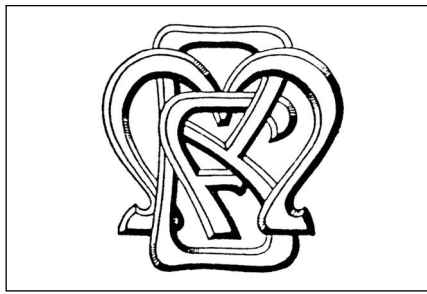




11.12.1899 – 43 449



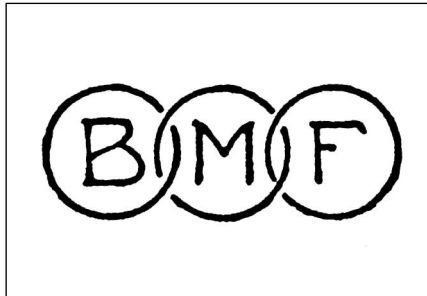
16.06.1905 – 81 585



1902 – 1930



um 1905



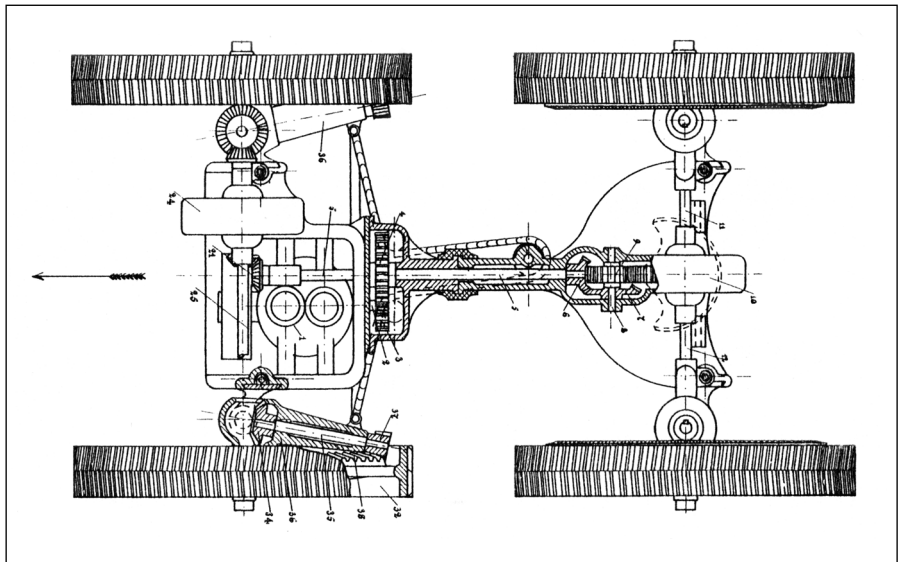
30.07.1907 – 107 234



1907 – 1919 ?



1908 – 1910



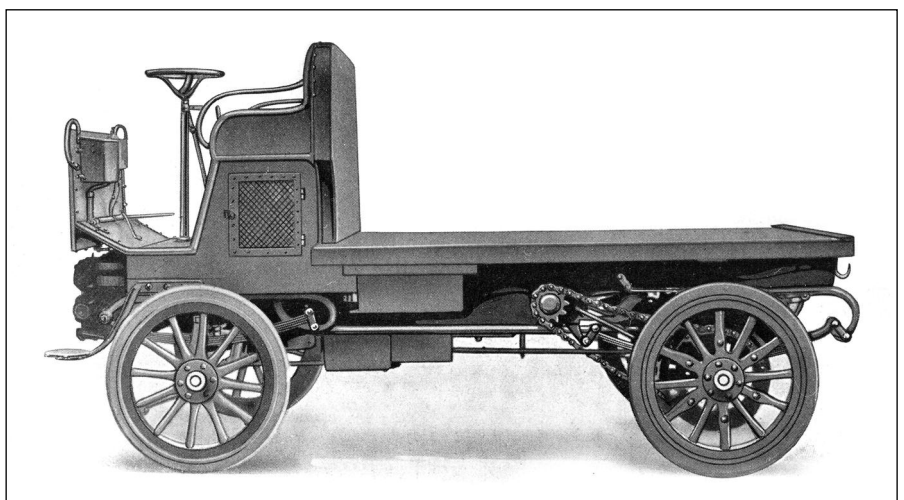
Dürkopp-Allrad-Schlepper-Patent 123 232 vom 3. Januar 1900



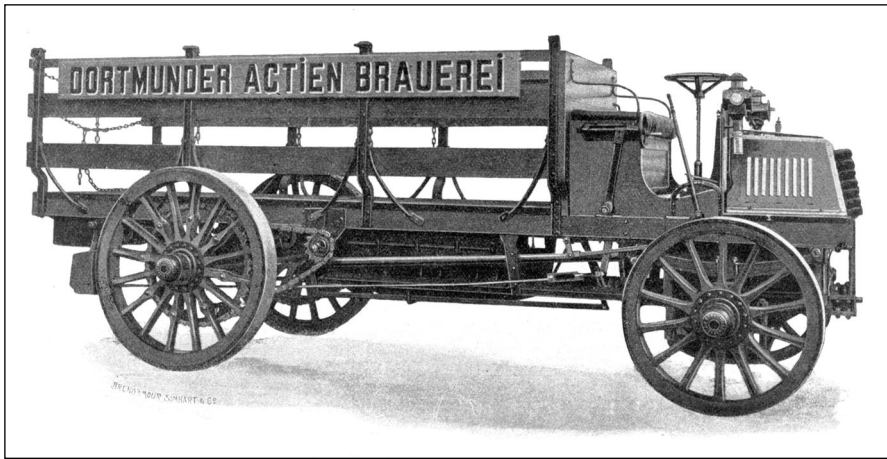
(1911) 28.07.1913 – 182 593

**Dürkopp
1899 – 1930**

Am 22. Oktober 1867 gründete der Mechaniker Nikolaus Dürkopp (1842–1918) und der Kaufmann Richard Kaselowsky in Bielefeld am Schillerplatz eine kleine Werkstatt für Nähmaschinen. Am 16. März 1889 erfolgte die Umwandlung in die Bielefelder Maschinenfabrik (B.M.F.) vormals Dürkopp & Co. Akt.-Ges., Moltkestraße 2,



Erster Lkw der Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co. 1899



Schwerer Dürkopp-Bierwagen 1901 mit 12-HP-Zweizylindermotor für fünf Tonnen Nutzlast



1901 diente dieser geschlossene Dürkopp-Lkw der Continental auch für Reklame

ALBERT H. CURJEL

k. u. k. Hof-Lieferant
WIEN, I. Elisabethstrasse 5. —

Alleiniger Vertreter der

DÜRKOPP-Automobile

für die Oesterreichische Monarchie.

Dürkopp Biertransportwagen. (Modell Nr. 15.)

Dürkopp „Duc Tonneau“, 7 HP Leichter Wagen. (Modell Nr. 16.)

Ferner: Alleinverkauf der berühmten «Helios»-

Motor-Zweiräder.

Dieses neueste Fahrrad hat einen 1½ HP-Motor und wiegt complet nur 38 Kg. Die Construction ist so einfach, dass jeder Radfahrer nach einmaligem Unterricht perfect fahren kann und bis 40 Kilometer Geschwindigkeit erreicht. — Probefahrten werden gerne bewilligt.

Schwerer Fassbier-Lkw der Dürkopp-Werke in der Export-Werbung 1900

woraus sich bis zur zur Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert eines der größten Unternehmen der Metallindustrie in ganz Nordrhein-Westfalen entwickelte.

