

Carl F.W. Borgward musste vor dem Aufsichtsrat und den Aktionären der Hansa-Lloyd-Goliath-Werke AG Rechenschaft ablegen, was ihm, der bisher nur seinem Partner Tecklenborg verantwortlich war, schwer fiel. Die Form einer Aktiengesellschaft behinderte ihn in seinem stetigen Streben, die Kapazitäten weiter auszubauen. Er machte Wilhelm Tecklenborg, der diesem Tempo skeptisch gegenüber stand, das Angebot, sich zu trennen. Tecklenborg war einverstanden (11. September) und erhielt eine Abfindung von 4,4 Mio. RM (1,4 Mio. RM sofort, Rest in Raten innerhalb 6 Jahren), was bei seiner Einlage von 10.000 RM im Jahre 1924 einer Verzinsung von mehr als 3.000 % entsprach. Die Generalversammlung beschloss am 16. September die Übertragung des AG-Vermögens auf Borgward und das Ende der AG zum 18. September. Borgward führte fortan an als vollhafter Einzelunternehmer die Firma „Hansa-Lloyd-Goliath-Werke Carl F.W. Borgward“.

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.

Mitte der 30er Jahre erhielt Borgward PKW-Entwürfe von dem Aerodynamiker Reinhard Koenig-Fachsenfeld. Angeregt durch die Pläne entstanden Versuchstypen mit Stromlinienform, die auf der IAMA zu sehen waren. Die Wagen hatten 1,5 Liter-Motoren mit 40 PS und erreichten mit ihrem geringen  $c_w$ -Wert eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h (üblich war bei gleicher Leistung und Stirnfläche eine Geschwindigkeit von 105 km/h). Borgward stoppte das Projekt, wissend das diese Autos zu außergewöhnlich waren, um in rentablen Stückzahlen verkauft werden zu können.



Neu: Repräsentationswagen Hansa 3500.



Das „Windspiel“, Versuchstyp eines aerodynamisch geformten Wagens.

Auf der IAMA zeigte Borgward neben dem Standard-Programm zwei neue Fahrzeuge, das Windspiel (vorn) und den Hansa 3500 (dahinter).



# 1952 Hansa 2400 und neue Rekorde



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 (Vorstellung im März 1951 noch als Hansa 1800). Der Bremer Autozar mixte die Fließheck-Karosserie aus den Styling-Zutaten der amerikanischen Automarken Nash und Hudson, des Aerodynamikers Wunnibald Kamm und des Übelacker Export-Wagens zusammen. Der Luftwiderstandsbeiwert ( $c_w$ ) lag dann auch bei nur 0,35.

Borgward, der sich durch die Besuche zahlreicher Automobilausstellungen, durch die Lektüre auch ausländischer Motorzeitschriften informierte und die Karosserieformen bis ins Detail bestimmte, versuchte immer wieder Trends frühzeitig zu erkennen, um rechtzeitig mit dem passenden Wagen auf dem Markt zu sein. Das gelang ihm erfolgreich mit dem Goliath Pionier, dem Hansa 1100 und nach dem Krieg insbesondere mit den Lloyd-Kleinwagen. Ab und zu lag er aber auch daneben, wie mit dem Repräsentationswagen Hansa 2400, der sich kaum verkaufen ließ.

Am 31. August nahm Hans Hugo Hartmann mit dem überarbeiteten Rennsportwagen (90 PS, Höchstgeschwindigkeit 225 km/h)

Der Hansa 2400 sollte ein Konkurrenzprodukt zum Opel Kapitän und zum Mercedes 220 sein, doch die Verkäufe blieben weit hinter den Erwartungen zurück. Nur 743 Fahrzeuge konnten von der extravaganten Fließhecklimousine an den Mann gebracht werden, obwohl der Wagen mit seinem lauffrühigen 6-Zylinder-Motor (2,4 l Hubraum, 82 PS) ausgezeichnete Qualitäten aufwies.

