



1952-06-23 – 638081



Goggomobil
1951 – 1964

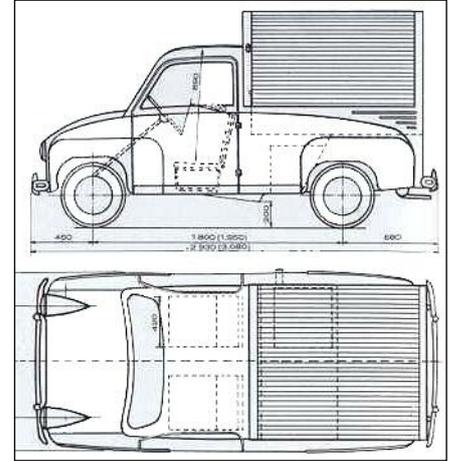
485 Stück in dreirädriger Lastenroller-Version mit 197-ccm-Einzylinder-Zweitakt-Motor (9,5 PS) von Ilo. Der Antrieb erfolgte über eine Gelenkwelle auf die Hinterräder (Nutzlast max. 0,25 t).

1954 nahmen Hans Glas und sein Sohn Andreas mit Hilfe des ex-Flugzeugkonstruktors Karl Dompert den Automobilbau auf. Als „Goggomobil“ ging im Januar 1955 einer der meistverkauften Kleinwagen der Nachkriegszeit in einer neuen Montagehalle mit mo-

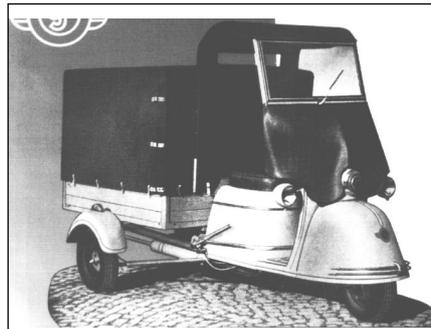
dernstem Fließband in Serie (alle 8,7 Minuten ein Goggomobil). Im Ausland lief er unter dem Namen „Isard“. Alle bereits fertig ausgearbeiteten Pläne für ein erweitertes Zweirad-Programm wanderten in die untersten Schubladen des Glas-Konstruktionsbüros.



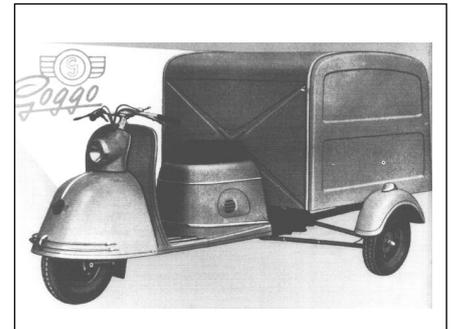
Goggomobil-Kastenwagen aus Spanien



Goggomobil Konstruktionszeichnung



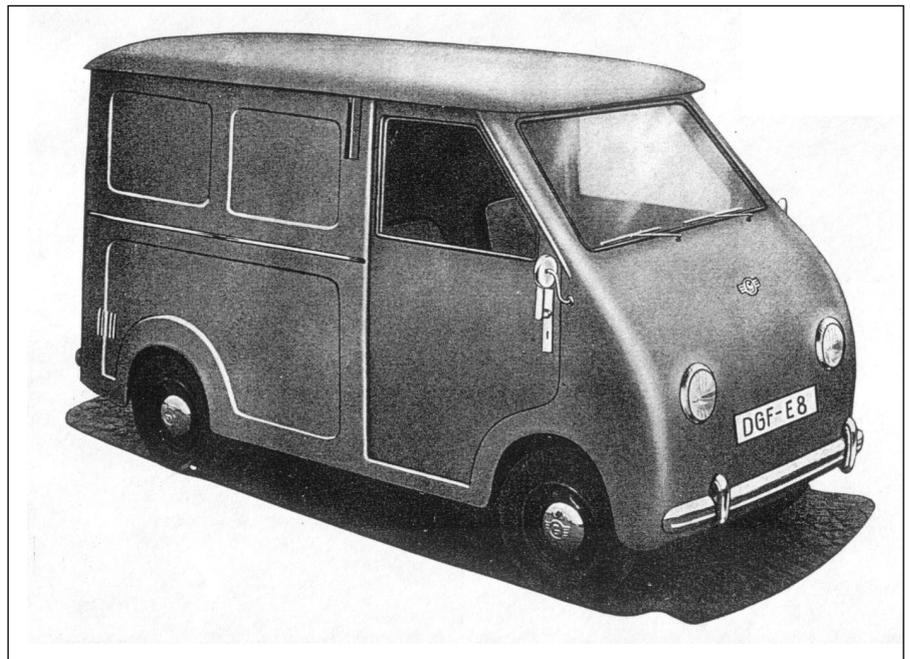
Goggo-Lastenroller 1953



Goggo Lastenroller 1955

Die Firma Hans Glas G.m.b.H., Iseria-Maschinenfabrik, Dingolfing in Niederbayern, Bahnhofstraße 36, suchte 1949 nach einem neuen Produktionsgebiet, um dem Sämaschinenwerk einen beständigen Umsatz und den nahezu 1000 Arbeitern und Angestellten einen sicheren Arbeitsplatz zu gewährleisten.

