



1913



15.11.1913 – 190 223



– 1914

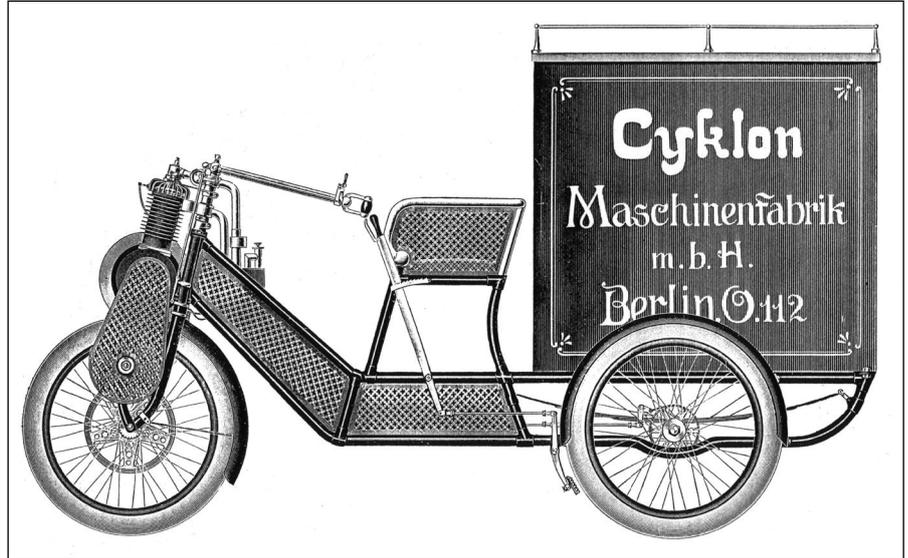
**Cyklonette
1902 – 1926**

Die „Cyklonette“-Transport-Motor-
dreiräder der Cyklon Maschinenfabrik
G.m.b.H., Berlin O 112, Mainzerstraße
22/23, und ab 1. September 1907: Ber-
lin O (Rummelsburg), Alt Boxhagen
17/18, gehörten vor dem Ersten Welt-

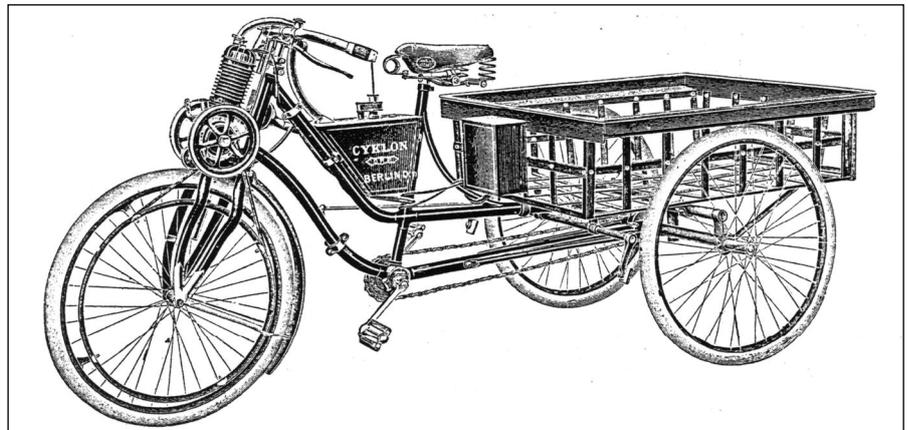
krieg zu den verbreitetsten Dreirad-
Kleinlieferwagen Deutschlands. Sie er-
reichten derartige Popularität, dass ihr
Markenname „Cyklonette“ als „Zy-
klonette“ im allgemeinen Sprachge-
brauch bald für alle dreirädrigen Klein-
wagen verwendet wurde.

Die Väter der Cyklonette die Inge-
nieure Franz Louis Hüttel (1862–xx)

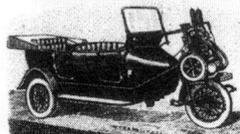
und Vasile Sfetescu hatten schon 1902
in der Cyklon-Fahrrad- und Maschi-
nenfabrik Hüttel & Kippe, Erlau in
Sachsen, erste Transport-Dreiräder un-
ter dem Namen „Cyklon“ gebaut.
Diese konventionellen, motorisierten
Lieferdreiräder waren ab Juni erfolg-
reich bei einem Berliner Kaufhaus im
Einsatz.



