



1927



1928



1928

Goliath
1925 – 1938
1949 – 1961

Die Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co., Bremen-Neustadt, Steinstraße 28 (> Borgward), kreierte 1924 den Urvater der Goliath-Typen als „Blitz-Karren“. Mit selbsttragendem Wagenkasten (D.R.P. 446 840 vom 20. Juni 1925), unter dem Warenkasten liegend eingebautem 120-ccm-DKW-Einzylinder-Zweitaktmotor mit 2,2 PS (ab 1925: 200-ccm-Ilo-Motor) und ohne Getriebe war er billig zu produzieren. Der Antrieb erfolgte per Riemen direkt auf das

linke Hinterrad. Mit einer Nutzlast von 0,25 t und dem geringen Preis von 980 Mark stieß der Blitz-Karren schnell in eine Marktlücke.

Die Nachfrage sprengte die Produktionskapazität des Stammwerks und im Dezember 1925 zog man in die Bremer Industriestraße 18 um, wo Mitte 1926 die serienmäßige Fertigung begann. In Lizenz baute die Aufbau Industrie Bremen G.m.b.H. ebenfalls den Blitz-Motorkarren (> Blitz).

Das Nachfolgemodell, der neuentwickelte Goliath-Standard, war ein Frontlader für 0,5 t Nutzlast mit luftgekühltem 350-ccm-Ilo-Einzylinder-Zweitaktmotor (1,99/7,5 PS) und Kettenantrieb.



1928

Mit diesem Namen wollte Borgward zum Ausdruck bringen, dass der kleine Transporter trotz geringer Ansprüche ein Riese in seiner Leistung war. Aus dem Blitz-Karren wurde der „Goliath-Blitz“. Den ersten Goliath-Typen fehlte

INFOLGE UNERHÖRTER PRODUKTIONSSTEIGERUNG DER WIRKLICH

SOLIDE ORIGINAL

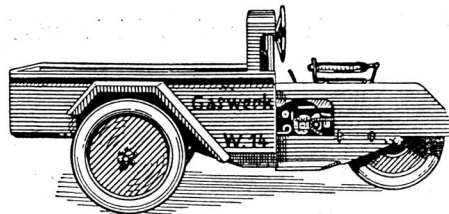
GOLIATH

KLEIN-LIEFERWAGEN

MK. **1495.—**



TRAGKRAFT: 8-10 ZENTNER
MOTOR: 1,99/7,5 PS
3 GANGGETRIEBE
LADEFLÄCHE: 0,90x1,60-2 m



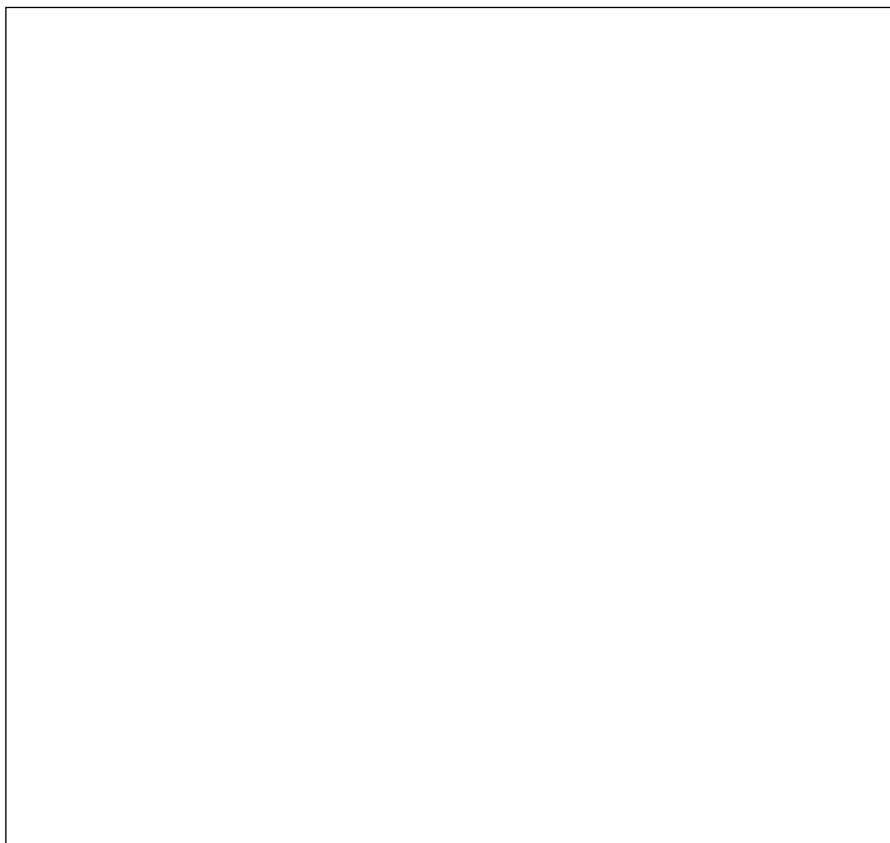
MODERNSTE KONSTRUKTION
ALLERBESTE AUSFÜHRUNG
ZAHLUNGS-ERLEICHTERUNG
FORDERN SIE UNTERLAGEN

