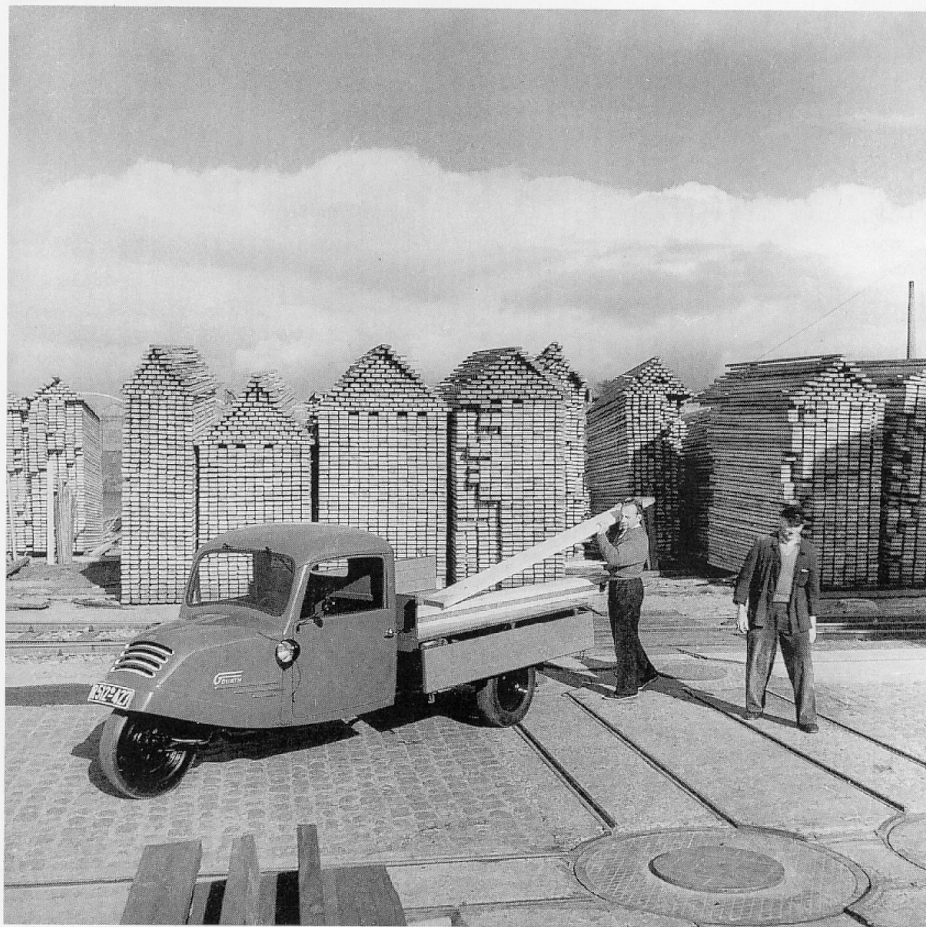


## Goliath-Dreirad GD 750 (1949 bis 1955)



Der Goliath-Dreiradwagen „GD 750“ mit hochliegender Pritsche war wegen seiner vielseitigen Verwendbarkeit – das serienmäßige Pritschenmaß (2250 × 1620 mm) konnte auf Wunsch verbreitert bzw. verlängert geliefert werden – besonders begehrt.

Bereits am 19. April 1949 fuhr unter dem Beifall der inzwischen auf 300 Personen angewachsenen Goliath-Belegschaft der erste Dreirad-Lieferwagen vom Typ „GD (Goliath-Dreirad) 750“ aus dem Werkstor. Das wirtschaftliche und preiswerte Fahrzeug – als Pritschenwagen kostete es nur 3600,- DM – fand sofort Anklang. Besonders seine ungewöhnliche Vielseitigkeit ließ die Verkaufszahlen schnell in die Höhe steigen. Insgesamt 30 Ausführungen wurden schon 1951 geliefert, neun davon besaßen Zweckbestimmungen nach grundsätzlich verschiedenen Aufbauten und die übrigen variierten in erster Linie durch Maßabweichungen.

Die wichtigsten Ausführungen waren:

– Hochlader, der serienmäßig in drei Größen geliefert wurde und mit einem Wendekreisradius von 4,9 m die schmalsten Straßen bewältigte.

– Tieflader mit einer kaum mehr als einen halben Meter hohen Pritsche. Er wurde

ebenfalls mit drei verschiedenen Ladeflächen geliefert.

