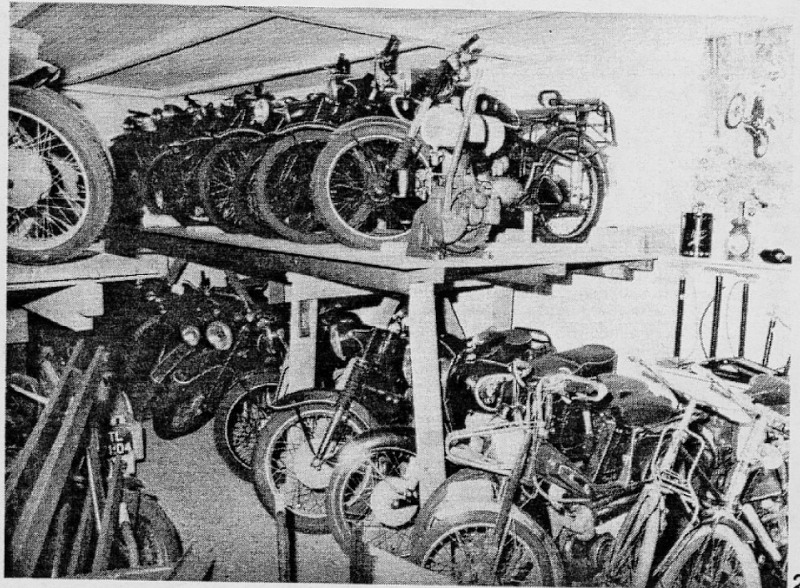


DE KLEINE REUS

Bij herkenningmaking met sommige klassieke voertuigen, realiseer je je plotseling hoe snel de tijd vervliegt en wat er allemaal is veranderd. Toen de redactie de hier getoonde Goliath GD/750 bewonderde kwam het persoonlijke verleden even om de hoek kijken. De jaren vijftig in Amsterdam oudwest. Op de overloop thuis twee keer in de week een emaillen bakje met op de bodem een ouwe krant. Daarop een hoeveelheid schillen, groenteafval en oud brood. Niet voor de vuilnisman. Die schillen werden opgehaald door iemand, die we nu een 'recycling specialist' zouden noemen. Hij kwam voorrijden met zo'n Goliath driewieler, de schillen verkocht hij aan boeren rond de hoofdstad. Goliath, de kleine reus van het Borgward concern. Dit fraai gerestaureerde exemplaar binnen onze vereniging als schets van het originele pickuptijdperk.

