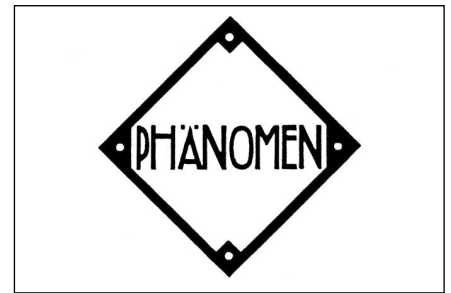


15.10.1906 – 97 045



1912



02.01.1917 – 216 543



11.12.1920 – 260048



27.12.1920 – 261718



1925 – 1956

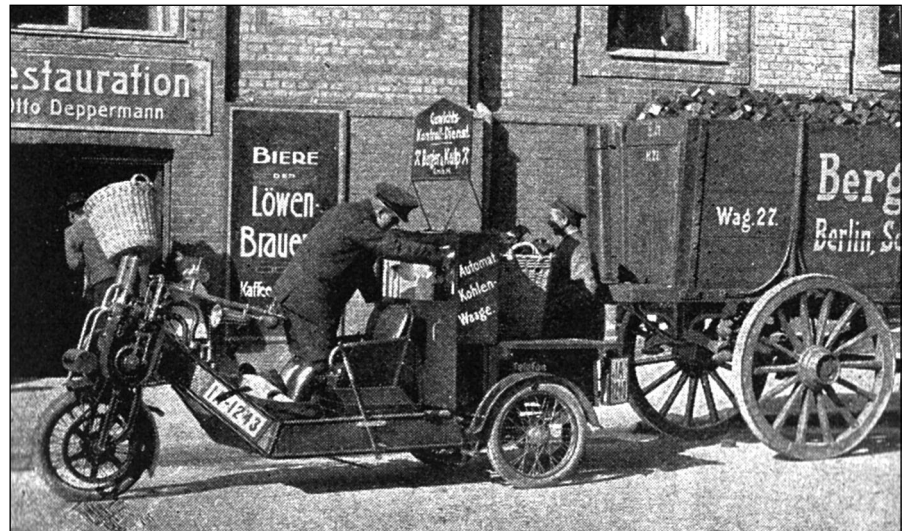
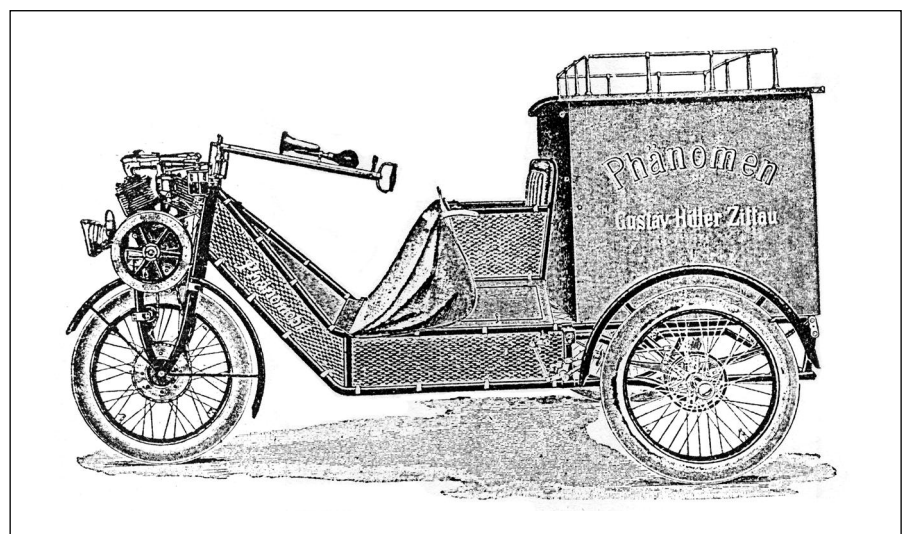
Phänomen 1906 – 1956

Die Marke „Phänomen“ stand fünf Jahrzehnte für erfolgreichen Fahrrad- und Kraftfahrzeugbau sowie luftgekühlte Motoren.

Am 18. Juni 1888 gründete der Kaufmann und Freizeit-Erfinder Karl Gustav Hiller (1863 – 1913) die Firma Gustav Hiller in Zittau zum Vertrieb von ihm entwickelter Textilindustriemaschinen. Die Herstellung lag bei der Leipziger Maschinenfabrik Gebrüder Brehmer.

