



Carl Friedrich Wilhelm Borgward

Mit keiner anderen Person ist der Bremer Automobilbau so verbunden, wie mit Dr. Ing. e.h. Carl Friedrich Wilhelm Borgward.

Der Sohn eines Hamburger Kohlenhändlers wurde am 10. November 1890 geboren. Er entwickelte sich zu einem leidenschaftlichen Bastler. Nach dem Realschulabschluss und einer Schlosserlehre studierte er vier Semester an der Höheren Maschinenbauschule (Technikum) Hamburg und verdiente sich Geld als Konstrukteur, um Vorlesungen an der Technischen Hochschule Hannover besuchen zu können. Den Ersten Weltkrieg erlebte er als Soldat nur kurz. 1915 an der Westfront verwundet, fing er nach der Genesung 1916 in Bremen bei einer Firma an, die Geräte zur Herstellung von Traggas für Zeppeline produzierte. Carl Borgward rückte zum OBERINGENIEUR auf.

1919 beteiligte er sich an einer kleinen Bremer Firma. Zielstrebig veränderte er die Produkte. Weg von Nudelpressen und Bohnenschneidemaschinen, hin zum Zulieferer der Autoindustrie. Das Bremer Hansa-Lloyd Werk war sein zahlungskräftiger Großkunde. 1924 baute er ein dreirädriges Transportwägelchen Namens „Blitzkarren“ - genau das billige Fahrzeug, das sich Gemüsehändler und Handwerker gewünscht hatten. Der Aufbau eines Händlernetzes, die Erhöhung der Fertigungsmengen und der florierende Absatz brachten viel Geld in die Kasse. So kam Borgward 1931 mit seinem ersten Personenwagen auf den Markt, der eine schwächliche Motorleistung von 5,5 PS, nur drei Räder hatte und den hochtrabenden Namen „Goliath Pionier“ trug. Das führerschein- und steuerfrei zu bewegendes Vehikel entpuppte sich ebenfalls als Verkaufserfolg. Gut gerüstet konnte Carl Borgward im gleichen Jahr das in Schwierigkeiten geratene Hansa-Lloyd Werk einschließlich der LKW-Fertigung und der Werksanlagen übernehmen. Damit vollzog er den Schritt von der Manufaktur zur Fabrikation. Die von ihm 1934 vorgestellten Limousinen Hansa 1100 und 1700 bestachen durch ihre elegante Linienführung und kamen beim Publikum gut an. Gleichzeitig setzte Borgward die Hansa-Lloyd-Rüstungsproduktion fort. Er lieferte an die Wehrmacht hauptsächlich Lastwagen und Halbkettenfahrzeuge. Ein schwerer Bombenangriff im Oktober 1944

zerstörte seine Werke und stoppte die Produktion.

Im Mai 1945 endete der Zweite Weltkrieg. Deutschland war von den Alliierten besetzt. Die Borgward-Mannschaft, nun verstärkt durch die aus dem Krieg zurückgekommenen Mitarbeiter, bauten erst einmal einfachste Dinge für den täglichen Bedarf. Statt Autos gab es Handwagen und Pferdefuhrwerke. Im Juni 1945 inhaftierten die Amerikaner Carl F.W. Borgward für neun Monate, weil er Rüstungsproduzent und „Nutznießer“ des Nationalsozialismus war. Als weitere Sühnemaßnahme musste der 56jährige als Bauhilfsarbeiter schuften und seine Werke durfte er erst 1948 wieder betreten.

Doch auch in der Wirtschaftswunder-Ära setzte Borgward Maßstäbe: 1949 präsentierte er auf dem Genfer Autosalon den ersten deutschen Wagen mit Ponton-Karosserie (Hansa 1500). Ein Jahr später kam sein überaus erfolgreicher Kleinwagen „Lloyd“ auf den Markt. 1954 erschien die „Isabella“ und 1957 das Coupé, das bis heute als schönster Wagen der 50er-Jahre gilt. Borgwards umfangreiches Sortiment, vom Kleinwagen bis zur repräsentativen Limousine, vom dreirädrigen Lieferwagen bis zum 5 t-Nutzfahrzeug, bot für jeden Bedarf das richtige Auto.