WIR SUCHEN NOCH AN VERSCHIED. PLÄTZEN TÜCHT. VERTRETER

AUSSTELLUNG
KÖLN A. RH. 1927
STAND NR. 18

BORGWARD & CO. G.M. B.H. BREMEN
FAHRZEUGWERK — ROL. 1904 U. 1905 — INDUSTRIESTR.

AUSSTELLUNG
KÖLN A. RH. 1927
STAND NR. 18



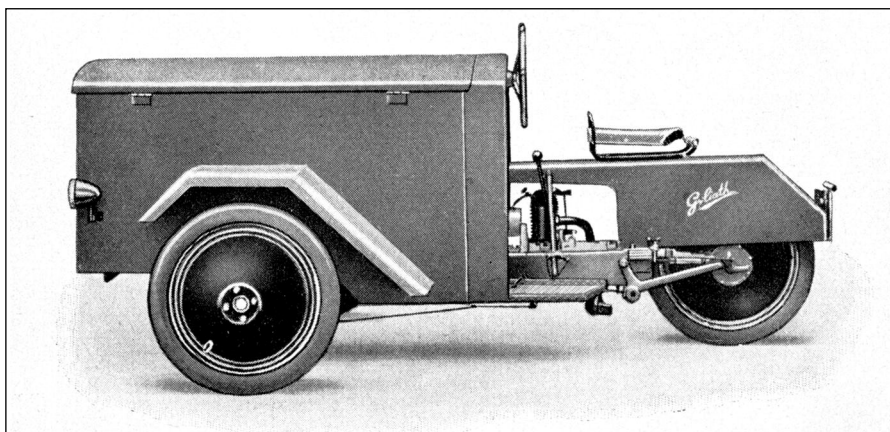
noch der Rückwärtsgang, der auf Anordnung der Polizei in einer kosten-trächtigen Rückrufaktion nachträglich eingebaut werden musste. Da der Goliath-Dreiradverkauf äußerst erfolgreich lief, bezog Borgward 1928 ein neues Fabrikgebäude in Bremen-Hastedt, Föhrenstraße 76/78, direkt gegenüber den > Hansa-Lloyd-Werken, und nannte sein neues Unternehmen fortan Goliath-Werke Borgward & Co. G.m.b.H. Der Betrieb zählte rund 300 Mitarbeiter.

Mit knapp 100 hergestellten Exemplaren war der 1927 vorgestellte erste Goliath-Vierrad-Lieferwagen Typ K 1 (0,5 t Nutzlast) ein Flop. Bei diesem Frontlenker wirkte der luftgekühlte 350-ccm-Ilo-Triebsatz (2,3 Steuer-PS), der in Fahrzeugmitte hinter dem Fahrersitz stand, mit Schneckenradantrieb auf die Hinterachse. Wo andere Fahrzeuge ihren Kühler hatten, befand sich der Einstieg.

