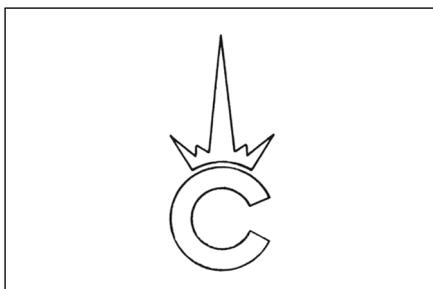




Hermann Holbein



Champion 19.05.1952 - 638 082



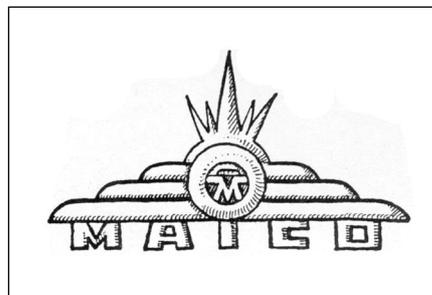
Rheinische Automobilfabrik



Maico 1956



Maico



Maico 1955

**Champion
1953 - 1956**

Champion hieß einer der vielen Kleinwagen nach dem Zweiten Weltkrieg.

Von Albert Maier, dem Oberingenieur der Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF), als Überbrückungslösung bis zur Wiederaufnahme der Serienerzeugung normaler Automobile gedacht, sollten mit Blick auf die Nachkriegs-Notlage bei der Produktion des Gefährts keine ganz spezialisierten Werkzeugmaschinen oder Spezialbearbeitungswerkzeuge erforderlich sein.

Im Herbst 1946 stand der Zweisitzer-Prototyp auf seinen Drahtspeichen-Rädern mit 196-ccm-Einzylinder-Stationär-Motor (Triumph-Gemo) im Heck (5 PS). Eine Kleinst-Lieferwagen-Variante für max. 0,3 t Ladegewicht war ebenfalls geplant.

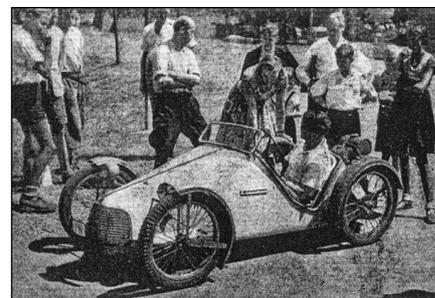
Doch aus Angst um den Getriebe-Absatz bei den großen Auto-Fabriken, wollte ZF nicht selbst als Produzent auftreten und schloss am 2. Januar 1949 einen Lizenzvertrag für Deutschland mit Hermann Holbein, einem ehemaligen > BMW-Versuchingenieur, der ebenfalls erwog, einen Kleinwagen zu bauen.

Holbein brachte den Champion, wie er nun genannt wurde, in seinem Wohnort Herrlingen (Baden-Württemberg)

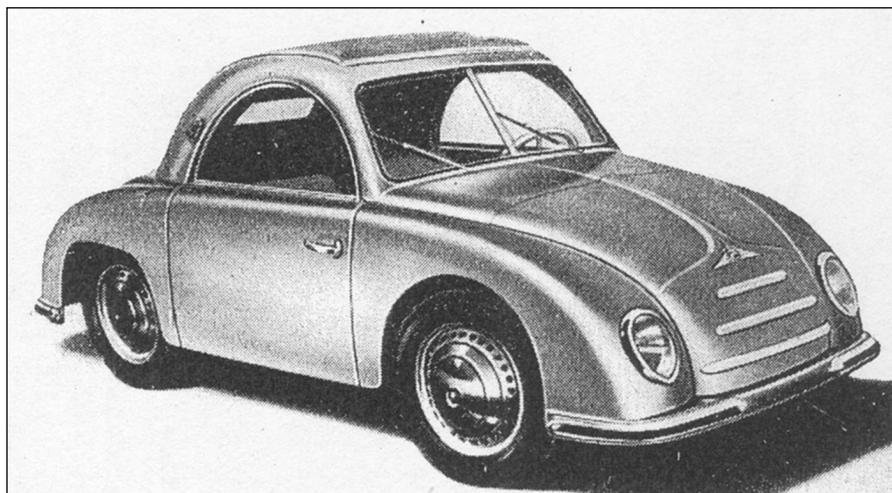
trotz widriger wirtschaftlicher Umstände und gegen manche technische Kinderkrankheit bis 1950 zur Serienreife. Unter Regie der im November 1950 gegründeten Champion Automobil-Werke G.m.b.H. lief 1951 die Fertigung des Champion Ch 400 auf dem ehemaligen Militärflugplatz Mönkeloh bei Paderborn in Westfalen (Industriegelände Mönkeloh Nr. 7) an. Im DisSENS schied Holbein im Sommer 1952 aus, Blechngpässe infolge des Korea-Kriegs brachten die Fertigung bald zum Stillstand.