Bereits 1885 hatte der Firmengründer Nicolaus Dürkopp die Fertigung von Fahrrädern aufgenommen. Durch die 1891 erfolgte Übernahme der Eisengießerei J. H. Bargholz (Jöllenbecker Straße) und eine aus der Maschinen- und Werkzeugfabrik Carl Hermann (übernommen 1892) hervorgegangene Präzisionsmaschinenfertigung war Dürkopp nur auf wenige Zulieferer angewiesen und konnte kräftig expandieren.

Anfang 1897 beteiligte man sich an der österreichischen Firma Joh. Puch & Co. Styria-Fahrradwerke, einer der Stammbetriebe des bekannten Automobilproduzenten Steyr-Daimler-Puch.

1899 nahm Dürkopp die Fertigung von Milchzentrifugen, Kontrollkassen und schmiedbarem Guss auf, es folgten Nähmaschinen und Gas- und Petroleummotoren. Auch im Automobilbau sah man Chancen und unternahm erste Versuchsfahrten mit einem Dreirad mit Einzylindermotor. Dürkopp verwendete die Patente der gemeinsamen Firma „Société anonyme des Automobiles Canello-Dürkopp“ in Paris.

1899 rollte der erste Vierzylinder-Personenwagen (vis-à-vis) über die Strassen Bielefelds, gleichzeitig brachte Dürkopp den ersten Lkw (6-PS-Zweizylindermotor) heraus. Selbst Patente für die erste deutsche Zugmaschine mit Allrad-Antrieb wurden angemeldet (Motorschleppwagen D.R.P. 123 322). Über eine Realisierung ist nichts bekannt geworden. Die Bielefelder Automobile wurden in Frankreich und England als Canello-Dürkopp vermarktet.

Zur Allgemeinen Motorwagen-Ausstellung in Leipzig 1901 brachte Dürkopp einen bereits in der Dortmunder Actienbrauerei im Betrieb erprobten Flaschenbierwagen.

Mitte 1901 trennte Dürkopp sich von der „Société anonyme des Automobiles Canello-Dürkopp“ und legte die Entwicklung in die Hände des Ingenieurs Georg Hartmann. Maßgeblich beteiligt war der Konstrukteur Andreas Wulfert,

den Nikolaus Dürkopp 1910 zum Vertreter für die Betriebsfragen aller Abteilungen bestimmte.

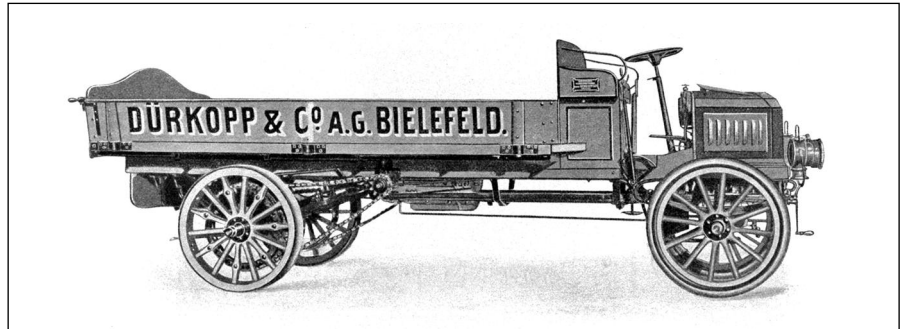
Nun forcierte das Unternehmen seinen Nutzfahrzeug-Bau und bot Lastkraftwagen und Omnibusse unterschiedlicher Tragfähigkeit, vom kleinen Lieferwagen bis zum Schwerlastwagen, vom Hotelomnibus bis zum grossen „Fernreisebus“ an. Als Aggregate dienten vorrangig Zweizylindermotoren mit 8 PS Leistung. Schon 1902 wurden sie mit 9, 12, 15 und 18 PS angeboten und 1903 erreichte die Leistung 24 PS. Man beschränkte sich 1902/1903 auf zwei Transportwagen-Größen: einen 2,5–3-Tonner (9 PS) und einen 5-t-Typ (15 PS). Im Pkw-Bau machte sich Dürkopp 1902 mit dem ersten deutschen Sechszylinder einen Namen. Auch an den damals üblichen Versuchen mit verschiedenen Treibstoffen – Spiritus, Benzol und Petroleum – beteiligte sich Dürkopp mit eigenen Vergaser-Konstruktionen.

Eine wesentliche Kapazitätserweiterung erfuhr der Automobilbau 1904 durch die Übernahme der Magdeburger Karosserie-Fabrik Wiemann & Co. und der Motorwagen-Abteilung der Panther-Fahrradwerke, Magdeburg, die beide nach Bielefeld verlagert wurden. Nun stammten nur noch die Kühler, Gummireifen und Zündapparate nicht von Dürkopp selbst.

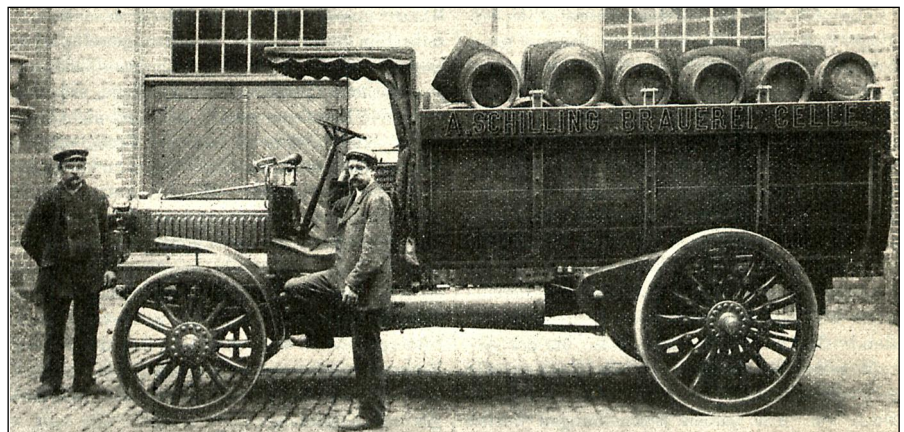
Schon um die Jahrhundertwende hatte man Exportaufträge erhalten, so aus Österreich. Nach Argentinien wurde 1903 ein Omnibus mit 28-PS-Motor geliefert. Zur Bewältigung des Verkehrs in der Londoner City orderte die London Road Car Co. 1905 bei Dürkopp 50 Busse mit 36 Sitzplätzen und Gepäckraum. Weitere 100, die von dieser Firma bestellt wurden, konnte

man wegen der kurzen Lieferfristen nicht ausführen. Dürkopp spielte damit bei der Motorisierung des englischen Nahverkehrs eine ebensogrosse Rolle wie > Daimler, > Stoewer und > Büsing.