Nach dem erfolgreichsten Jahr der Unternehmensgeschichte (1959) zogen dunkle Wolken herauf. Der neue Lloyd-Wagen Arabella brachte nur Verluste und ein extremer Exportrückgang beim PKW Isabella verschlimmerte die Liquiditätslage erheblich. Millionenkredite, für die das Land Bremen bürgte, sollten die Krise entschärfen. Doch die Politiker Bremens wollten Carl F.W. Borgward nicht im Unternehmen behalten. Borgward schied im Februar 1961 entschädigungslos aus, nach dem er die Werke dem Bremer Staat übereignet hatte. Doch die staatlichen Verkaufs- und Sanierungsbemühungen schlugen fehl. Im Sommer 1961 kam es zum Konkurs, mitten in Zeiten der Hochkonjunktur.

Mit dem Niedergang der Werke ging es auch mit der Gesundheit Carl Borgwards bergab. Wie so viele Zeitgenossen konnte er nicht begreifen, dass ein florierendes Großunternehmen für immer die Werkstore schließen musste. Hochverehrt starb Carl F. W. Borgward am 28. Juli 1963 im 73. Lebensjahr.

Sebaldsbrück, einem ländlich geprägten Vorort Bremens. Die Bauarbeiten für die neue Fabrik begannen im Sommer 1936 und lagen in den Händen des Hamburger Architekten Rudolf Ladders.

Das schnelle Wachstum der Automobilfabrik in baulicher und produktionsmäßiger Hinsicht stellte besondere Anforderungen an die Finanzierung. Da Borgward in riesigen Schritten voranging, befürchtete der bedächtige Kaufmann Tecklenborg den Zusammenbruch der Finanzierung und damit den Verlust auch des privaten Kapitals, da beide persönlich haftend waren. Auf Anraten Tecklenborgs und einiger Banken gründete man zum 1. Mai 1936 eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 5 Mio. RM., wovon jeweils 2 Mio. RM (je 31 % der Stimmen) von Tecklenborg und Borgward in Sachwerten eingebracht wurden. Der Restbetrag von 1 Mio. RM-Aktien ging an Bremer Kaufleute, die aber ein Stimmrecht durch Vorzugsaktien von 38 % hielten. Carl F.W. Borgward, dessen unternehmerische

Um auch im Segment der Oberklasse vertreten zu sein, und um im eigenen Repräsentationswagen vorfahren zu können, bot man einen 3,5 l-Wagen (Hansa 3500) an, der sich allerdings nur in geringen Stückzahlen verkaufen ließ.

Freiheit nun beschränkt war, wurde zusammen mit Wilhelm Tecklenborg zum Vorstand ernannt.

Das Fahrzeugprogramm der Hansa-Lloyd-Goliath-Werke Aktiengesellschaft wurde überarbeitet und man bot nun eine Palette vom Mittelklasse-PKW bis zum Lastkraftwagen an:

Personenwagen	Leistung	Preis
Hansa 1100	27,5 PS	2.950 RM
Hansa 1700	40 PS	3.450 RM
Hansa 1700 Sport-Cabriolet	46 PS	4.450 RM

Nutzfahrzeuge	Nutzlast	Preis
Goliath Dreirad F200/400	500/750 kg	1.606 RM
Goliath L 600	690 kg	1.990 RM
HL Express	1.000 kg	2.480 RM
HL Columbus	1.400 kg	3.750 RM
HL Bremen IV Benziner	2.780 kg	6.380 RM

HL Bremen IV Diesel	2.780 kg	7.780 RM
HL Europa IV Benziner	3.200 kg	6.700 RM
HL Europa IV Diesel	3.200 kg	8.300 RM
HL Merkur IV	5.000 kg	14.080 RM

Das Aktienrecht zwang Carl F.W. Borgward vor dem Aufsichtsrat und den Aktionären der Hansa-Lloyd-Goliath-Werke AG Rechenschaft abzulegen. Das fiel ihm, der bisher nur seinem Partner Tecklenborg verantwortlich war, sehr schwer. Die Form einer Aktiengesellschaft behinderte ihn bei schnellen und freien Entscheidungen. Sie schränkte sein Streben nach Unabhängigkeit ein. Er machte Wilhelm Tecklenborg, der dem rasanten Unternehmenswachstum skeptisch gegenüber stand, 1937 das Angebot, sich zu trennen. Tecklenborg war einverstanden und erhielt eine Abfindung von 4,4 Mio. RM für seine Einlage von 10.000 RM im Jahre 1924. Borgward führte fortan an als vollhaftender Einzelkaufmann das Unternehmen unter der Firma „Hansa-Lloyd-Goliath-Werke Carl F.W. Borgward“.

