

## 1.1.5. „Traumwagen“ · LB 2500 1955/56

Übelacker hatte 1954 die Idee, ein Baukastenprinzip bei der Motorisierung zu verwenden. Als Basis-Antriebsquelle konstruierte er einen 4-Zylinder-Boxermotor, der in einer Limousine oder in einem Geländewagen Verwendung finden sollte. Zwei gekoppelte Motoren hätten einen LKW und vier Triebwerke einen Panzer antreiben sollen.<sup>1</sup> Dazu entwickelte er ein 2 Liter- und ein 2,5-Liter-Aggregat (Projekt nr. 072), die mit einer Hirth-verzahnten, rollengelagerten Kurbelwelle versehen waren. Der Nockenwellenantrieb erfolgte über Ketten, die Zündung über

jeweils zwei Zündkerzen pro Zylinder. Übelacker rüstete die Versuchsmotoren noch teilweise mit Vergasern aus, favorisierte aber die Saugrohr- und auch die Direkt-Einspritzung über Trommelpumpen der Firma Bosch.<sup>2</sup>

Um diese Motoren zu testen, reichten ihm nicht die Prüfstände in der Versuchsabteilung in der Halle 0. Er ließ deshalb ein futuristisch ausschauendes Auto im 1954 gegründeten Musterbau (Leitung Obering. Fritz Hattesohl)<sup>3</sup> als rollendes

<sup>2</sup> Fischer von Fa. Bosch: Aktennotiz über Besuch der Herren Ing. Übelacker und Hattesohl (sic) von Firma Borgward, Stuttgart, 1955  
<sup>3</sup> Hartmann, Harro: Brief an den Autor, Wildeshausen 2007

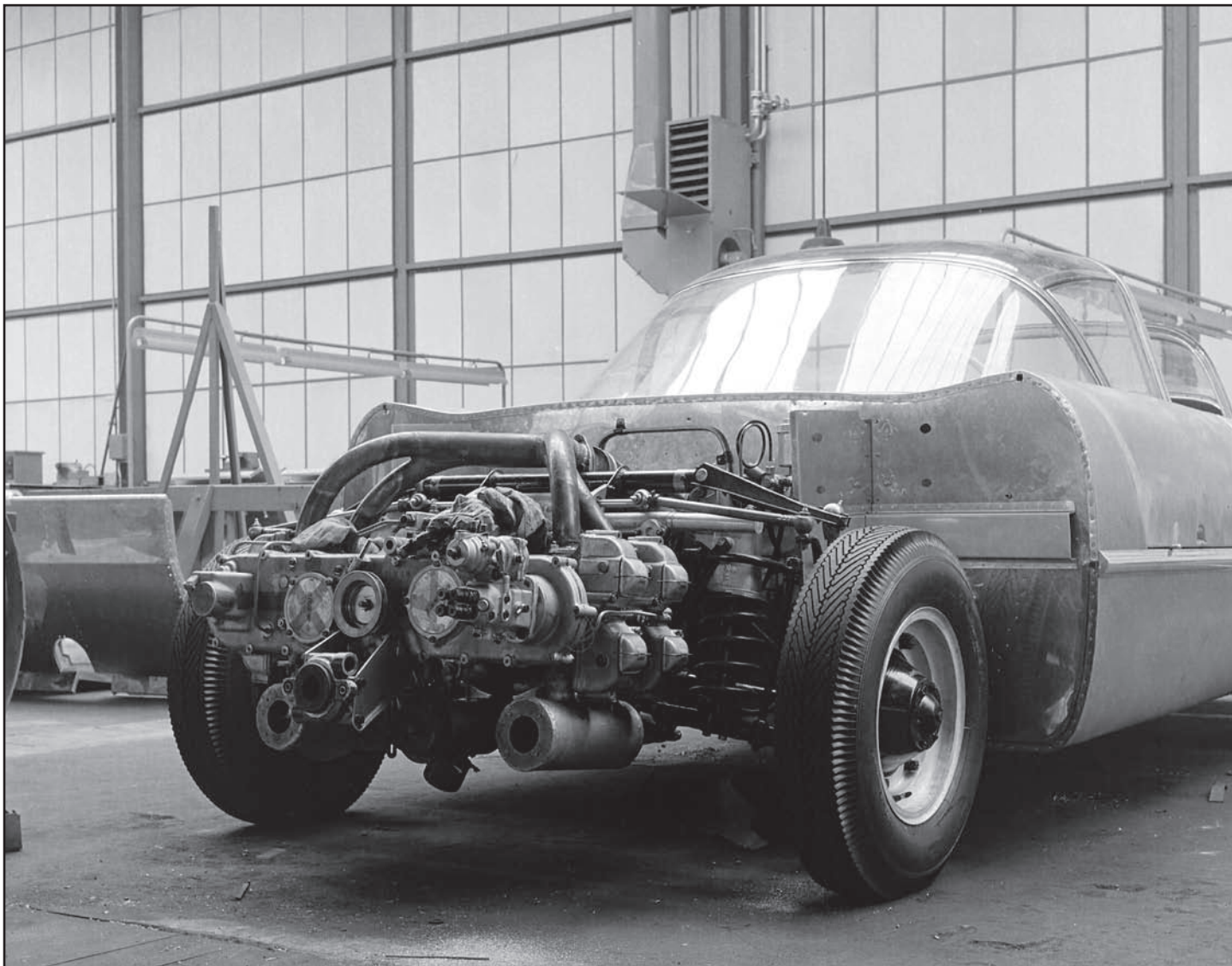
Versuchslabor anfertigen. Die Karosserie bestand aus Aluminium-Blechen. Für die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt (22. September bis 2. Oktober 1955) sollte das von Übelacker als „Traumwagen“ bezeichnete Fahrzeug golden eloxiert werden, was sich aber als undurchführbar herausstellte.<sup>4</sup>