Nachdem Fusionsverhandlungen mit der > Benz & Cie., Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim, Mitte 1905 gescheitert waren, gründete Dürkopp



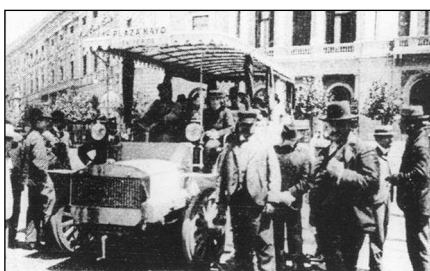
Dürkopp-Pritschen-Lkw von 1902 mit 9 PS-Zweizylindermotor¹



Dürkopp Bierwagen 1904 mit 18-PS-Zweizylinder für 65–70 Ztr. ¹



Dürkopp Gallia



Dürkopp-Omnibus in Buenos Aires 1904



Ein Imperial-Bus der Great Eastern Railway auf Dürkopp-Chassis 1904/05

in Berlin eine Filiale, Puttkamerstraße 19 (Puttkamerhof), und übernahm etwa ein Jahr lang den Import von Elektromobilen der Compagnie française de voitures electromobiles, Paris, für ganz Deutschland (Marken:

Electros-Cardinet und Electra). Am Salzufer 5, einer berühmten Berliner Automobiladresse (vorher > Kühlstein, heute > Mercedes-Benz-Niederlassung) erwarb Dürkopp ein Gelände zum Bau einer weiteren Automobilfabrik, die

aber nicht verwirklicht wurde. Für die Weiterentwicklung der Automobile verantwortlich wurde der Ingenieur Emil Schmidt, der Erbauer des ersten deutschen Panzerautomobils.

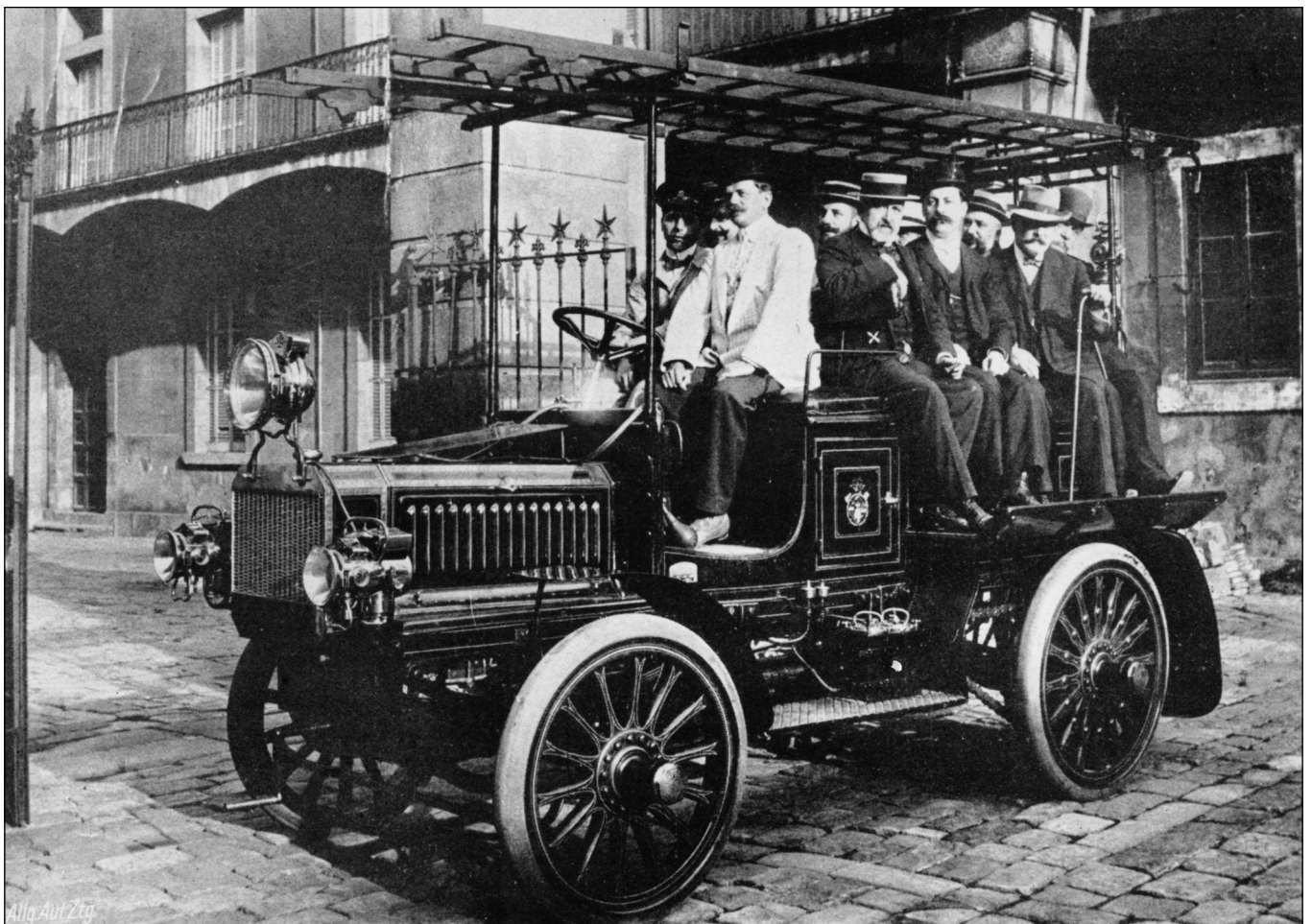
Bei ihren eigenen neuen Dürkopp-Reklamewagen verwendete 1905 die Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie in Hannover erstmals in Deutschland Luftreifen bei schwereren Fahrzeugen. Dieser Lieferwagen nahm probeweise 1906 an der Lastwagen-Herbstkonkurrenz teil.

Ohne große Resonanz brachte Dürkopp von 1906 bis 1907 Motor-Dreirad-Fahrzeuge auf den Markt, die der Personen- oder Gepäckbeförderung dienten. Die Vorsteckwagen mit Stahlrohrrahmen für eine Nutzlast von 0,15 t wurden von luftgekühlten Einzylinder-(2,5 bis 3 PS), Zweizylinder-Viertaktmotoren (6,5 PS) und sogar Vierzylindermotoren angetrieben.

Bis 1907 hatte man die Nutzfahrzeug-Fertigung im wesentlichen auf zwei fast identische Typen beschränkt:



1905: Der erste luftbereifte Lastkraftwagen in Deutschland, ein Dürkopp



Ähnliche Feuerwehr-Fahrzeuge wie dieses in Barcelona 1907 (x = Bürgermeister) erhielten auch London und Madrid

einen Lastwagen Typ L 80 (80 Zentner, 4 t) und einen großen Imperialsitz-Omnibus (Verdecksitz-Bus) Typ 40 P, ebenfalls auf einem 4-t-Fahrgestell. Beide besaßen einen 21/30-PS-Vierzylindermotor. Nach Daimler stellte Dürkopp damals die meisten deutschen Omnibusse im Londoner Stadtverkehr. Die Teilnahme an der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1907 mit zwei dieser kettengetriebenen 4-t-Lastwagen Typ L 80 wurde kein Erfolg.

