

Borgward Lastwagen & Omnibusse. 1945–1961

„Im September 2007 erschien ein umfassendes Standardwerk über die Borgward-Lastwagen und Omnibusse der Jahre 1945 bis 1961. Borgward-Lastwagen spiegelten und prägten den Zeitgeist der Wirtschaftswunderjahre. Eine komplette Fahrzeugtypologie vom B 1000 bis zum B 655, viele Sonderaufbauten auf Fahrgestellen der einzelnen Typen, Borgward-Elektrofahrzeuge, insbesondere die Omnibus-Ausführungen bekannter Karosseriewerke, werden erstmals gezeigt und von Borgward-Spezialist Peter Michels ausführlich beschrieben. Historische Einsatzfotos vermitteln das Flair der fünfziger Jahre und lassen die Marke Borgward wieder lebendig werden. Weitere Kapitel dokumentieren Sonderentwicklungen und Prototypen sowie Borgwards ausgefeilte Werbestrategie und zeigen die Vielfalt zeitgenössischer und heutiger Modellautos. Selbst eine Liste der Fahrgestellnummern liegt vor.“

Last&Kraft 1/2008, S. 8

223 S., 558 Abb., VK 39,90 €, erschienen 2007 im Podszun-Verlag

INHALT

Danksagung	4		
Vorwort	5		
Auf 3 Rädern fing es an	6		
Fahrzeugtypologie			
Borgward Lastwagen		Borgward Omnibusse	
B 1000 / B 1000 Z	17	Ein kurzer Ausflug in die deutsche Omnibusgeschichte	152
B 1250	22	BO 1000 Z	159
B 1500 / B 511	31	BO 1250	159
B 1500 F / B 611	43	BO 1500	164
B 2000	55	BO 611	168
B 2000 A	63	BO 2000	170
B 2000 A/O 0,75 t gl	65	BO 2500	176
B 2500 / B 522 B 2500 A / B 522 A	72	BO 622	183
B 2500 A/O 1,5 t gl B 522 A/D	88	BO 3000	184
B 622	91	BO 4000	187
B 3000 S	98	BO 4500	198
Borgward 3-Tonner mit Holzgasgenerator	104	Werbung von den Anfängen bis zu Borgward	203
B 4000 / B 533 B 544 B 4000 A	109	Borgward Lkw Modellautos	216
B 4500 / B 555 B 4500 A / B 555 A	121	Borgward-Fahrgestellnummern-Liste 1961	222
B 655	135		
Prototypen und werkseigene Sonderentwicklungen	142	Quellenangaben	223
Borgward-Elektrofahrzeuge	149	Bildnachweis	223



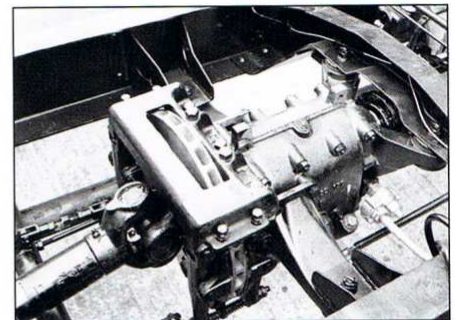
B 4500 und B 1500 D an der Laderampe des Weserbahnhofs in Bremen, der Ende 2006 der Abrissbirne zum Opfer fiel (271)

dem bewährten B 4000 über 100.000 km, ja sogar 250.000 km ohne nennenswerte Reparaturen zurückgelegt. Warum also wechseln? War es die auf zunächst 4,5 Tonnen erhöhte Nutzlast, die dennoch zu keinem nennenswerten Anstieg des Kraftstoffnormverbrauchs (14,5 l) führte? Der 95-PS-Dieselmotor des B 4000 war ja unverändert übernommen worden. – Nun, der Clou lag im serienmäßigen Zusatzgetriebe, das aus den 5 Gängen 10 schaltbare machte und den Leistungsbereich des Fahrzeugs entsprechend ausweitete. Eingebaut wurde das beliebig zuschaltbare Gruppengeriebe (1:1,362) in den Kraftfluss zwischen 5-Gang-Getriebe und Differenzial. Im kleinsten Gang war nun eine Mindestgeschwindigkeit von 3-4 km/h möglich sowie eine Steigfähigkeit von 37-40 %, ein nicht zu unterschätzender Vorteil für den Betrieb in unwegsamem Gelände, beispielsweise für den