Erster Cyklonette-Typ der Cyklon Maschinenfabrik 1906¹



Gepäck-Dreirad der Cyklon-Maschinenfabrik Mylau, entstanden etwa 1904¹



Cyklon

Maschinenfabrik m.b.H.

Alleiniges Erzeugnis: CYKLONETTEN
Fabrikanlagen

BERLIN O. 112 | **MYLAU i.Vogtl.**

Güterstation: BERLIN, SCHLES.-BAHNHOF. | Station: GÖLTZSCHTALBRÜCKE.

FERNSPRECHER:
BERLIN
AMTALEXANDER 3703.
MYLAU
REICHENBACH 1306.
TELEGRAMME:

BANK-KONTO:
DRESDNER BANK, BERLIN W. 56.
POSTSCHECK-KONTO:
BERLIN 10440.

Briefkopf der Cyklon Maschinenfabrik Berlin und Mylau im Vogtland um 1913¹

CYKLONETTE

1903 war das Erlauer Unternehmen und die Produktion der Cyklon-Motor-Gepäckdreirädern (mit 1,5, 2 und 2,75 PS und einer Nutzlast von 0,1 bis 0,25 t) nach Berlin verlegt worden. Als Cyklon Maschinenfabrik G.m.b.H. wurde das Unternehmen 1904 Tochtergesellschaft der Deutschen Kabelwerke A.-G., Berlin.

Anlässlich der Leipziger Krystallpa-last-Ausstellung im Oktober 1903 trat

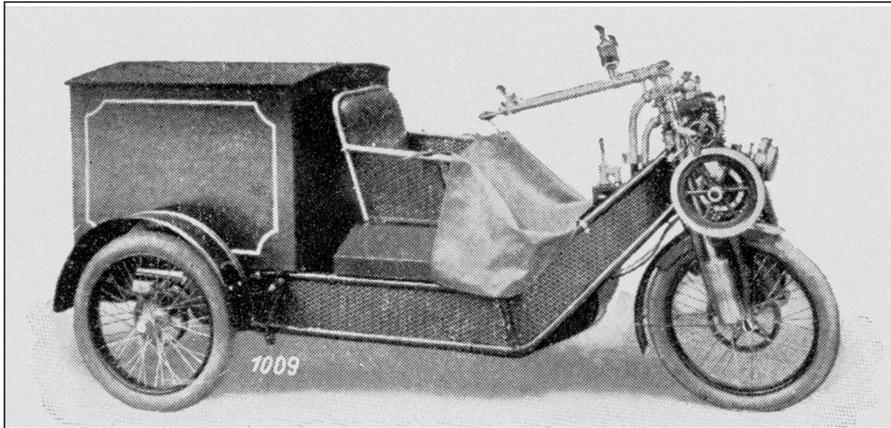
Cyklon mit einer weiterentwickelten Dreiradkonstruktion für 0,1 bis 0,25 t Nutzlast, der „Cyklonette“, in die Öffentlichkeit.

Markantes Kennzeichen war der über dem Vorderrad montierte 3,5-PS-Einzylinder-Motor (später auch mit 3/6- und ab 1909 mit 5/10-PS-Zweizylinder-Motoren). Durch diese Anordnung vereinfachte sich der gesamte Antriebsmechanismus, und kostspielige

