

# Hanseatische Karriere

## Borgwards Rückgrat

waren die

## Nutzfahrzeuge (1)

Wenn autokundige Mitbürger in fortgeschrittenen Jahren den Namen Borgward hören, dann bekommen einige von ihnen leuchtende Augen und hauchen fast schmachmend: „Ja, ja, die Isabella, das war doch ein schönes Auto!“ Aber hinter dem Glanz und der Gloria, die die Isabella um sich verbreitete, geriet die Tatsache etwas in den Schatten, daß Borgward auch ein nicht unbedeutender Nutzfahrzeug-Hersteller gewesen ist. Von 1945 bis zum Konkurs 1961 hat die Bremer Borgward-Gruppe (Borgward, Goliath, Lloyd) 161 361 Nutzfahrzeuge hergestellt: Lastdreiräder, Kleinlieferwagen, Transporter, Lastwagen und Omnibusse.

Genau besehen, war Borgward „von Hause aus“ ein Nutzfahrzeugmann, denn das erste Kraftfahrzeug, das er 1924 konstruiert, hergestellt und verkauft hat, war der „Blitzkarren“, ein Dreirad-Lastfahrzeug mit 2 PS und einer Nutzlast von 250 kg.

Das Vehikel war ein Kasten mit einem gelenkten Vorderrad und zwei Hinterrädern. Es war primitiv, primitiver ging's gar nicht: Ohne Anlasser, ohne Kupplung, ohne Getriebe. Von dem dazugekauften Motor wurde über einen Keilriemen nur eins der Hinterräder angetrieben. Der Fahrer mußte den Karren anschieben, und wenn der Motor ansprang, mußte er sich mit einem Bocksprung auf den sattelähnlichen Hecksitz schwingen. Aber – und das war der Knüller – das Unikum kostete weniger als 1.000,- Reichsmark.

Borgward hatte den richtigen „Riecher“ gehabt. Das Ende der Inflation lag gerade ein paar Monate zurück. Das Geld war knapp, aber die Wirtschaft kam wieder in Gang, ähnlich wie nach der Währungsreform 1948, als es sich wieder lohnte zu arbeiten. Wo sich die Wirtschaft regt, da wird transportiert. Borgward hatte das Kleingewerbe im Auge, das Handwerk, den Detailhändler und ähnliche Branchen. Ihnen kam der Blitzkarren, dem man fünf Zentner aufladen konnte, wie gerufen. Im Juni 1925 wurden seine wesentlichen Konstruktionsmerkmale patentiert. Im Herbst des gleichen Jahres schnurrten schon die Briefkastenleerer der Reichspost auf Blitzkarren durch Bremen.

Mit dem zuletzt 110 PS starken Borgward B 4500 (bzw. B 555) wurden seinerzeit respektable Lastzüge bewegt.



Die Herstellerfirma, deren Chef oft persönlich auf dem Blitzkarren zu Kunden oder Interessenten ratterte, war die Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co. Sie belieferte unter anderen in beträchtlichem Umfang die ebenfalls in Bremen ansässige Hansa-Lloyd-Werke AG mit Kühlern und Kotflügeln. Das war ein zwar mühevoll, aber einträgliches Geschäft, das dem emporstrebenden Carl F. W. Borgward die Nähe zur Automobilindustrie verschaffte und bewahrte. Aber vorerst ging dieser „Kleinindustrielle“ mit seinen Dreirädern eigene Wege. Er verbesserte sie Jahr für Jahr. 1926 bekam ein dreirädriger Lieferwagen, der schon eine halbe Tonne Nutzlast schleppte, den Namen „Goliath“. Der Name sollte darauf hinweisen, daß dieser Winzling im Verhältnis zu seinen Maßen und Daten riesenhafte Leistungen vollbringen könne.