Dreiseiten-Kipper, oder für Langholztransporte auf Waldboden. Die Brutto-Anhängelast stieg auf 9000 kg. Auf den ersten Blick erstaunlich, nahm die Höchstgeschwindigkeit im direkten Gang auf 85 km/h zu. Konstruktiv erreichte man dies durch eine entsprechend niedrige Hinterachsübersetzung (1,4,875 statt 1:5,67). Unverändert beibehalten wurde der bewährte 6-Zylinder-Selbstzündermotor (4-Takt, Wirbelkammverfahren), der seine maximale Dauerleistung von 95 PS bei 2400 U/min erzielte und sich auch im unteren Drehzahlbereich durch hohe Elastizität auszeichnete.

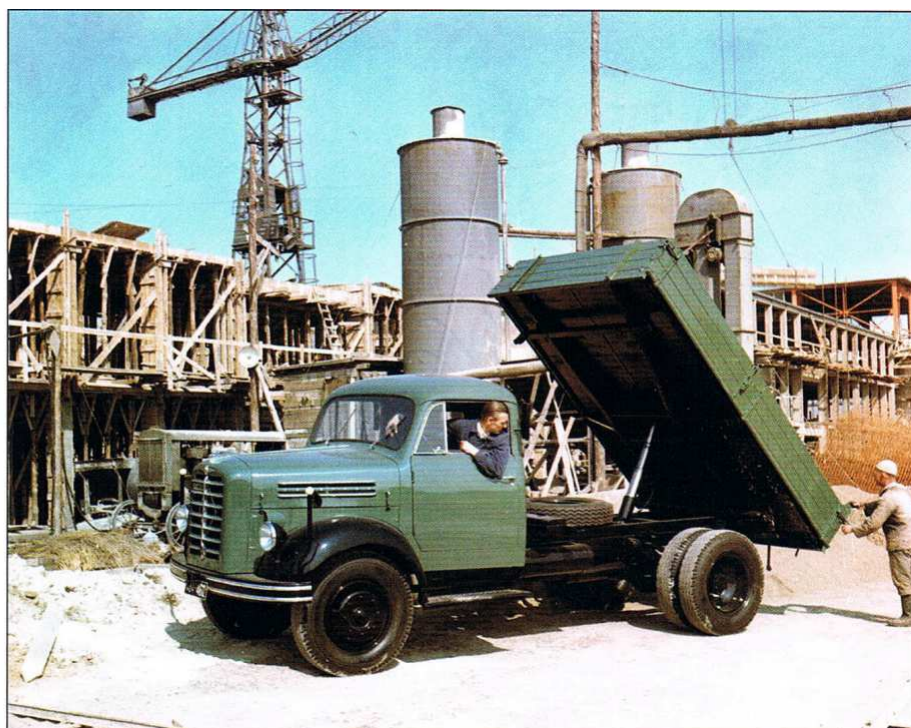
Unabdingbar waren Ausgleichsmaßnahmen, um die aus der maximalen Zuladung von 4,5 t resultierenden Kräfte aufzufangen. Dazu musste die Hinterachse verstärkt und mit einer wirksameren Federung ausgestattet werden (halb-elliptische Längsfeder, 13 Blatt;

mit Hilfsfeder, 6 Blatt); vorn wurde die Blattfederung durch hydraulische Stoßdämpfer ergänzt. In dieser Gewichtsklasse war der Druckluftvorspann zur 4-Rad-Öldruckbremse verständlicherweise serienmäßig vorhanden; die Handbremse war als Scheibenbremse am Zusatzgetriebe eingebaut – dies war eine Neuerung, denn beim Vorgänger war die Hinterrad-Feststellbremse noch als Innenbacken-