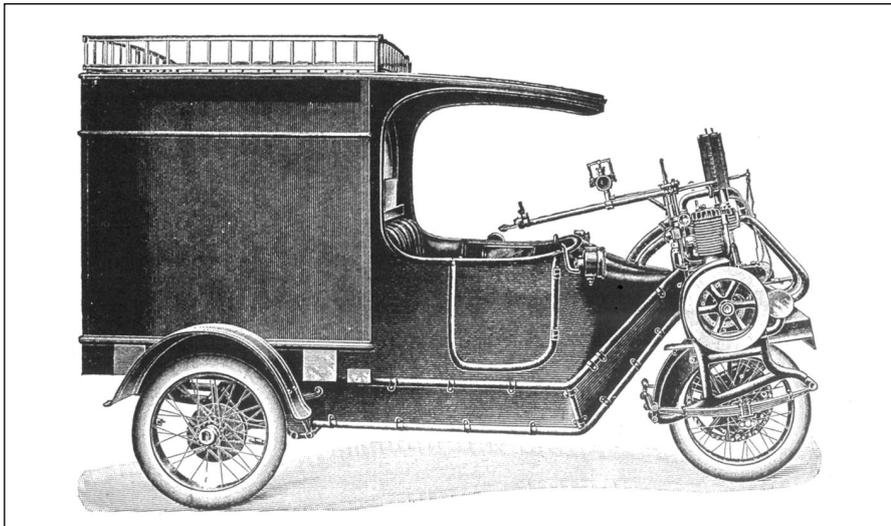
Teile, wie zum Beispiel Kardan oder Differential, wurden eingespart. Dafür konnte die Cyklonette mit so manchen Innovationen des damaligen Automobilbaus wie Luftkühlung, automatische Ölung, Magnetapparat, elektrische Beleuchtung und dergleichen aufwarten. Selbstverständlich verfügte sie auch über einen Rückwärtsgang. Schwer zugängliche Teile hatte man vermieden. Die Lenkung war in ihrer Urform, der Lenkstange, ausgeführt. Die Cyklonette fuhr mit einer Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h, und es gab sie auch zur Beförderung von bis zu vier Personen. Die Deutschen Kabelwerke entschlossen sich übrigens, die Gummireifen für ihre Cyklonette selbst herzustellen und gründeten dafür eine eigene Reifenfabrik, die Dekapneumatik-G.m.b.H., Berlin.

Sfetescu verließ Cyklon 1905. Hüttel, der 1907 dem Unternehmen den Rücken kehrte, baute bei den > Phänomen-Werken in Zittau das fast baugleiche „Phänomobil“. Den folgenden Patentstreit gewann Cyklon im Jahr 1910, worauf Phänomen die Vorderradfederung änderte.

Während des Ersten Weltkriegs lieferte die Cyklon Maschinenfabrik spezielle 5/10-PS-Cyklonetten für das Heer, die vorrangig als Krankentransporter Verwendung fanden.



Cyklonette 1906



Cyklonette 1913



Vertreter gesucht!

CYKLONETTE

für Personen- und Waren-Beförderung

ca. 60% billiger als Pferdebetrieb!

Gummiabnutzung infolge des sehr geringen Wagengewichts **fast Null!**

Kein Chauffeur nötig!

CYKLON * Maschinenfabrik m. b. H. BERLIN O, Mainzerstr. 22/23.

Briefkopf der Cyklon Maschinenfabrik Berlin und Mylau im Vogtland um 1913¹

1919 wurde, da die Fertigungskapazität in der Berliner Fabrik nicht ausreichte, in Mylau bei Reichenbach im Vogtland, Netschkauer Straße 26, ein Zweigwerk gegründet. Aus Mylau wurden nun vierrädrige Auto-Fahrgestelle mit Motoren an die Carosseriewerke Schebera Akt.-Ges. (Inhaber Jacob Schapiro) in Berlin geliefert, mit der Cyklon eine Geschäftsverbindung eingegangen war.

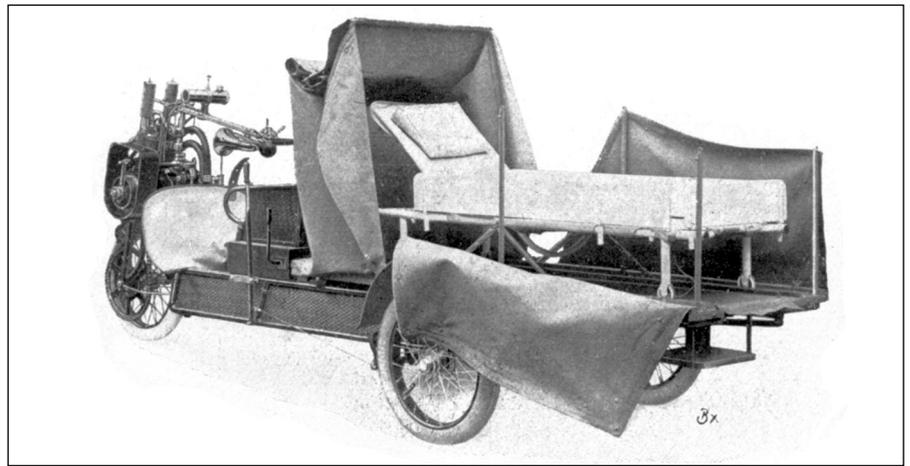
> *HDAG (Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften) !!!*

1922 wurde die Cyklon Maschinenfabrik unter Mitwirkung Jacob Schapiros in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen Cyklon Automobilwerke umgewandelt und in den Schapiro-Konzern eingegliedert.