PIONIER

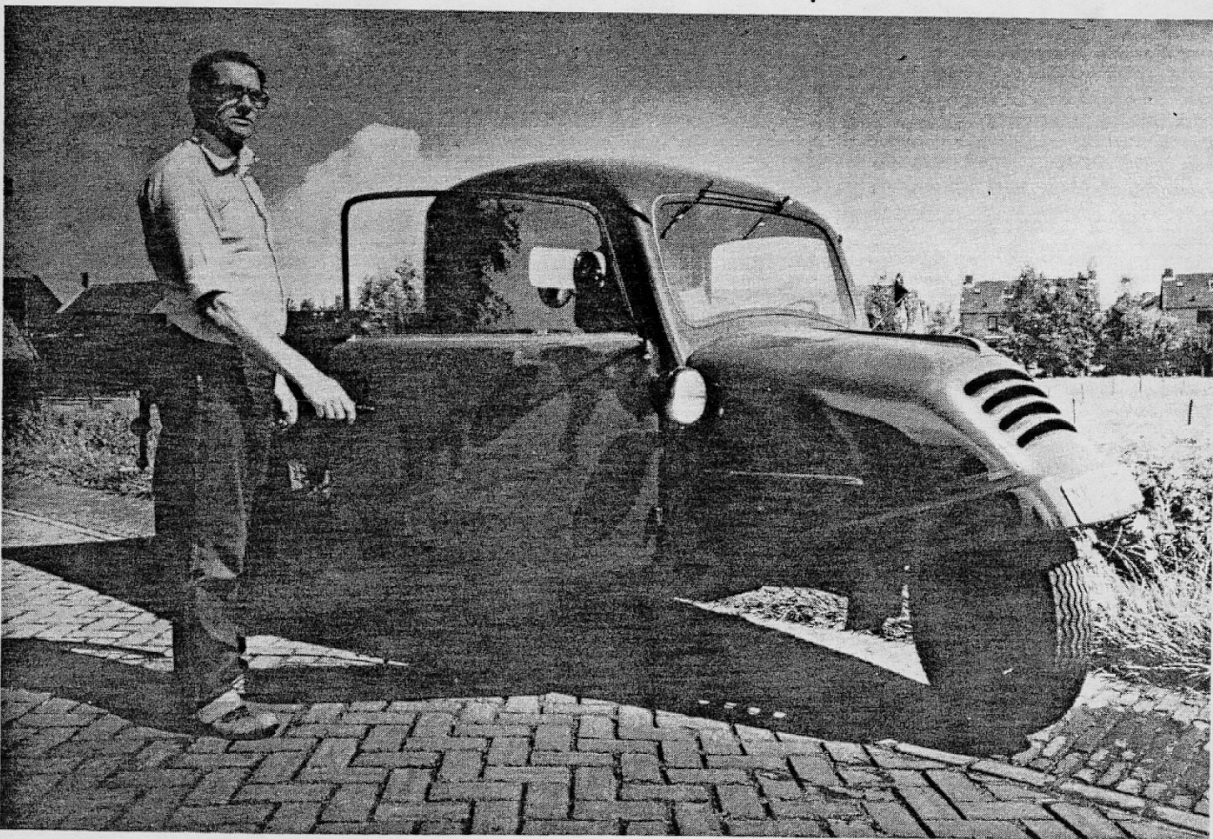
We ontmoetten meneer R. de Jong op onze eerste vakantiedag, j.l. 10 augustus. Een dag die als voorbeeld gesteld kan worden voor de afgelopen zomer. Vertrokken uit Amstelveen met zwaar bewolkt weer, onderweg motregen en bij aankomst op onze rendezvous plaats schitterende zonnestralen. Opnieuw bleek weer eens dat het interviewen met oldtimer bezitters niet alleen **automotief** interessant is, mijn aardrijkskundige kennis steekt er ook van op. Van de plaats Standaardbuiten had ik tot nu toe zelfs nog



2

niet gehoord. De heer De Jong belde ons enige tijd geleden als reactie op het redactionele verzoek om in contact te komen met leden, die **vrachtwagenmateriaal** restaureren c.q. berijden. Of er interesse was in het beschrijven van een pickup? Wel natuurlijk. De Goliath en zijn concurrent de Tempo (Vidal een dochteronderneming van Hanomag) kwamen vroeger bij ons zoals in de lead beschreven veel voor. Nu zijn ze zeldzaam. Het exemplaar van de heer de

Jong werd op 10 april 1983 grondig aan de tand gevoeld via demontage, twee jaar later is die klus afgerond op drie wieldoppen na. Heeft u ze nog ergens in de schuur liggen, neem dan contact op met meneer de Jong. Ze zijn van aluminium met daarin geperst het 'gevleugelde' woord Goliath. Na het uitgebreid vastleggen op film van deze duitse 'Lieverwagen' gaan we aan de koffie en schrijf ik de gegevens op. Buiten betreft het opeens, om een paar minuten later over te



1

gaan in een regelrechte slagregen. Het is maar goed dat we hierna richting Frankrijk gaan.

