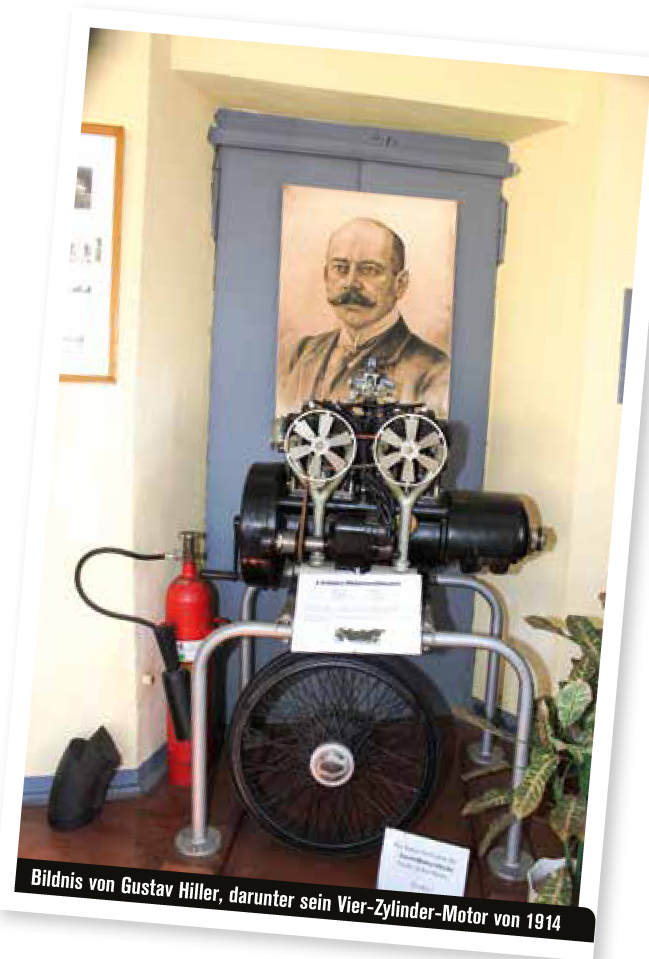


Bereits im Sechsstädtebund (1398 bis 1815) hatte Zittau eine besondere Bedeutung als wohlhabende und mächtige Stadt erworben. Später entwickelte sich hier in der ostsächsischen Region eine gut funktionierende Industrie im Bereich der Metallverarbeitung sowie dem textilen Gewerbe und es entstanden große Fabriken. Wer hätte wohl geglaubt, dass der Lehrling Gustav Hiller aus der Zittauer Posamenten-Fabrik einmal einer der erfolgreichsten Industriellen, nicht nur der südlichen Oberlausitz, werden sollte. Der 1863 geborene Hiller entwickelte bereits nach seiner Lehrzeit eigene Patente und gründete 1888 in Zittau eine Firma. In England orientierte er sich 1890 über die Fertigung von Fahrrädern. Da sicherte er sich eine Lizenz über deren Vertrieb in Deutschland.

Phänomen – ein Kapitel ostsächsischer Kraftfahrzeug-Historie



Bildnis von Gustav Hiller, darunter sein Vier-Zylinder-Motor von 1914

1888 – 1905 Motorräder und Phänomobil – Teil 1

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Jürgen Kießlich /Archiv (1)

Selbst begann er mit der Produktion und Verbesserung in seiner eigenen Firma und verkaufte diese ab 1894 unter dem Markennamen „Phänomen Rover“. Zu dieser Zeit beschäftigte Hiller bereits über 110 Arbeiter.