Der originelle Name schlug ein und wurde 1928 zum Firmennamen „Goliath-Werke Borgward & Co“. Der „Co“ war ein Teilhaber, der schon einige Jahre zuvor mit nicht unerheblichen Mitteln eingestiegen war und so etwas wie das kaufmännische Gewissen des Unternehmens verkörperte: Wilhelm Tecklenborg. Er sollte noch zehn Jahre an der Seite Borgwards bleiben.

Der Zufall wollte es, daß 1928 ein Fabrikgrundstück in unmittelbarer Nachbarschaft, direkt gegenüber von Hansa-Lloyd, zum Verkauf stand. Die Nähe zu dem Großkunden veranlaßte Borgward und Tecklenborg zum sofortigen Kauf. Die „just in time“-Formel kannte Borgward sicher noch nicht. Aber als Hersteller von Transportmitteln wußte er, was Transport bedeutet: Kosten, Zeit, Umladen, Transportschäden und dergleichen mehr. 60 Meter über die Straße sind besser als sechs Kilometer über die Weser. Daß die Kaufgelegenheit ein Wink des Schicksals war, sollte sich bald zeigen.

Als Folge der 1929 ausbrechenden Weltwirtschaftskrise geriet die Hansa-Lloyd AG in Schwierigkeiten. Generaldirektor – heute sagt man Vorstandsvorsitzender dazu – war der Geheime Kommerzienrat Dr. Robert Allmers. Er war zugleich der Präsident des Reichsverbandes der Automobilindustrie RDA (Vorgänger des heutigen VDA). Eines Tages ließ sich bei ihm Carl Borgward

melden. Als er in Allmers Zimmer trat, ging dieser, höflich und gebildet wie er war, ihm entgegen mit der Frage: „Nun, Herr Borgward, was kann ich für Sie tun?“ Unverblümt antwortete Borgward. „Den Stuhl, aus dem Sie eben aufgestanden sind, mir überlassen.“ Diese flapsige Bemerkung hat man ihm in der pinkelfeinen Automobilindustrie noch nach Jahrzehnten übelgenommen.



Heinz Thomass, der Autor unserer zweiteiligen Geschichte über die Nutzfahrzeuge von Borgward, heute 79 Jahre alt, war in den fünfziger Jahren eine Zeit lang Werbeleiter in der legendären Bremer Autoschmiede. Auf unserem Foto gratuliert er Carl F.W. Borgward (links) zu dessen 65. Geburtstag am 10. November 1955. Zwei Jahre vor dem Untergang des Hauses Borgward verließ Thomass das Unternehmen. In den folgenden Jahrzehnten machte er sich einen Namen als Nutzfahrzeug-Journalist, der auch heute noch regelmäßig für Fachzeitschriften wie die Verkehrs-Rundschau oder lastauto/omnibus schreibt. Für den HiK hat er als einer der wenigen noch lebenden Zeitzeugen der Ära Borgward einmal seine Erinnerungen an den Lastwagenbau in Bremen aufgeschrieben.

Was war geschehen? Die Goliath-Werke GmbH Borgward & Co. waren als Zulieferant in nennenswertem Ausmaß Gläubiger der darbenenden Hansa-Lloyd-Werke. Banken, die über erhebliche Aktienpakete von Hansa-Lloyd verfügten, gerieten in den Strudel des Bankenkrachs im Herbst 1929 und stießen die Hansa-Lloyd-Aktien zu einem Spottkurs ab. Borgward griff zu und war kraft seiner Forderungen und eines aufgenommenen Kredits mit einem Schlag Mehrheitsaktionär. Im

Gegensatz zu ähnlichen Vorgängen dieser Art hat hier nicht der Große den Kleinen, sondern der Kleine den Großen geschluckt. Nach einigen rechtlichen und finanztaktischen Umwegen – vorübergehend tätige Aufgangsgesellschaft, Verträge über Rechtsnachfolge und Namensübertragung, Liquidation etc. – wurde die Hansa-Lloyd AG in die Goliath-Werke Borgward & Co. eingegliedert, die nun im Vollbesitz der traditionellen Automobilmarke war.