Am 16. Juli 1951 rollte der erste Motorroller aus der 1860 in Freising gegründeten und 1908 nach Dingolfing übergesiedelten Landmaschinenfabrik. Bei der Namenswahl für das neue Zweirad gab Firmenchef Hans Glas seinen ausgeprägten Familiensinn zu erkennen. Er taufte den Roller „Goggo“ nach dem Kosenamen seines jüngsten Enkels. Vom Goggo-Lastenroller 200 wurden insgesamt 60 000 Exemplare gebaut, darunter ab Ende 1953 auch



Goggomobil-Kleintransporter

KOPFZEILE

Auf Anregung der Bundespost entstand auf Goggomobil-Basis ein Kleintransporter, der auf der Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Köln 1956 Premiere hatte. 1958 kam eine Pick-up-Version hinzu.

Der Goggomobil-Transporter war ein Frontlenker-Kastenwagen mit seitlichen Schiebetüren und hinterer zwei-flügeliger Tür. Er war nur 2,91 Meter lang, 1,30 Meter breit und konnte 0,25 t Nutzlast befördern. Drei eigene luftge-

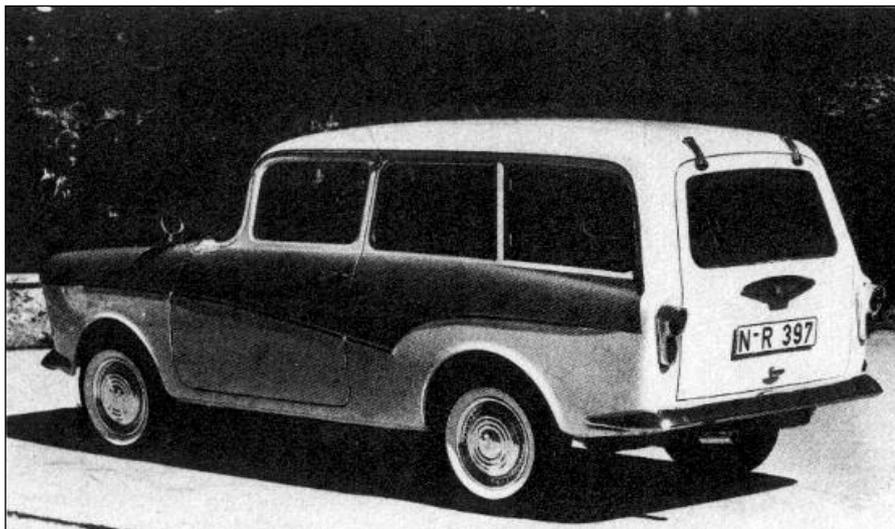
kühlte Zweizylinder-Reihenmotoren mit 245, 293 und 392 ccm Hubraum standen zur Wahl (13,6 PS, 15 PS und 20 PS), mit denen die Modelle TL 250, TL 300 und TL 400 ausgestattet wurden. Eine Besonderheit des Klein-Transporters war sein elektromagnetisches Vorwählgetriebe.

Die Produktion des Eiltransporters lief 1964 nach 3665 Stück aus. Zum 1. Januar 1967 fusionierte Glas mit der Bayerischen Motoren-Werke Akt.-Ges

(> BMW). Im Glas-Werk wurden bis zum 25. Juni 1969 noch Goggomobil-Pkw gebaut wurden.

In der nunmehrigen Tochtergesellschaft entwickelte BMW den Glas Lkw 0,5 t weiter, einen schwimmfähigen Geländewagen-Prototyp für die Bundeswehr. Eingebaut wurde ein BMW-Vierzylindermotor mit 80 PS Leistung.

In Pilsting fertigt die Firma Gottlob Auwärter GmbH & Co. seit 1993 einen Teil ihres > Neoplan-Omnibus-Programms.



Goggomobil Isar Kombi K 600

G O G G O M O B I L
pick up

Mit ihrem Pick up hat die Hans Glas GmbH ein in dieser Größen- und Preisklasse neuartiges Fahrzeug geschaffen, das ebenso vorteilhaft beim Handwerk und in der Landwirtschaft, wie in der Bauindustrie oder im Straßendienst – um nur ein paar Beispiele zu nennen – verwendet wird. Ausschlaggebend für seine Beliebtheit sind immer wieder die unübertroffene Robustheit der zuverlässigen Konstruktion, sowie Wirtschaftlichkeit im Betrieb und Wendigkeit im Verkehr.

Auch die Deutsche Bundespost bedient sich des flinken und sparsamen Goggomobil-Transporters überall dort, wo der Einsatz größerer Fahrzeuge unwirtschaftlich wäre. Ein nicht voll ausgelasteter Transporter ist stets unrationell.

Goggomobil Pick-up-Prospekt 1961



BMW-Glas-Lkw 0,5 t, ein schwimmfähiger Geländewagen-Prototyp für die Bundeswehr