Der rastlose und man darf wohl auch behaupten, der geniale Konstrukteur experimentierte ab 1900 an einem Motor-Zweirad. In einen verstärkten Fahrradrahmen setzte er einen Motor mit 500 ccm Hubraum von Fafnir aus Aa-

chen ein und realisierte den Antrieb auf das Hinterrad per Flachriemen. Der Verkauf bahnte sich gut an und ab dem Jahr 1903 verließen die ersten Phänomen Motor-Zweiräder das Zittauer Werk. Danach hatte der Motor aus Aachen „ausgedient“, und es wurde eine eigene Entwicklung von Phänomen verwendet. Korrekt hätte die Bezeichnung der Fahrzeuge eher auf Motor-Fahrrad lauten sollen, denn die Model-

le hatten zusätzlich Pedalantrieb, welcher wohl auch mehr zum Starten des Motors benötigt wurde. Der Einzylinder-Viertakt-Motor des Grundmodells wurde in einen veränderten Fahrradrahmen mit 26-Zoll-Rädern und 2,25-Zoll-Reifen eingebaut. Der Motor verfügte über eine Leistung von 3 PS, das Hub/Bohrungs-Verhältnis von 82/84 mm ergab einen Hubraum von 443 ccm,

der Motor wurde durch den Fahrtwind gekühlt. Hiller verwendete eine Akkumulatoren-Zündung. Mit dem Einstecktank waren bei acht Litern Volumen immerhin 200 Kilometer Fahrstrecke bei 40 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich. Zylinder und Zylinderkopf waren aus einem Stück gefertigt. Der SV-gesteuerte Motor hatte jeweils ein Aus- und Einlassventil sowie eine Dekrompressionseinrichtung. Das Fahrzeug verfügte über eine Klauenkupplung und kein Getriebe.

Ein weiteres Modell mit verlängertem Rahmen und mit Magnetzündung ausgestattet konnte wahlweise mit der Motorleistung von 3 oder 3,5 PS ausgeliefert werden, und schließlich folgte das komfortable Modell mit Zwei-Zylinder-V-Motor, ebenfalls in zwei unterschiedlichen Leistungsvarianten, mit 3,5 oder 5,5 PS. Am Motor wurde seitlich ein zusätzlicher Ventilator zur Kühlung der beiden Zylinder angebracht. Im Hinterrad kam eine Differenzialnabe zum Einsatz, die Motordrehzahl wurde 6:1 untersetzt. Damit wurde ein Getriebe ersetzt und es ermöglichte das Antreten im Stand sowie das Fahren



Das erste Phänomen-Motorrad im Werbeblatt der Firma



Detailsicht des komfortablen Zwei-Zylinder-Modells



Eine bemerkenswerte Schönheit ist die Zwei-Zylinder-Maschine

in zwei Geschwindigkeiten sowie eine Leerlaufstellung. Die in der Nabe enthaltene Friktionskupplung ließ ein ruckfreies Anfahren ermöglichen.

Beim Betätigen der Hinterradbremse wurde automatisch die Zündung unterbrochen. Für die stärkeren Modelle war das Anbringen eines Seiten- oder auch Vorspannwagens möglich.