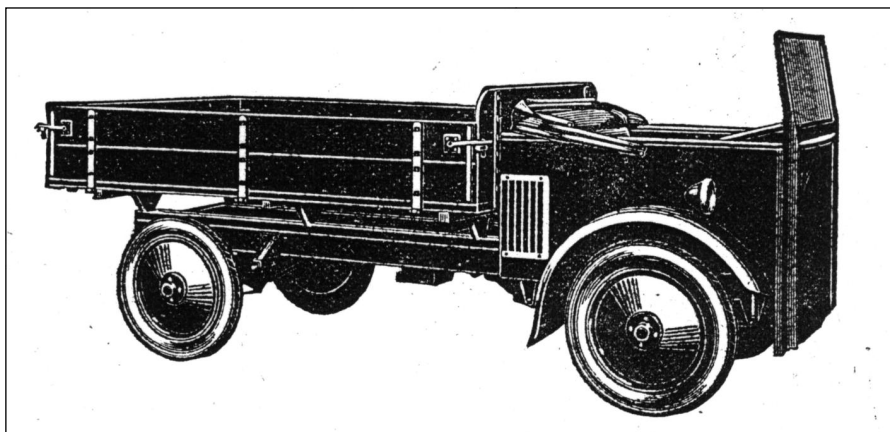
Bis zum Herbst 1928 erweiterte Goliath das Dreirad-Programm um den führerschein- und steuerfreien Goliath-Rapid, ein Frontlader-Dreirad mit 198-ccm-Ilo-Einzylinder-Zweitaktaggregate (3,5 PS) für 0,25 bis 0,3 t Nutzlast, den Typ Standard-K mit Kettenantrieb (349 ccm, 0,5 t) und den Standard-C mit Kardanantrieb (400 ccm, 0,6 t). Fortschrittlich waren die beim Standard-C und Rapid verwendeten Innenbackenbremsen und der Kardanantrieb, mit dem man einzig in der Dreiradlandschaft stand. Mit einem eigenen 600-ccm-Zweizylinder-Zweitakter (14 PS) ausgestattet brachten die Goliath-Werke auch den modifizierten Vierrad-Frontlenker „Goliath-Expreß“ (0,75 t Nutzlast) auf den Markt.

1929 erwarb Borgward mit seinem Kompagnon Wilhelm Tecklenborg die Aktienmehrheit der Hansa-Lloyd-Werke. Da der Name Goliath nicht nur mit Dreiradwagen und leichten Lieferwagen assoziiert werden sollte, verleibte man Image-fördernd in das Goliath-Programm den 1-t-Schnellastwagen SL 1 Modell 1930 ein. Man erhöhte seine Nutzlast auf 1,5 t und vermarktete ihn bis 1931 als Goliath-Typ „Superior“ (37-PS-Vierzylinder-Otto-Motor von Selve).

Nach dem endgültigen Zusammenbruch der Hansa-Lloyd-Werke wurden



Goliath-Rapid 1930 ¹



Goliath-Expreß 1928 ¹

diese am 24. Dezember 1931 mit den Goliath-Werken zu den Hansa-Lloyd- und Goliath-Werken Borgward & Tecklenborg verschmolzen. (1936 bis 1937 Aktiengesellschaft).

Borgward und Tecklenborg forcierten nun die Nutzfahrzeugfertigung. Die schwereren Lkw behielten den gut eingeführten Markennamen Hansa-Lloyd. Fahrzeugtypen mit bis zu einer Tonne Nutzlast wurden unter dem bekannten Namen Goliath in einer breiten drei- und vierrädriigen Typenvielfalt fortgeführt.

1932 erschien als Nachfolger des Expreß der Frontlenker „Goliath-Atlas“ mit einer Tonne Nutzlast. Wieder wurde ein luftgekühlter 600-ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor (15/16 PS, 1936: 18 PS) von Ilo verwendet. Als Nachfolger stellte das Unternehmen Ende 1934 den Eintonner „Atlas Modell 1935“ in konventioneller Bauweise mit Motorhaube vor. Er erhielt einen wassergekühlten 600-ccm-Zweizylinder-Zweitakter von Ilo mit 18 PS Leistung.

