

Phänomen – ein Kapitel ostsächsischer Kraftfahrzeug-Historie

1905 – 1922 Phänomobil und Automobil – Teil 2 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (2), Jürgen Kießlich/Archiv (4)

In der Anfangsphase bis 1909 wurden 6 Varianten des Phänomen Motordreirades gebaut, leichte Zwei-Sitzer, Touren-Zwei-Sitzer mit Kofferkasten, Sport- und Reise-Zwei-Sitzer, Vier-Sitzer, leichter Lieferungswagen und ein stärkerer Lieferungswagen. Die wichtigsten Daten und Konstruktionsmerkmale lauteten, Hub/Bohrung 84/82 mm und daraus das Hubvolumen von 887 ccm, anfänglich lieferte der Motor eine Leistung von 6,5 PS welche ab 1910 auf 9 PS gesteigert wurde. Die Kraft wurde auf das Vorderrad über das 2-Gang-Planetengetriebe per Kette weitergeleitet. Die Höchstgeschwindigkeit betrug bei den ersten Modellen 40 km/h und stieg ab 1908 auf bis zu 60 km/h. Unternehmer Hiller wollte aber noch höher hinaus und brachte auch 1910 sein erstes 4-Rad-Automobil auf den Markt, es war die Geburtsstunde des Phänomen 8/18. An den Typen M.T.C.-Typ 10/30 sowie 16/45 wurde zu dieser Zeit bereits gearbeitet. Aufgrund der hohen Nachfrage des Phänomobil mussten in der Firma Kompromisse gefunden werden; um diese realisieren zu können, wurde 1910 die Produktion der Motorräder eingestellt.

Ab 1912 bis 1920 wurde das Phänomobil mit einem Vierzylinder-Reihenmotor-Viertakt und wie seine Vorgänger mit dem Zweizylinder-V-Motor auch weiterhin luftgekühlt. Die Motorleistung betrug bei 1548 ccm 12 PS, die weiteren technischen Parameter wurden modifiziert übernommen. Ebenfalls 1912 wurde bereits das 4-Rad Automobil Phänomen 10/28 mit dem Vier-Zylinder Reihenmotor mit 9 und 12 PS auf den Markt gebracht. Leider sollten das für den Gründer der Firma die letzten großen Erfolge

sein, erst 50-jährig verstarb er am 18.09.1913 an einem Herzleiden. Nach dem Erfolg des Phänomobils, insbesondere dessen Beliebtheit bei der Deutschen Reichspost, wurde ein Nachfolgemodell entwickelt, das dem gewachsenen Bedarf der Post gerecht wurde. Eine Vielzahl an Varianten, ob als Krankentransportwagen, Pritsche, Kasten oder Bus, machte den Phönix 4RL zu einem Erfolgsmodell. Der Phänomen 4RL wurde als „Der Lieferwagen, der keiner Pflege bedarf“ beworben. Er war einfach

ausgestattet und durch ein Gebläse luftgekühlt. Das Fahrzeug war mit dem bewährten Ottomotor mit stehenden Ventilen (sv) ausgestattet. Mit einem Hubraum von 1540 ccm entwickelte der von einem Steigstromvergaser gespeiste Motor eine Leistung von 18 PS. Das Zittauer Unternehmen wurde in „PHÄNOMEN-Werke Gustav Hiller GmbH“ umgewandelt und

Hillers Schwager Josef Freund als Leiter eingesetzt. Außer der Kriegsproduktion wurde 1914 vorrangig ein Neuentwicklung des M.T.C. 10/30 und dem M.T.C. 16/45, ebenso an der Entwicklung eines Lkw für das kaiserlich deutsche Heer auf Basis