KLEINE REUS

De Goliath GD 750 van 1954 heeft in tegenstelling tot de driewieler van Tempo achterwielaandrijving. Het 500 ccm grote tweetaktblokje kan een vracht verplaatsen tot 750 kilo (vandaar de typeaanduiding). Met een boring en slag van 65x70 mm, een compressieverhouding van 1:6.4 levert dat 15 pk. In de eerste versnelling kan de kleine reus zonder lading een helling nemen tot 30%! Met een volle tank van vijftien liter kwam de Goliath rijder toch maar even 200 kilometer verderop, geen wonder dat deze Duitsers binnen het pickup thema bij ons beter scoorden dan hun zware, dure en brandstofverstekende Amerikaanse broers. De aluminium cilinderkop is afneembaar, de wielbasis 2.95 mtr en de remmen hydraulisch. Met een draaicirkel van tien meter, een hoogte van 1650 mm, lengte 4470 mm en de breedte 1730 mm een handig klein vrachtwagentje zeker in de stad. Het type werd destijds geïmporteerd door de fa. Rosier, die ook de Borgward B1250 EEN en 'n kwartons lichte vrachtwagen te koop had. Al voor de oorlog kon je de Hansa bij Rosier bestellen, ook een onderdeel van het grote Borgward concern.

COMPLEX

Toen Carl Borgward in juli 1963 overleed, kwam er ook een eind aan zijn imperium dat overigens daarvoor al in grote financiële problemen was terechtgekomen. In Mexico werden nog een poosje grote 2,3 liter Borgwards, de Lloyd en de Goliath gebouwd. Deze laatste waren personenwagens, die overigens in oktober 1958 werden herdoopt als de Hansa! Dat mocht helaas ook niet baten, die Hansa 1100 (nu met een viertakt boxer 4 cil.) ging er definitief uit in de nazomer van eenen-zestig. De Goliath's in de personensector hadden allemaal voorwielaandrijving en tot die Hanso 1100 tweetakten met een inhoud tussen de 688/886 ccm. Dat gecombineerde systeem werd op haar beurt doorverkocht aan Subaru uit het land van de zelfrijzende zon. De oervader van deze Goliath was de 'Blitzkar', een driewielig voertuigje met ook al motorisch een bescheiden inhoud. Door hun betrouwbaarheid en lage aanschafprijs vormden deze mechanische werkpaarden de economische basis voor die enorme uitbouw van 'multi-merk' Borgward. In 1926 ontstond de Goliath Lieferwagen, twee jaar later werd een dochterbedrijf onder de naam Goliath geopend.

TWEETAKT

Meneer de Jong heeft een mooi stuk restauratie verricht met zijn donkergroene driewieler. Daarnaast heeft hij een duidelijke affectie met het merk DKW en dan de motorfietsen. In een schuur staan de nodige exemplaren van dit voor de oorlog bij ons ook zo populaire tweetaktmerk. Bromfietsen, een paar Heinkel scooters en weer ergens anders nog twee restauratie objecten. Een Renault Monaquatre en een A-Ford. Kortom opnieuw teveel voor een bezoek. Wij nemen afscheid van alweer een enthousiast HAVlid en starten de katterug richting leper. Daar wacht de avondmaaltijd, waaronder Sint Jacobsschelpen als voorafje.

