



ZeitHaus

Automobile Klassiker

Borgward Hansa 1500/1800 – deutsche Erstaufführung ^{1949–1954}

Automobile Meilensteine sind das Thema des ZeitHauses in der Autostadt – dies ungeachtet ihrer Herkunft. ZeitHaus-Philosophie ist es, Trendsetter zu präsentieren: Automobile, die Maßstäbe setzten und anderen Herstellern als Vorbild dienten, sei es technologisch, konzeptionell, im Design oder in der Produktionsweise – so, wie viele Modelle von Volkswagen. Zu diesen Meilensteinen zählt auch der Hansa 1500/1800 von Carl F.W. Borgward, der Ende der 40er Jahre des letzten Jahrhunderts als erste deutsche Nachkriegs-Konstruktion sein Debüt gab – und als erste deutsche Limousine mit moderner Pontonkarosserie nach US-Vorbild.

Carl Friedrich Wilhelm Borgward

war bereits 58 Jahre alt, als er 1948 in Bremen an den Wiederaufbau seines im Zweiten Weltkrieg zu gut drei Viertel zerstörten Automobil-Imperiums ging. Vorangegangen waren knapp drei Jahre amerikanische Haft in Ludwigsburg, Sanktion für Borgwards Funktion als „Wehrwirtschaftsführer“ im Dritten Reich: Während des Krieges hatten ihn



die Nazis gezwungen, in seinen Werken Artillerie-Zugmaschinen statt Limousinen zu bauen. Während dieser

Haft, so die Borgward-Legende, verschlang der internierte Industrielle amerikanische Automobil-Magazine, Dokumente der in den USA auch während des Krieges fortschreitenden Entwicklung von Autos für den Privatgebrauch. Mitte 1946 las er darin sicher Berichte über die damals völlig neuen, in der Formgebung revolutionären Frazer Manhattan und Kaiser Special der Kaiser-Frazer Corporation in Michigan: Beide Modelle verblüfften die Branche und Kundschaft mit völlig neuartigen, pontonförmigen Karosserien, bei denen die Kotflügel nicht wie zuvor üblich separat ausgeformt, sondern vollkommen in die Karosserie integriert sind.

So wie Kaiser-Frazer mit den Modellen Manhattan und Special das amerikanische Automobil-Establishment schockte, so führte der Brasil-rauchende Selfmade-Man aus Bremen Anfang März 1949 die Großen der deutschen Automobil-Industrie vor: Während etwa Mercedes und Opel nach dem Zweiten Weltkrieg ihre kaum veränderten Vorkriegs-Konstruktionen, die Modelle 170, Olympia und Kapitän, weiter bauten, zeigte Borgward auf dem Genfer Salon die erste deutsche Nachkriegs-Autokonstruktion – und damit zugleich auch die erste deutsche Limousine mit amerikanisch geprägter Ponton-Karosserie.



Dieser Hansa 1500 begeisterte Profi-Tester jener Tage, wie etwa den Ex-Rennfahrer Paul Pietsch, nicht nur mit seinem großzügiger Innenraum und großen Kofferraum, sondern auch mit seiner neu entwickelten Technik: „Sehr eindrucksvoll ist der 1500-ccm-Vierzylinder-Motor mit hängenden, durch Stößel und Kipphebel betätigten Ventilen, nicht so sehr wegen seiner 48 PS als wegen seiner großen Lebendigkeit“, notierte Pietsch in Ausgabe 12/1950 des von ihm verlegten Blattes „Das Auto“. Und schrieb weiter: „Was Abzug und Bergfreudigkeit anbelangt, nimmt er es mit mancher größeren und stärkeren Maschine auf.“

Auch das Hansa-Fahrwerk mit Einzerradaufhängungen rundum, Dreieckslenker und Querblattfeder vorn, Pendelachse mit Querblattfeder hinten, fand den Zuspruch des ehemaligen Bugatti-, Maserati-, Alfa-Romeo- und Auto-Union-Piloten, der nach dem Krieg auf Veritas seiner Renn-Leidenschaft frönte. So ließ er es sich nicht nehmen, seinem Hansa-1500-Testwagen auch auf der Nordschleife des Nürburgrings die Sporen zu geben, wobei – O-Ton – „die 16-Minuten-Grenze (!) nur um wenige Sekunden



überschritten wurde“. Pietsch anerkennend: „Wer den Ring kennt, weiß, was dies für ein derartiges Serienfahrzeug bedeutet.“