Mit Hilfe der Schlosserwerkstatt Müller & Preussger nahm Hiller 1890 in Zittau den Bau von anfänglich in Lizenz produzierten Fahrrädern unter dem Namen „Phänomen-Rover“ auf. Nachdem er sich 1898 mit den Phänomen-Fahrradwerken Gustav Hiller, Zittau selbständig gemacht hatte, folgten ab 1900 Phänomen-Motorräder.

Den Durchbruch schaffte das Unternehmen mit dem Motordreirad „Phänomobil“, einer Konstruktion der Ingenieure Franz Louis Hüttel (1862 – xxx) und Svetescu, von denen auch schon die erfolgreiche > Cyklonette der Cyklon-Maschinenfabrik, Berlin, stammte. Premiere war 1906 auf einer Ausstellung im Leipziger Krystallpalast. Das Phänomobil besaß anfangs eine Korbgeflecht-

Einsatz des Phänomobils in Berlin als Kohlenwaage 1910 ¹Das Phänomobil Modell 4 von 1906 für den Warentransport ¹

Verkleidung statt Blech. Angetrieben wurde es, luftgekühlt durch zwei Ventilatoren, von einem 880-ccm-V-Zweizylinder-Motor (6/7 PS), der an der Gelenkstrebenverbindung zum Rohrrahmen angebracht war und mittels Ketten

das Vorderrad antrieb. Auch als Kraftdroschke und Warentransporter für 0,3 t Nutzlast (Modell 4) errang das Phänomobil schnell weite Verbreitung. Von der Reichspost wurde es zur Eilpaketbeförderung eingesetzt.

1910 unterlag Phänomen in einem von der Cyklon-Maschinenfabrik angestregten Patentprozess. Da Hüttel aber bereits Ende 1907 die beanstandeten Konstruktionsdetails, unter anderem durch eine neue Vorderradfederung („Novette“) überarbeitet hatte, waren weitere Änderungen nicht erforderlich.

Bis 1914 hatte Hüttel für seine Firma Neue Kraftfahrzeug-Gesellschaft m.b.H., Berlin, Schöneberger Straße 9 (ab 1913 Charlottenburg, Werner-Siemens-Straße 20), das Verkaufsmonopol sowohl für Deutschland als auch für das Ausland, in dem das Phänomobil großen Anklang fand.

Nach einem Fabrikneubau 1910 erweiterte Hiller 1911 die Fertigung um den Pkw Typ 10/28 PS sowie darauf basierenden Lieferwagen für bis zu 1,2 t Nutzlast. Einen stärkeren Typ 16/45 PS brachte man 1912 auf den Markt.

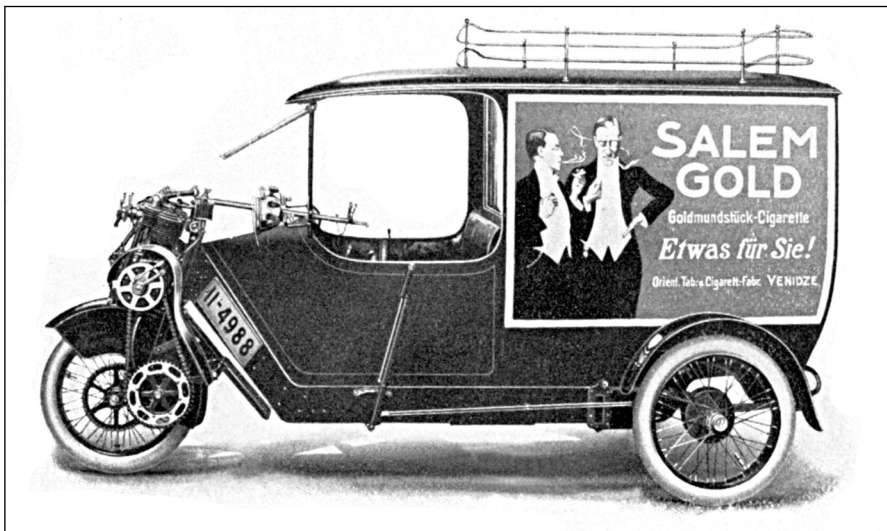
Ebenfalls 1911 erschien eine verbesserte Phänomobil-Version mit querstehendem 9-PS-Zweizylinder- und 12-PS-Vierzylindermotor sowie Stahlblechkarosserie.