Das 1932 neu entstandene Unternehmen trug nun den etwas weitschweifigen Namen Hansa-Lloyd-Goliath-Werke Borgward & Tecklenborg. Es mag gewiß Borgwards Ehrgeiz gewesen sein und sein lange gehegter Wunsch, vollwertiger Automobilindustrieller zu werden. Aber auch sein „Riecher“ folgte wieder einmal der richtigen Witterung. Hansa-Lloyd hatte in der Modellstruktur ein durchaus repräsentables, aber nicht mehr zeitgemäßes Produktionsprogramm: Noble und teure Personenwagen, schwere und kostspielige Lastwagen. Damit räumte Carl Borgward rasch auf. Die wirtschaftliche Depression verlangte leichte, kleine und preiswerte Fahrzeuge.

Die Produktion wurde weitgehend umstrukturiert, die Werke wurden neu gegliedert und in zwei Sparten eingeteilt: Werk I (Goliath-Werk) für leichte Nutzfahrzeuge, Werk II (Hansa-Lloyd) für mittelschwere Lkw. So wurde der noch unter der alleinigen Marke Goliath entwickelte Superior, ein 1 1/2 t-Hauber-Lkw, dem Werk II zugewiesen. Zahlreiche Motoren schwerer Pkw wurden als Triebwerke leichter Lkw eingesetzt und umgekehrt. Sehr gravierend waren damals die Unterschiede in den Leistungscharakteristiken vergleichbarer Pkw- und Lkw-Motoren noch nicht.

Mit dem „neuen Frühling“, der 1933 heraufbeschworen wurde, setzte bald eine lebhaftere Autokonjunktur ein. Die Aufhebung der Kfz-Steuer brachte den Pkw-Absatz zu üppiger Blüte. Aber auch das Lkw-Geschäft zog kräftig an. Von 1932 bis 1938 verdoppelte sich der Lkw-Bestand im Deutschen Reich. Auch die Hansa-Lloyd-Goliath-Werke profitierten reichlich von dem Wachstum. In den Produktionslisten sind von 1933 bis 1938 nicht weniger als 31 Lkw-Typen mit Nutzlasten von



▲ Die Fertigstellung des 1000. Blitzkarrens wurde gefeiert.

◀ Die Belegschaft der „Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co“ mit dem ersten selbst entwickelten Blitzkarren. Ganz links auf dem Stuhl Chef Borgward.

1,5 bis 5 t verzeichnet. Auch die Goliath Dreirad-Lieferwagen wurden fleißig produziert. Man unterschied die „Vorder- und die Hinterlader“, das heißt, daß bei den Vorderladern die Ladefläche oder der Ladekasten vor dem dahinter sitzenden Fahrer angeordnet war, bei den Hinterladern das Ladegefäß hinter dem Fahrer aufgebaut war, der in einem – freilich ziemlich engen – Fahrerhaus saß.

