



Das Borgward-LKW-Verkaufsprogramm 1959

Die Typenvielfalt bei Borgward nahm auch 1959 zu. Zu den bisher gefertigten Lastwagen (B 511, 522, 533/44/55, B 611 + zwei Typen für Bundeswehr und Bundesinnenministerium) kamen ab Mai der 2,8-t-Frontlenker B 622 und ab September der 5½-t-Frontlenker B 655 hinzu.

Das durch die Typenvielfalt entstandene Problem, geringe Produktionsmenge pro Typ, versuchte man durch das Baukasten-System zu mindern. So besaß der B 655 den gleichen Motor wie die Lkws B 533/44/55, die Fahrerhäuser der Frontlenker B 622/655 waren identisch und besaßen Teile vom B 611.

Borgward-Lkw B 511, den es wahlweise mit 60 PS-Isabella-Motor oder 42-PS-Diesel gab.

links unten: B 555 Sattelzugmaschine.

rechts: Die Bundeswehr belieferten die Bremer mit dem B 2000 A/O (Allrad/Otto-Motor), Bundeswehr-Bezeichnung 0,75 tgl.

rechts unten: Den ähnlich aussehenden B 522 DBIM lieferte Borgward ausschließlich an das Bundesinnenministerium für Zivilschutz-zwecke.





Hansa 3500 (1937-1939)



Hansa 2400 Fließheck (1952-1955)



Hansa 2400 Pullman I (1953-1955)



Der Lancia Flaminia von Pinin Farina setzte Styling-Trends.

rechts: Hansa 2400 Pullman II (1955-1958)

unten: Auch der Ford Taunus 17M von 1957 beeinflusste die Formgebung des P100. Das Foto zeigt einen 17M im Borgward-Werk, wo er von der Versuchsabteilung zerlegt und analysiert wurde.



Der GROSSE BORGWARD kommt

Carl F. W. Borgward hatte schon immer einen Hang zu repräsentativen Automobilen. Dafür gab es drei Gründe:

1. Er konnte mit den Wagen der Oberklasse zeigen, wozu sein Werk technisch in der Lage war. Damit war eine Imageverbesserung verbunden, die sich auf den Verkauf auch der Standard-Fahrzeuge auswirkte.

2. Er hoffte mit der Produktion der Luxus-Wagen in eine Marktlücke zu stoßen und damit den Gewinn seiner Firma zu erhöhen.

3. Damit war es ihm persönlich möglich, im eigenen repräsentativen Auto öffentlich aufzutreten.

So stellte Carl Borgward auf der Int. Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1936 in Berlin den Hansa Privat vor, der ab 1937 als Hansa 3500 in kleiner Stückzahl gebaut wurde.

In der Zeit von 1952 bis 1958 versuchte er es erneut mit den Typen Hansa 2400 Fließheck, Pullman I und Pullman II. Doch gegen die Konkurrenz von Mercedes 220 und Opel Kapitän kam er nicht an. Während Opel in den Jahren mehr als 200.000 Kapitäne und Mercedes über 120.000 Exemplare der S-Klasse verkauften, musste sich Borgward mit nur rund 1.300 Hansa 2400 zufrieden geben. Ein großes Verlustgeschäft.

Trotzdem gab Carl Borgward nicht auf und beauftragte das PKW-Konstruktionsbüro unter der Leitung von Ing. Walter Dziggel (*1908 †1991) vermutlich 1957 mit der Entwicklung eines Nachfolgers.

Der italienische Designer Battista „Pinin“ Farina (*1893 †1966) hatte Mitte der 50er-Jahre mit dem Lancia Florida



erkannt werden, denn erst auf der IAA im September wollte man die Oberklasse-Limousine erstmals präsentieren. Der Tarnanstrich war notwendig geworden, weil man Bereiche um die Scheiben herum mit Wollfäden beklebt hatte und diese bei Tageslicht beobachten musste. Diese Fäden zeigen an, wo sich ungünstige Turbulenzen durch den Fahrtwind bilden. Bleibt der mit einem Ende an der Karosserie angeklebte Wollfaden vibrierend anliegend, so ist an diesem Punkt die aerodynamische Ausgestaltung in Ordnung. Beginnt der Wollfaden stark zu rotieren, so befinden sich an dieser Stelle kraftstoff- und leistungsfressende Wirbel.

Anscheinend haben die durchgeführten Fahrversuche mit den Wollfäden das Ergebnis der Stuttgarter Untersuchung bestätigt.

Prototyp 2 (Fahrstellnr. vermutlich 123.0002)

Ein weiterer Wagen (Farbe weiß/elfenbein) besaß keine prägnante Dachkante mehr, aber noch Isabella-Türgriffe ohne Griffmulde. Dazu kamen Parkleuchten, ein feineres Netz im Kühlergrill und glatte Zierbleche an den Schwellern. Eine Kühlerfigur fehlte. Da dieser P100 seriennäher als der Prototyp Nr. 1, aber serienferner als andere Wagen war, wird



Aerodynamische Probleme gab es mit der vorgezogene Dachkante beim ersten Prototypen (Foto oben). Ab Wagen 2 (Foto darunter) fiel diese „Schute“ weg.



Der fast komplett grau lackierte Prototyp 1 ist für aerodynamische Versuche mit einseitig angeklebten Wollfäden versehen. Rotieren diese während der Fahrt, sind Verwirbelungen vorhanden. Die Karosserie muss an den Stellen aerodynamisch verbessert werden.





Fahrgestell-Rohbau (oben), Anlieferung von Kotflügeln aus einem süddeutschen Presswerk (unten) und Karosserieteil-Bearbeitung (rechts).



von Frankfurt am Main im Herbst 1958 zu fotografieren. Die Zeitschrift *Auto, Motor und Sport* druckte das Foto in Heft 8, April 1959, und schrieb nebulös: „...da tauchen auf den Straßen geheimnisvolle Fahrzeuge auf, die mit Kleinwagen kaum noch etwas gemein haben, aber nichtsdestoweniger aus bekannten Kleinwagenfabriken stammen.“

Lloyd rechnete nun täglich mit den Meldungen, dass DKW die Serienproduktion ihres neuen Kleinwagens starten würde. Deshalb entschlossen sich Borgward, Krämer und Tegtmeier zu einer Präsentation des NT Ende Mai 1959 vor ausgesuchten Presseleuten. Mit der Bekanntgabe „Neuer Wagen aus Bremen“ hoffte man, dass nun Kaufinteressenten sich nicht für DKW, sondern sich für Lloyd entschieden.

Einen weiteren Vorteil hatten die daraufhin folgenden Presseveröffentlichungen⁹: Lloyd konnte jetzt unbedenklich mit ungetarnten Wagen generell am Tage die Fahrversuche durchführen.

Am 3. Juni 1959 schrieb die Lloyd-Presseabteilung die Medien etwas dubios an: „Natürlich kursieren im Jahr einer Automobilausstellung die ver-

⁹ 1. Juni Woche: Fischer, Joachim „Aus dem Hause Lloyd: Ganz neu: der Wagen X“, Heft 11/1959 und *Automobil Revue* „Blick hinter die Kulissen bei Lloyd“ vom 28.5.1959 und *Roller-Mobil Kleinwagen* „Sensation: neuer 900er aus Bremen“, Heft 6/1959