1913 verstarb Gustav Hiller und Josef Freund, ein enger Mitarbeiter Hillers und Bruder seiner Ehefrau Berta, übernahm die Werksleitung. Mit dem neuen Firmennamen „Phänomen-Werke, Gustav Hiller“ trug man 1914 der erweiterten Produktpalette Rechnung. Der Phänomobil-Bau kam auch im Ersten Weltkrieg nicht zum Erliegen, weiterhin verließen Kraftwagen (Liefer- und Sanitätsfahrzeuge) sowie Heeresmaterial das Werk. Als Phänomen-Heereswagen lieferte man 10/30-PS- und 16/45-PS-Phänomen-Pkw, Lieferwagen



PHÄNOMEN-LIEFERUNGSWAGEN FÜR 1000 Kg. NUTZLAST
PHÄNOMEN-LASTWAGEN FÜR 1½, 2, 3 u. 4 TONNEN NUTZLAST *

Eine Werbung weist 1918 auf die geplanten Phänomen-Lkw hin (Werbe-Ausschnitt) ¹



Der Phänomen-Lieferwagen preist 1912 eine damals renommierte Zigarettenmarke an ¹

EINTRÄGLICHE UND SPARTENSAME LIEFERUNGSWAGEN

PHÄNOMEN
PHÄNOMEN-WERKE
GUSTAV HILLER A.-G.
ZITTAU
BERLIN W. POTSDAMERSTR. 36
DRESDEN A. PRAGERSTR. 50

HÖCHSTE LEISTUNGSFÄHIGKEIT IN **SPEZIALAUSFÜHRUNGEN FÜR JEDE BRANCHE**

Drei- und vierrädrige Phänomen-Lieferwagen der Gustav Hiller A.-G. in einer Werbung von 1918 ¹

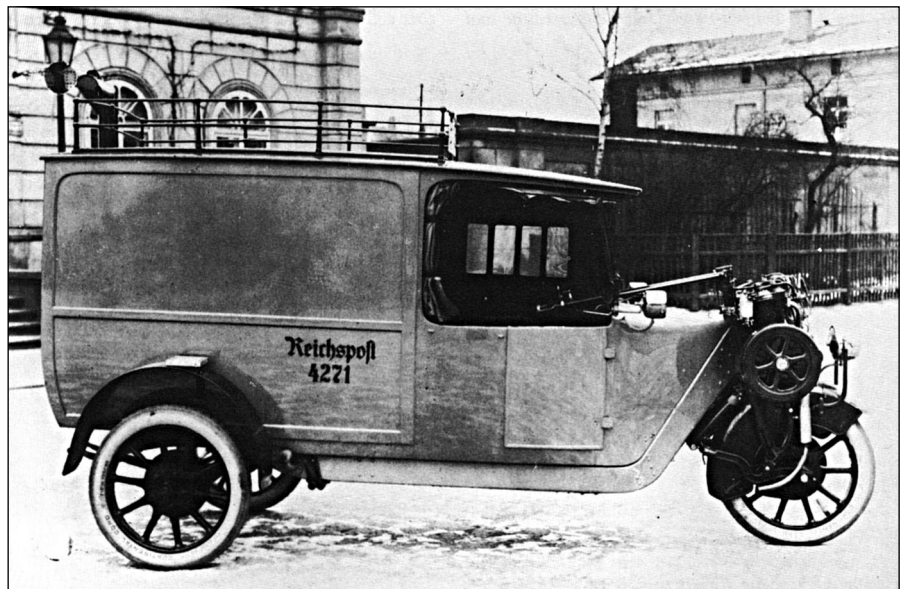
und Krankenwagen sowie 16/45-PS-Last- und Spezialwagen bis zu 2 t Nutzlast. Das 6/12-PS-Phänomobile diente als Krankentransporter.

Am 21. Juni 1917 erfolgte (mit Wirkung ab 1. Oktober 1916) die Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft. Die noch im gleichen Jahr begonnene Entwicklung von Phänomen-Lkw mit 3 und 5 Tonnen Nutzlast erreichte bis Kriegsende nicht die Serienreife.

Nicht zuletzt scheiterte sie durch einen Großbrand am 23. April 1919. Die Fabrik wurde außer der Kraftwagenabteilung bis auf die Grundmauern zerstört und die Umstellung auf die Friedenswirtschaft erlitt einen großen Rückschlag. Diplomingenieur Rudolf Hiller, der Sohn des Gründers, übernahm 1921 die Unternehmensleitung und begann den Wiederaufbau des Werkes, die sich inflationsbedingt bis 1923 hinzog. Reparationsleistungen sowie Lieferungen an die Reichspost sicherten den Wiederaufbau.