Bei den 48 PS des frühen Testwagens blieb es nicht. Schon Ende 1950 erhöhte Borgward die Leistung auf jene 52 PS, die auch in den Kfz-Briefen der beiden Autostadt-Hansa 1500 des ZeitHauses, Limousine und Cabriolet, stehen. Von größerer Bedeutung war jedoch eine Hansa-Novität, die Borgward, auch in diesem Fall amerikanisch inspiriert, für sein Mittelklasse-Modell im März 1950 als erster deutscher Hersteller einführte: Gemeint ist das automatische Strömungsgetriebe namens Hansa-Matic, bestehend aus einem hydraulischen Wandler und einer automatisch betätigten



Einscheiben-Trockenkupplung – damaliger Aufpreis: durchaus moderate 520 DM. Mercedes-Benz zog erst 1955 im Superluxus-Modell 300c („Adenauer-Mercedes“) mit einer Schaltautomatik nach. Und auch in Sachen Design war der Bremer den Stuttgartern nachahmenswert: 1953 lancierte Mercedes den Typ 180 – mit Ponton-Karosserie ähnlich der des Borgward, der da bereits seit Mai 1952 als Hansa 1800 mit 1,8 Liter Hubraum und 60 PS (Mercedes 180: 52 PS) aufwartete.

Überlegen war der Hansa der süddeutschen Konkurrenz auch, was den Variantenreichtum des Mittelklasse-Modells anbelangt. So offerierte Borgward sowohl den Hansa 1500, als auch den Hansa 1800 als alternativ zwei- oder viertürige Limousine, als dreitürigen Kombi oder Kastenwagen, als rasantes 2+2-sitziges Sport-Cabriolet mit von 2,6 auf 2,4 Meter verkürztem Radstand und (im Modell 1500) auf 66 PS oder in der „Carrera“-Version gar auf 80 PS erstarktem Zwei-



vergaser-Motor – sowie als viersitziges, bei Hebmüller in Wülfrath gebautes Luxus-Cabriolet (Foto), wie es die Abteilung „Norddeutsche Automarken“ des ZeitHauses in der Autostadt ziert.

Sogar eine Diesel-Variante des Hansa 1800 mit immerhin 42 PS konnte ab Dezember 1952 in Bremen bestellt werden, wenngleich sich nur 3.490 Borgward-Kunden für diese besonders ökonomische, dem Borgward-Kleinlastwagen entlehnte Motorisierung entschieden. Insgesamt fanden in gut fünf Baujahren bis Ablösung des Hansa 1800 durch die neue Isabella von Borgward Mitte des Jahres 1954 genau 35.161 Hansa 1500, 1800 und 1800 Diesel fortschrittlich gesonnene Käufer (Quelle: Werner Oswald: Deutsche Autos seit 1945). Wie oft das über 11.000 DM teure Luxus-Cabriolet von Hebmüller geordert wurde, ist nicht überliefert – nur so viel ist heute bekannt: Weniger als fünf davon überlebten bis ins 21. Jahrhundert.



Eine Ausfahrt mit dem ZeitHaus-Hansa-1500-Cabriolet bestätigt noch heute den hohen technischen Standard und die besondere Klasse dieses außergewöhnlichen Automobils aus Norddeutschland. Es wirkt dank seines verwindungssteifen Zentralrohrrahmens mit angeschweißter, dickwandiger Bodenplatte massiv und solide wie ein Kassenschrank, dabei kultiviert und vornehm wie ein Landedelmann. Der für zeitgenössische Verhältnisse moderne Vierzylinder mit seitlich angeordneter, durch Stirnräder angetriebener Nockenwelle läuft im Leerlauf überraschend ruhig und sanft,

um erst unter Last das kernige Geräusch eines eher sportlichen Triebwerks zu entwickeln. Trotz des relativ hohen Cabrio-Leergewichtes von 1,25 Tonnen (Limousine: 1,1 Tonnen) sorgen die gebotenen 52 PS für ein

Fast - Nimble - Safe

The improvement of roads the world over has resulted in high-speed cars. 75 miles per hour is the remarkable top speed of the Borgward "HANSA 1500". "Car there quicker" is the motto in these times, but safety is no less important. The torsion-free, low-mounted central frame with floating two-piece axle, cross-wise arranged, highly resilient semi-elliptic springs in conjunction with hydraulic shock absorbers make for excellent roadability and safe negotiating of curves — two features which are particularly appreciated when driving along mountain roads.