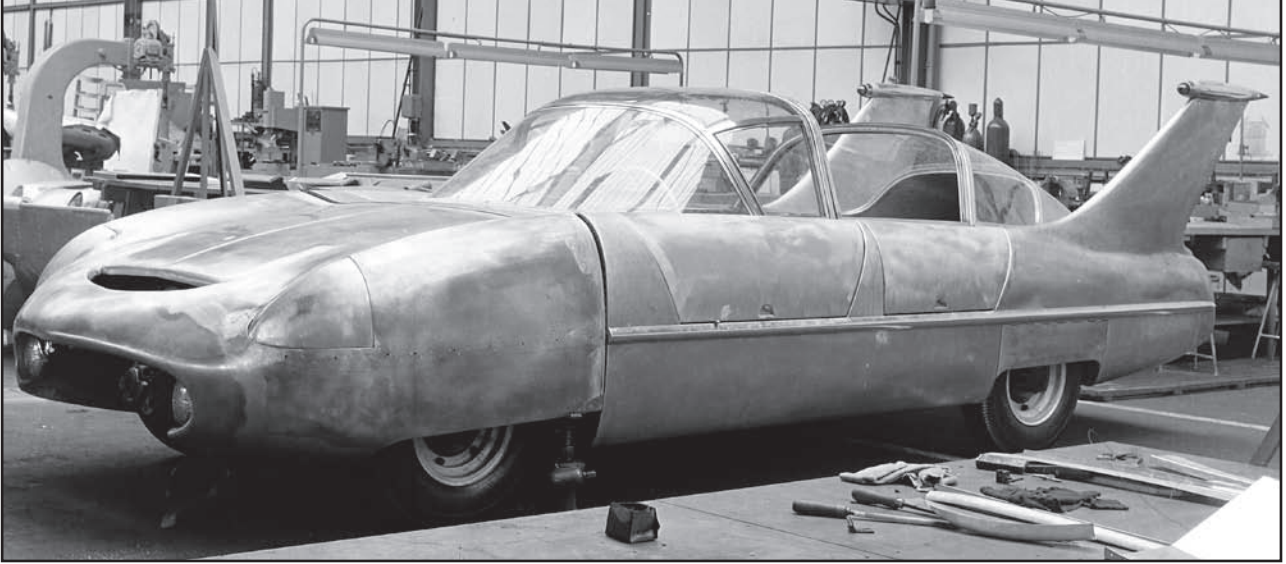
Der Wagen war frontgetrieben und Doppelquerlenker mit einem Stabilisator führten die Vorderräder. Die Verzögerung geschah mit Hilfe von selbstentwickelten Scheibenbremsen. Der Einstieg der Passagiere erfolgte durch das Hochklappen

<sup>4</sup> Auschra, a.a.O.