Als Pkw/Lieferwagen normaler Bauart hielt Phänomen 1924 die bewährten Typen 10/30 PS und 16/45 PS sowie das neuentwickelte 12/50-PS-Vierzylindermodell (Typ 412) bereit.

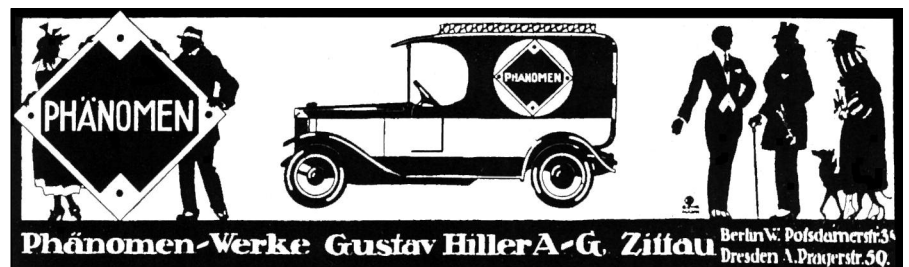
Ebenfalls 1924 kam ein neuer Phänomobil-Lieferwagen mit pressluftgekühltem 6/12-PS-Vierzylindermotor auf den Markt. Die Produktion des Phänomobils, sowohl der Pkw- als auch der Lieferwagentypen LK-normal (0,575 t Nutzlast, Kardan) und der speziell für die Reichspost gedachten Sonderkon-



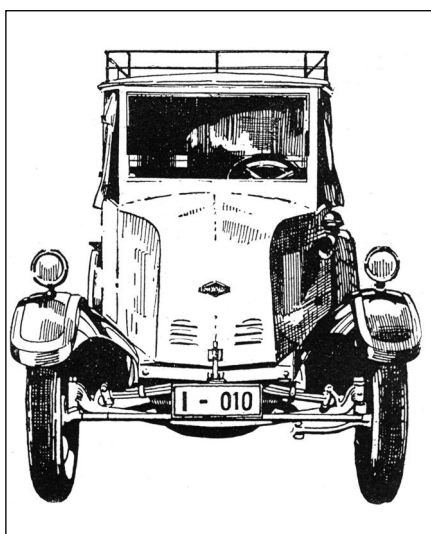
Die Reichspost war der größte und treueste Kunde der Zittauer Phänomen-Werke; 1923 ¹



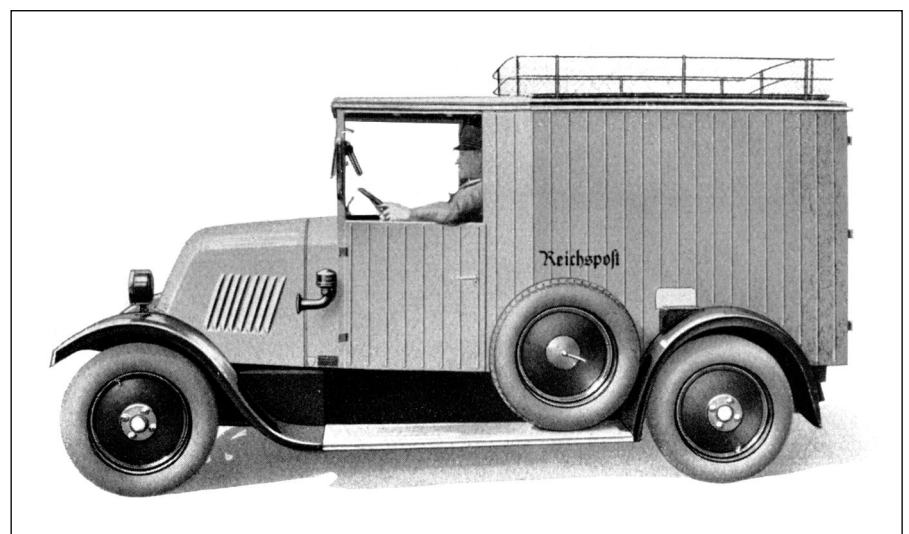
Phänomen-Lieferwagen 1919 ¹



Phänomen-Lieferwagen 1919 auf Pkw-Basis ¹



Frontansicht des Phänomen RL 4 1927 ¹



Der 1927 vorgestellte neue vierrädrige 4 RL/K im Dienst der Reichspost ¹



Mit „Stromlinie“ zeigt sich der Krankenwagen der Phänomen-Werke 1937 ^{DQA}



Die Linie des Phänomen-Granit-Lieferwagens für 15 bis 20 Ztr. ab 1928 ^{Walter/DQA}



PHÄNOMEN

Granit

der robuste, wirtschaftliche Schnelllastwagen 1½ to.