Mitte der 30er-Jahre entstand bei Borgward der Typ „Windspiel“, ein Stromlinien-Versuchswagen. Mit nur 40 PS erreichte man aufgrund des geringen Luftwiderstands eine Geschwindigkeit von 125 km/h (PKW-üblich waren damals bei gleicher Leistung und Stirnfläche 105 km/h).



von 5.000 DM beantragte der öffentliche Kläger die Einstufung als „Mitläufer“. Borgward hatte wieder die Verfügungsgewalt über seine Werke.

Bis 1948 managte Borgwards politisch unbelasteter „Abteilungsleiter Verkauf“ Wilhelm Schindelhauer (1887 bis 1959) die Aufräumungsarbeiten und die Produktion in den Werken, die teilweise unter freiem Himmel stattfand. Aus den Vorräten fertigten die „Borgwardianer“ die Wehrmachts-Lastkraftwagen, die dringend für den Wiederaufbau der westlichen Besatzungszonen benötigt wurden.

Die Währungsreform

Am 20. Juni 1948 trat das Gesetz zur Neuordnung des deutschen Geldwesens in Kraft. Jeder Westdeutsche erhielt 40 Deutsche Mark, später noch einmal 20 DM, und konnte sein Altgeld im Verhältnis 10 zu 1 tauschen. Unternehmen bekamen für jeden Arbeitnehmer 60 DM (Borgwards Belegschaft zählte 2.400 Mitarbeiter). Am 21. Juni waren die Geschäfte voll mit Waren, die man vorher, wenn überhaupt, nur horrend teuer auf dem Schwarzmarkt bekam. Die Kaufleute hatten die Waren zurückgehalten und warfen sie jetzt, dank des Vertrauens in die neue Währung, auf den Markt. Trotz der Währungsreform blieben z.B. Reifen und Stahl kontingentiert, das heißt, dass man Mengen zugeteilt bekam und sie nicht frei erwerben konnte.

Auf drei Rädern zum Erfolg: Goliath GD 750

Dem Lieferprogramm fehlte neben dem geplanten Personenwagen ein Nutzfahrzeug, das Handwerker und Kleingewerbetreibende ansprach. Es musste im Unterhalt und in der Anschaffung wesentlich billiger sein als die üblichen Lastwagen. Es lag nahe, die Goliath Dreirad-Lieferwagen aus der Vorkriegszeit wieder aufleben zu lassen. Durch die Gründung der „Goliath-Werk GmbH“ mit Sitz im Hastedter Werk, am 10. August 1948 sicherte sich Carl Borgward weitere Kontingente an Rohmaterial. So konnten die Goliaths produziert werden, ohne die Materiallage im Borgward-Werk zu verschlechtern.

Seit Januar 1949 baute das Hastedter Werk den dreirädrigen Kleinlastwagen Goliath GD 750, mit einer Nutzlast von 750 kg.

Rechts: Die 3-Rad-Lieferwagen erfüllten in der Aufbauzeit und im Wirtschaftswunder ihre Funktion als kostengünstiges Transportmittel. Das Foto zeigt den Typ Goliath GD 750 (Bauzeit 1949 bis 1955).

