



16.10.1925 – 350 871

Leila 1925 – 1927

Der Leichtlastwagen (Marke: Leila) der Firma Heinrich Kaiser & Co. entstand in einer Periode des Niedergangs des Eisenbahnwaggonbaus Mitte der Zwanziger Jahre.

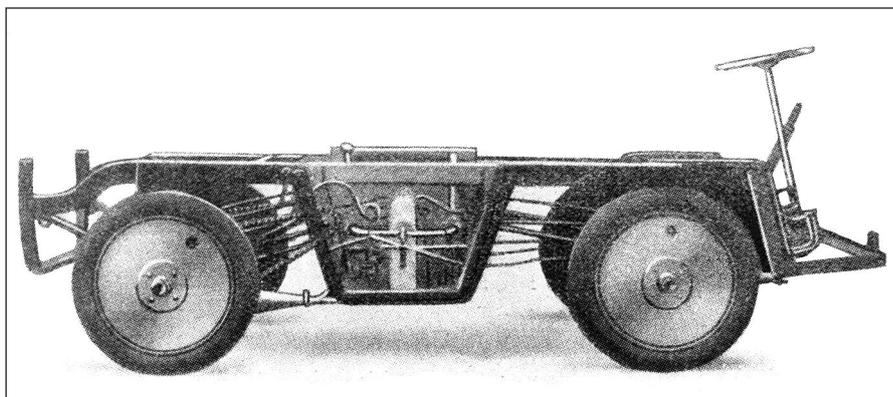
Aus der Neuen Maschinenbau Akt.-Ges., Berlin, war während der Inflationszeit 1922 die Heinrich Kaiser Waggonbau- und Maschinenfabrik hervorgegangen, in der als Zweigwerk die Heinrich Kaiser'sche Fabrik in Frankfurt aufging. Im Zuge der Liquidation wurde das Unternehmen ab dem 19. Februar 1925 als Maschinenfabrik Heinrich Kaiser & Co. in Offenbach a.M., Fellnerstraße 1, weitergeführt. Gesellschafter waren Dr.-Ing. Heinrich Kaiser und Dr.-Ing. Paul Gieren.

Mit dem Leila-Wagen versuchte das junge Unternehmen eine Marktlücke zu erschließen. Zur Frankfurter Herbstmesse stellte man das erste Leila-Fahrzeug aus, das insbesondere für den Kleinhandel, Bäcker, Metzger und Gemüsehändler gedacht war. Es lief auf gummibereiften Drahtspeichenrädern. Ein kleiner Zweizylindermotor (1,8/8 PS) war am Heck angebracht und wirkte über ein Friktionsscheibengetriebe.

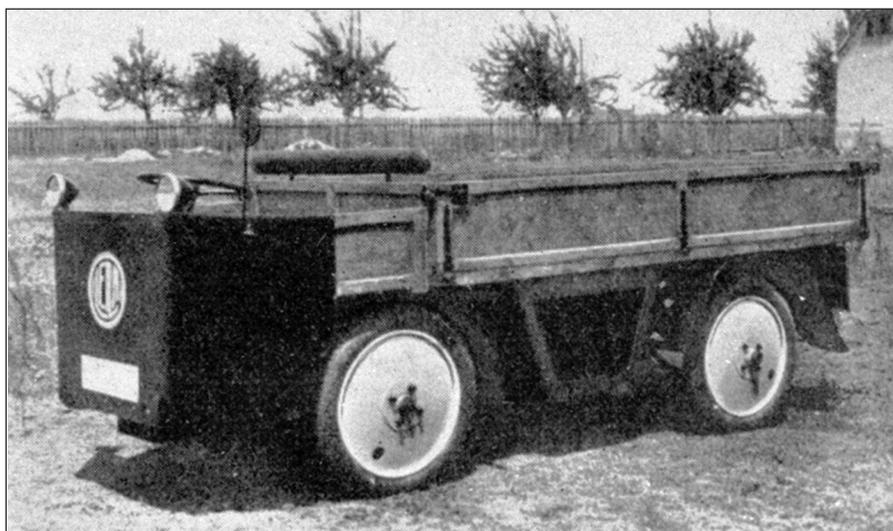
Nachdem Kaiser am 26. Oktober 1925 als Gesellschafter das Unternehmen verlassen hatte, übernahm Gieren die Fahrzeugproduktion ab dem 17. Dezember 1925 unter dem Namen Dr.-Ing. Gieren & Co. Die Automobilabteilung wurde nach Frankfurt am Main, Gärtnerweg 13, verlegt. Die Leila-Wagen waren weiterentwickelt und nun mit wassergekühlten 1,8/8-PS-Viertakt-Zweizylinder-Breuer-Motoren (500 ccm) und luftgekühlten 1,8/12-