Preßluftkühlung — für PHÄNOMEN-„Granit“ kein neues Konstruktionsmoment, sondern das Ergebnis 30jähriger Spezialarbeit auf diesem Gebiet.

Die Phänomen-Werke sind die Pioniere des luftgekühlten Nutzwagen-Motors in Deutschland. Die vollautomatisch geregelte Preßluftkühlung des PHÄNOMEN-„Granit“-Motors ist technisch vollkommen ausgereift; die Maschine ist nicht nur wetterhart und äußerst robust, sondern arbeitet auch elastisch und geräuschfrei, wie die eines hochwertigen Personenwagens.

Schnellgang-Getriebe: PHÄNOMEN-„Granit“ betrieblen arbeitenden Schnellgang; das bedeutet: Betriebsstoffersparnis, hohe Fahrgeschwindigkeit, dabei Schonung und lange Lebensdauer für den Motor.

Eindruck-Schmierung: PHÄNOMEN-„Granit“ ist mit allem ausgerüstet, was die Betriebssicherheit erhöhen sowie Führung und Wartung des Wagens vereinfachen kann.

Die vielseitige Anwendung des PHÄNOMEN-„Granit“ zeigt unsere große Nutzwagenschau:
Internationale Auto-Ausstellung Berlin, Halle 11, Stand 248, 11. bis 23. Februar.

Phänomen-Werke
 Gustav Hiller A.-G., Zittau

Phänomen-Werbung zur IAA 1935 ¹



50 JAHRE

PHÄNOMEN 1888 1938

Luftkühlung - unser Erfolg!

50jährige Erfahrung im Fahrrad-, Motorrad- und Kraftwagenbau gipfeln in der Entwicklung der **preßluftgekühlten** — daher besonders robusten und wirtschaftlichen — Schnell-Lieferwagen **PHÄNOMEN-„Granit“**. Die mannigfaltigsten Bedarfsgebiete der deutschen Wirtschaft, Reichs- und Staatsbehörden, Ausland und Übersee sind Großabnehmer dieser vorbildlichen Spezialkonstruktion

PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV HILLER A.-G. ZITTAU

Im Stil der Zeit feiert Phänomen das 50jährige Jubiläum ¹

LUFTKÜHLUNG



PHÄNOMEN
Granit Schnelllastwagen
 1-2½ to

Auch für heimische Treibstoffe geeignet

PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV HILLER & ZITTAU

Phänomen-Werbung

In tropischer Hitze,
 bei eisiger Kälte
 in Dauerbeanspruchung
 stets
 zuverlässig

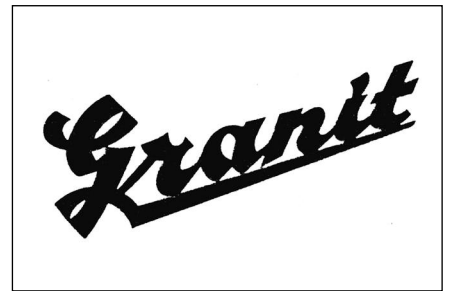


PHÄNOMEN
Granit „luftgekühlt“
 1½ to

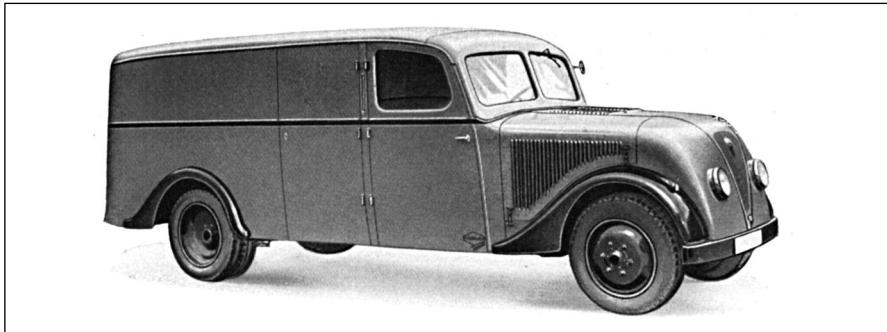
Phänomen-Werbung kurz vor Kriegsbeginn 1939 ¹