<sup>1</sup> Auschra, Helmut: Bericht „Büro Borgward/Übelacker“, Bremen 2008

**Anfang des Jahres 1955 wird der von Dipl.-Ing. Erich Übelacker konstruierte „Traumwagen“ im Musterbau als Einzelstück gefertigt. Deutlich erkennt man den „verkehrtherum“ eingebauten 4-Zylinder-Boxermotor mit den gewaltigen Zylinderkopfhauben und der Einspritzpumpe (in Fahrtrichtung vorn links).**





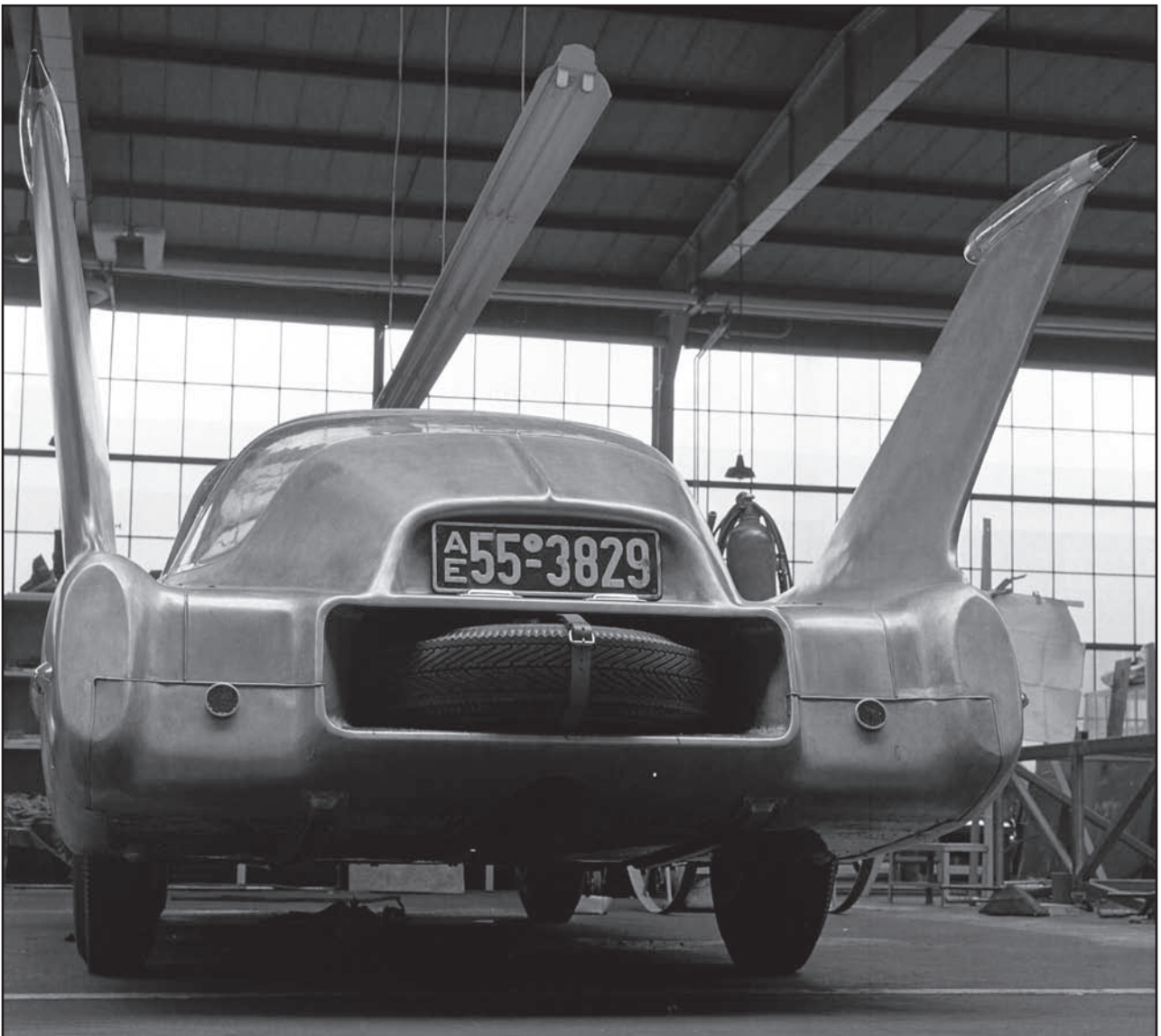
Deutlich sah man an der Aluminium-Karosserie die Spuren der Karosserieklempner, die den Aufbau per Hand angefertigt hatten.