PS-Viertakt-Einzylinder-Küchen-Motoren (500 ccm) ausgestattet. Diese lagen nun unter dem Fahrgestell. Luftbereifte Stahlscheibenräder trugen nun das Fahrzeug mit 0,6 bis 0,75 t Nutzlast.

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung 1926 zeigte man neue Leila-Wagen für 0,5 t und 1 t Nutzlast. Der leichtere Typ erhielt wahlweise 500-ccm-Zweizylinder-Breuer-Motoren mit gegenüber-



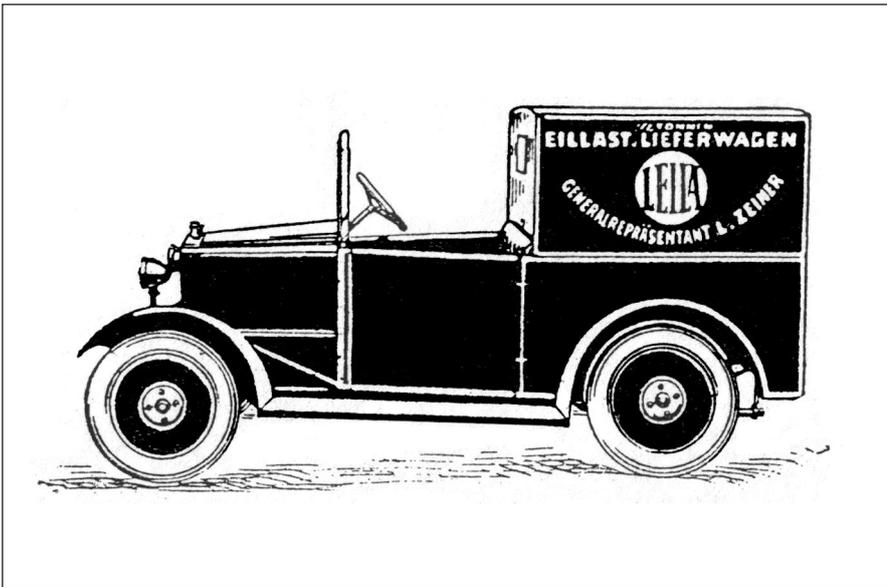
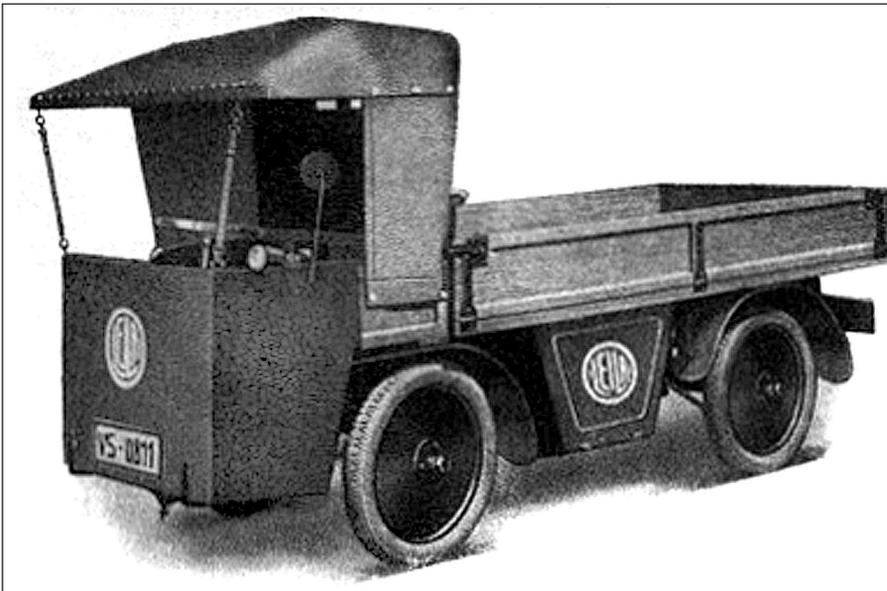
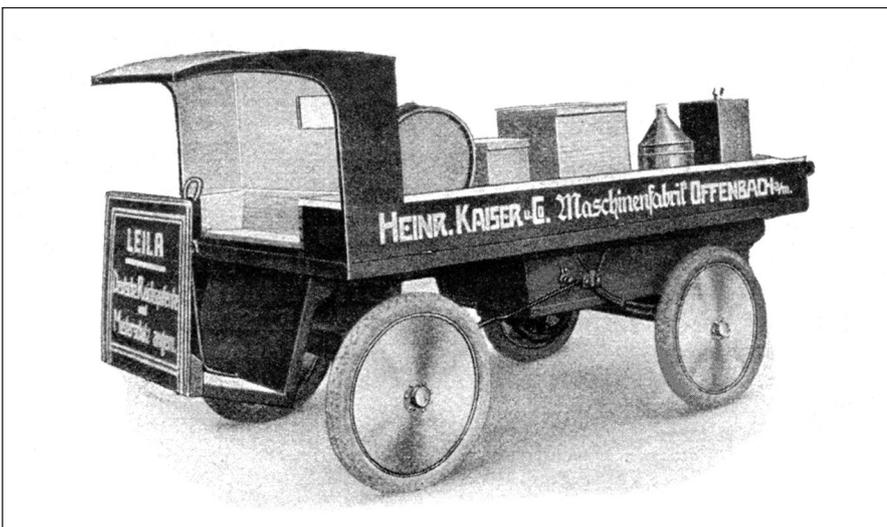
Chassis des Leila-Wagens mit Unterflurmotor von 1926 ¹