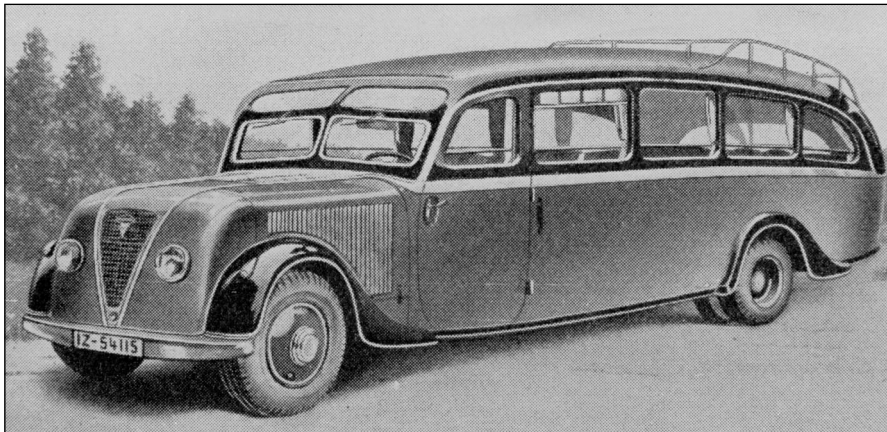
Phänomen-Werbung zur IAA 1936 ¹



14.01.1931 – 441 701



Phänomen Granit 30



Phänomen Granit 30 mit modernen, integrierten Scheinwerfern um 1938

struktions LK-extralang (0,675 t, Kette) wurde 1927 eingestellt. Die Reichspost hatte über 1500 Exemplare erhalten.

An die Stelle des Phänomobils trat ein völlig neukonstruierter 3/4-t-Lieferwagen mit Pressluftkühlung Typ 4 R L (10/30 PS). Die Postausführung 4 RL/K erhielten neben der Reichspost auch die Österreichische und Schweizer Post. Mit ihren Motoren gelten die Phänomenwerke bis heute in der Automobilgeschichte als die „Pioniere der Luftkühlung“. Ab 1928 stellte man den 4 RL bzw. 4 RL/P mit einer eckigen Motorhaube her. Sein luftgekühlter Motor leistete 16 PS.

Besonders bemerkenswert ist, daß die Phänomenwerke als einzige deutsche Fahrzeugherstellerin trotz Inflation und Deflation in den Zwanziger Jahren keine ernsthafte Krise durchgemacht hat. Während alle andere Unternehmen reihenweise sanieren mussten bzw. endgültig aufgaben, hatte sie keine Bankschulden und konnte sogar durchgehend eine Dividende (zwischen 6 und 10 %) verteilen. Nur kurze Zeit war die Produktion infolge Auftragsmangels im März/April 1926 eingestellt worden.



Der neuentwickelte 1,5-Tonner Granit 1500 von 1941 ¹



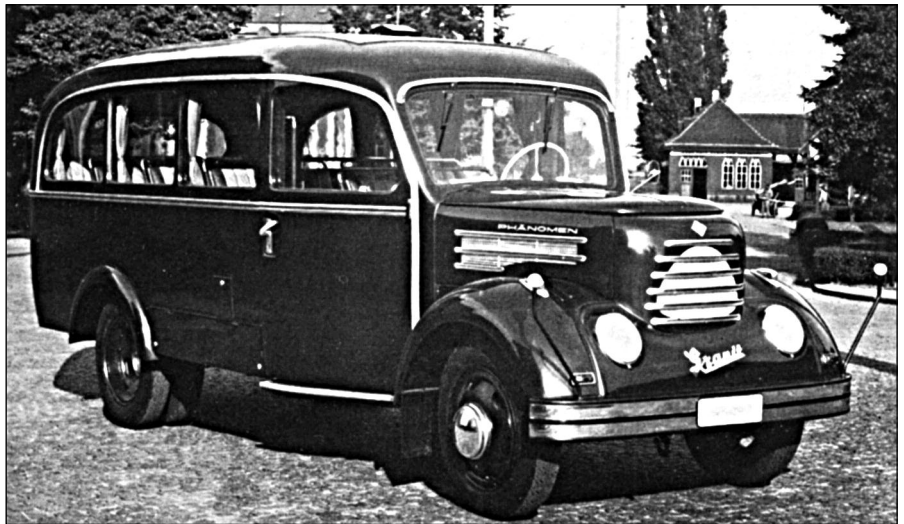
Frontansicht des Granit 1500 ¹

Im Juni 1931, kurz bevor die deutsche Wirtschaft erneut zusammenbrach, kam sogar ein vollkommen neues, richtungweisendes Fahrzeug, der „Granit 25“ (1,5 t Nutzlast) mit luftgekühltem Vierzylinder-Viertakt-Motor (35, später 40 PS), als Pritschenwagen und Kastenlieferwagen sowie eine sehr bemerkenswerte Kombination von Lieferwagen und Kleinomnibus (12 Personen) auf den Markt. Trotz der Wirtschaftskrise erzielten die auch gegen extreme Hitze und Kälte unempfindlichen „Phänomen“-Nutzfahrzeuge in Handel, Gewerbe und Industrie im In- und Ausland schnell Erfolge und wurden wiederum auch von der Reichspost geordert.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten stiegen die Produktionsziffern, die Dividende blieb aber auch während des „Dritten Reichs“ konstant bei 6 Prozent.