Die Werbung für das Sportmodell aus dem Jahr 1907



Phänomobil Typ II „Reichspost“, 4-Zyl., 1912



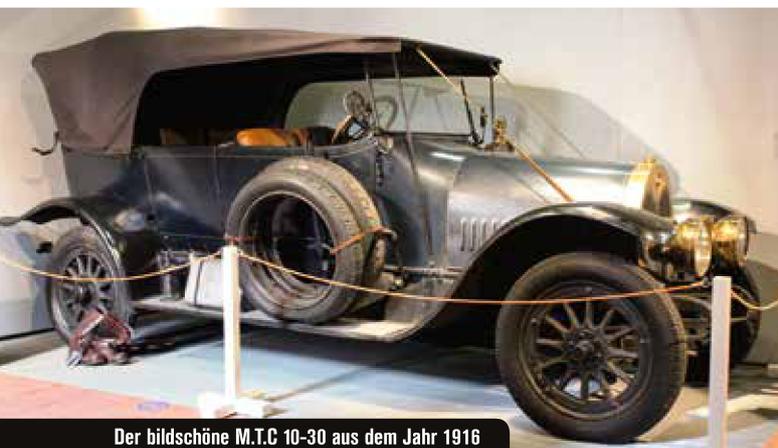
Der Landarzt 1913 im Zweisitzer ...



... und die Familie Schuster im Viersitzer Typ V

Gustav Hillers Sohn Rudolf übernahm 1921 die Funktion als technischer Leiter des Werkes und war maßgeblich am Wiederaufbau dessen nach der Brandkatastrophe beteiligt.

Parallel zum Wiederaufbau der Werkhallen liefen die Produktion und Entwicklung neuer Modelle weiter. So wurde 1922 das 4-Rad-Automobil Phänomen 412 12/50 PS vorgestellt und von 1924 bis 1927 in Serie produziert. Der Phänomen Typ 412 besaß den modifizierten Vierzylinder-Reihenmotor seines Vorgängers M.T.C. 16/45 mit einem Hubraum von 3132 ccm und einer Leistung von 50 PS. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 100 km/h. Das unter Leitung von Gustav Hiller geführte Konstruktors-Team präsentierte damit ein Luxusmodell, welches den höchsten Stand der damaligen Technik darstellte. Trotzdem gelang es nicht, die anwachsende Konkurrenz aus dem Ausland damit zu besiegen und die Fertigung wurde zu Gunsten der Lkw-Produktion eingestellt. Rudolf Hiller und der Löbauer Unternehmer Gerhard Förster waren die Initiatoren zur Gründung des Lückendorfer Bergrennens 1923.



Der bildschöne M.T.C 10-30 aus dem Jahr 1916

Im April 1919 traf das Phänomen Werk eine schwere Brandkatastrophe, große Teile der Produktionsstätte lagen in Schutt und Asche. Ab 1920 wurde das Phänomobil V in einer erneuten Serie bis 1927 produziert. In dieser Ausführung mit ähnlichen Leistungsdaten wie der Vorgänger wurde es auch häufig als Taxi genutzt.

des Phänomen PKW 10/28 (Liefer- und Krankenfahrzeuge), gearbeitet. Wenig später startete auch die Produktion des M.T.C. 10/30 sowie des M.T.C. 16/45 mit 30 bzw. 45 PS. Beide Modelle waren mit einem wassergekühlten 4-Zylinder-Reihenmotor ausgestattet. Der M.T.C. 10/30 verfügte über einen Hubraum von

2612 ccm und erreichte 65 km/h Höchstgeschwindigkeit. Am 23.08.1917 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Nach Kriegsende stand das Werk förmlich vor dem Aus. Der Ausbau des Transportwesens in Deutschland brachte neue Aufträge und damit eine Wiederbelebung der Produktion.



... 12. zu Veranstaltungen in Zittau von der Dresdner Familie Knaute präsentiert

Für alle Freunde des Motorsports:

DER BERG RUFT 2017

5.+6. AUGUST

Trainingsläufe
Samstag ab 9 Uhr
Rennen
Sonntag ab 9 Uhr

Lückendorfer Bergrennen
seit 1923

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Aktuelle Infos unter: www.lueckendorfer-bergrennen.de