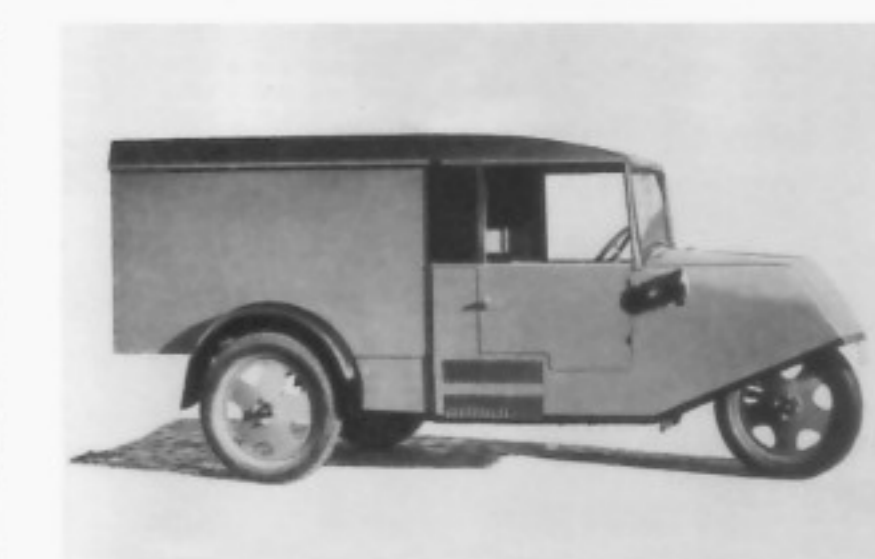
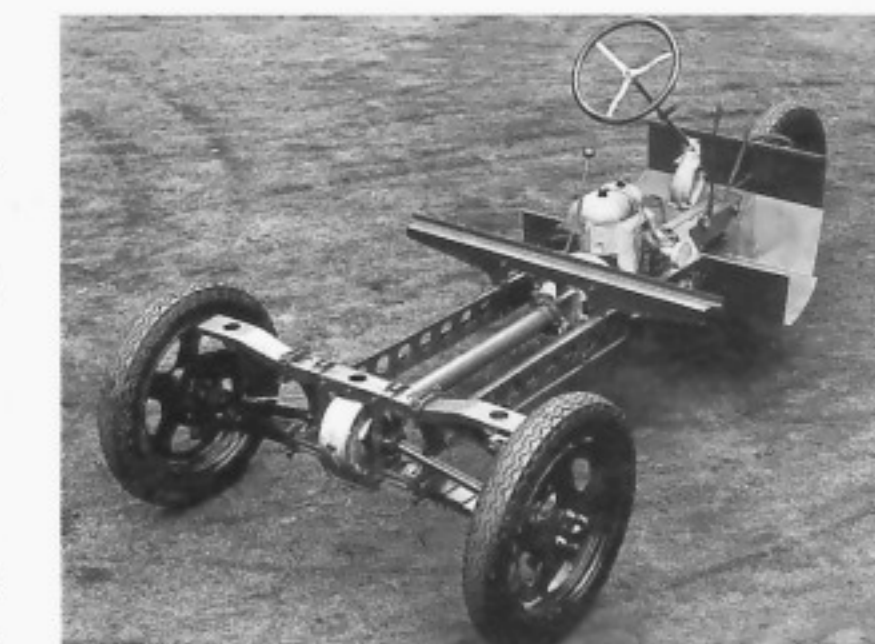
1936 umfaßte die Marke Goliath zwei Typen von Dreirad-Lieferwagen und mehrere Vierrad-Modelle, die Marke Hansa-Lloyd fünf Lkw-Typen von 2 bis 5 t Nutzlast, davon drei mit Dieselmotoren. 1937, im letztem Jahr des Aufschwungs, auf das sich noch nicht fühlbar die Kriegswirtschaft auswirkte, produzierten die Hansa-Lloyd-Goliath-Werke 12.300 Nutzfahrzeuge, davon 6570 drei- und vierrädrige Kleintransporter, deren Nutzlasten schon an eine Tonne heranreichten.

Ein „warmer Regen“ kam über das Bremer Autounternehmen mit den Rüstungsaufträgen. Die in Kraus-Maffei-Lizenz gebauten 3 t- bis 8 t-Zugmaschinen mit Maybach-Motoren, der 55 PS-Kettenschlepper und der Fernlenkpanzer BIV trugen Borgward den Titel „Wehrwirtschaftsführer“ ein. An ihnen verdiente Borgward Geld, das ihn – um dem Bericht etwas vorzugreifen – eineinhalb Jahrzehnte später animierte, sich wieder um Militäraufträge zu bemühen. 1937 führte die Abkühlung des Verhältnisses zwischen Borgward und seinem Kompanion zur Trennung. Wilhelm Tecklenborg, der 1924 mit 10.000,- Reichsmark eingestiegen war, stieg 13 Jahre später mit vier Millionen wieder aus.