In the twisting city traffic the small turning radius is an asset of considerable value. Here, reliable oil-hydraulic four-wheel internal-shoe brakes and easy, quick and safe steering control are of vital importance. Underneath the luggage compartment, which can be locked, is the fuel tank with a capacity of 9 British gallons. Special provision has been made to ensure that no petrol fumes can possibly find their way into the interior of the car.

durchaus munteres Temperament – zumindest im Vergleich zur zeitgenössischen Mittelklasse, verkörpert beispielsweise durch den 170V von Mercedes-Benz.

Gewöhnen muss man sich

als „verweichlichter“ Automobilist der Neuzeit naturgemäß an die erforderlichen, hohen Lenk- und Pedalkräfte eines Automobils aus der Mitte des 20. Jahrhunderts. Weder hier noch da hilft eine Servo-Unterstützung: Der rechte Fuß ist beim Bremsen, die Oberarme sind beim Lenken allein



auf sich gestellt – und so kommt der Fahrer vor allem beim Rangieren und bei langsamer Fahrt gehörig ins Schwitzen. Transpiration des Lenkers fördern Bremsmanöver jedoch gelegentlich auch aus anderen Gründen – dann nämlich, wenn die Straße feucht ist, der Fahrbahnbelag womöglich aus Kopfsteinen besteht und zudem von Straßenbahnschienen durchzogen ist. Unter diesen Umständen beschleunigt der Tritt aufs mittlere Pedal die Adrenalin-Produktion mit heftigem Schlingern, verursacht durch eine recht mäßige Spurtreue der hinteren Pendelachse, deren Spurweite sich beim Ausfedern systembedingt verringert.

Andererseits beschert die Pendel-

achse dem Hansa einen erstaunlich guten Fahrkomfort, der den luxuriösen Charakter des Borgward unterstreicht. Auf trockener Piste ist dieses Automobil sowohl beim Bremsen als auch bei rasanter Kurvenfahrt zudem frei von jeglicher Tücke und animiert dadurch zu einer eher sportlichen Fahrweise – zitiert sei dazu abermals Tester Paul Pietsch aus seinem Bericht „Scharf getestet“ von 1950: „Mit absoluter Sicherheit und ohne



Wischen kann man in hohem Tempo durch Kurven gehen, wie es nur wenige Wagen, ja nicht einmal alle Sportwagen erlauben.“

Als Hansa-Schwachstelle identifizierte Pietsch indessen das Hansa-Getriebe – und dem ist aus heutiger Sicht nichts hinzufügen: „Die Gänge schalten sich rau und klemmen ab und zu [...]. Erscheint die Synchronisation zu gering [...] die Schaltpausen sind beim Zurückschalten in den 3. Gang ohne Zwischengas zu lang [...]“ Die Anfang der 50er Jahre hochmodische Lenkradschaltung, wie sie Pietsch's Testwagen und auch das Cabriolet der Autostadt in Ablösung der anfänglichen Mittelschaltung bereits hatte und hat, trägt sicher gehörige Mitschuld am Klemmen und Hakeln. Denn sie ist prinzipbedingt nicht direkt mit dem Getriebe verbandelt, sondern indirekt über Gestänge, Gelenke und kompliziert umlenkende Hebel. Ihr von Borgward verkündeter praktischer Nutzen, nämlich die Mitnahmemöglichkeit einer dritten Person auf den vorderen Sitzen, ist hingegen gering: Der voluminöse Hansa-Getriebetunnel vereitelt mit oder ohne aus ihm ragendem Schalthebel den postulierten Gebrauch des Borgward als Sechssitzer.



Beide ZeitHaus-Hansa sind übrigens unrestauriert und erzählen mit ihren Erscheinungen Geschichten aus ihren rund 60-jährigen Leben. So wechselte das Hebmüller-Cabriolet vor seiner Einreihung in die Autostadt-Sammlung nur einmal den Besitzer und führte stets das behütete Autoleben eines gepflegten und nur zu besonderen Anlässen in Gang gesetztes Schmuckstück. Die etwas ältere Limousine hingegen musste sich bis in



die 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts hinein aktiv ihr Benzin verdienen, zuletzt in polnischer Hand. Dabei wurde sie oftmals mehr improvisiert repariert, als unter Originalitäts-Gesichtspunkten restauriert – sie war nie Showmaster, sondern stets zuverlässiges Nutzfahrzeug. Davon zeugen „falsche“ Anbauten genauso, wie die Orangenhaut an manchen ihrer Blechpartien. Doch ihre Falten und Blessuren trägt diese Hansa-Limousine aus der „Norddeutschen Ecke“ des ZeitHauses in der Autostadt mit der Würde des Alters – frevelhaft wäre es, würde man sie ihr nehmen.