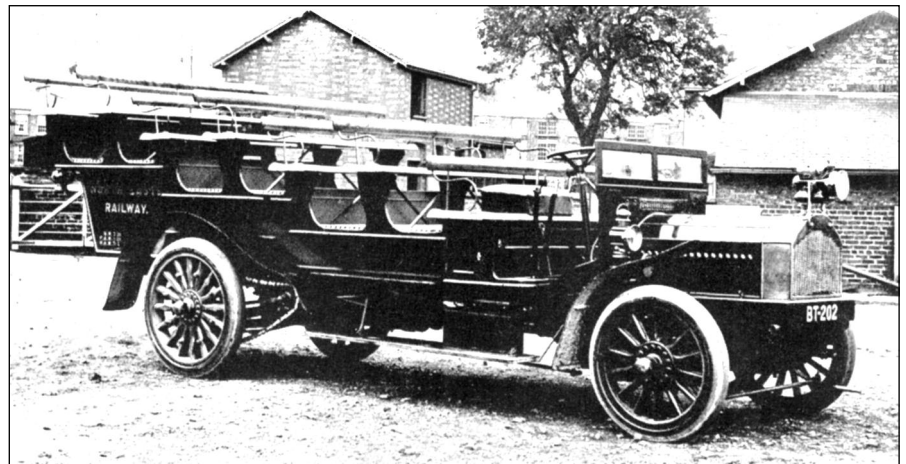
Auf die wachsende Nachfrage nach Kleinautos antwortete Dürkopp 1907 mit dem Dürkopp-Kardan-Kleinwagen Knipperdolling (10/12-PS-Zweizylindermotor), der auch als Lieferwagen Typ L 20 (0,4 t Nutzlast) breites Interesse fand. Das merkwürdige Knipperdolling-Werbe-Männchen hielt sich nicht lange.

Auch im Feuerwehrfahrzeugbau engagierten sich die Bielefelder. Nachdem bereits 1904 das Londoner „Salvage Corps“ einen kettengetriebenen Feuerwehr-Mannschaftswagen für 8 Einsatzleute (28 HP-Vierzylinder) erhalten hatte, folgte Barcelona 1907 mit zwei gleichen Fahrzeugen und 1908 die Stadt Madrid mit zwei weiteren.

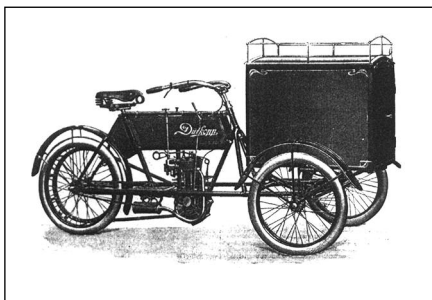
Kurz darauf stattete Dürkopp als erster deutscher Nutzfahrzeughersteller ihren neuen 5-t-Schwer-Lkw Typ L 100



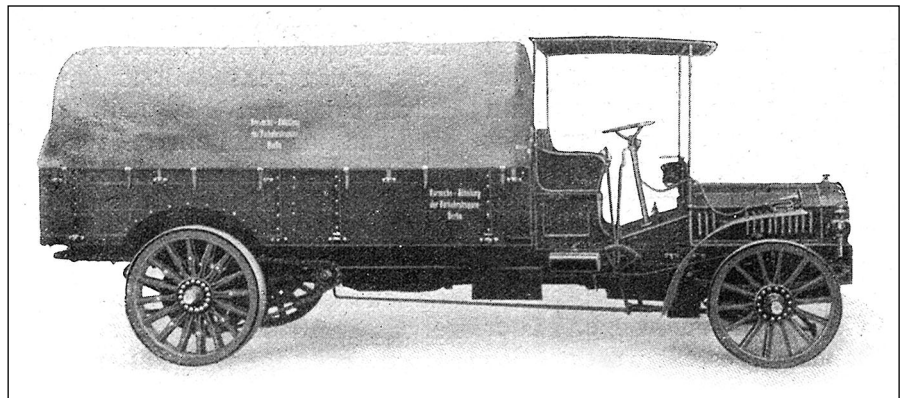
Ein Dürkopp-Fassbierwagen 1904 – Modell 1905



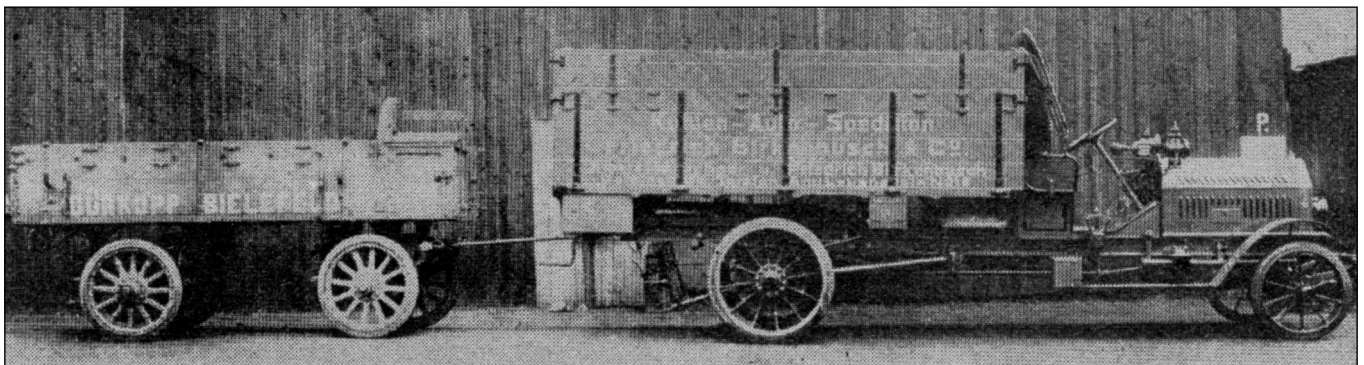
Ein Char-à-banc-Omnibus mit Amphitheater-Bestuhlung ging 1904 nach Bridlington



Liefer-Dreirad von Dürkopp 1906



Die Verkehrstruppen des Heeres erprobten 1906 diesen Dürkopp-Lkw



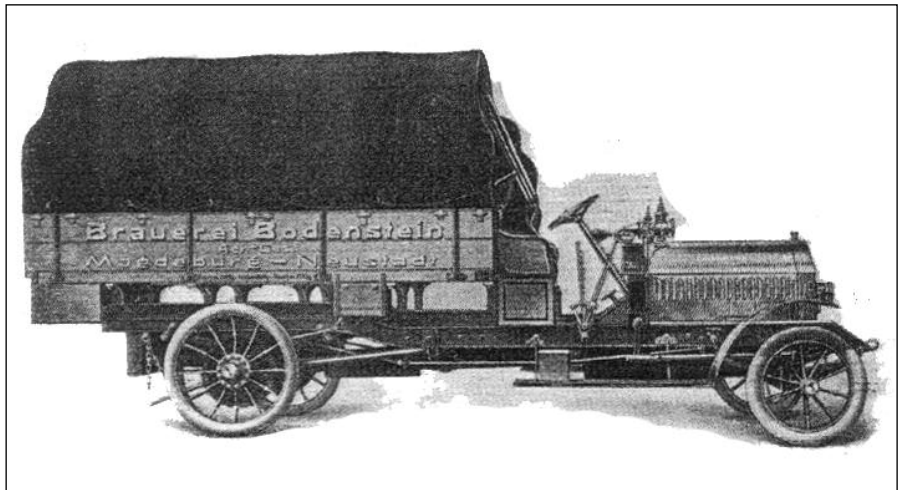
Dürkopp-Lastzug 1906

zu haben, doch wurden Dürkopp-Lkw erstmals ab dem Subventionsjahr 1909/1910 gefördert. Insbesondere auf der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1909 überzeugten die Dürkopp-5-t-Kardan- und -Ketten-Lastzüge das Fachpublikum. Inklusiv des letzten Förderungsjahrs 1913/1914 erhielten 42 Dürkopp-Armeelastzüge und 5 einzelne Schwer-Lkw die Förderung.