– Kastenwagen, dessen Aufbau mit einer rückwandigen Doppeltür und einer Seitentür rechts versehen war, und dessen Laderaummaße 2000 x 1400 x 1000 mm betragen.

– Koffervagen mit extra hohem Aufbau, von dem die Firma in einer Werbeproschüre schrieb: „Die glatten Außenflächen bieten... geradezu ideale Möglichkeiten für ihre Werbebeschriftungen.“

Diese Ausführung wurde besonders von Einzelhandelsfirmen und von Betrieben der Nahrungsmittelbranche, wie zum Beispiel Bäckereien, Milch- und Käsehandlern bevorzugt.

Dazu kamen diverse Sonderaufbauten, etwa der Viehtransportwagen, der Melkwagen und der zum Verkaufsstand umzufunktionierende Koffer- oder Kastenwagen.

Die allen Ausführungen gemeinsame Grundkonstruktion war vornehmlich durch

den Hinterradantrieb mit Differential gekennzeichnet. Das Fahrgestell bestand aus einem verwindungsfreien Dreiecksrahmen im U-Profil, an dem vorn der Schwingarm befestigt war. Er bewirkte, daß sich das Vorderrad leicht lenken ließ, das durch eine Viertel-Elliptikfeder sorgsam abgestimmt war. Die Hinterachse wurde an progressiv wirkenden Halbelliptik-Blattfedern aufgehängt, die für einen schonenden Transport der Ladung sorgten.

Der robuste 396-ccm-Zweitaktmotor leistete 14 PS. Später konnte auf Wunsch das Fahrzeug gegen Aufpreis auch mit 500-ccm-Motor und 15 PS Leistung geliefert werden.

Die Kraft des Motors wurde durch eine Einscheiben-Trocken-Kupplung zum Viergang-Schubgetriebe übertragen und gelangte von dort über die Kardanwelle zum Differential an der Hinterachse. Für häufige Gebirgsfahrten war eine günstiger übersetzte „Bergachse“ zu haben.

Das Goliath-Werk hielt auch bei diesem Fahrzeugtyp im Gegensatz zur Konkurrenz am bewährten Prinzip fest: „Hinten die Last und hinten der Antrieb.“

Die Bremsen wurden zunächst mechanisch und nur auf Wunsch hydraulisch betätigt. Ab 1953 gewährten serienmäßig verwendete „hydraulische Vollbremsen mit Servo-Wirkung auch bei voller Belastung größte Sicherheit.“

Zu diesem Auto hieß es in einer Mitteilung des Werkes im Jahre 1949: „Wie auch beim ersten Mal, so erscheint auch jetzt wieder der Goliath zu einem Zeitpunkt, an dem sich unsere Wirtschaft abermals bemüht, zu normalen Verhältnissen zurückzufinden. Auf den Fahrzeugmarkt übertragen, bedeutet das: hohe Betriebskosten senken, mit der geringen Brennstoffzuteilung auszukommen und Fahrzeuge einzusetzen, deren niedrige Gestehungs- und Unterhaltungskosten von vornherein eine Rentabilität gewährleisten. Daß der Goliath alle diese Erfordernisse uneingeschränkt erfüllt, hat er in einer Zeit der schwersten wirtschaftlichen Depression schon einmal bewiesen.“

Und im „KFZ-Fachblatt“ schrieb ein Tester: „Ein richtiges Auto auf drei Rädern. Dieser Gedanke ging mir durch den Kopf, als ich anlässlich einer der letzten Automobilausstellungen vor dem Fahrgestell des Goliath-Dreirades stand. Und die technische Durchbildung dieses Fahrwerks-Vorderrad linksseitig an einem Schwingarm aufgehängt, Antrieb der Hinterräder über Kardanwelle und Differential, nach vorn zulaufender Dreiecksrahmen mit Quertra-