Unten: Der modernste Wagen auf dem deutschen Markt war der Borgward Hansa 1500 bzw. 1800, der bis zur Ablösung durch die Isabella im Jahre 1954 gebaut wurde. Das Fahrzeug kostete 1950 als 4-türige Limousine 8200 DM. Für 500 g Bohnenkaffee musste ein Arbeiter damals rund 11 Stunden an der Werkbank stehen. Neue Personenwagen der Mittelklasse konnten sich nur betuchte Menschen leisten.





links: Der Goliath GP 700 und seine Sportausführung (Foto) waren die ersten serienmäßigen Personenwagen mit Benzineinspritzung.

unten: Neben dem PKW-Programm von Lloyd (Kleinwagen bis 600 cm³ Hubraum), Goliath (PKW zwischen Kleinwagen und Mittelklasse mit 700 cm³) und Borgward (PKW Mittel- und Oberklasse mit 1500, 1800 und 2400) gab es ein umfangreiches LKW-Angebot. Angefangen beim billigen 3-Rad-Lieferwagen bis hin zum Hauben-Lastwagen mit einer Nutzlast von 4,5 Tonnen (Foto).



an den Start. Verantwortlich für den enormen Verkaufserfolg war neben dem Preis und der gelungenen Konstruktion Borgwards clevere Strategie, Motorradhändler als Vertreter anzuwerben. Die Vorteile lagen auf der Hand:

1. Das Motorrad-Händlernetz war dicht genug, um flächendeckend Verkaufsstellen und Werkstätten zu haben.
2. Die Zweirad-Werkstätten waren technisch soweit auf der Höhe, dass ein Lloyd sie nicht vor große Wartungs- oder Reparaturprobleme stellte.
3. Die Motorrad-Händler hatten den direkten Kontakt zur Zielgruppe.

Goliath: Erster Hersteller mit PKW-Einspritzung

Der im PKW-Bau üblicherweise verwendete, schlitzgesteuerte 2-Takt-Motor hatte systembedingt einen höheren Kraftstoffverbrauch als der 4-Takt-Motor. Das vorverdichtete Kraftstoffgemisch spült bei dieser Bauart nicht nur die Altgase aus dem Zylinder, sondern entweicht mit einem Anteil von 20 bis 30 % gleich mit. Goliath griff die Idee der Benzineinspritzung auf, versprach sie doch verminderten Spritbedarf, da die Altgase mit Luft statt mit Kraftstoffgemisch herausgespült werden. Der Kraftstoff wird danach direkt in den Verbrennungsraum eingespritzt. Die Einspritztechnik hatte sich bei Diesel- und Flugzeugmotoren bewährt und tatsächlich glänzten die Goliath-Einspritzmotoren mit mehr Leistung und geringerem Verbrauch.

Um die technische Neuerung, Benzineinspritzung bei Serienfahrzeugen zu propagieren, baute Goliath einen schicken Sportwagen. Tatsächlich waren die Einspritzmotoren von Goliath und das Sport Coupé Glanzlichter auf der IAA 1951. Das schnittige Goliath Sport Coupé veranlasste die Reporter, ausführliche Artikel über die innovativen Bremer Autobauer zu verfassen. Dank dieser Reklame legte Goliath in den folgenden Monaten eine Kleinserie von insgesamt 27 Coupés auf.

Borgwards Vorstoß in die Oberklasse

Carl F.W. Borgwards Streben, auch in der Oberklasse zu agieren und dem Opel Kapitän, dem Mercedes 220 und dem BMW 501 Paroli zu bieten, verdankte man den Hansa 2400. Der Bremer Autozar mixte die Fließheck-Karosserie aus den Styling-Zutaten

sen völlig überraschend, war man doch an ein enormes Wirtschaftswachstum gewöhnt. Wie konnte es passieren, dass ein florierendes Großunternehmen in einer Hochkonjunkturphase zusammenbrach?

Die Ursachen für den Niedergang lagen in der Anfälligkeit der Borgward-Gruppe. Es gab keine finanziellen Polster, so dass bei Eintritt einer negativen Entwicklung sehr schnell mit einem Liquiditätsengpass gerechnet werden musste. Trotz zahlreicher Warnungen beließ es Firmenchef Carl F.W. Borgward bei diesem ungesunden Zustand. Mit seinem Motto „Geld gebe ich 5 Minuten bevor ich es habe aus“ hatte er ja auch den Aufbau und das Leben seiner Unternehmen seit dem Jahr 1919 gemeistert. Beratungsresistent bewältigte er allerdings die gleichzeitig auftretenden Probleme - schleppender Arabella-Verkauf und Exportrückgang - nicht mehr. Zögerliche und falsche Handlungen brachten die Unternehmen im Januar 1961 an den Abgrund.