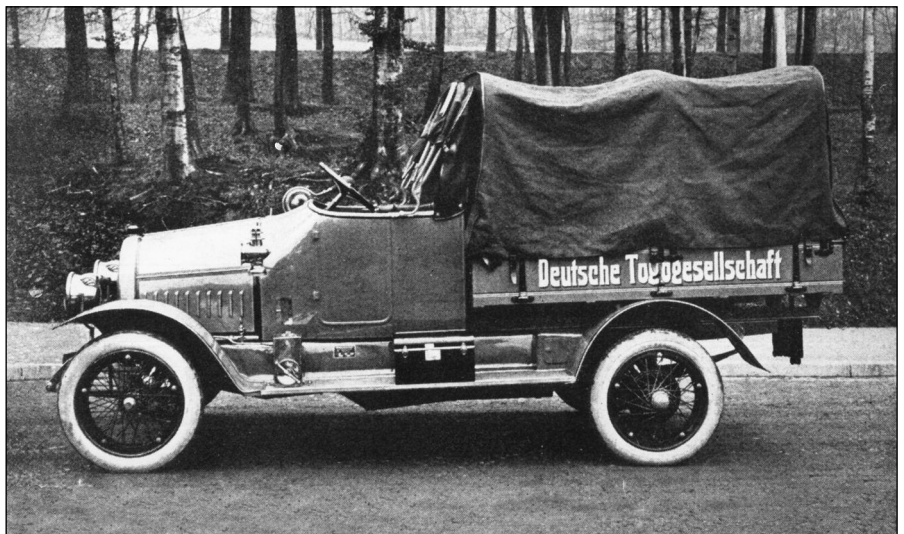
Das Pkw/Lieferwagen-Fahrzeugprogramm 1909 umfasste die Knipperdoling-Typen (Typ K.D.) mit 6/12-PS-Zweizylinder- und 8/15-PS-Vierzylindermotoren und die Nicolaus-Dürkopp-Typen (Typ N.D.) mit 10/19-, 12/22-, 16/28-, 26/45-, 31/55- und sogar 41/61-PS-Vierzylindermotoren.

Als Lastwagen bot Dürkopp den nach Polizeivorschriften gefertigten Droschken-Typ D (Dürkopp) sowohl mit 29-PS- als auch mit 35-PS-Vierzylindermotor an. Kardan-Omnibusse für 12 bis 44 Personen und 0,75-t-Lieferwagen wurden mit 22-PS-Dreizylinder- und 30- bzw. 40-PS-Vierzylindermotoren gebaut.

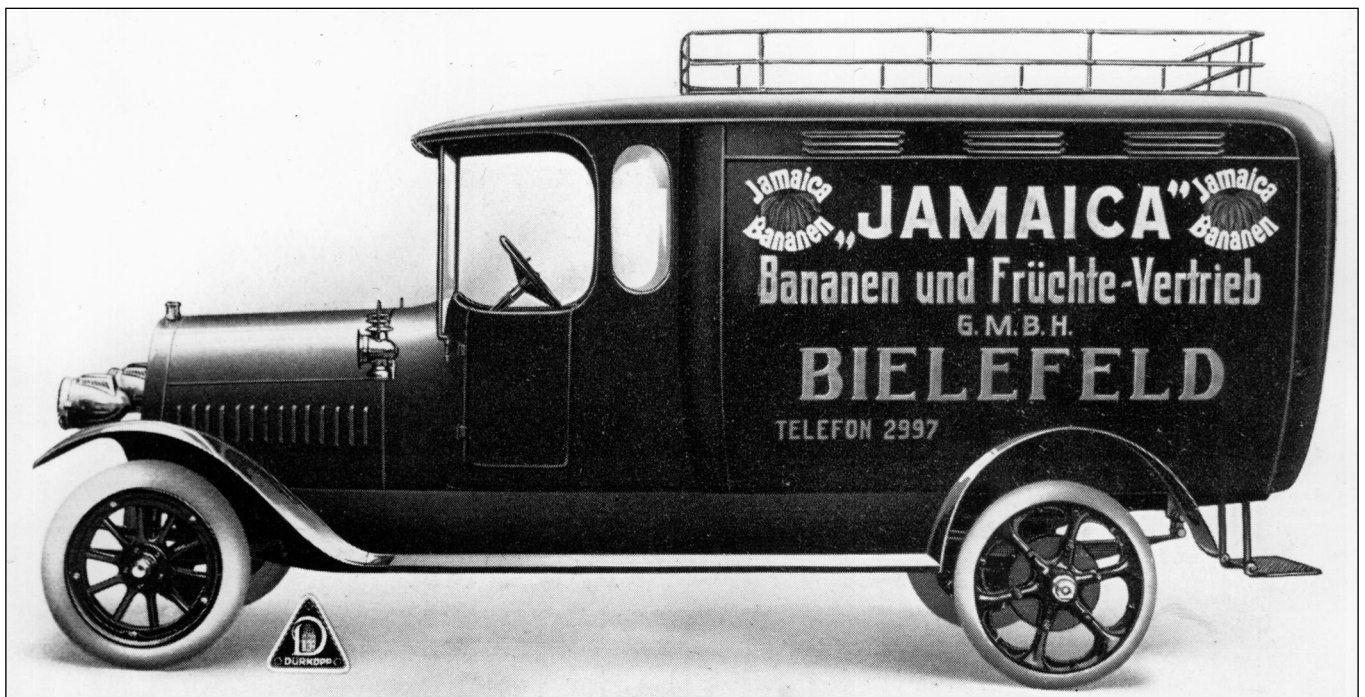
Wie viele andere deutsche Automobilproduzenten wandte sich Dürkopp 1910 auch dem Flugmotorenbau zu. Lieferwagen mit 8/14-PS-Zweizylinder-, 6/12-PS- (0,2 t) und 8/14-PS-Vierzylindermotoren (0,4 t) erweiterten die Nutz-



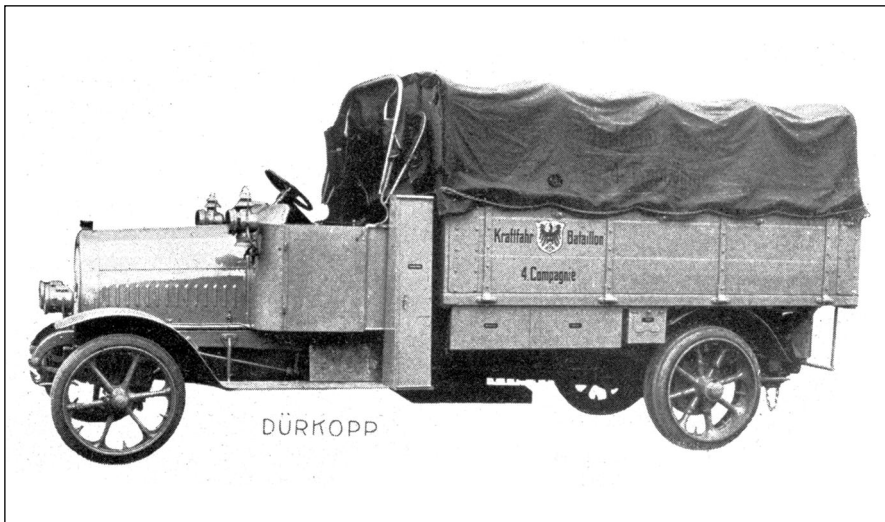
Dürkopp-5-Tonner L 100 mit Kardantrieb von 1910