Durch die Einrichtung einer Scheibenbremse am Zusatzgetriebe (Abb.), die das Fahrzeug an jedem Hang zuverlässig festhielt, und durch die gegen Aufpreis lieferbare Motorbremse konnte die Fahrsicherheit erheblich erhöht werden. (272)

Dem Wunsch der Kunden nach höherer Nutzlast und größerer Zugkraft kam Borgward im September 1953 mit dem 4 1/2 t-Diesellastwagen entgegen. Die Steigerung der Tragfähigkeit konnte durch eine neue Hinterachse und stärkere Federn, die der Antriebskraft durch den Einbau eines Zusatzgetriebes erreicht werden. Diese Maßnahmen wirkten sich besonders im Baustellenverkehr und im Anhängerbetrieb aus. Der abgebildete Dreiseitenkipper wurde mit Aufbauten der Firmen Teha oder Meiller versehen. Für unwegsames Gelände konnte der B 4500 auch mit Allradantrieb (B 4500 A) bestellt werden. (273)



Modell	B 4500, ab 1959 B 555 (B 4500 A)
Produktionszeit	1953–61
Stückzahl	5592 (3928)
Zylinder	6
Bohrung x Hub	90 x 130 mm, ab 1957: 84 x 120 mm
Hubraum	4962 ccm, ab 1957: 4997 ccm
Leistung (PS bei U/min)	95/2400, ab 1957: 110/2800
Verdichtung	1:18
Vergaser	Einspritzpumpe
Schmierung	Druckumlauf
Kühlung	Pumpe
Kupplung	Einscheiben, trocken
Getriebe	5-Gang + Zusatzgetriebe
Fußbremse	hydraulisch mit Druckluftvorspann
Räder	Scheiben
Bereifung	8.25-20
Radstand, Spur v/h	4200 mm, Kipper: 3800 mm, 1620/1620 mm
Wendekreis	17 m, Kipper: 15,5 m
Leergewicht	3545 kg, Kipper: 3900 kg (3900 kg, Kipper: 4275 kg)
Nutzlast	4500 kg, Kipper: 4350 kg (4525 kg, Kipper: 4375 kg) ab 57: 4950 kg, Kipper: 4700 kg (4900 kg, Kipper: 4525 kg)
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h (74 km/h)
Preis	Pritsche: 18.800 DM (22.750 DM), Kipper: 21.450 DM, ab 59 Pritsche: 18.800 DM (22.750 DM), Kipper: 21.050 DM
Bemerkungen	Stückzahlen laut Fahrgestell-Nr.-Liste Jan 61. Michels u. Kurze (Liefer- und Lastwagen aus Bremen, 2005) geben jeweils eine Gesamtstückzahl von 10513 inkl. Busse an.

bremse ausgebildet. Die Einfingerlenkung zeichnete sich durch leichte Bedienbarkeit aus: Nach Kurven lief das 500 mm große Lenkrad in die Normallage zurück. Servolenkung? – Das kam viel später; noch war beim Rangieren voller Krafteinsatz gefordert.

Lieferbar war der B 4500 in Pritschenausführung mit 4200 mm Radstand, einer Gesamtlänge von nahezu 7 m und einer Ladefläche von knapp 10 m² zu 18.800 DM oder als Kipper mit dem Radstand 3800 mm und einer Nutzlast von 4350 kg für 21.450 DM. Zum Lieferumfang gehörte 6-fach-Bereifung (8.25-20). Der Wendekreisdurchmesser betrug 17 bzw. 15,5 m. Die Aufbauten für den motorhydraulischen Dreiseitenkipper wurden nicht von Borgward hergestellt, sondern in Düsseldorf und München von den Firmen Teha und Meiller. Angeboten wurde außerdem die Ausführung als Sattelzugmaschine mit dem Radstand 3600 mm sowie ein Volltiefrahmengestell für Omnibus- und Spezialaufbauten. Letzteres war serienmäßig