Die Ludwigshafener Champion-Vertretung übernahm als Rheinische Automobilfabrik, Hennhöfer & Co. (RAF), trotz Holbeins Warnung die Produktionseinrichtung und setzte den

Bau ab März 1953 in Ludwigshafen am Rhein, xxx, fort. Zur IAA in Frankfurt präsentierte man einen Kombi-Lieferwagen Typ Champion 500 G. Vom Pkw unterschied er sich durch einen im Heck liegend eingebauten 18-PS-Zweizylinder-Zweitakter (452 ccm) von Heinkel, um eine durchgehende Ladefläche für



Der Champion 1947, so auffällig wie klein



Der Champion 1952

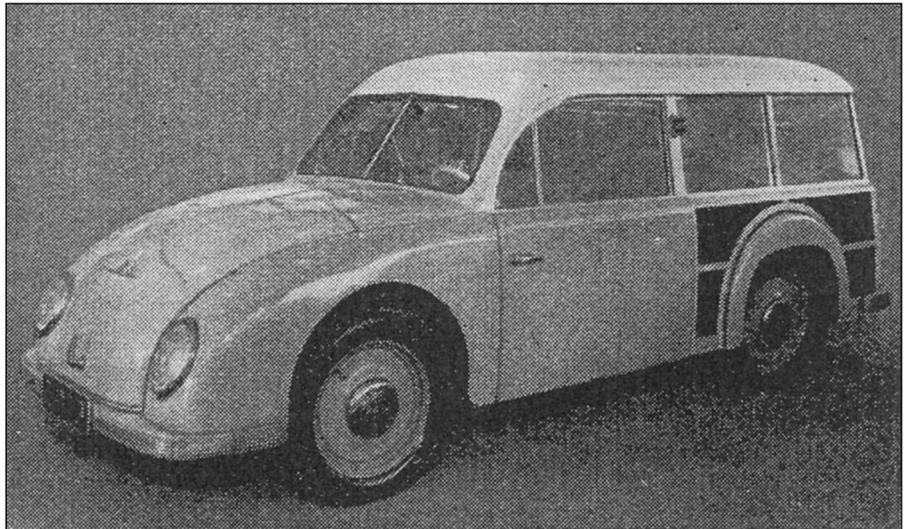
0,3 t Nutzlast zu schaffen. Da Kapital für neue Preßwerkzeuge fehlte, fertigten Schreiner nach anglo-amerikanischem Vorbild das Heckteil aus Holz. Als Champion Woody 500 G sollte er exportiert werden.

Mit 1,18 Millionen Mark Schulden entließen die Ludwigshafener am 15. November 1953 62 Arbeiter und stellten am 3. Dezember die Zahlungen ein. 13 Lieferwagen waren realisiert worden.

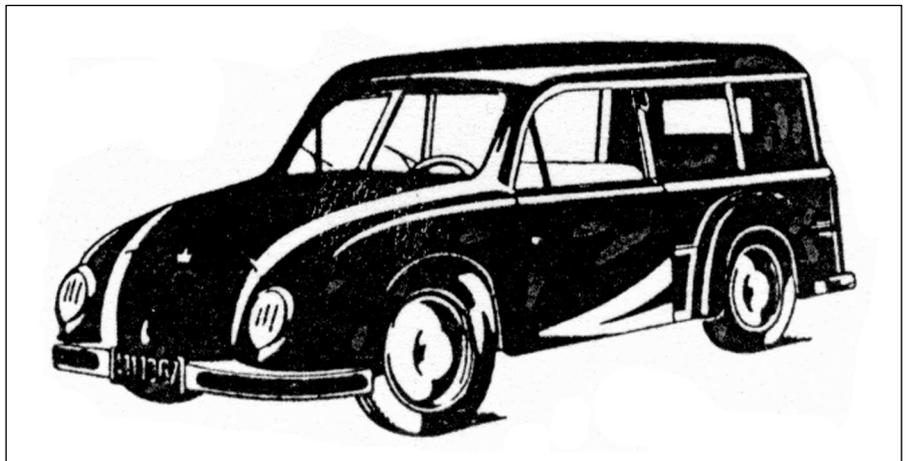
Auch der dänische Industrielle Henning Thorndal, der im Mai 1954 nach Bestätigung eines Vergleichs das Werk als Rheinische Automobilfabrik Thorn Dahl & Cie. reaktivierte, hatte kein Glück. Bei ihm kam die Champion-Lieferwagen-Version nicht über 12 Stück hinaus. Mit der Absichtserklärung, im Frühjahr 1955 den Betrieb weiterzuführen, stoppte er im November 1954 die Produktion und verschwand mit sechs Millionen Mark Schulden.

Im Juni 1955 kauften die Pfäffinger Motorradfabrikanten Otto und Wilhelm Maisch (Maico-Werke, Pfäffingen bei Tübingen, Hauptstraße 29) die Konkursmasse auf. Sie modifizierten den Champion und lieferten ihn ab September 1955 bis Dezember 1956 als Maico-Champion MC 500 G noch 21 mal als Lieferwagen aus.

Verkaufsrückgänge im Motorradbau und die in Angriff genommene Entwicklung eines neuen Pkw überstiegen die finanziellen Möglichkeiten der Maico-Werke. Am 25. März 1958 meldeten sie Vergleich an, dem ein Konkurs der Maico Produktions- und Vertriebsgesellschaft folgte. Die Automobil-Produktion endete im August 1958.



Champion-Lieferwagen Typ Maico 500 der Maicowerke 1953 – 1956 ²



Champion-Lieferwagen Typ Maico 500 der Maicowerke 1953 – 1956 ²