Dieser kleine Dürkopp-Pritschenwagen L 15 ging 1910 nach Lomé in Togo



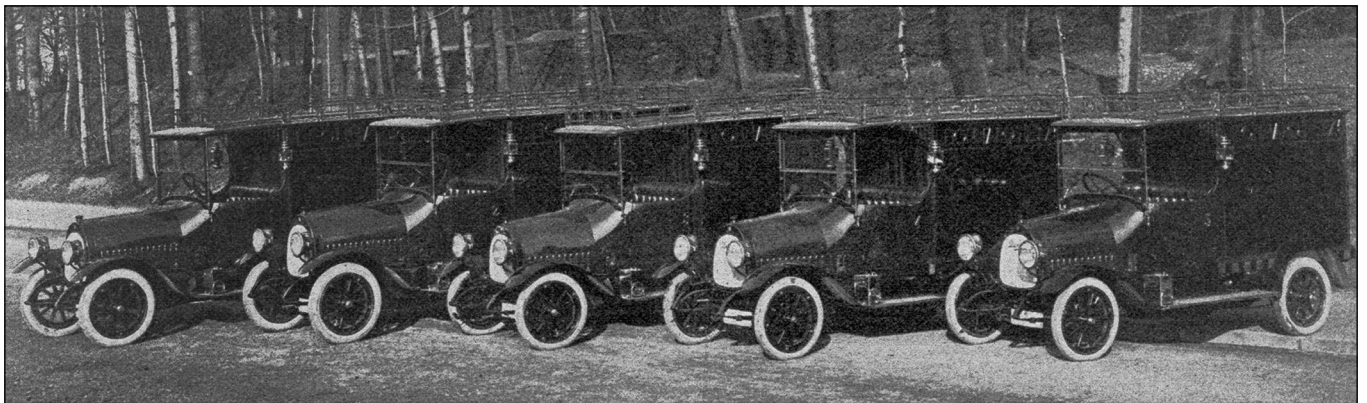
Dürkopp-Kastenlieferwagen für 1,5 t Typ L 30 mit 26/28 PS-Vierzylindermotor ^{DQA}



Dürkopp's sogenannter Kavallerie-Wagen Typ L 60 für 3 Tonnen Nutzlast 1913

fahrzeugpalette im Jahr 1910. Einen 18-PS-Motor erhielt ein Flaschenbierwagen (0,5 t), der auf der Brauerei-Ausstellung in Berlin 1910 ausgestellt worden war. Zur Brüsseler Weltausstellung 1910 erschien Dürkopp mit einem auf drei Typen reduzierten Lastwagen-Bauprogramm: 1,75 t (35 PS), 2,5 t (38 PS) und der Subventionstyp für 5 t Nutzlast (40/45 PS) in Kardan- und Kettenausführung. Ein Versuchsmodell dürfte der 1-t-Lieferwagen Typ 94/130 (94 mm Bohrung und 130 mm Hub) geblieben sein, der einen 28-PS-Neunzylindermotor (!) besessen haben soll.

Anfang 1911 erwarb die Bielefelder Maschinenfabrik die Berliner Motor-



Fünf einheitlich gestaltete Auslieferungsfahrzeuge für 0,5 t Typ L 10 erhielt 1913 die Kölner Firma Leopold Tietz von Dürkopp



Maschinenwagen mit Kardantrieb Typ L 80 bei der Subventionsfahrt 1912

wagen-Fabrik G.m.b.H., Berlin-Reinickendorf (> Eryx). Diese neue Filiale firmierte als Oryx Motoren-Werke Berlin, Zweigniederlassung der Bielefelder Maschinen-Fabrik vorm. Dürkopp & Co. In Berlin stellte man auf Pkw-Basis die Geschäftswagen Typ 7/20 PS und Typ 10/30 PS her, für Bielefeld blieb der Nutzfahrzeugbau.

Als die Leipziger Omnibus-Gesellschaft 1912 ins Leben gerufen wurde, stellte Dürkopp die Hälfte des Bedarfs an Omnibussen (Typ L 60). Das gleiche Modell fand auch in London Verwendung.

Auf neue Vorschriften für den Bau subventionsfähiger Lastzüge, die ab 1912/1913 statt zuvor 10 t nur noch insgesamt 7,5 t Nutzlast auf Motorwagen und Anhänger tragen durften, reagierte Dürkopp schon 1912 mit dem neuen Typ A.L.Z. 13 (50 PS). Der Maschinenwagen mit der Kennung L 80 war mit Kardantrieb konstruiert und wurde auch mit 43-PS-Vierzylinder ausgeliefert.

Am 30. Januar 1913 wurde die Firma zur Dürkopp-Werke A.-G. umgewandelt, die Bielefelder Moltkestraße war zu Ehren des Firmengründers in Nikolaus-Dürkopp-Straße umbenannt worden.

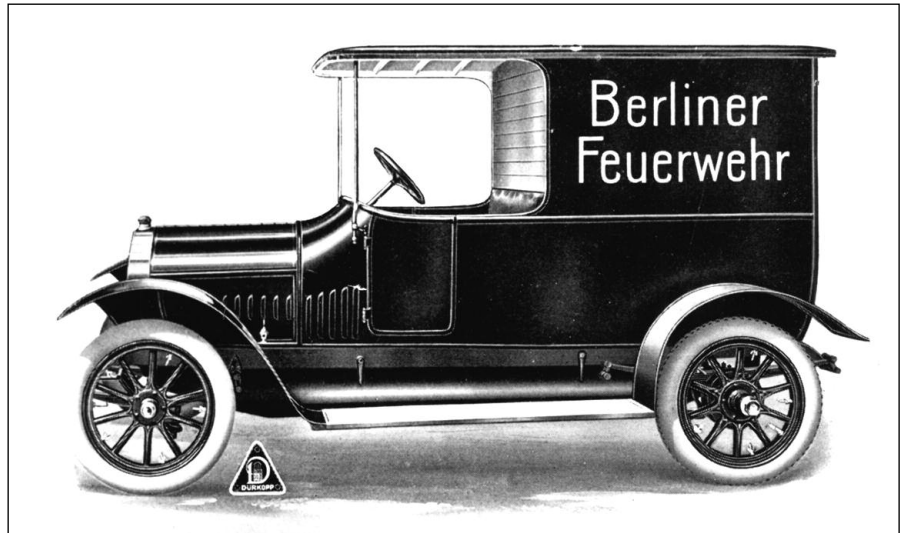
Auf der IV. IAA in St. Petersburg (Russland) 1913 waren die prominentesten Dürkopp-Wagentypen KD 8 (10 PS), ND 10 (28 PS) und ND 13 (35 PS) ausgestellt, die auch als Lieferwagen karosierbar waren. Die Zahlen in den Kleinwagen-Bezeichnungen spiegeln die Steuer-PS wieder.

Das Folgejahr sah als Lieferwagen die Typen L 10 (0,5 t, 14 PS), L 15 (0,75 t, 18 PS) L 20 (1 t, 24 PS) und L 30 (1,5 t, 28 PS) in Pritschen- und Kastenversionen. Die Lastwagen-Palette umfasste die Typen L 40 (2 t, 36 PS), L 60 (3 t, 38 PS), L 80 (4 t, 43 PS bzw. 50 PS) und L 100 (5 t, 50 PS), die nun alle mit Kardantrieb angeboten wurden.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs stellte Dürkopp nach kurzer Produktionsstockung seine gesamte Motorwagenfabrikation auf die Fertigung für das Heer um. Neben dem Bau von Krankenwagen auf Pkw/Lieferwagen-Chassis, Lastwagen, Lastzüge entstanden ab 1916 zudem Artilleriezugmaschinen in mehreren Ausführungen, die wahlweise auch mit Spillvorrichtungen

ausgestattet wurden. Die schwersten Modelle erhielten Vierzylindermotoren mit 80 und 100 PS Leistung.