Der Leila-Pritschenwagen mit Unterflurmotor 1926 ¹



Einer der frühen Leila-Wagen mit Heckmotor von 1925 ¹

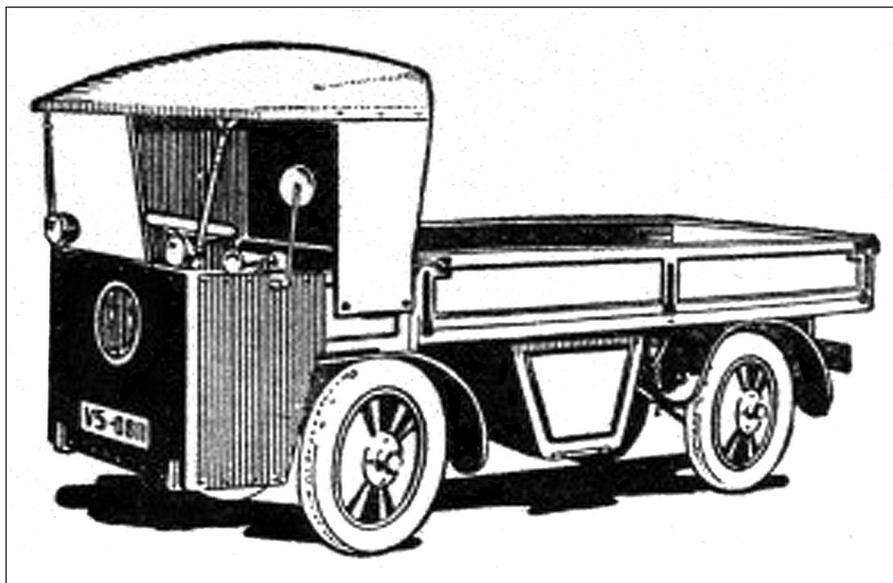
Der Leila-Lieferwagen Typ 1 als Kastenwagen 1926 ¹Leila-Wagen 1926 ¹