Auf der Berliner Automobilausstellung 1935 zeigten die Phänomen-Werke Gustav Hiller A.-G. den neuen 2,3-Tonner „Granit 30“ (58, später 60 PS). Die Granit-Typen wurden als Kastenwagen, Pritschenwagen, Milchtransportwagen, Krankenwagen und 19- bis 22-sitzige Omnibusse ausgeführt. Die Auftragslage, unter anderem die Motorisierung der Reichswehr, erforderte 1935 die Fabrikvergrößerung um ein Montagewerk und 1936 um einen Maschinenaal.

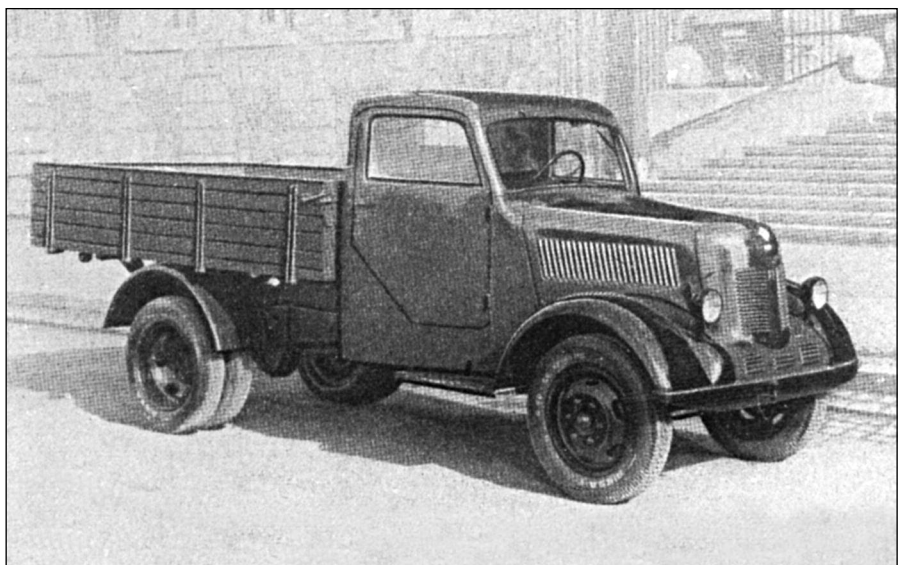
Zur Entlastung der Zittauer Anlagen errichtete man 1937 in Cottbus die Tochtergesellschaft Mechanische Werke Cottbus G.m.b.H. mit Zweigniederlassung in Berlin. Als „Sonderaufgabe“ übernahmen die Mechanischen Werke im Rahmen der NS-Aufrüstung den Nachbau von > Demag-Halbkettenfahrzeugen.



1953 erhielt die neue Granit 30 K Omnibus-Variante ein neues Gesicht



Phänomen Granit 27 als Basis eines Feuerwehr-Fahrzeugs



1950 lief die Serienfertigung des 1949 vorgestellten Granit 27 an



1949 – 1956

Die Typenreduktion des Schell-Planes von 1938 beschränkte die Phänomen-Werke auf den „Granit 25“, gestattete jedoch die Neuentwicklung eines 1,5 Tonners. Dieser wurde auf der Wiener Ausstellung 1941 als „Granit 1500“ in zwei Ausführungen als „S“ (geländefähig) und „A“-Typ (geländegängig) mit einem 50/52-PS-Vierzylinder-Viertakt-Vergasermotor (2676 ccm), selbstverständlich luftgekühlt, vorgestellt. 85 km/h Höchstgeschwindigkeit konnten erreicht werden.

Das Phänomen-Werk hatte den Krieg fast unbeschädigt überstanden. Die völlige Demontage der Produktionsmittel ließ jedoch lediglich die Reparatur alter Fahrzeuge zu. Rudolf Hiller wurde mit Volksabstimmung vom 30. April 1946 enteignet. Ein Neuanfang Rudolf Hillers in Hamburg (Handelsregistereintrag: 18.11.1949) scheiterte. 1950 trat Hiller bei der > Hanomag als Vertriebsleiter ein.