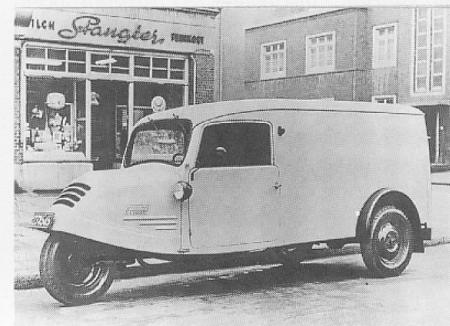
versen und einer versteiften Grundplatte zur Aufnahme der Bedienungsinstrumente läßt die Überzeugung der konstruktiven Reife oder Vollkommenheit des Fahrzeugs immer wieder aufkommen. Eine erste Betrachtung des „GD 750“ befriedigt in der Beziehung, daß der Einstieg bequem ist, daß, sofern bei einem Dreirad möglich, die äußere Form als gefällig anzusehen ist, daß weiterhin der Schalthebel – es tut beinahe wohl, mal wieder mit Zwischen-gas schalten zu müssen – griffgerecht liegt. Das Lenkrad hat im Verhältnis zur Sitzposition die richtige Neigung, nur: man sitzt etwas steil.“ In einer anderen Kritik aus dem Jahre 1950 heißt es: „Die augenblicklich labile Wirtschaftslage gibt dem Goliath für die nächste Zeit sehr gute Absatzchancen, so daß mit einer Erhöhung der Ausstoßzahlen gerechnet werden kann. Anknüpfend an die jahrzehntelange Tradition und Erfahrung im Automobilbau, schufen die Goliath-Konstrukteure einen Lieferwagentyp, der sich im Hinblick auf die Fahreigenschaften mit jedem Vierrad-Nutzfahrzeug messen kann.“ Größter Konkurrent auf dem Dreirad-Markt waren „Vidal & Sohn“, die Tempo-Werke in Hamburg-Harburg, die mit dem „Hanseat“ und dem „Boy“ zwei Modelle bauten und sofort nach dem Krieg die Produktion wieder aufnahmen. Den wesentlichen Vorteil des Hinterradantriebes hatten die Tempo-Wagen allerdings nicht. Bei ihnen wurde nur



oben: Die glatten Außenflächen des Dreirad-Koffierwagens boten ideale Möglichkeiten für entsprechende Werbebeschriftungen.

unten rechts: Goliath „GD 750“ Kastenwagen.

unten links: Der Holzaufbau des Kombinationswagens war naturbelassen und innen sogar beleuchtet. Die Rückenlehne der hinteren Sitzbank war zur Vergrößerung der Ladefläche umklappbar.



das einzelne Vorderrad durch eine im Ölbad laufende Rollenkette angetrieben. Mitte der fünfziger Jahre stellte das Hamburger Werk, das als eines der ersten den Konzentrationsbewegungen jener Jahre zum Opfer fiel, die Fertigung des „Hanseat“ ein.

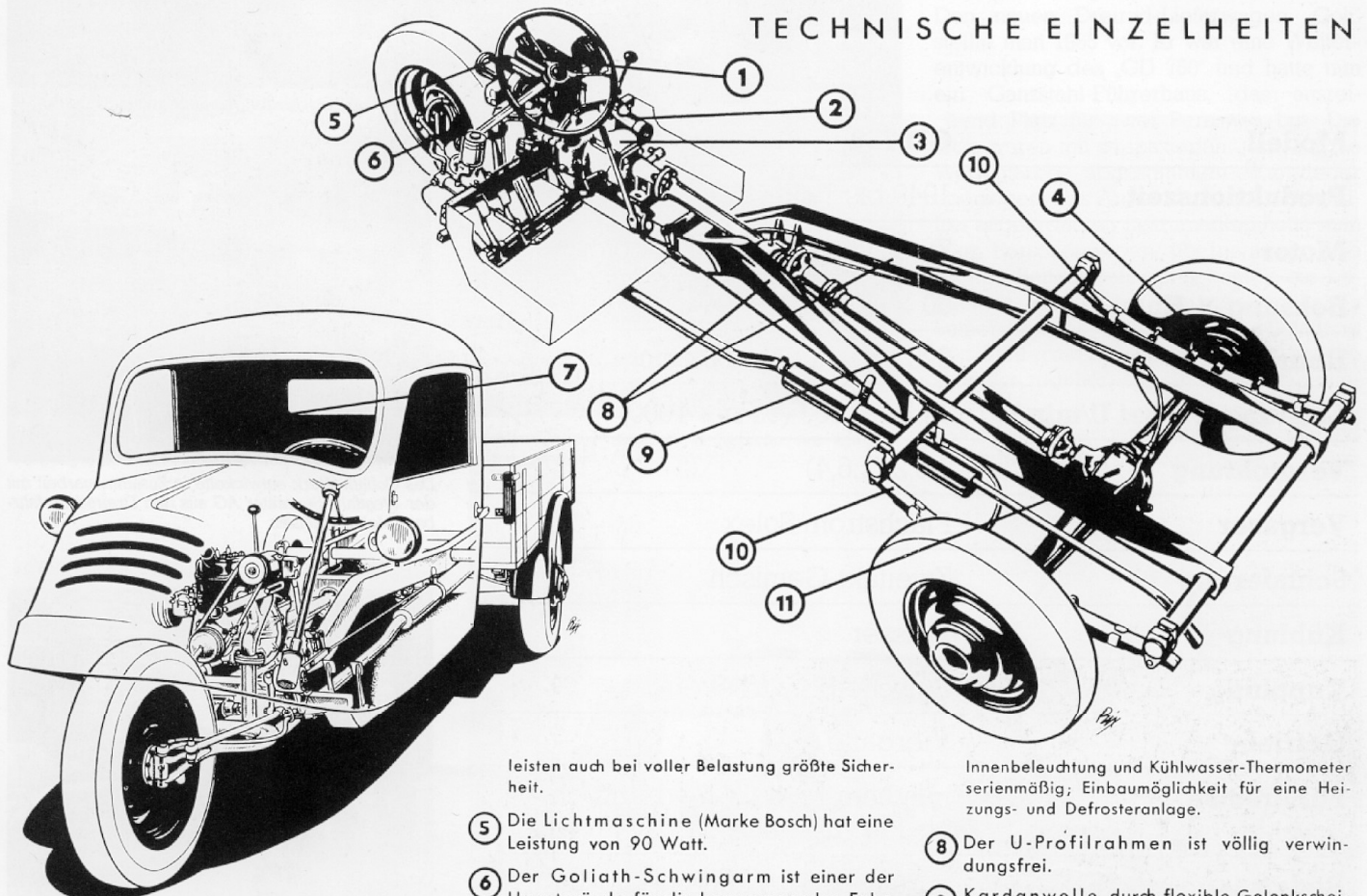
Der „GD 750“ wurde aber zum Verkaufserfolger der Goliath-Lieferwagen überhaupt. Von 1949 bis 1955 wurden insge-

