

Die Goossens-Fahrzeuge waren rechts gelenkt und hatten Lenkradschaltung. Die Handbremse sprach alle vier Räder an. Die Grundform der Fahrzeuge blieb während der ganzen Bauzeit erhalten, obwohl es im Laufe der Fertigung zahlreiche Verbesserungen gab.

Anfangs wurden nur Ketten-Lastkraftwagen mit 4 bis 5 t Nutzlast (Typen 15 LK, 15 DK) hergestellt. 1925 folgten ein 5-t-Kardanwagen-Lang-

chassis mit niedriger Ladehöhe (15 LC), ein 3 bis 4-Tonner (Typ 13 LC) und ein darauf basierender Omnibus (Typ 13 PC, 30 bis 35 Fahrgäste). C stand für Kardan, K für Kette.

Eine Besonderheit bei den Goossens-Lkw war eine auf das Getriebe wirkende elektro-mechanische Fußbremse, die ab 1925 angeboten wurde. Im Anhänger verwendet, machte sie einen zusätzlichen Begleitmann als Bremsler überflüssig. Die Energie wurde durch

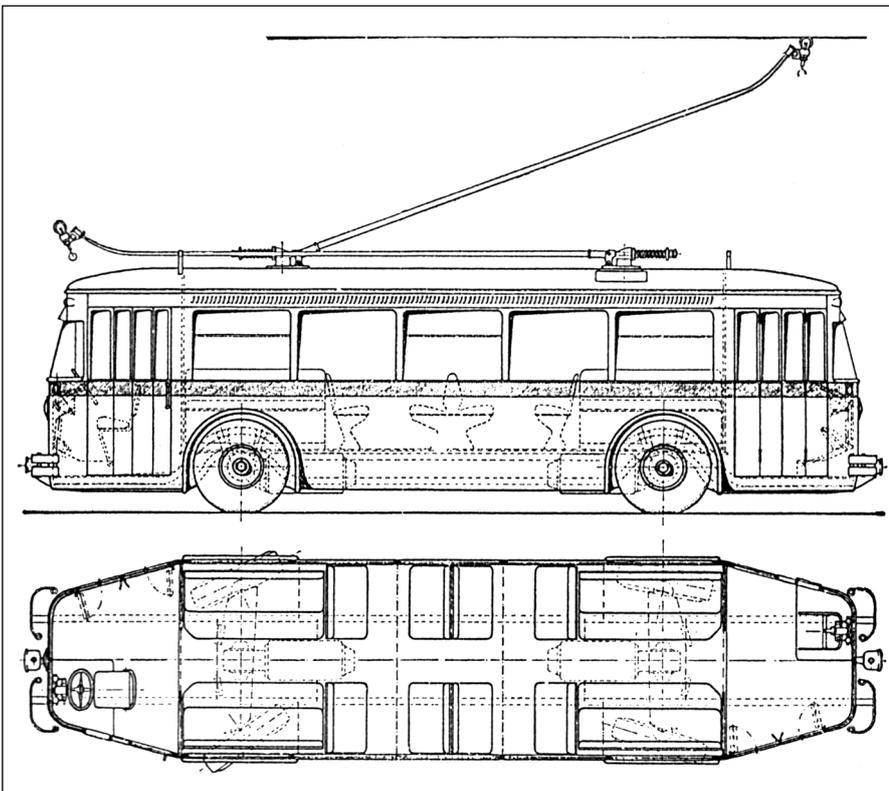
einen mit dem Getriebe gekoppelten Dynamo erzeugt. Ab 1926 stand der Kundschaft auf Wunsch ein elektrisch unterstützter Kippmechanismus (Typ 15 DK) zur Verfügung, der ebenfalls im Anhänger eingebaut werden konnte.

Zum 1. August 1927 verkauften die Linke-Hofmann Werke das Unternehmen an die niederländische Naamlooze Vennootschap: Maatschappij voor Yzer-Staal-en-Spoorwegindustrie, Amsterdam. Jean Paul Goossens war als persönlich haftender Gesellschafter aus dem Unternehmen ausgeschieden und der Goossens-Lkw-Bau kam zum Erliegen. Er wurde auch nach einer neuerlichen Übernahme durch die Linke-Hofmann Werke zum April 1928 nicht wieder aufgenommen.

Anfang der dreißiger Jahre bot J.P. Goossens der Aachener Straßenbahn Gesellschaft einen Oberleitungsbus „Typ Aachen“ als Ersatz für deren Straßenbahnen an. Diese lehnte es jedoch ab, ihre bewährten Gleisfahrzeuge zu verschrotten.



Auf bescheidener Fläche präsentiert Goossens 1927 seinen Lastkraftwagen ¹



Goossens bot Aachen 1935 einen Zweirichtungs-Oberleitungsbus mit Allradlenkung an ¹