Der ebenfalls 1934 von den Hansa-Lloyd und Goliath-Werken herausgebrachte vierrädrige 0,5-Tonner Typ L 400 war noch im gleichen Jahr verbessert zum L 500 geworden. Mit einem luftgekühlten 14-PS-Zweizylinder-Zweitakt-Aggregat eigener Fertigung war er ein Misserfolg und wurde schon im darauffolgenden Jahr durch den überarbeiteten Goliath-Typ L 600 für 0,75 t Nutzlast ersetzt. Sein wassergekühlter Zweizylinder-Zweitakt-Motor leistete 18 PS.

Im eigenen Haus machte sich das Unternehmen 1935 Konkurrenz durch einen zweiten 0,75 Tonner, der ebenfalls „Rekord“ hieß und auch als viersitzige Cabrio-Limousine erhältlich war. Sein luftgekühlter 500-ccm-Zweitakt-Motor (14 PS) war unter der Sitzbank untergebracht, so bot sich unter der form schön gerundeten Fronthaube Platz für Benzintank und Reserverad. 1936 wurde die Fertigung dieses Modells trotz einer Überarbeitung (**xxx Rekord mkfz 1936 !!! ?**) mangels Nachfrage eingestellt.

Mit dem 1936 präsentierten Hauben-Eintonner Typ „Rekord 1936“ (23-PS-Vierzylinder), der den Atlas ab-

löste, endete das Goliath-Vierrad-Programm vor dem Zweiten Weltkrieg. Mit firmeneigenem 27/28-PS-Vierzylinder-Viertakt-Motor ausgestattet, wurde er auch im Hansa-Lloyd-Programm als Hansa-Lloyd-„Expresß“ geführt. Für den Absatz der Goliath-Lieferwagen und das Devisenaufkommen des Dritten Reiches war eine 1936 nach Italien vergebene Lizenz nicht uninteressant.

Die Goliath-Dreirad-Linie war ständig überarbeitet worden. Ab 1931 wurde der Goliath-Standard in zwei Versionen als Standard K (0,5 t, 1931 wurden es 0,65 t) mit Kettenantrieb und Standard S (0,75 t) mit Kardan ausgeliefert. Zuletzt führten die Frontlader die Bezeichnung Goliath Z 200 bzw. Goliath Z 400, beide mit Kardan.

Das Goliath-Lieferdreirad Rapid-Modell 1932 war sowohl mit Wasser- als auch mit Luftkühlung erhältlich. Kurz vor der Produktionseinstellung 1933 wurde es als Typ R 33 (247 ccm, 5,5 PS) bezeichnet. Die Einzylindermotoren aller Modelle stammten weiterhin von Ilo, die Zweizylinderaggregate baute man nun selbst.

1932 erschien die neue Goliath-Dreirad-Generation mit den Typen F 200 und F 400 als Hinterlader. Endlich hatten auch die Goliath-Dreirad-Lieferwagen einen Wetterschutz erhalten. Der kleinere Typ für 0,5 t Nutzlast war mit zwei xx?? Motoren erhältlich. Führerschein- und steuerfrei war die Version mit einem 198-ccm-Ilo-Zweizylinder (5,5/6 PS). Der stärkere für 0,75 t erhielt 400-ccm-Zweizylinder (10/11/16 PS) aus Ilo- und später aus eigener-Fertigung. Die Motoren lagen in der Mitte des Fahrzeugs, die Kraftübertragung erfolgte per Kardanwelle auf die Hinterachse (Schwingsachse). Im Laufe der Produktion wurde das Holz der Karosserie durch Stahlblech ersetzt. 1938 wurden die beiden Typen durch die Modelle FW 200 (6,5 PS) und FW 400 (13 PS) mit wassergekühlten Motoren (deshalb W) unter der Haube abgelöst. Sie trugen 0,5 bzw. 0,75 t Nutzlast. Diese Typen liefen schon unter dem Namen „Borgward“.

Im gleichen Jahr wurde auf Anordnung von Reichsmarschall Göring, dem Beauftragten für den NS-Vierjahresplan, die Typenbegrenzung im deut-

schen Automobilbau eingeführt (Schell-Plan). Borgward musste die Goliath-Produktion aufgeben. Im Sommer 1939 verließen die letzten Fahrzeuge das Fließband.