samt 29.314 Fahrzeuge dieses Typs gebaut, mit denen im verwüsteten Deutschland Schutt gekarrt, Milch in die Häuser und Gemüse auf die Wochenmärkte gebracht wurde. Der Wagen bewies dabei eine Robustheit, die in den schwierigen Aufbaujahren notwendig war, eine Einfachheit, die langwierige Reparaturen ausschloß und auch dem Hobbymechaniker eine Chance bot, selbst Hand anzulegen.

Billig in der Anschaffung und im Verbrauch wurde er schnell zu einer echten Alternative zum Pferdewagen, der damals noch häufig auf den Straßen zu sehen war. Zum Schluß noch eine kleine Begebenheit, die sich in der damaligen Zeit öfters ereignete.

Da die kleinen Wagen meist überladen wurden, kam es gelegentlich zu Rahmenbrüchen. Dies geschah auch am 30. März

## TECHNISCHE EINZELHEITEN



- ① Der elastische robuste 396 ccm-Zweitaktmotor entwickelt 13 PS; er ist temperamentvoll und anspruchslos. Auf Wunsch kann das Fahrzeug gegen Aufpreis mit 500 ccm-Motor (15 PS) geliefert werden.
- ② Der Anlasser ist ein Bosch-Erzeugnis und arbeitet getrennt von der Lichtmaschine.
- ③ Das Getriebe hat 4 harmonisch aufeinander abgestimmte Vorwärtsgänge (3. und 4. Gang geräuscharm) und 1 Rückwärtsgang.
- ④ Die hydraulischen Vollbremsen mit Servo-Wirkung sprechen weich und kräftig an und gewäh-

leisten auch bei voller Belastung größte Sicherheit.

- ⑤ Die Lichtmaschine (Marke Bosch) hat eine Leistung von 90 Watt.
- ⑥ Der Goliath-Schwingarm ist einer der Hauptgründe für die hervorragenden Fahrqualitäten des Dreirad-Lieferwagens. Er bewirkt, daß sich das Vorderrad spielend leicht lenken läßt, der Wendekreis erstaunlich gering und die Abfederung außerordentlich weich und dennoch kräftig ist.
- ⑦ Das Fahrerhaus bietet Fahrer und Beifahrer außerordentlich viel Platz. Durch seinen bequemen Einstieg, seine Geräumigkeit, die gute Sicht und die übersichtlich und gut zugänglich angeordneten Hebel und Armaturen ist ein Höchstmaß an Fahrkomfort erreicht worden.

Innenbeleuchtung und Kühlwasser-Thermometer serienmäßig; Einbaumöglichkeit für eine Heizungs- und Defrosteranlage.