Nach dem Krieg setzte Dürkopp den Lkw-Bau in kleinerem Umfang vorrangig für Reparationen fort. Erst 1920 begann die Frieden-Produktion in bescheidenerem Umfang. Neben einem 10/28-PS-Kleinlieferwagen, hatte man die Typen L 3/4 (10/25 PS, 0,75 t),



Der kleine Dürkopp-Lieferwagen L 10 von 1912 für die Berliner Feuerwehr



Einer der Kardanomnibusse der Stadt Leipzig auf L 60 Fahrgestell von 1912

D Ü R K O P P

D Ü R K O P P W E R K E A K T I E N G E S E L L S C H A F T B I E L E F E L D

Eine Dürkopp-Standard-Werbung mit dem subventionierten ALZ 1913 Typ L 80 für Tageszeitungen von 1914 bis 1918



1914 Seitenkipper auf L 60-Fahrgestell für 3 Tonnen Nutzlast

L 1 1/2 (16/35 PS, 1,5 t), L 3 (21/36 PS, 3 t) und L 4 und L 5 (32/86 PS, 4 und 5 t) im Programm. Kardantrieb war zum Standard geworden.

1922 verlegte die Dürkopp A.-G. den Nutzfahrzeugbau in ihr Berliner Zweigwerk und stellte dort die Pkw-Fertigung ein. Man konzentrierte die Produktion auf den Lieferwagen Typ L 3/4 t (22/25 PS, ab 1924: 10/30 PS) und den Schnelllastwagen L 1 1/2 t (26/28 PS, 1924: 13/30 PS, 1925: 13/33 PS). Auch als Omnibus für etwa 18 Personen lieferte Dürkopp den Typ L 1 1/2 aus. Die Fahrzeuge waren nun serienmässig mit Riesenluftbereifung versehen. 1924 reagierte Dürkopp auf die Sattelschlepper-Entwicklung mit einem Dürkopp-Schnelllastzug. Die Basis bildete der

Berlin, Hannover, Dresden, Frankfurt a.M., Stuttgart, München

Dürkopp

Sport- u. Gebrauchswagen, leichte Lieferwagen
von der einfachsten bis zur vornehmsten Ausstattung :: ::




DÜRKOPPWERKE
AKTIENGESELLSCHAFT
BIELEFELD.





Schwere Lieferungs- u. Lastwagen
Lastzüge
für Brauereien, Mühlen, land- u. forstwirtschaftl. Betriebe
Einzelausführungen für Sonderzwecke
Zugmaschinen



Dürkopp-Werbung 1916



DÜRKOPP
LAST-U. LIEFERUNGSWAGEN
DÜRKOPPWERKE AKTIENGESELLSCHAFT BIELEFELD



Dürkopp-Werbung 1917

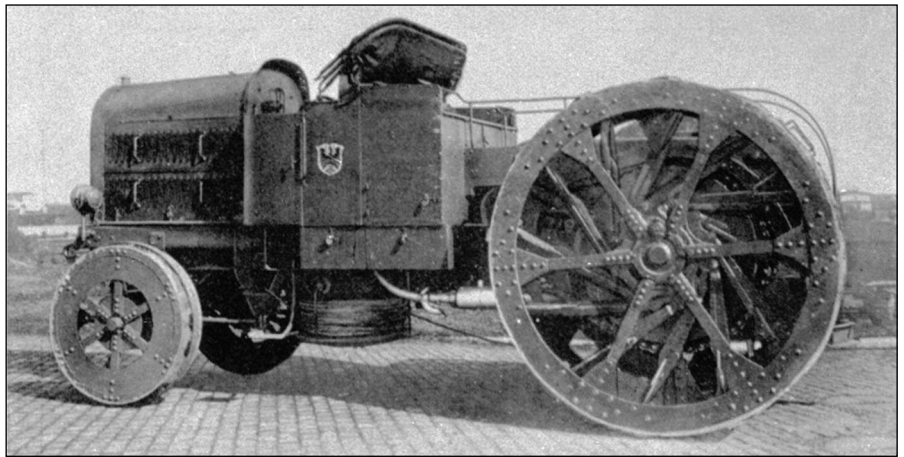


Krankenwagen vor dem Werk 1915

Typ L 1 1/2, der als Sattelschlepper konstruiert, nun 4 t Nutzlast auf dem Auflieger tragen konnte. Bielefeld rundete das Angebot mit einem Lieferwagen Typ P 8 a bzw. einem Kombinationswagen Typ L 8 a (0,3–0,4 t Nutzlast) auf ihrem 8/30-PS-Chassis nach unten ab.

Die Deflation führte zu immer größeren Auftragseinbrüchen. Durch einen Ende Februar 1925 ausgebrochenen mehr als zweimonatigen Streik kam es zu Rückständen in der Auslieferung. Weiter sinkende Nachfrage führte zur Dreitage-Woche und im November zur Beurlaubung von etwa 750 Arbeitern im Automobilbau.

Trotzdem wurde zur Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1925 das verstärkte 1,5-t-Niederrahmen-Fahrgestell nun für 2 t Nutzlast als Typ 1 1/2-2 vorgestellt. Dürkopp offerierte es für Omnibusse mit etwa 20 Personen, als Mannschaftstransporter für 25 Personen, als Lazarettwagen, Flaschenbierwagen und Viehtransporter. Nach einer Belegung des Absatzes sah die Ausstellung des folgenden Jahres das neue 2,5-t-Niederrahmen-Fahrgestell Typ L 2 a mit einem ebenfalls neuen 16/40-



Schwerer Dürkopp-Artillerieschlepper von 1917, wahlweise mit 80 oder 100 PS



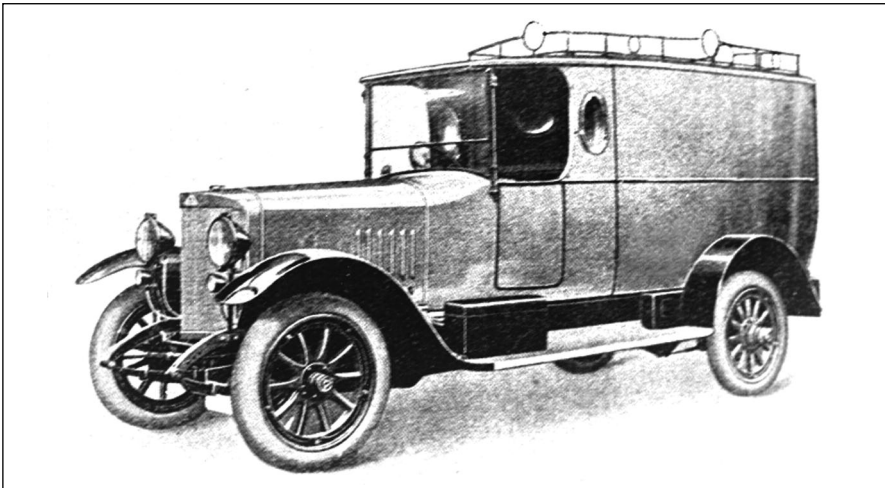
Kleiner Dürkopp-Artillerieschlepper ohne Spillvorrichtung