Bis dahin waren die Last- und Lieferwagen immer noch mit dem Hansa-Lloyd-Emblem – das H mit dem beiderseits angewinkelten Doppel-L – dekoriert. Nun aber war Borgward der



Der Blitzkarren bekam den etwas ironischen Namen „Goliath“.



Schließlich wurde aus dem Goliath ein Hinterlader, eine robuste Dreiradkonstruktion mit angetriebener Hinterachse.

Schon mit vier Rädern: Goliath Express mit 14 PS von 1929. Als Tür diente die Frontpartie.





Vor Borgwards Einstieg: Hansa-Lloyd-Lastwagen der 20er Jahre.

Alleininhaber, der seinem Unternehmen und seinen Fahrzeugen seinen Namen übertrug. Der Rhombus wurde zum Firmenzeichen und blieb es bis zum bitteren Ende. Die Unternehmensform hat sich in den Vorkriegsjahren mehrfach geändert, von der GmbH über eine OHG wieder zur GmbH, dann über eine AG zur Einzel-firma und schließlich nach dem Krieg wieder zur GmbH.

1938 wurde das neue Borgward-Werk in Bremen-Sebaldsbrück, das dem „abtrünnigen“ Sozjus Tecklenborg ein zu großes Wagnis gewesen war, eingeweiht. Es war damals eins der modernsten Automobilwerke in Europa. In der „Glocke“, einem gepflegten Etablissement für Großveranstaltungen unmittelbar neben dem Bremer Dom, fand aus Anlaß der Werkseröffnung ein Festessen statt. Dabei hielt Dr. Robert. Allmers, der Präsident der RDA (Vorgänger der VDA), den Borgward einst etwas unkonventionell aus dem Vorstand von Hansa-Lloyd hinauskomplimentiert hatte, eine die Leistung Borgwards würdigende Ansprache. Am Abend wurde die gesamte Belegschaft in den fünf größten Restaurants der Hansestadt bewirtet.

Der Krieg warf nun schon seine Schatten voraus mit der Einrichtung der Dienststelle eines „Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen“ (GBK), unter der Leitung eines ranghohen Offiziers (Oberst, später General von Schell). Die gesamte deutsche Automobilproduktion wurde auf die militärischen Belange im Fall eines Krieges ausgerichtet. Damit waren selbst-