- ⑧ Der U-Profilrahmen ist völlig verwindungsfrei.
- ⑨ Kardanwelle, durch flexible Gelenkscheiben mit Differential und Getriebewelle verbunden.
- ⑩ Die Hinterradfedern sind progressiv wirkende Halbelliptik-Blattfedern, die durch ihre sorgsame Abstimmung schonenden Transport der empfindlichsten Ladung garantieren.
- ⑪ Der Hinterachsantrieb über das Differential ist das Charakteristische des Goliath Dreiradlieferwagens, der dem Fahrzeug die berühmten Fahreigenschaften verleiht. Das seit 25 Jahren bewährte Prinzip heißt: Hinten die Last — hinten der Antrieb!

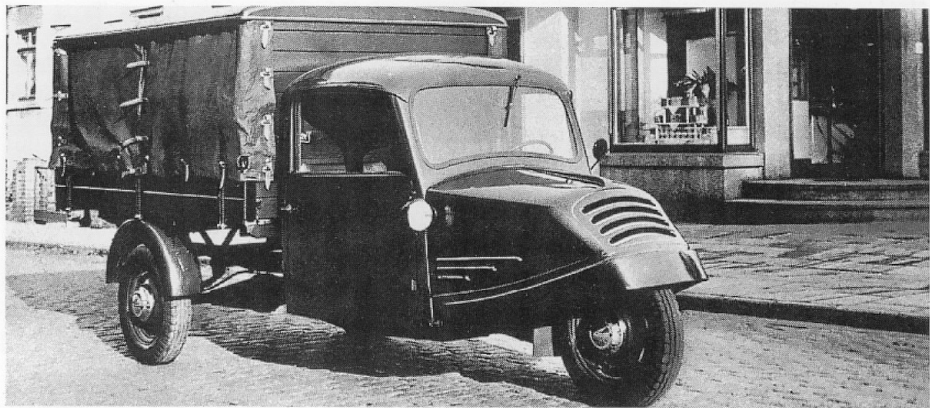
GD 953/21

Im Interesse der technischen Weiterentwicklung behalten wir uns Konstruktionsänderungen vor. Die Farbgebung dieses Prospektes ist für die Lackierung nicht maßgebend.

Faksimile 1987 · Archiv-Verlag · Braunschweig

Die Abbildung wurde dem Goliath Prospekt „3 Räder helfen verdienen“ entnommen.

1954 bei einem Goliath-Dreirad, das mit 1,65 t Teer für den Straßenbau beladen war. Da das Unglück keine 60 m von der Goliath-Werkstatt Erdmann & Dombke in Bielefeld passierte, konnte direkt geholfen werden. Es gab vorbereitete Rahmenverstärkungen, so daß die Reparatur innerhalb 1 1/4 Stunden durchgeführt werden konnte, bevor der Teer hart geworden war.



„GD 750“ als „Hochlader“ mit Spriegel und Plane.

<b>Modell</b>	<b>GD 750</b>	
<b>Produktionszeit</b>	1949 bis 1955	
<b>Motor</b>	Zweizylinder-Zweitaktmotor	
<b>Bohrung × Hub</b>	60 × 70 mm	
<b>Hubraum</b>	396 ccm (a. W. 465 ccm)	
<b>Leistung (PS bei U/min.)</b>	14 bei 4000 (15 bei 4000)	
<b>Verdichtung</b>	1:6,2 (1:6,4)	
<b>Vergaser</b>	Flachstrom Solex	
<b>Schmierung</b>	Zweitakt-Gemisch	
<b>Kühlung</b>	Wasser	
<b>Kupplung</b>	Einscheiben, trocken	
<b>Getriebe</b>	Viergang	
<b>Fußbremse</b>	mechanisch a. W. hydraulisch, ab 1953 hydraulisch	
<b>Räder</b>	austauschbare Scheibenräder	
<b>Bereifung</b>	5,50 × 16	
<b>Radstand, Spur hinten</b>	2950 mm, a. W. 3350 mm/1400 mm, a. W. 1600 mm	
<b>Leergewicht</b>	750 bis 830 kg je nach Ausführung	
<b>Nutzlast</b>	750 kg	
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	55 km/h (60 km/h)	
<b>Preise</b>	Pritschenwagen	3600,- DM
	Kastenwagen	4200,- DM
	Kombinationswagen	4400,- DM



Das Goliath-Werk entwickelte in Zusammenarbeit mit der Westfalia-Separator AG aus den Dreirädern fahrbare Melkmaschinen.



Koffertwagen als fahrbarer „Tante Emma Laden“.