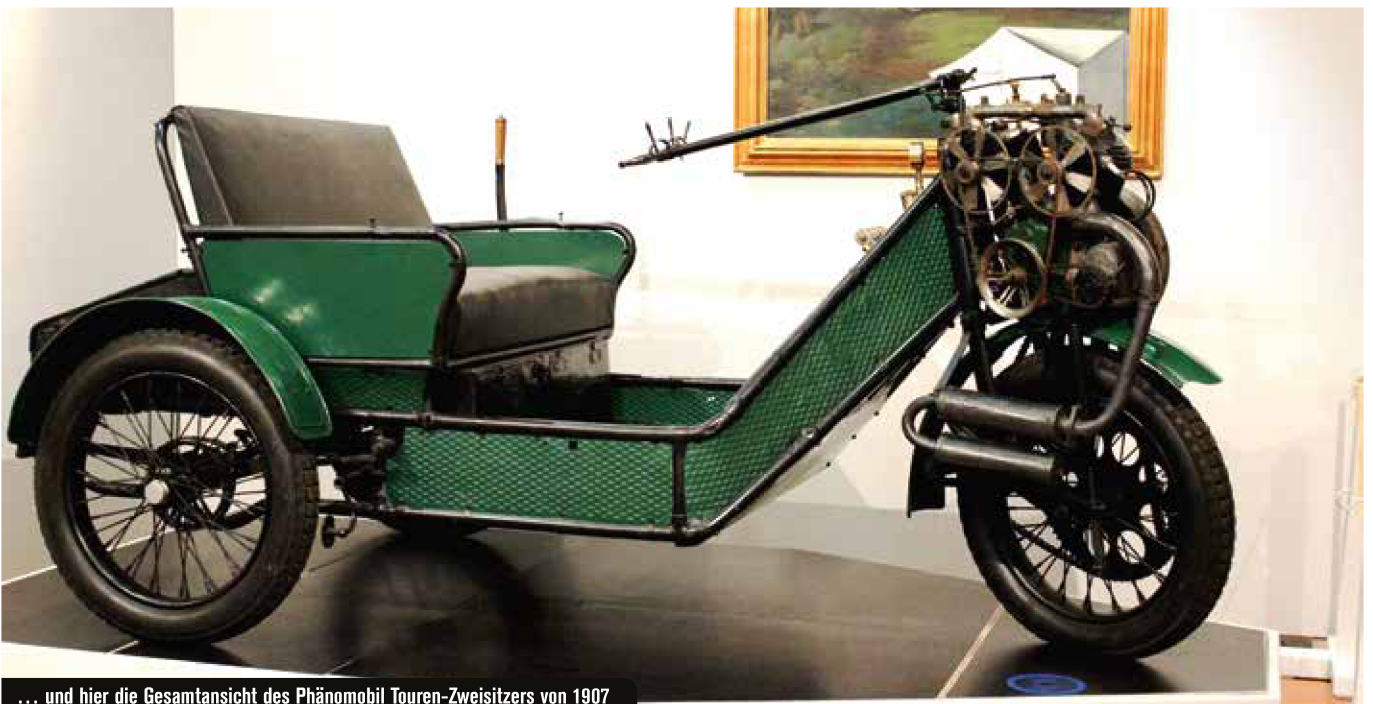
Aber Hiller hatte höhere Ziele, seine Illusion war die Entwicklung von motorisierten Fahrzeugen, mit denen er Menschen, Lasten und Güter transportieren konnte. 1904 begann Hiller mit der Entwicklung eines Dreiradfahrzeuges mit einem Viertakt-Motor als Antrieb. Die Basis sollte von seinem Motorrad kommen, und er wurde in Erlau in Sachsen auf die Cyclon-Fahrradfabrik aufmerksam. Eben- da hatten 1903 die Konstrukteure Hüttel und Svetescu die „Cyklo- nette“, ein Dreiradfahrzeug mit

Motorradmotor konstruiert, welches nach der Produktionsverlagerung im neuen Werk in Berlin gefertigt wurde. Wie auch immer, die beiden Herren wurden 1907 bei Gustav Hiller in Zittau eingestellt und arbeiteten am Konzept des Phänomobils maßgeblich mit. 1905 war bereits die Geburts- stunde des „Phänomobil“ als Drei- radfahrzeug in seiner Grund- konzeption.

Die bewährte Luftkühlung des Zweizylinder-V-Motors wurde bei- behalten. Das relativ primitive Fahrzeug ersetzte erst einmal im bestimmten Umfang ein Autom- obil und war auch deshalb für den „kleinen Geldbeutel“ eine güns- tige Anschaffung. Das Fahrzeug benötigte einen geringen Pflege- und Wartungsaufwand, zudem war es mit seinem Kraftstoffver- brauch von etwa 8 Litern pro 100 Kilometer sowie einem Liter Öl auch sparsam.



Die interessante Antriebseinheit mit Vorderrad ...



... und hier die Gesamtansicht des Phänomobil Touren-Zweisitzers von 1907