Parallel mit der Entstehung der volkseigenen Industrie-Verwaltung Fahrzeugbau (> IFA) wandten sich die Zittauer auch wieder der Automobilfertigung zu. 1948 präsentierten sie auf der Leipziger Frühjahrsmesse den Granit 1500 leicht modifiziert als Phänomen Granit 27. 1950 lief die Serienproduktion langsam an, mit erhöhter Nutzlast (1,75–2 t) und verlängertem Radstand. In der Wiederaufbauzeit diente er als Pritschen-, Kasten-, Krankenwagen, als Feuerlöschfahrzeug und 18sitziger Omnibus.

Auf der Frühjahrsmesse Leipzig 1950 präsentierten man einen seit 1938/39 entwickelten luftgekühltem Viertakt-Dieselmotor (52/54 PS, 3181 ccm, Wirbelkammer) mit einzeln stehenden Zylindern, der anstelle des Vergasermotors eingebaut werden konnte. Die luftgekühlte Diesel-Variante von 1952 blieb im Prototypen-Status stecken.

Die Leistung des Granit 27 konnte dagegen ein Jahr später auf 44 kW gesteigert werden. Eingebaut wurde der neue Motor in den weiterentwickelten Granit 30 K. Veränderungen am Fahrgestell und andere Modifikationen führten dann zum Typ Garant, der bis 1961 in über 50.000 Exemplaren in den Varianten Pritsche, Kasten, Krankenwagen, Reisebus und als Chassis für Sonderaufbauten gebaut wurde.

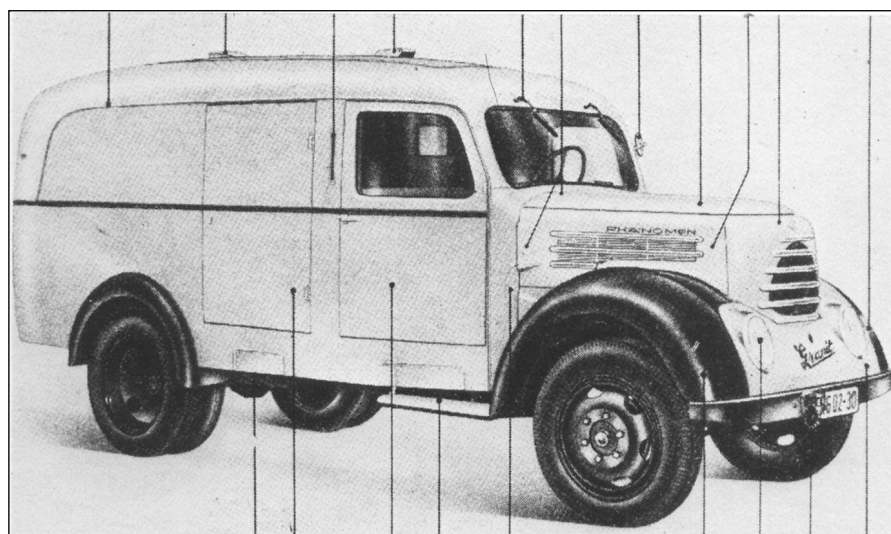
Die IFA Phänomen wurden in über 20 Länder exportiert, außer in die volksdemokratischen Staaten auch in der Volksrepublik China, nach Ägypten, Belgien, Dänemark, Finnland, Griechenland, Holland, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Portugiesisch-Westafrika (Angola), der Türkei, nach Schweden usw. Um dem Export Rechnung zu tragen, modernisierte man 1953 den Zweitonner Typ Granit 32 und brachte den Omnibus Typ Granit 30 K mit luftgekühltem 55-PS-Vierzylinder-Ottomotor (3000 ccm) heraus. Die übrigen Benzin-Lkw-Versionen erhielten das neue Gesicht erst ab 1954.

1955: VEB Kraftfahrzeugwerk Phänomen, Zittau, Straße der Einheit 29



14.02.1955 – 607 585

Von 1956 an wurden in Zittau die Nutzfahrzeuge unter dem neuen Markennamen „Robur“ gebaut. Der VEB Robur-Werke, Lastkraftwagen und Motoren, Zittau, wurde offiziell am 22. Januar 1957 ins Register der volkseigenen Wirtschaft eingetragen.



Der IFA Phänomen Granit 32 von 1953