Hersteller: Carl F.W. Borgward GmbH / Baujahr: 1950 bzw. 1951

Meilenstein Borgward Hansa 1500

Limousine und Carbiolet Hebmüller

Warum Meilenstein?

Mit seinem Hansa 1500 präsentierte Carl F.W. Borgward (Foto) 1949 die erste deutsche Nachkriegs-Neukonstruktion – und zugleich die erste Limousine Deutschlands mit Ponton-Karosserie nach dem Vorbild des amerikanischen Kaiser-Frazer. Auch technisch setzte der Hansa Maßstäbe: mit seinen auf-



wändigen Einzelradaufhängungen und ab März 1950 optional mit dem ersten deutschen Automatik-Getriebe (Hansa-Matic).

Wann entstanden?

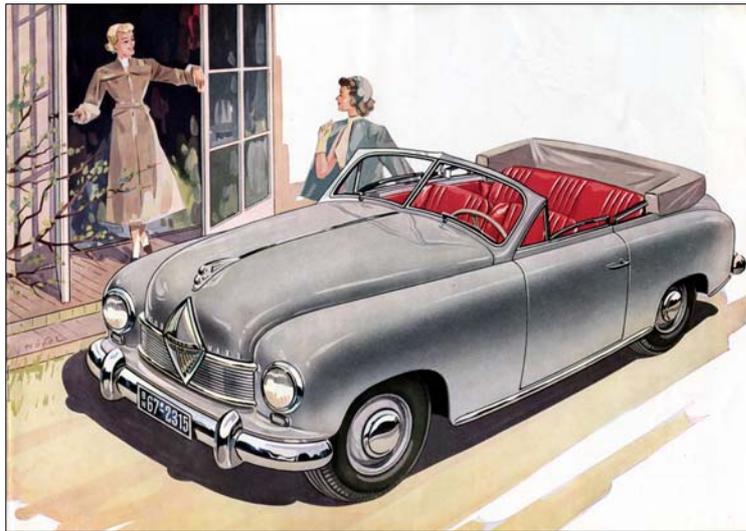
Das Konzept des Hansa 1500 entstand während Carl Borgwards Internierung nach dem Zweiten Weltkrieg, aus der er 1948 entlassen wurde. Schon im März 1949 gab die Novität auf dem Genfer Salon ihr Debüt. Ablösung fand die 1,5-Liter-Version im März 1952 durch den Hansa 1800 mit 60-PS-Motor, der wiederum 1954 in der legendären Isabella seine Nachfolgerin fand.

Wie erfolgreich?

Borgward baute von August 1949 bis Mai 1954 genau 23.140 Hansa 1500 und 8.531 Hansa 1800 – das waren immerhin rund 67 Prozent der Stückzahl des etwa zeitgleich konkurrierenden Mercedes 170V. Weniger erfolgreich erwies sich der von Ende 1952 bis Mai 1954 angebotene 1800 Diesel: Er blieb mit nur 3.490 verkauften Exemplaren deutlich hinter dem 170D (zirka 33.000 Exemplare) zurück.

Welche Wirkung?

Borgward verhalf der Pontonkarosserie in Europa zum Durchbruch – Ford folgte der Hansa-Designlinie mit dem Taunus 12M erst drei Jahre später, Mercedes-Benz (180) und Opel (Olympia Rekord) gar erst vier Jahre später.



Welche Daten?

Reihen-Vierzylinder, 1498 ccm, 38 kW/52 PS, hinten Pendelachse mit Querblattfeder, vorn Einzelradaufhängung mit Querblattfeder, Höchstgeschwindigkeit 121 km/h; damaliger Neupreis: 7.600/11.400 DM (zweitürige Limousine 1950/Hebmüller-Cabriolet 1951).

Weitere Informationen finden Sie unter www.autostadt.de
oder erhalten Sie direkt beim ZeitHaus-Team unter zeithaus@autostadt.de

Fotonachweis: Autostadt, bei einigen der abgebildeten Anzeigen- oder Prospekt-Motiven handelt es sich um zeitgenössische Dokumente