

Im Rückspiegel: Vor 60 Jahren stellt Borgward seinen „Traumwagen“ vor

Carl F. W. Borgward wollte unmittelbar nach dem Krieg ein Concept Car nach Vorbild der drei großen US-Hersteller entwickeln, damit wollte er einerseits stilistisch in die Zukunft weisen, aber andererseits auch die technologische Stärke seiner Marke unter Beweis zu stellen. Gerade weil dieses Automobil-Projekt, das später den Namen „Traumwagen“ erhielt, von vorn herein nie für die spätere Serienfertigung oder gar den Verkauf gedacht war, konnten sich die Techniker bei seiner Entwicklung bis in die absoluten Grenzbereiche des Machbaren vortasten. Auch für die Stilistik war der Freiraum nahezu unbegrenzt. Das Projekt startet also mit dem berühmten weißen Blatt Papier.

Beim Traumwagen lotete Borgward die Grenzen des Leichtbaus aus. Bei der Karosserie kam überwiegend Leichtmetall zum Einsatz. Im Bereich der teilweise klappbaren Kabine und des Interieurs setzte Borgward beim Traumwagen dagegen zum ersten Mal Nylon und Perlon als Werkstoffe im Automobilbau ein. Zudem besaß der Wagen Frontantrieb.

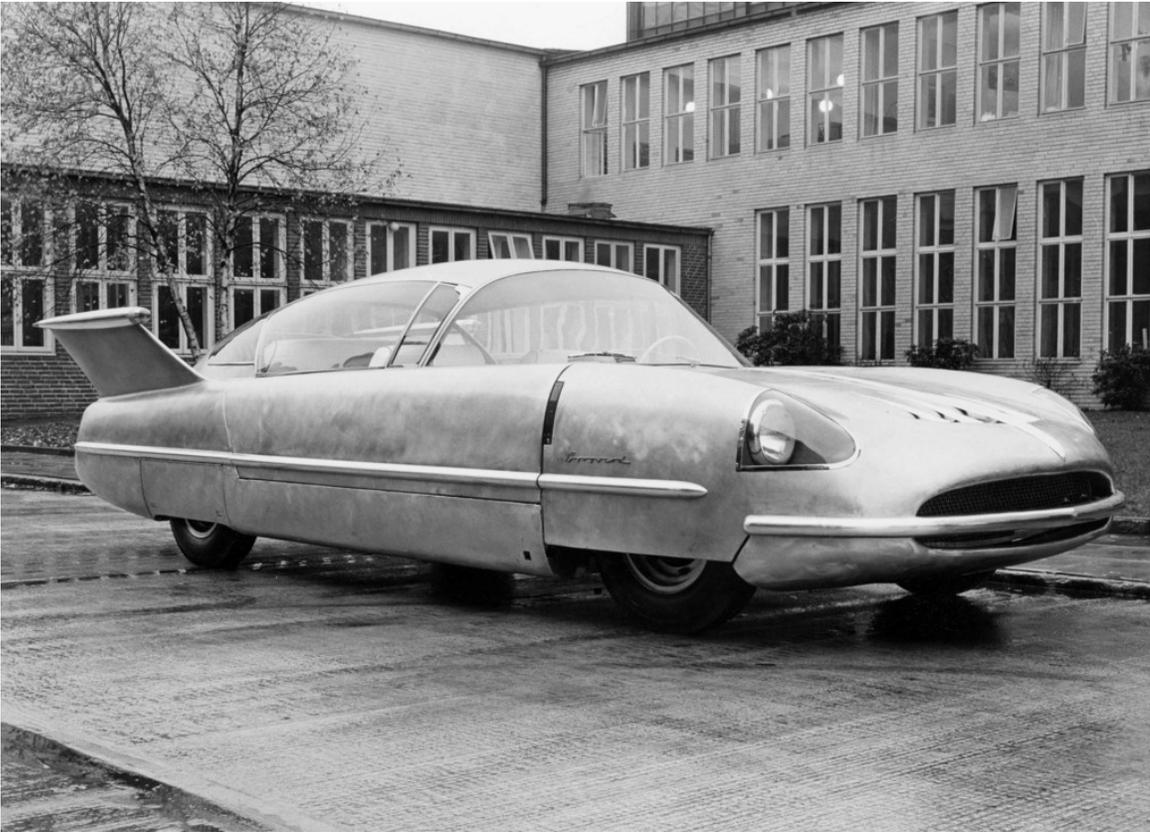
Der neu entwickelte Boxermotor mit 2,0 bis 2,5 Litern Hubraum und abisolierten 100 bis 160 PS sollte im Fahrversuch getestet werden. Die Triebwerke waren auch aus Elektron und teilweise sogar aus Silumin gefertigt und konnten wahlweise mit einer Einspritzanlage versehen werden. Für den kurzhubigen Boxer hatten die Techniker wegen der größeren Laufruhe optiert. Er hätte auch später im P 100 eingesetzt werden sollen. Entwicklungs-Ingenieur Erich Übelacker wollte mit dem Boxermotor ein Baukastenprinzip bei Borgward einführen. Der Einzelmotor mit vier Zylindern hätte in verschiedenen Hubraumstufen im Pkw Verwendung gefunden, zwei gekoppelte Exemplare hätten einen Lkw, vier davon einen Panzer antreiben können. Ein erstes Aggregat mit zwei Litern Hubraum besaß eine Saugrohreinspritzung und brachte es auf dem Prüfstand auf 100 PS. Gleichzeitig testete das Borgward-Team einen 2,5-Liter, der mit zwei Vergasern und einer Hirth-Verzahnung an der Kurbelwelle ausgerüstet war. Dieses Aggregat erreichte sofort 130 PS auf dem Motorenprüfstand. Mit der Vergaserbestückung oder dem

Um diese neue Motorgeneration ausführlich zu testen, entstand ab 1954 der Traumwagen als Einzelanfertigung der Musterbauabteilung. Wegen der Leistungsstärke der neuen Aggregate verbauten die Borgward-Techniker im Fahrwerk erstmals Scheibenbremsen rundum.

Bereits Ende März 1955 begannen die Testfahrten mit dem neuen Boxermotor in dem komplett neuen Auto. Bei Versuchsfahrten im August kam es in Bremen zu einem Unfall, der mutmaßlich durch eine defekte Bremse verursacht worden war. Leider konnte das Experimental-Fahrzeug bis zur Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt nicht mehr rechtzeitig aufgebaut werden. Beim Neuaufbau ließ Konstrukteur Erich Übelacker das Dach schließlich so umbauen, dass es komplett in einem Teil nach oben klappt. Gleichzeitig stutzten die Aerodynamiker dem „Traumwagen“ nach Windkanaltests die Seitenleitwerke, um das Fahrverhalten im Hochgeschwindigkeitsbereich zu optimieren.

1962 war der Traumwagen eigentlich verkauft worden, doch übereifrige Arbeiter der Firma hatten das Einzelstück schon in die Schrottpresse geschickt. Trotzdem liefern die wenigen erhaltenen Fotos des Traumwagens einen Eindruck davon, wie sich Carl F. W. Borgward anno 1955 die Zukunft des Automobil vorstellte. (ampnet/nic)

Bilder zum Artikel



Borgward "Traumwagen".