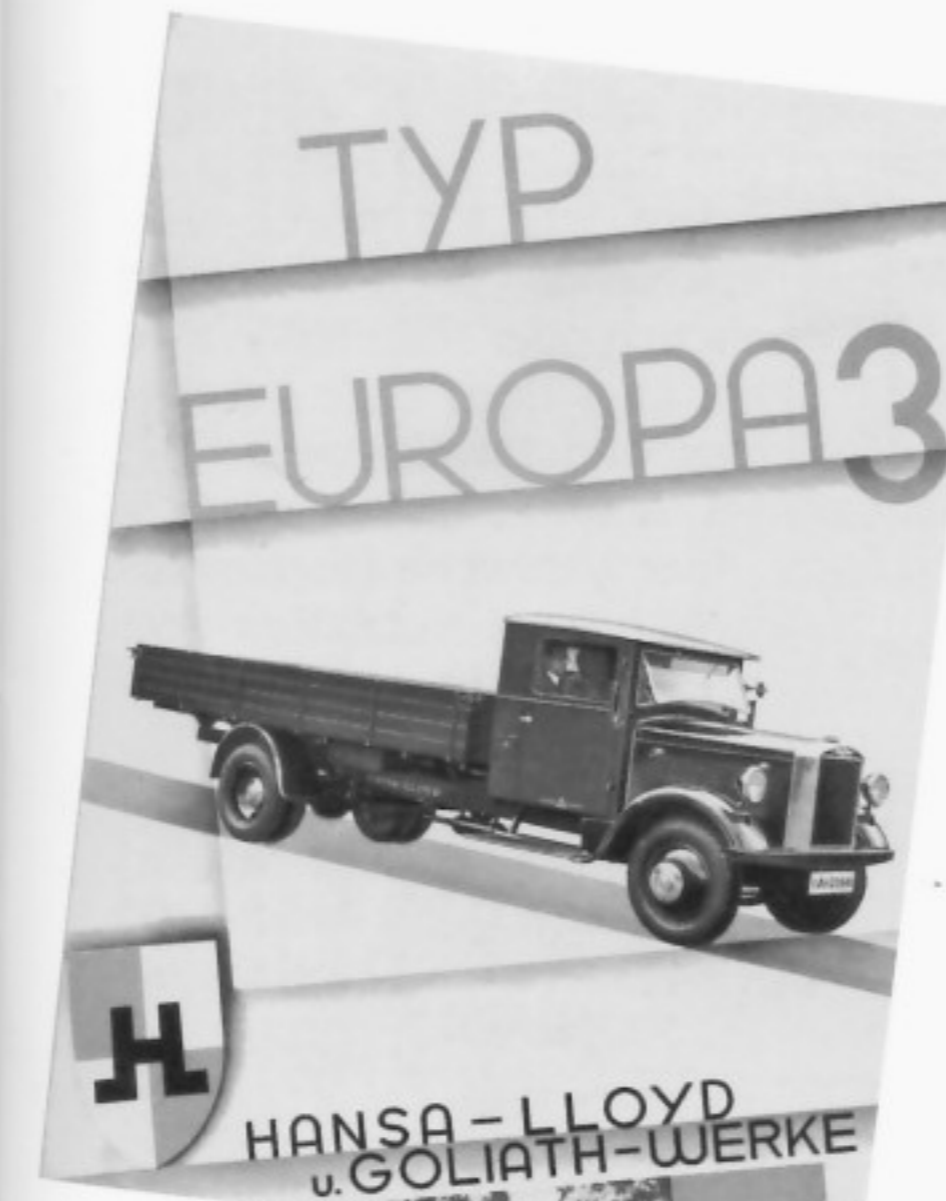
verständlich auch Eingriffe in das Produktionsprogramm von Borgward verbunden. Die Herstellung der Goliath-Dreiradwagen wurde 1939 eingestellt.

Die Umgliederungen im Personen- und Lastwagenbereich erfolgten schrittweise. Mit fortschreitendem Krieg nahmen die Erschwernisse allmählich unerträgliche Formen an, die alle Automobilfabriken, besonders aber die Lastwagen-Hersteller betrafen: Die von den Anordnungen des GBK diktierten Typenbeschränkungen, Materialknappheit, durch Fremdarbeiter notdürftig ausgeglichener Personalmangel, Produktionsausfälle durch Luftkriegsschäden und schließlich für Borgward das „Aus“ durch einen am 12. Oktober 1944 auf das Werk Bremen Sebaldsbrück niedergehenden Bombenteppich. Drei Viertel der Produktionsstätten des Borgward-Unternehmens waren zerstört. Bremen, von den britischen Truppen eingenommen, wird später von den Amerikanern besetzt. Carl Borgward wird in Haft genommen und in Ludwigsburg, einem Sammelgewahrsam für Schuldige und Beschuldigte, interniert.

Nach dem Zusammenbruch Deutschlands erlaubten die Besatzungsmächte den Lastwagenfabriken von Fall zu Fall wieder zu arbeiten, teils für Reparaturen, teils mit dem Zusammenbau noch auffindbarer Teile. Bremen und Bremerhaven, rundherum von der britischen Besatzungszone umgeben, dienten den Amerikanern mit Häfen, Verkehrs- und Verwaltungseinrichtungen als logistische Basis für die im süd-deutschen Raum gelegene amerikani-



Prospekte aus den 30er Jahren.



sche Besatzungszone. Das Autokennzeichen in Bremen war AE (= american enclave). Mit der Erlaubnis zur Wiederaufnahme industrieller Tätigkeit waren die Amerikaner, die die „re-education“ (Umerziehung) der Deutschen auf ihr Panier geschrieben hatten, ziemlich pingelig.

