließlich schon zur Genüge im Berufsleben selbst gemacht. Den Grundrahmen fertigte er aus Stahlrohren mit 36 mm Durchmesser, für die Sitzgruppe, das Heckteil und auch für die Ladefläche verwendete er Stahlleichtbauprofile. Bei der Gestaltung des Aufbaus kam dem Tüftler wieder einmal eine seiner originellen Ideen zu Hilfe, ein Castroltransporter von Matchbox aus der Yesterdayserie von Sohn Sven inspirierte ihn zum Design im konservativen englischen Stil und natürlich im Farbton „English Racing Green“. Die Beplankung fertigte er aus Sandwichplatten der

Werbebranche. Diese Platten sind absoluter Leichtbau, verfügen trotzdem über eine gewisse Stabilität, da sie aus Aluminium mit Kunststoffwaben gefertigt sind. Die Lackierung und das Design des Fahrzeugs machten Profis. Die beiden Räder der Hinterachse werden mit Trommelbremsen von Velosolex über Seilzug verzögert. Der weitausladende Lenker ist ein Eigenbau, ebenso wie das nach Karbidlampe anmutende Rücklicht. Als Frontbeleuchtung dient der originale Scheinwerfer von Velosolex, als akustische Signaleinrichtung wurde absichtlich die alte Ballhupe installiert. Der kleine Kraftstofftank in Form einer Botanisiertrommel hängt quer über dem Vorderrad. Die auf den Bildern erkennbare Messingverrohrung an den Bordwänden des Dreirads ist dem Castroltanker als Attrappe nachempfunden, und die Dachladereeling ist vom Framo übernommen worden.

Der Nabenmotor wird über eine Gelbbatterie gespeist, diese befindet sich hinter dem Fahrersitz ebenso wie das Steuerteil der Firma Heinzmann für den Gleichstrommotor. Die Bedienung des kuriosen Vehikels ist aus verständlichen Gründen etwas gewöhnungsbedürftig und soll in wenigen Sätzen erläutert werden. Zuerst wird der Verbrennungsmotor mittels eines Hebels auf das Vorderrad abgesenkt, danach das Steuerteil für die Stromversorgung

des E-Motors über einen Schalter betätigt. Der Verbrennungsmotor wird mit dem altbewährten „Zischhahn“, in der Fachsprache als Dekompressionsventil bekannt, abgeschaltet und ebenso zum Losfahren genutzt. Also Dekompressionsventil öffnen und über den Drehgriff am Lenker für den Nabenmotor die Stromzufuhr betätigen. Das Fahrzeug setzt sich in Bewegung, und durch die Radrotation wird über die Reibrolle der kleine Verbrennungsmotor in Bewegung versetzt, nun das Dekompressionsventil schließen und das Motorchen summt nach einigen Umdrehungen sein Lied. Die Gaszufuhr für den Motor wird über einen Hebel reguliert, und je nach Bedarf nutzt der Fahrer nun beide oder nach seiner Wahl eine der beiden Antriebsquellen. Nun kann es auf „große Fahrt“ gehen, aber das Gerät ist eher ein interessantes Spielzeug als ein Nutzfahrzeug oder besser als Ausstellungsstück zu präsentieren, und dafür gab es auch bald beim Treffen der Eigenbauer bei der TÜV Akademie Zittau einen Ehrenpreis.

Peter Goldhammer hat die „Schraubergene“ seines Vaters bereits geerbt. Dieser entwickelte bereits in den Nachkriegsjahren sehr bemerkenswerte Eigenbau-

objekte. Er konstruierte die 1. Vorderrad-Kurzschwinge á la Moto Guzzi in der DDR, er baute für eine RT eine Zweivergaseranlage mit separater Betätigung der einzelnen Vergaser(!!) u.a.m.. Der Meister war nicht nur Schrauber, sondern auch erfolgreicher Motorsportler, bereits vor dem Krieg betätigte er sich talentiert beim Skikjöring (Bezeichnung für Skikjöring zu jener Zeit), 1936 stand er in Oybin schon auf dem Podest. Noch 1957 und 1958 mit über 50 Jahren siegte er wieder beim Skikjöring in Oybin. Zuvor brachte er es im Leistungsprüfungssport zum Deutschen Meister. Aufgrund seiner sportlichen Erfolge mit dem Motorrad im Wettkampffahrer 1953 wurde Heinrich Goldhammer vom Präsidium der Sektion Motorrennsport der DDR in die Leistungsklasse I eingestuft und erhielt als Anerkennung die Klassifizierungsnadel in Gold, gemeinsam mit den bekannten Rennfahrern Horst Fügner, Walter Knoch, Willy Lehmann, Edgar Barth u.a.m., siehe „Ilmo“ Heft 11 von 1954, Seite 16.

Im nächsten Heft lernt der Leser die interessanten BMW-Eigenbauten des Ostfriesen Omni Arends kennen.

Der Erbauer repräsentiert beim Eigenbautreffen der TÜV Akademie in Zittau, die Antriebseinheit ist in ihren Einzelkomponenten gut zu erkennen