Gewaltig waren die Heckflossen, die der Stabilisierung des rund 200 km/h schnellen Wagens dienten.

von Dachteilen. Die Plexiglasscheiben wurden durch u-förmige Leichtmetall-Träger gehalten. Übelacker war der Auffassung, dass man keinen Scheibenwischer benötigte, da das Regenwasser durch den Fahrtwind von der glatten Oberfläche der Plexiglas-Windschutzscheibe abperlen würde. Doch bei den Fahrversuchen

zeigte sich schnell, dass man auf Scheibenwischer nicht verzichten konnte.

Der Wagen wurde als rollendes Versuchslabor mit verschiedenen kurzhubigen Boxermotoren bestückt, die vom Konstruktionsbüro Übelacker entwickelt und als Einzelstücke vom Musterbau gefertigt wurden. Der 2-Liter-Motor war mit einer Saugrohr-Benzineinspritzung versehen und lief im ersten Viertel-



### 1.2.3. Hansa 1500 Roadster · 1954

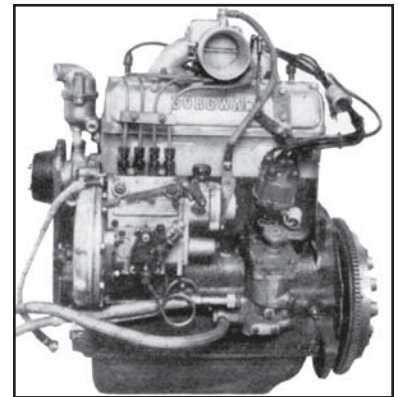
Um die neuen Karosserie-Kunststoffe zu prüfen, wurde dieses Fahrzeug 1954 mit einem glasfaserverstärkten Polyesterharz-Aufbau hergestellt, dessen Form Erich Übelacker entworfen haben soll.<sup>1</sup> Man verwendete das Fahrwerk des Rennsport-Wagens mit der De-Dion-Hinterachse<sup>2</sup>. Der Roadster besaß den Motor mit Direkteinspritzung<sup>3</sup> (Typ 4M1,5 RSD) vom Borgward RS aus dem gleichen Jahr (115 PS bei 6000 1/min, Verdichtung 9,8:1)<sup>4</sup>. Die Maschine hatte den Hansa 1500 Block (Bohrung 72 mm, Typ 4M1,5) und einen von Brandt verfeinerten Zylinderkopf. Mit zwei in der Höhe unterschiedlichen Kolbensätzen konnten der Rennstrecke angepasste Verdichtungen erzielt werden. In der Presse wurde dieser Motor fälschlicherweise als getuntes Isabella-Aggregat ausgegeben (Bohrung 75 mm)<sup>5</sup>. Tatsächlich gab es nie einen RS-Motor, der auf dem Isabella Triebwerk basierte.

Nachdem die Borgward-Versuchsabteilung feststellte, dass sich Kunststoff-Karosserien



wegen der langen Trocknungszeiten nicht für eine Serienherstellung eigneten, überließ man den über 200 km/h schnellen Roadster dem Hagenener Rennfahrer Carl-Günther Bechem. Bechem veräußerte das Fahrzeug um 1957 an einen Spediteur in Ennepetal. Einige Zeit später, auf dem Nürburgring, leckte eine Einspritzleitung und der Kraftstoff entzündete sich am heißen Auspuffkrümmer. Das Fahrzeug mit der leicht brennbaren Kunststoffkarosserie ging in Flammen auf.

Der Motor konnte wieder aufgebaut werden und sollte einem AFM-Wagen als Antriebsquelle dienen.<sup>6</sup>



oben: Der Einstieg erfolgte durch Entern des Wagens.

Mitte: Der „gebastelte“ Einspritz-Motor.

unten: Im geschlossenen Zustand konnte man das Hardtop einseitig nach links oder rechts hochklappen. Das war eine einfache Lösung, allerdings konnten Beifahrer und Fahrer nie gleichzeitig einsteigen.

1 Michels: ... Blitzkarren..., S. 201, a.a.O.

2 Borgward Interessengemeinschaft, Der Rhombus Heft 3, S. 33, Essen 1995

3 Hütten, Helmut: Schnelle Motoren, S. 274, Braunschweig 1966. Hütten äußert hier über diesen ersten Borgward Einspritz-Motor „mehr „gebastelt“ als konstruiert“

4 Völker: Silberpfeile, S. 91, a.a.O.

5 Z.B. Motor-Rundschau, S. 104, Heft 4, Frankfurt/M. 1956, oder Michels: Blitzkarren, S. 296, a.a.O.

6 Herbers, Horst: Telefoninterview, 2008

