

---

## Im Bücherregal: Warum aus dem Granit der Garant wurde

Von Jens Riedel, cen

Der Hanomag Granit ist ein Traktor der frühen 1960er-Jahre – und indirekt mit der Nutzfahrzeuggeschichte der ehemaligen DDR verbunden. Zumindest dem Namen nach, denn diese Modellbezeichnung trugen damals bereits seit über 30 Jahren die Phänomen-Schnellastwagen aus Zittau. Doch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der deutschen Teilung ging Rudolf Hiller, Sohn des Firmengründers, zum ehemals befreundeten Unternehmen Hanomag – und nahm den Namen Granit mit. Daraufhin wurde dann in Sachsen aus ihm der Garant. Frank Rönicke, unermüdlich mit der Fahrzeuggeschichte der ehemaligen DDR befasst, hat sich in seinem neuesten Buch mit den Nutzfahrzeugen aus Zittau befasst, an deren Ende der Robur stand.

Schon früh waren die Phänomen-Fahrzeugwerke gut im Geschäft, gehörte doch in den Goldenen Zwanziger zum Beispiel die Reichspost zu den Großkunden für die Anderthalb- und Zweieinhalb-Tonner aus Sachsen. Die Leicht-Lkw zeichneten sich technisch vor allem durch die Pressluftkühlung aus, die ein Markenzeichen blieb. Zudem gab es eine Vielzahl von Aufbauten und Fahrgestellvarianten, was sich vor allem später in der damaligen DDR mit ihren Einheitsfahrzeugtypen als großer Vorteil erwies. So gab es neben den typischen Lkw-Aufbauten auch Busse, Kranken- und Feuerwehrwagen sowie Mehrzweckfahrzeuge mit verschiebbarer Trennwand. 1957 wurde aus Phänomen Robur, und vier Jahre später kam dann der heute vor allem bekannte Frontlenker auf den Markt, wahlweise mit – stets luftgekühltem – Benzin- oder Dieselmotor. Statt der Post gehörte längst die NVA zu den Großabnehmern, aber die Fahrzeuge wurden auch in über 40 Länder exportiert.

Die Weiterentwicklung beschränkte sich, wie überall im DDR-Fahrzeugbau, auf Details. Ein eigener, flüssigkeitsgekühlter Sechs-Zylinder-Diesel und ein neues kubisches Fahrerhaus fielen fehlenden Kapazitäten und Kapital zum Opfer. Nach der Wende sorgten – ebenfalls luftgekühlte – Deutz-Dieselmotoren für den Vortrieb. Doch die an dem erweiterten Vorbau erkennbaren Robur blieben in den Wendejahren nur noch Exoten. Zum angedachten Neuaufbau der Produktion in Litauen, wie ähnliche Pläne bei Barkas, kam es nicht. 1992 war Schluss.

Frank Rönickes Streifzug durch die Fahrzeughistorie in Zittau wird von einer Vielzahl zeitgenössischer Illustrationen, einigen technischen Zeichnungen und einer Flut von Fotos begleitet. Dazu gibt es einen Anhang mit technischen Tabellen. Und er weiß auch zu berichten, dass nicht nur Rudolf Hiller zu Hanomag wechselte, sondern ehemalige Phänomen-Konstrukteure in den 1950er-Jahren auch an der Entwicklung der westdeutschen Nachkriegstransporter VW Bulli und Ford FK 1000 beteiligt gewesen sind.

„Phänno, Ello und Co. – Phänomen, Granit, Garant, Robur 1949–1990“ von Frank Rönicke ist im Motorbuch-Verlag Stuttgart erschienen. Das Buch hat 128 Seiten mit rund 175 Abbildungen und kostet 24,90 Euro. (Jens Riedel/cen)

---

## Bilder zum Artikel



„Phänno, Ello und Co. – Phänomen, Granit, Garant, Robur 1949–1990“ von Frank Rönicke.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Motorbuch-Verlag

---