Am 10. August 1948 erfolgte die Neugründung der Goliath-Werk GmbH, Bremen 11, Osterdeich 222, als vollkommen selbstständige Firma innerhalb des Borgward-Konzerns. Nach zehnjähriger Produktionsunterbrechung rollte am 28. April 1949 der erste, auf den neuesten technischen Stand gebrachte Nachkriegs-Goliath-Dreirad-Lieferwagen aus der Halle. Premiere hatte der Goliath-Dreirad-Typ GD 750 für 0,75 t Nutzlast auf der Hannover-Messe im Mai 1949. Das 13-PS-Fahrzeug (wassergekühlter 398-ccm-Zweizylinder-Zweitakt-Motor) mit Hinterachs-antrieb fand vor allem bei kleinen Gewerbetreibenden Anklang. Dreißig Aufbauten nach Maß offerierte das Goliath-Werk seinen Kunden. Alle waren, sei es als Viehtransporter oder fahrbarer „Tante-Emma-Laden“, speziell auf die Bedürfnisse der einzelnen Branchen zugeschnitten.

Textsammlung

KUV 1951 24/25 243 - 30.11.) BILD: Der neue Goliath-GP 700-Kombiwagen kann etwa 350 kg befördern, mit Übergröße-Bereifung etwa 500 kg; durch Herunterlegen der Rückenlehne der hinteren Sitzbank kann man den Laderaum um weitere 60 cm verlängern. Preis 5980 DM

Goliath-Direkteinspritzer ab 1951 !!! Als technischer Direktor der Goliath-Werkes führte August Momberger (1915 – xxx) 1951 den serienmäßigen Einbau der Benzineinspritzung bei den Goliath-Motoren ein.

Markt 1990 2 44 Februar) Goliath-Kleintransporter: Hässlichkeit ist schön: Die Nachfrage nach dem Fahrzeug war so groß, dass sich bald die Notwendigkeit einer Betriebserweiterung zeigte. Im Dezember 1925 kam es dann zu einer richtigen Serienfertigung des Goliath - acht Fahrzeuge pro Tag. ... 19. April 1949 erster Nachkriegs-Goliath Typ GD 750 in am 10. August 1948 gegründeten eigenständigen Goli-

ath-Werk G.m.b.H. ... WEITER LESEN UND VERGLEICHEN !!!!

KUV 1952 7 83 - 27.3.) BILD: Auf dem diesjährigen Genfer Automobilsalon findet der Goliath GP 700 mit der für den 700 ccm Zweitaktmotor verwandten Benzin-Einspritzung besonders große Beachtung. Seit November 1951 kann auch der serienmäßige GP 700 mit Einspritzmotor geliefert werden.

1952: So wird der 0,75 t Goliath GD 750 in 24 verschiedenen Ausführungen gebaut, die auf die Erfordernisse der einzelnen Branchen zugeschnitten sind, als Hoch- und Tieflader, mit Pritschen-, Kasten-, Koffer- und Sonder-Aufbauten. – Beim 0,8 t Goliath GV 800 ist dagegen der liegende, wassergekühlte 465 ccm-16 PS-Zweizylinder-Zweitakter als Unterflurmotor zwischen den treppenförmig nach unten versetzten Fahrgestellrahmen eingebaut und der Führersitz weit nach vorn geschoben.

1955 trat das luxuriöse Dreirad Goli die Nachfolge des spartanisch ausgerüsteten GD 750 an. Der Goli besaß jetzt ein geräumiges Ganzstahl-Fahrerhaus, und das Wageninnere hatte „Limousinenformat“. Sein luftgekühlter 17-PS-Zweizylinder-Zweitaktmotor wies einen Hubraum von 493 ccm auf, die Nutzlast betrug je nach Ausführung 0,7 bis 0,8 t: Hochlader-Stahlblech-Pritschen-, -Kasten-, -Kofferwagen. Ab 1957 erhielt der Goli einen wassergekühlten Zweitakter (461 ccm, 15 PS).