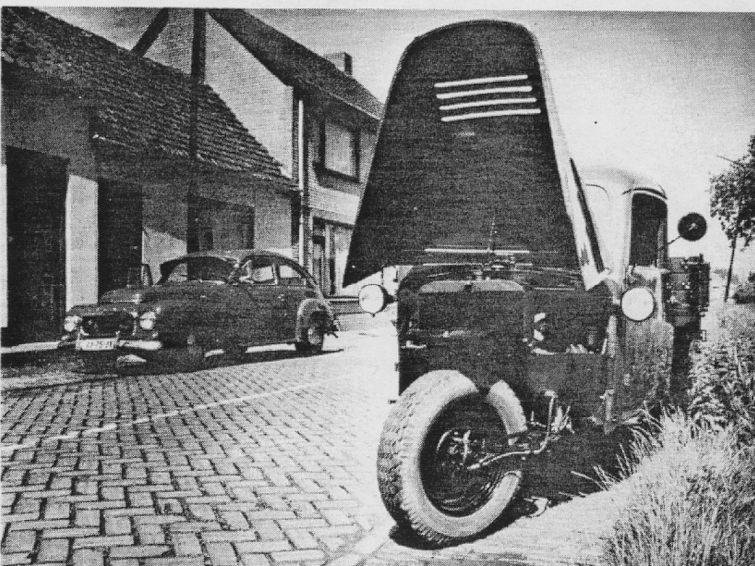
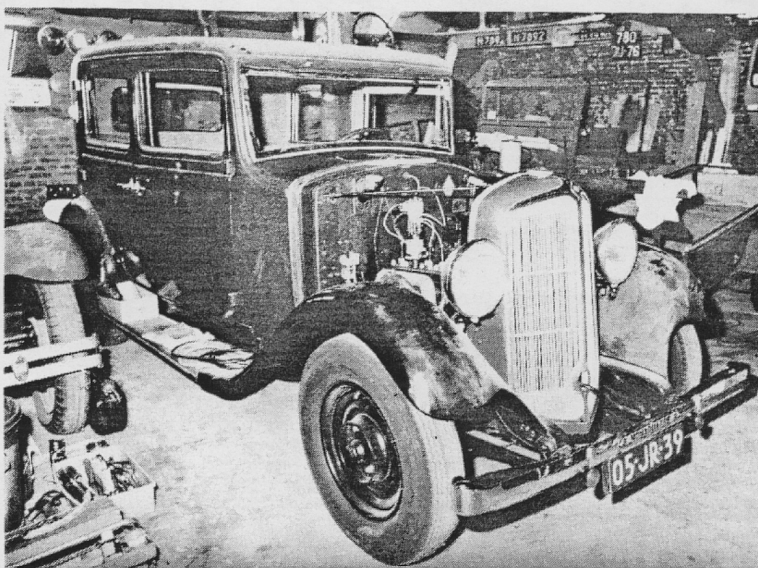


foto-onderschriften

1. meneer de Jong naast zijn fraaie Lieferwagen
2. DKW motorfietsen, in diverse maten
3. daar kun je makkelijk bij (500 ccm tweetakt of 15 pk)
4. de Monaquatre die al aardig opschiet

frank h.m. van der heul/15 september 1985
 fotografie/roadmaster
 n.b. wie van die wieldoppen heeft en ze kwijt kan, die neme contact op met dhr. De Jong. Adres: K. vd. Berglaan 42A, 3054 ET Rotterdam

NASCHRIFT

Hoewel die Borgward 'Blitzkarren' en de Goliath Pionier de meest bekende driewielers voor de oorlog vormden, was er nog een ander op dit gebied operatief bekend merk. Met voorwielaandrijving en gebouwd tussen 1935/1938 de Oostenrijker TRIO. Van oorsprong was de firma Rosenbauer uit Linz leverancier van landbouwmachines en appara-

tuur om brand te bestrijden. Ze startten daarmee in 1908. Vanaf 1923 deed Rosenbauer samen met Lohner, die we kennen van Dr. Porsche's elektrisch aangedreven personenwagens! in 1900 te zien op de Parijse wereltentoonstelling en die met hun actieradius van zo'n vijftig km nog in Londen terecht kwamen. De met blikplaat beklede TRIO had praktisch dezelfde vorm als de Goliath. Het 480 kilo wegende pickupje bewoog zichzelf voort via een 10 pk tweetakt eencilinder met turbo!koeling. Zonder differentieel, geen cardan, geen olie- en waterpomp en met schwingassen in staat tot 50 km/uur. Laadvermogen ruim 250 kilo en stookgedrag 5 liter mengsmering op 100 km. De Oostenrijkse PTT en staatsspoorwegen waren dé TRIO afnemers