Aber irgendwie mußte es ja weitergehen. Die Industrie mußte weiterarbeiten, um die maßlosen Trümmer zu beseitigen, um den dringendsten Bedarf der Bevölkerung zu decken, und um Millionen von Menschen Gelegenheit zu geben, ihr Brot mit Arbeit zu verdienen. Viele leitende Kräfte der Industrie, besonders der für die Rüstung tätigen Industrie, bekamen Berufsverbote, wurden inhaftiert, tauchten unter oder wanderten aus. Für versorgungswichtige Betriebe setzten die Besatzungsbehörden Treuhänder ein. Diese durften keine politischen Persönlichkeiten oder sonstige unliebsame Individuen sein. Oft war mangelhafte Eignung die bemerkenswerteste Qualität der Treuhänder. Für die Borgward-Werke fanden die Besitzer einen Mann, der mit diesen Merkmalen nicht stigmatisiert war: Wilhelm Schindelhauer. Schindelhauer war ein alter gestandener Sozialdemokrat. In den zwanziger Jahren war er Betriebsrat bei Hansa-Lloyd gewesen, Präsident der Arbeiterkammer in Bremen und wurde, als Borgward 1932 Hansa-Lloyd vereinnahmte, dessen Verkaufsdirektor. In der Nazizeit hatte Christian Hilker, ehemaliger Redakteur der Bremer Nachrichten, Parteimitglied und Werbeleiter bei Borgward, ein gutes

Wort für ihn eingelegt. So überstand Schindelhauer die zwölf Jahre des tausendjährigen Reiches hinter dem breiten Rücken von Borgward. Ihm konnte nichts vorgeworfen werden, was der Übernahme des Treuhänderpostens im Wege gestanden hätte.

Und Schindelhauer war wirklich treu. Schließlich waren die Fälle, in denen die Treuhänder hemmungslos in die eigene Tasche wirtschafteten, nicht selten. Sie mußten gewärtig sein, daß die ehemaligen, im allgemeinen rechtmäßigen Besitzer oder Leiter der „betreuten“ Unternehmen rehabilitiert werden, zurückkehren und der Treuhänderschaft ein Ende bereiten würden. Folglich hielten sich viele vorsorglich schadlos. Nicht so Wilhelm Schindelhauer. Er hat sich aufrichtig bemüht, seinem Chef nach dessen erhoffter Rückkehr ein intaktes Unternehmen übergeben zu können. In geschickter Verhandlung erwirkte er die Erlaubnis zur Durchführung von Reparaturen an betriebsunfähigen Fahrzeugen und zur Herstellung von Ersatzteilen.

Er hat die Besatzungsbehörden unge-niert beschummelt, hat Lkw in Stückzahlen gebaut, die weit über das erlaubte Kontingent hinausgingen. Er hat Materialbezugs-scheine eingereicht für Handwagen und Schlitten, die nachher als Lkw aus dem hinteren Werkstor hinaus-fuhren. Er hat alles getan, um das Werk wieder funktionsfähig zu machen, um den Beschäftigten Arbeit zu verschaffen und ihren Lohn zu sichern. Später, als alles wieder im Lot war oder zu sein schien, hat er – ein Kuriosum – die Tarifverhandlungen mit den Ge-



Kriegsproduktion bei Borgward: die Achttonnen-Halbkettenzugmaschine bei der Wehrmacht.