Dass die Firmen nun auch noch hinein stürzten, lag an den dilettantischen Verkaufs- und Sanierungsversuchen seitens des Bremer Staats. Überfällige Entlassungen von Mitarbeitern (zu denen sogar der Betriebsrat sein Einverständnis gegeben hatte), um Personalkosten zu sparen, setzte „Sanierer“ Semler nicht um. Den Verkauf der Neuwagen, die mengenmäßig auf Halde standen, zu Schleuderpreisen lehnte er ab, obwohl er damit hätte die Liquidität verbessern und die Zinslasten senken können. Carl F.W. Borgward rauszudrängen war ein weiterer großer Fehler. Ihn hätte man gebraucht, um das verlorengegangene Vertrauen bei den Händlern und Mitarbeitern wieder zu gewinnen.

Eine Überschuldung, das heißt, dass die Verbindlichkeiten höher sind als die Vermögenswerte, gab es bei Borgward nie. Den Verzicht des Bremer Staates auf die Rückzahlung des 50 Mio. DM-Kredits betrachteten viele als Eingeständnis der staatlichen Fehlleistung. Die Verwertung des Umlauf- und des Anlagevermögens durch die Konkursverwalter (die ja nur einen Bruchteil des Wertes der funktionierenden Fabrik erzielen konnten) brachte mehr ein, als die Schulden zusammen. Das ergab Ende der 60er-Jahre die sensationelle Quote von über 100%. Damit wurde jedem klar: Der Konkurs war völlig unnötig.



Links: Unübersehbare Fahrzeughalden hatten sich bei Borgward 1961 angesammelt. Gerüchte um einen Konkurs hielten viele Interessenten vom Kauf eines Borgwards ab.

Unten: Auf der Internationalen Automobilausstellung 1959 in Frankfurt beeindruckte Borgward Publikum und Presse mit einer Reiselimousine, die man selbstbewusst als „Großer Borgward“ bezeichnete. Der Wagen sollte eine ernst zu nehmende Konkurrenz für die gerade auf den Markt gekommene Mercedes „Heckflossen“-Reihe (W 111) und den Opel Kapitän P-LV darstellen. Doch der Konkurs der Borgward-Gruppe im Jahre 1961 stoppte das erfolgversprechende Modell nach einer Produktion von nur ca. 2.500 Stück.



Doppelquerlenker mit einem Stabilisator führten die Vorderräder. Die Verzögerung geschah mit Hilfe von selbstentwickelten Scheibenbremsen. Der Einstieg der Passagiere erfolgte durch das Hochklappen von Dachteilen. Übelacker war der Auffassung, dass man keinen Scheibenwischer benötigte, da das Regenwasser durch den Fahrtwind von der glatten Oberfläche der Plexiglas-Scheibe abperlen würde. Doch bei den Fahrversuchen zeigte sich schnell, dass man auf Scheibenwischer nicht verzichten konnte.

Der 2-Liter-Motor war mit einer Saugrohr-Benzineinspritzung versehen und leistete 100 PS bei 4500 1/min. Der 2,5-Liter-Boxermotor lieferte als Maximalleistung 130 PS bei 4500 1/min. Die Motoren-Versuche liefen bis ins Jahr 1958. Dabei experimentierte man insbesondere mit dem Ventiltrieb. So wies der 2,5-Liter-Motor vier Nockenwellen auf. Jedem Ventil waren zwei hydraulisch zustellbare Nocken zugeordnet, die die Öffnungszeiten beeinflussten. Drehstabfedern holten die Ventile in ihre Ursprungslage zurück.

Ende März 1955 baute Obering, Hattesoehl, Leiter des Borgward-Musterbaus, den Einspritz-Motor in den Wagen ein und nahm die Fahrversuche auf. Am Freitag, 26. August 1955 kam es dabei zu einem Unfall. Hattesoehl fuhr mit dem Wagen die Vahrer Straße in Bremen entlang. Kurz vor der Einmündung in die vorfahrtberechtigte Schwachhauser Heerstraße wollte er bremsen, trat aber ins Leere. Die mäßige Verzögerung der Handbremse reichte nicht aus und so setzte er das Fahrzeug gegen einen Baum, um einen eventuellen Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern auf der Schwachhauser Heerstraße zu vermeiden. Leichtverletzt kamen Übelacker und Hattesoehl ins Krankenhaus.