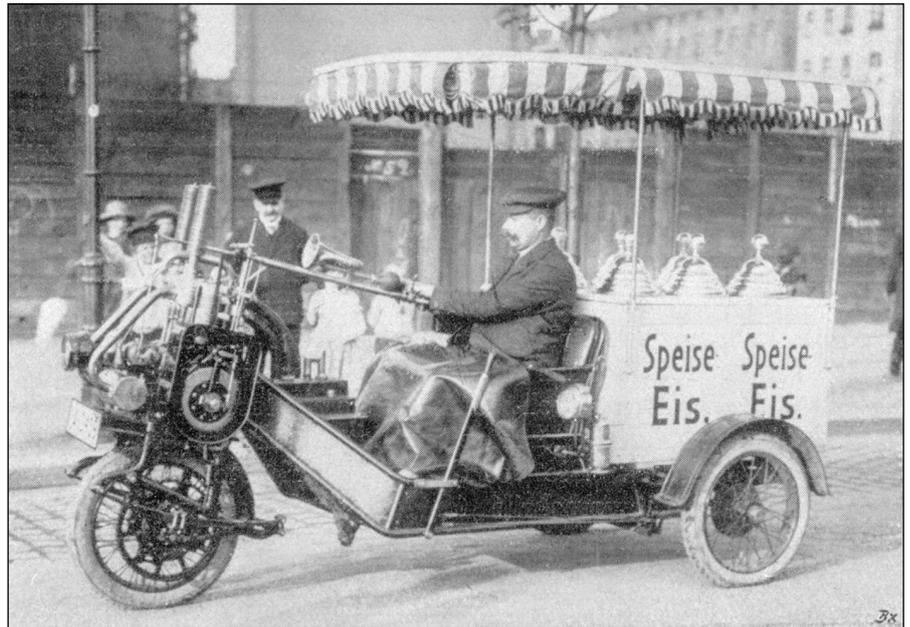
Die Produktion der Cyklonette, die noch 1922 einen vorn querstehenden 10/12-PS-Vierzylindermotor erhalten hatte, wurde 1923 eingestellt. Inzwischen konnte man für den Kaufpreis dieses Dreirads einen vierradrigen Lieferwagen erwerben. Schapiro verkaufte das Werk in Boxhagen und behielt lediglich das in Berlin-Tempelhof, Industriestraße 17. Hier fertigte man nun vierrädrige 5/18-PS-Wagen, die auch als Lieferwagen (0,5 t) karosiert unter den Markennamen „Schebera“ und „Cyklon“ auf den Markt kamen.

Am 19. Dezember 1926 genehmigte die Generalversammlung den Verschmelzungsvertrag vom 16./18. August 1926 mit der Gothaer Waggonfabrik (> Dixi). Nun wurden in Mylau Pkw-Chassis für die Karosserie-Werke Schebera A.-G. gefertigt.

Nach dem Zusammenbruch seines Imperiums (> NSU) 1928 nahm Schapiro unterstützt durch die Richard Kahn-Gruppe die Cyklon-Aktien wieder zurück. Man gründete die Cyklon-Automobil-Vertriebs G.m.b.H., Berlin.



Die Cyklonette als Sanitätsfahrzeug 1911 ¹



Der erste motorisierte Berliner Eisverkäufer fuhr Cyklonette um 1912 ¹



Schlangestehen für ein Eis. Einsatz der Cyklonette 1912 in Berlin ¹



1929 – 1931

CYKLONETTE

Sie stellten im Herbst 1929 ein neues, aus dem Cyklon/Dixi entwickeltes Fahrzeug, Typ D (7/40-PS-Sechszylindermotor), vor. Der Motor war das Werk eines Schweizer Konstrukteurs. Die Fabrikationsstätte wurde nicht bekannt. Erfolglos erlosch Cyklon 1931.



Cyklon auf der Messe 1907