Leila-Wagen von 1927

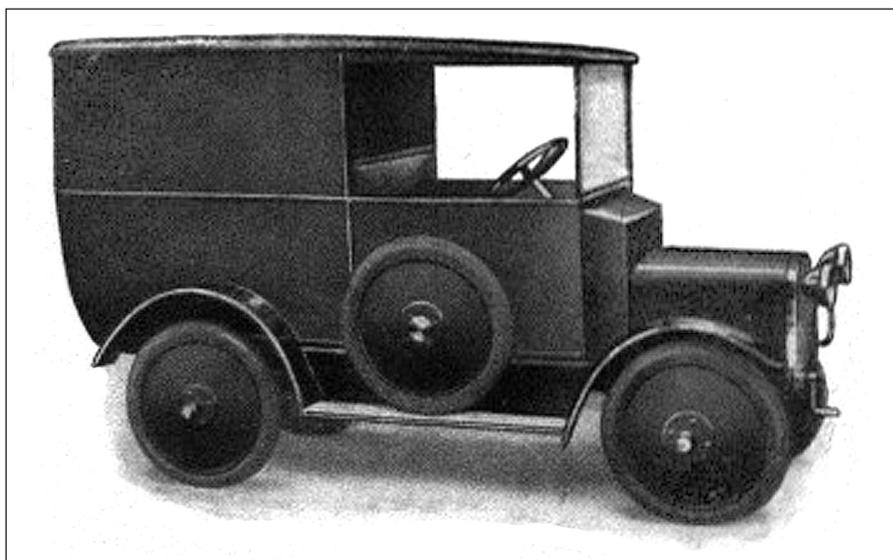
liegenden Zylindern oder 750-ccm-Motoren gleicher Bauart. Den Eintonner trieb ein 1100-ccm-V-Motor an. Die luftgekühlten Motoren waren weiterhin unter dem Fahrgestell angeordnet und wirkten mit einem ZF-Getriebe über Kettenantrieb auf die Hinterachse. Mit einem Benzinmotorkarren (wassergekühlter 500-ccm-Zweizylinder-Viertaktmotor, 6,8 PS) für 1,5 t Nutzlast versuchte man den Elektrokarren Konkurrenz zu machen.

Im gleichen Jahr war das Unternehmen auch dazu übergegangen, ein konventionelles Lieferwagen-Modell zu bauen, dessen gebläseluftgekühlter 350-ccm-Ilo-Motor unter einer vorderen Haube eingebaut wurde. Ein Zeitgenosse erachtete den Motor als zu schwach für die 0,5 t Nutzlast. Auch hier erfolgte der Antrieb per ZF-Getriebe und Kardan auf die Hinterachse. Noch während der Ausstellung brachte man ein neues Getriebe und einen Kickstarter für dieses Modell heraus, der Motor wurde durch ein 500-ccm-Einzylinder-Viertakttaggregat ersetzt. Die 1. Internationale Lastwagenausstellung in Köln 1927 sah offene und geschlossene Leila-Wagen für 0,6 t Nutzlast mit Motosacoche-Motoren sowie einen geschlossenen 0,5-t-Geschäftswagen mit 4/14-PS-Vierzylindermotor (auch mit 5/20 PS) und einen 1–1,5-t-Schnelllieferwagen mit 8/30-PS-Vierzylindermotor und offener Pritsche. Ein vierzylinderiger Kieling-Motor (7/32 PS) trieb ein weiteres Leila-Lieferwagen-Fahrgestell für bis zu 1,5 t Nutzlast an.

WEITERMACHEN xxx



Leila-Lieferwagen 1925 ¹



Leila-Kasten-Lieferwagen 1925 ¹



Die Reichspost erprobte Leila-Wagen 1926 ^{DQA}