In der kurzen Zeit, die bis zur Automesse in Frankfurt blieb, war es nicht möglich den Wagen zu reparieren. Und so musste der Borgward-Stand ohne großen „Hingucker“ auskommen.

Der Wagen wurde im Herbst 1955 instandgesetzt, wobei Übelacker das Dach so umbaute, dass es beim Einstieg komplett nach oben klappte. Gleichzeitig stütze man die Seitenleitwerke erheblich. Wie lange der Wagen weiterhin als rollendes Versuchslabor diente ist unbekannt.

Der Traumwagen auf der Autobahn in der Nähe Bremens (oben). Nach dem Unfall baute man den Wagen in leicht veränderter Form wieder auf. Vermutlich wurde der hochinteressante Wagen in den Wirren des Konkurses 1961 verschrottet.



Borgward Isabella der Welterfolg

Hatte Borgward noch beim Hansa 1500/1800 (1949 bis 1954) auf die konventionelle Technik Fahrgestell/Aufbau gesetzt, so folgte man bei der Isabella der Konkurrenz und entwickelte eine selbsttragende Karosserie mit einem Zentralrohr. Die Vorteile dieser Bauart sind ein geringeres Fahrzeuggewicht und kostengünstigere Fertigung bei größeren Stückzahlen.

Die Isabella war ein Mittelklasse-Wagen mit einem Hubraum von 1,5 Litern und 60 PS, der die schlichte Linienführung des Hansa 1500/1800 hinter sich ließ. Carl Borgward war es gelungen, einen modernen Wagen zu dem erstaunlich günstigen Preis von 7265 DM auf die Räder zu

bringen. Durch gute Gestaltung und harmonische Formen eroberte die Isabella die Gunst des Publikums im Sturm.

Ab Juni 1954 rollte sie vom Band, noch unter der offiziellen Bezeichnung „Hansa 1500“. Ab Ende 1954 war ein Cabriolet lieferbar, dessen Aufbau von der Karosseriefabrik Karl Deutsch in Köln hergestellt wurde und 9950 DM kostete. Ab 1955 produzierten die Bremer einen „Combi“ (bei Borgward mit „C“ geschrieben) und eine Touring-Sport-Version, die Isabella TS. Das Modell war baugleich mit der Limousine, nur dass der Motor 75 PS leistete.

Das Bedürfnis des Marktes nach einer viertürigen Isabella erfüllte Carl F. W. Borgward nicht. Dafür überraschte er die Kraftfahrer, die Presse und seine Mitarbeiter mit dem äußerst gelungenen

Isabella Coupé, Bauzeit 1957 bis 1961, 75 PS, 150 km/h.



Isabella Combi, Bauzeit 1955 bis 1961, 60 PS (auch mit 55 PS lieferbar), 135 km/h.





Weltrekorde und Rennsport

1949 war der von der Auto Union kommende Ingenieur Momberger an Carl F. W. Borgward mit der Idee herangetreten, auf Basis des Hansa 1500 einen Rekordwagen zu bauen. Im August 1950 startete der stromlinienförmige Wagen (INKA genannt) auf der Rekordstrecke Linas-Montlhéry bei Paris und brach 12 Weltrekorde.

Momberger, der zwischenzeitlich Direktor des Goliath Werkes geworden war, nahm 1951 Rekordfahrten mit einem aus Serienteilen der Lieferwagen aber speziell verkleideten 3-Rad-Fahrzeug ebenfalls in Montlhéry auf. Den Fahrern, die mit dem 3-Rad in der Klasse der Gespann-Motorräder starteten, gelangen 19 Weltrekorde.

1952 hatte man den INKA-Rekordwagen weiter entwickelt. Mit dem nun 225 km/h schnellen Wagen nahm Hans Hugo Hartmann (HHH) am Großen Preis auf dem Nürburgring (2. Platz) und am Avus-Rennen (Klassensieger und Rundenrekord) teil. Im Oktober stellte man mit dem Rennsportwagen (RS) 5 neue Geschwindigkeitsrekorde auf.