Erprobung eines leichteren Dürkopp-Artillerieschleppers um 1917

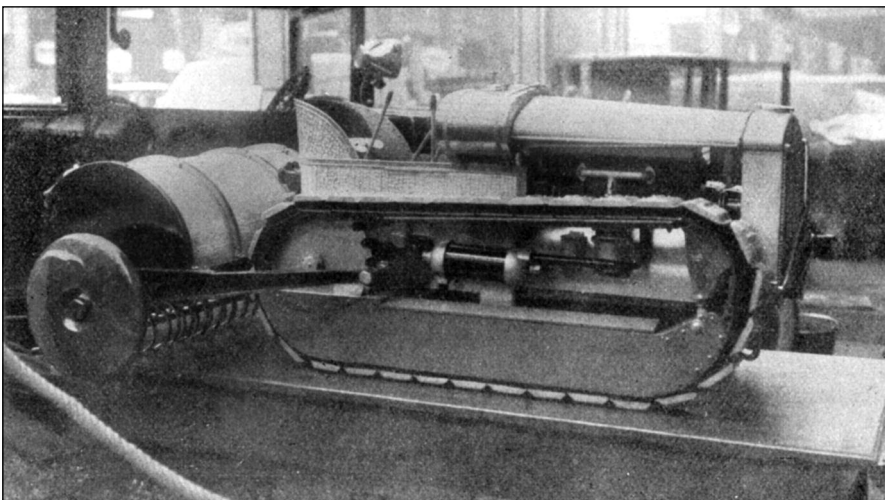


Dürkopp-Werbung in Tageszeitungen im Mai 1919 mit geschlossenem Fahrerhaus



Lieferwagen mit Spitzkühler 1921

PS-Motor. Der 24sitzige Omnibus hieß L 2 b. Die Vorderachse war zurückgelegt, um einen kleineren Wendekreis zu erzielen. Mit diesem Merkmal war auch die letzte Generation der Dürkopp-Nutzfahrzeuge versehen, die mit dem neukonstruierten Dreitonner Typ L 3 (50/55 PS) ins Programm genommen worden war. Für Aufbauten mit besonders langer Ladefläche und für Hochrahmenomnibusse war der Typ L 3 L bestimmt. Die Niederrahmen-Omni-



Dürkopp-Comfräsch als Modell auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1924

Werbung 1920



Dürkopp-Fünftonner 1920



1924

busversion Typ O 3 (55/60 PS) bot wiederum 24 Sitzplätze. Für kleine Lasten (0,5 t) offerierte Dürkopp den Lieferwagen L 8a (8/30 PS). Die Vierradbremse hatte sich nun durchgesetzt. 1927 konzentrierte sich Dürkopp auf die Typen L 2,5 (40/45 PS, 2,5 t) und L 3 sowie den O 3. Die Gesamtbelegschaft im Jahr 1927 betrug 4800 Personen. Noch im gleichen Jahr nahm man erneut den Bau von Schwer-Lkw auf. Im neuen Fünftonner L 5 und der Omnibus-Niederrahmen-Version O 5 (25 bis 50 Plätze) verwendete man bevorzugt die ebenfalls neuen Sechszylindermotoren mit 75/90 PS Leistung, man konnte aber auch die 45/55-PS-Vierzylinderaggregate einbauen. Gezeigt wurden die Fahrgestelle erstmals auf der Internationalen Leipziger Automobil-Ausstellung 1928. Zur gleichen Zeit verkaufte man das Reinickendorfer Zweigwerk.

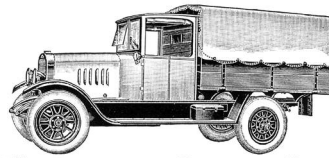
Obwohl noch im gleichen Jahr ein Dürkopp-Dreiachs-Niederrahmen-Prototyp mit Schneckengetriebe (Typ O 5/6, 90/105-PS-Sechszylinder, 8 l) für einen 45-sitzigen Omnibus Aufsehen erregte, stellte man die Lkw-Fertigung im November 1929 ein, da dringend notwendige Investitionen in den veralteten Maschinenpark nicht mehr zu rechtfertigen waren. Für die Reichwehr hatte Dürkopp zwar die Entwicklung einer dreiachsigen Rad-Selbstfahrlafette und einer Räder-Ketten-Selbstfahrlafette aufgenommen, die Weiterentwicklung der Halbkettenfahrzeuge ging aber auf die J. A. Maffei Akt.-Ges. (> Maffei) über.

Dürkopp beschränkte sich während der Weltwirtschaftskrise auf die Produktion von Fahrrädern und Nähmaschinen.

Noch heute gehören die Dürkopp-Werke zu den wichtigsten Unterneh-

DÜR KOPP

Typ L ³/₄
für 750–1000 kg
Nutzlast



Typ L 1 ¹/₂
für 1500–2000 kg
Nutzlast

Schnell-Lastkraftwagen

DÜR KOPPWERKE A.-G. / BIELEFELD



Dürkopp baute 1924 nur noch zwei Schnell-Lastkraftwagen-Typen; hier Typ L 1 1/2



Der neue Dürkopp-Lieferwagen Typ L 2 a (16/40 PS) von 1926



Dürkopp-Möbelwagen als Spezialanfertigung auf einem L 2,5-Fahrgestell 1926



Dürkopp-Lkw Typ L 3 von 1928/1929 Kubisch

Die Werbung von 1928 gewährt einen Einblick in das Schwer-Lkw-Programm

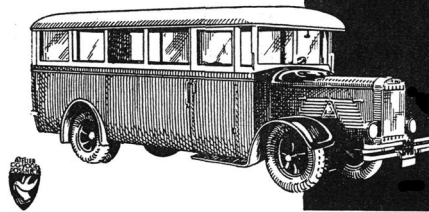
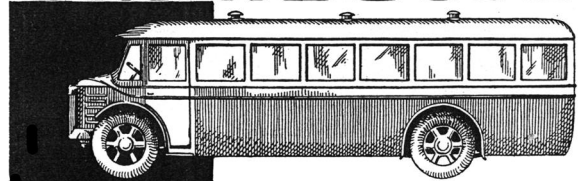
men im Raum Bielefeld und produzierten Industrie-Nähmaschinen und Transportanlagen. Ab 1990 firmierten sie unter dem Namen Dürkopp-Adler AG (> Adler)

Seit dem 30. Juni 2005 besitzt die chinesische SGSB Co. Ltd. über ihre Tochtergesellschaft ShangGong (Europe) Holding Corp. GmbH die Aktienmehrheit an dem Bielefelder Unternehmen.

DÜR KOPP- OMNIBUSSE

Typ 03 mit Leichtmetallkarosserie für 25 Personen

Typ 05 mit Aufbauten als Eindecker mit 36 Sitzplätzen als Doppeldecker bis zu 52 Sitzplätzen



sind Fahrzeuge modernster Konstruktion

Sie zeichnen sich aus durch hervorragendes Anzugsmoment, völlig geräuschlosen Gang, erschütterungsfreies Fahren, einfache Wartung, geringe Betriebskosten.

17

Dürkoppwerke A.G. Bielefeld

Dürkopp-Omnibusse der letzten Generation in der Werbung 1928

DER
3 1/2 TONNER
DER
LASTWAGEN

ALA

DÜR KOPPWERKE A. G. BIELEFELD

WIESCHEBRINK
ESSEN

Modern gestaltete Werbung für den 3,5-Tonner 1928



Der letzte Dürkopp-Schwer-Lkw Typ L 5 von 1928 als Sprengwagen ausgerüstet