Tatsachen 1960: GD 750 dreirad: 1951-1955

Tatsachen 1960: GV 800: 1951-1955

Tatsachen 1960: GP 700: 1951+1952:138 Stück: 1956:778, Kombi und 0,7:10

Tatsachen 1960: GP 900 V/E(Vergaser/einspritz): 1951 – 1957

In scharfer Konkurrenz stand das Goliath-Werk zum > Tempo-Werk Vidal & Sohn. Deren Modell „Tempo-Hanseat“ mit Antrieb des einzelnen Vorderrads war allerdings technisch dem Goliath unterlegen. Getriebe und Kardanwelle des Goliath-Transporters

übertragen die volle Kraft des Motors auf die Hinterachse, den Punkt also, der die Ladung trug.

Das moderne Erscheinungsbild des Goli kam anfangs bei den Kunden gut an, doch machte sich gegen Ende der fünfziger Jahre immer stärker die Konkurrenz des > Volkswagen-Transporters bemerkbar.

Nur mühevoll fanden die Goliath-Techniker zu neuen marktgerechten Konzeptionen. Zu einseitig waren sie auf drei Räder und Zweitaktmotor eingeschwenkt. Auf den kleinen Transporter folgten nur noch Verkaufsmisserfolge. Den Anfang machte ein aus dem „Leukoplastbomber“ xx entwickelter Vierradwagen Typ Goliath LT 500 xxxxxx Besonders der erste Goliath-Vierradwagen vom Typ GV 800 mit einem wassergekühlten 465-ccm-Zweizylinder-Zweitakt-Motor (16 PS), der 1951 auf den Markt kam, blieb ein krasser Außenseiter. Zusammen mit der stärker motorisierten Version GV 800 A (586 ccm, 21 PS, Benzineinspritzung!!!) von 1952 wurden nur 4016 Exemplare gebaut.

Abgelöst wurde der biedere GV 800 (0,8 t Nutzlast) mit Unterflurmotor 1953 vom Goliath-Pritschenwagen Express, der 0,8 t Nutzlast trug. Er erhielt den 1951 eingeführten 29-PS-Zweizylinder-Zweitakt-Motor (688 ccm) aus dem Goliath-Pkw GP 700 E und war somit der erste Transporter der Welt mit Benzineinspritzung (ab IAA September 1955: 44 PS, 886 ccm). Die Konstruktion des Oberingenieurs August Momberger verbrauchte lediglich 6,9 l auf 100 km. Der Frontriebler wurde mit Pritsche als Tieflader und Hochlader, als Kastenwagen (6 cbm), als Kombi und mit Kofferaufbau sowie zudem ab Juli als achtsitziger Großraum-Kombi angeboten (29 PS, 0,94 t Nutzlast). Ein Express-Luxus-Bus (8 Sitze) mit Rundumverglasung und Dachfenster bereicherte ab Mai 1955 das Programm.

1957 erschien der neue Express 1100 mit Ganzstahlaufbau in den Ausführungen Kasten- (6 cbm), Kombinations-, Pritschenwagen (ca. 1 t) und als Luxus-Bus mit Dachrandverglasung (8 Personen). Mit seinem kurzhubigen 1100-ccm-Liter-Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor (1093 ccm, 40 PS) wandte

sich Goliath im vierrädrigen Nutzfahrzeugbau vom Zweitaktprinzip ab.

Zur IAA 1959 steigerte man sein Ladevermögen auf 1 t. Im Zuge der Umgliederung der Borgward-Firmengruppe erhielt der Goliath-Lieferwagen ab Herbst 1960 den Namen „Borgward Express 1100“.

Im Rahmen der Wiederaufrüstung erhielt die Bundeswehr von Goliath in den Jahren 1956 und 1957 Geländewagen mit der Bundeswehr-Typenbezeichnung 0,25 t gl. Das Werk nannte die Allrader Jagdwagen (Typ 31). Dieser geländegängige „Jeep“ mit Kastenrahmen trug 0,3 t Nutzlast. Anfänglich besaß er einen wassergekühlten 40-PS-Zweizylinder-Zweitakt-Einspritzmotor (896 ccm), ab 1957 einen wassergekühlten 50-PS-Vierzylinder-Boxermotor (1000 ccm). Da die Bundeswehr keinen Auftrag erteilte, lief die Fertigung 1960 endgültig aus.

1961 brach der Borgward-Konzern zusammen.