Ein Jahr später kamen die Bremer mit einem Sport-Coupé mit Diesel-Motor nach Montlhéry und brachen 12 Klassenrekorde. Mit überarbeiteten RS-Wagen nahm man an verschiedenen Rennen teil. So wurde Hans Klenk beim Avus-Rennen Erster. Als heimlicher Sieger galt HHH bei der Carrera Panamericana in Mexiko. Er war zwar der Schnellste, hatte aber die Höchstzeit einer Etappe um 7 Sekunden überschritten und wurde disqualifiziert.

1954 ging man erneut an den Start bei der Carrera Panamericana-

links: Adolf Brudes am Lenkrad des INKA-Rekordwagens 1950 (oben).

Schnellstes Dreirad in den Klassen bis 750 cm³ und 1200 cm³ Hubraum: Goliath Rekordwagen von 1951 (Mitte).

Schnellster Rennsportwagen: Borgward RS von 1952 (unten).

rechts: Das Sport-Coupé mit dem Diesel-Motor bei Rekordfahrten im Mai 1953 auf der Strecke Linas-Montlhéry (oben).

Hans Klenk siegt mit dem Borgward RS 1953 beim Avus-Rennen (unten).



Tempo Matador - Hanomag F 20 - Mercedes L206D

Auf der Internationalen Automobilausstellung im September 1963 in Frankfurt/Main stellte das Tempo-Werk Vidal & Sohn, das zu 50 % zu Rheinstahl-Hanomag gehörte, den Matador E (Einheitstyp) vor. Man bot diesen Wagen in den Nutzlastklassen 1, 1,3 und 1,6 t an. Tempo hatte bei der Konstruktion auf das Baukastenprinzip gesetzt: Fahrerhaus, Otto-Motor von Austin (ab 1964 gab es auch einen Hanomag-Diesel-Motor mit 50 PS) und das Fahrwerk mit dem Triebkopf waren bei allen Ausführungen gleich. Dank des Frontantriebs und des leiterförmigen Rahmens konnten völlig einfach diverse Radstände in der Serie gebaut werden. Hanomag übernahm 1965 Vidal & Sohn komplett und baute den Transporter unter den Bezeichnungen F 20, F 25, F 30 und F 35 (ab 1967 mit leicht geändertem und bequemerem Fahrerhaus) im Tempo-Werk weiter. Ab 1969 produzierte man parallel auch im Bremer Werk, allerdings rollte die kleine F-Reihe nun als Hanomag-Henschel-Transporter vom Band. Ab 1970 ersetzte man den Hanomag-Diesel-Motor durch den vom Mercedes-Benz PKW 200 D (ab 1972 vom 220 D). Im Januar 1973 flossen erhebliche konstruktive Änderungen in die Serie ein, weil aufgrund des veralteten Konzepts hohe Kulanz- und Reklamationskosten entstanden. Die von Tempo entwickelte elegante Drehstabfederung an der Hinterachse ersetzte man durch eine banale Blattfederung. Der bisherige 40 Liter Tank, der ungünstig über der Hinterachse saß, wurde in den Bereich vor der Hinterachse verlegt. 20 Liter mehr Tankvolumen kamen dem Aktionsradius zu Gute und den Parallel-Rohrrahmen ersetzte man durch einen aufwendigeren V-förmigen Rahmen. An die Stelle der seitlichen Kurbelfenster traten billige Schiebefenster.

Ab 1974 gab es nicht mehr die Hanomag-Henschel-Bezeichnung auf der Front. Man bekam den Wagen nur noch als Mercedes mit den Bezeichnungen L 206D, L 207, L 306D und L 307. Der große wirtschaftliche Erfolg dieses „Dauerbrenners“ mit rund 375.000 Fahrzeugen hing auch damit zusammen, dass es bei der Konkurrenz Ford im Transit erst ab 1971 eine Diesel-Variante gab und bei VW eine Selbstzünder-Version im Angebot gänzlich fehlte.

Tempo Matador E (oben links), Hanomag F 20 (rechts) und Mercedes-Benz L 206D (unten).

