

# Phänomen – ein Kapitel ostsächsischer Kraftfahrzeug Historie

1925 – 1936: Automobile und Leichtkrafträder – Teil 3 Text | Fotos: Jürgen Kießlich (2), Jürgen Kießlich / Archiv (4)

1925 wurde die Reichspost Partner bei Phänomen und rettete die Firma durch einen Großauftrag über die Zeit der Inflation und Weltwirtschaftskrise hinweg. Damit war der 4RL (4-Rad-luftgekühlt) mit einer Nutzlast von 0,75 t eine Spezialanfertigung. Er verfügte über den modifizierten Motor des 4-Zylinder-Phänomens.

1927, 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, die bewährte Motorisierung wurde modifiziert beibehalten. Mit einem Hubraum von 1.540 ccm entwickelte der von einem Steigstromvergaser gespeiste Motor eine Leistung von 18 PS. Es erfolgte die Aufgabe der Phänomobil und PKW Produktion. 1929 wurde eine überarbei-



Der Phänomen Sport Phaeton von 1917

tete Serie für den Post-Lkw präsentiert. 1931 begann die Serienfertigung des LKW Phänomen Granit 25 mit 1,5 t Nutzlast bei einer Nennleistung von 40 PS. Es war die Fortsetzung des 4RL Post-LKW und der Generationswechsel zu einer interessanten Reihe von Entwicklungen mit dem Granit. Damit sollte an dieser Stelle unter die Historie einer denkwürdigen Entwicklung mit den Phäno-Mobilen sowie mit den Phänomen-Automobilen in beachtlicher Vielfalt ein Strich gezogen werden.

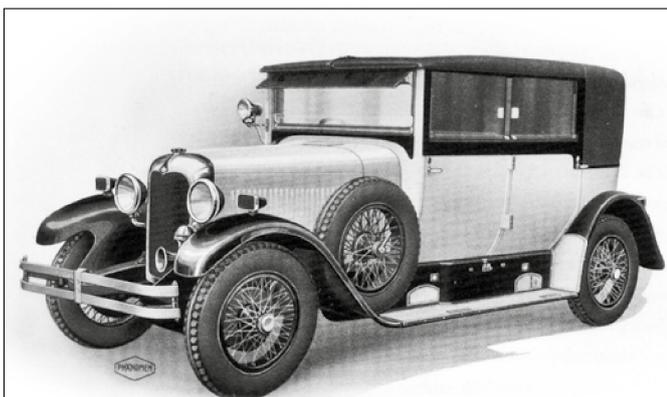
Die Westrupchen Werbesprüche des NSU-Werbechefs sind heute noch in aller Munde – warum dann nicht die Phänomen?

**„Für Mann und Frau, für Alt und Jung, bringt Phänomen Begeisterung.“**

**„Warum denn noch zu Fuße gehen, fährt doch wie ich, auf Phänomen.“**

Die Modellpalette der gefertigten Fahrzeuge war wesentlich größer. Leider wurde das Werk mit seiner

langen Geschichte 1992 endgültig plattgemacht. Mit der Wiederaufnahme der Phänomen-Motorrad-Produktion ab 1930 wollen wir uns noch ein wenig befassen. Mit der sogenannten „M“-Serie begann 1930 unter Leitung von Rudolf Hiller die erneute Kraftradproduktion bei Phänomen mit dem Modell M20. Mit einem Einzylinder-Zweitakt-Motor wurde der kleine 74-Kubiker mit einem Sachs-Motor angeboten. Das Zweigang-Getriebe war



Phänomen Typ 412, 12 - 50 von 1922



Der 4RL „Reichspost“ von 1929



Phänomen Leichtmotorräder im Kfz-Veteranenmuseum in Großschönau

im Block vereint und wurde über eine Einscheiben-Trockenkupplung kraftschlüssig zum Motor bedient. Es folgte das Modell M21 und als Pedant das Damenmodell M22. Daran war lediglich das obere Rahmenrohr tiefer und geschwungener gezogen sowie ein Kettenschutz als Abweiser für die fliegenden Damenröcke montiert. Bis zum Beginn der Fertigung des Modells M23 im Jahr 1932 wurde der Motor der Fichtel & Sachs M32 mit 74 ccm Hubraum verwendet. Danach kam als wesentliche Verbesserung der leistungstärkere Motor mit 98 ccm im Modell M25 zum Einsatz. Dieser leistete 2,5 PS. Das Maschinchen verfügte über ein neuentwickeltes Getriebe sowie eine Zweischeibenkupplung. Der Schaltautomat betätigte die Kupplung und das Getriebe gleichzeitig. Das Schalten des Zweiganggetriebes erfolgte über die am Tank befestigte Schaltbetätigung. Zu jener Zeit existierte ja bereits die Praxis der Motorradkonfektionäre. Übrigens, nicht nur in Deutschland, das bedeutete, dass firmeneigene Fahrgestelle entwickelt und die dafür notwendigen Motoren von einer Fremdfirma erworben wurden. Deshalb findet man heute noch in der Oldtimerbewegung eine Vielzahl von Motorrädern der verschiedensten Marken mit gleichen Motoren. Einer dieser Motorlieferanten war die Firma Fichtel & Sachs aus Schweinfurt.

1932 brachte Hiller auch die Modelle M25 und M26 auf den Markt, das waren bildhübsche Leichtmotorräder mit einer auffällig elegant gestalteten Führung der Rahmenrohre. Die M25 war das Herren-Kraftrad, die M26 das Damen-Kraftrad. Beide waren mit 74-ccm-Motoren bestückt. Der Rahmen und die Fel-

spiegel verbesserten die Optik erheblich. Erstmals wurde der Exzenter-Kettenspanner installiert. Überhaupt wuchs der technische Komfort beachtlich schnell und erreichte 1936/37 mit der Einführung der Modelle Bob und Bob 30 einen bemerkenswert hohen Qualitätsstandard. Der Tank und die Felgen waren ab da Fliegergrau lackiert und mit silbernen Streifen abgesetzt. Der Tank wurde mit abgesetzten Spiegeln und Firmendekor sehr geschmackvoll gestaltet.



gen waren tiefschwarz lackiert und zum Teil hellblau liniert. Tank und Kettenschutz glänzten verchromt. Das Fahrzeug besaß einen Freilauf. Die Ballonbereifung ließ das Motorrad kräftiger aussehen, und es war mit elektrischem Licht ausgestattet. Erstmals war bei Phänomen ein Motorrad mit einem Satteltank bestückt, welcher beachtliche 5,6 Liter Volumen aufwies.

Im Folgejahr kam das Modell M27 auf den Markt und war nochmals eine erhebliche Verbesserung in allen Parametern gegenüber ihren Vorgängerinnen. In einer Luxusausführung wurde der leistungsgesteigerte Motor mit 2,25 PS bei 98 ccm Hubvolumen angeboten. Der Satteltank war wesentlich länger gezogen und gab dem Leichtkraftrad das Aussehen eines richtigen Motorrades. Ein Sportlenker mit Drehgasgriff war vorhanden, und es konnten verschiedene, komfortablere Gabelvarianten gewählt werden. Das Modell M28 wurde auch als Damenmodell mit der Tiger-Gabel angeboten. Die blauen Tank-

Kalender 2018

AWO 2018



15,- Euro

Bestellung unter Format: 420 x 297 mm

www.top-speed.info

Mit dem Modell „BOB“ endete die Motorradproduktion 1943 bei Phänomen