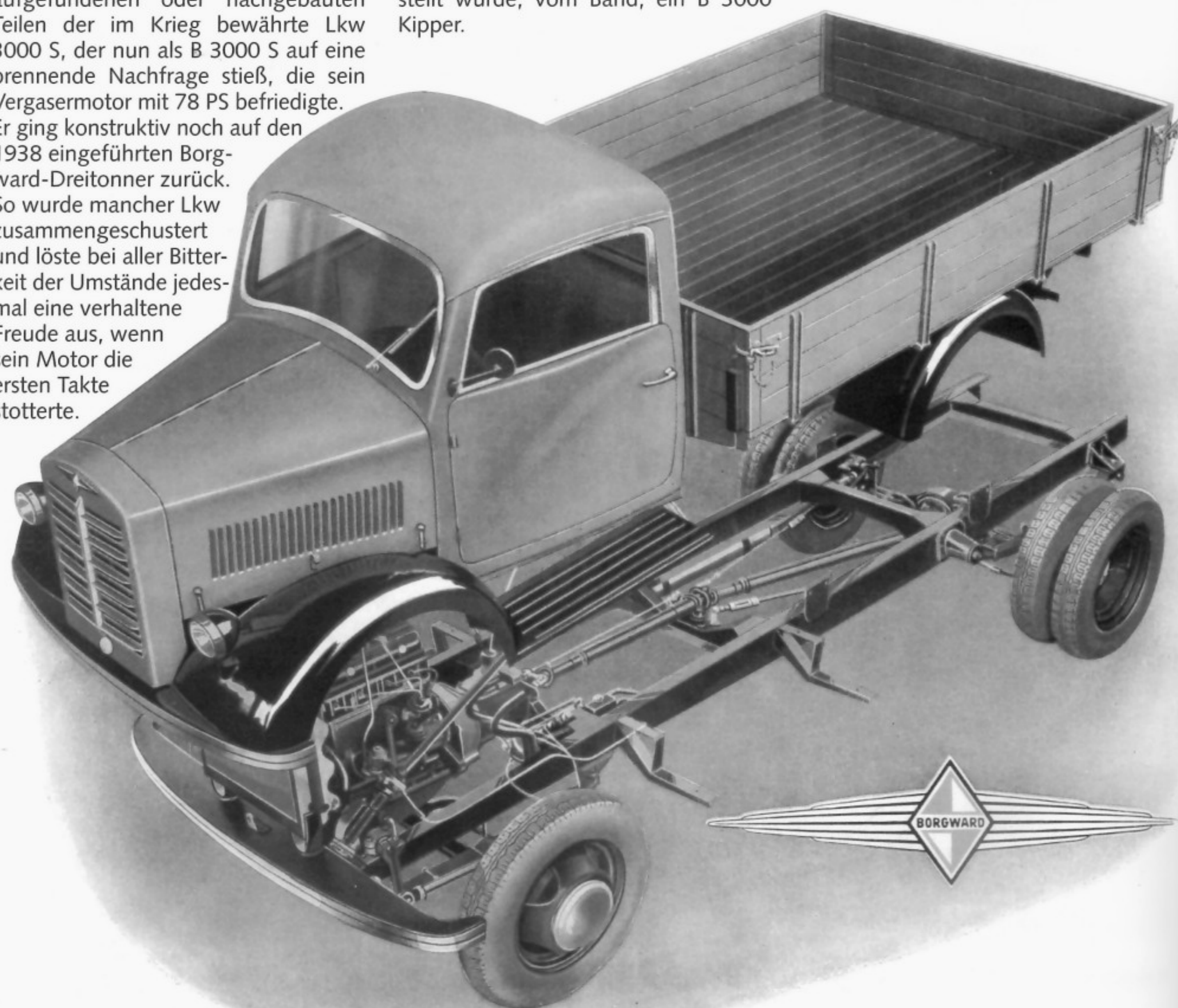
werkschaften auf der Arbeitgeberseite geführt und seine alten Gewerkschaftskollegen angeschnauzt: „Genossen, wo ihr sitzt, habe ich 35 Jahre gesessen!“ Es spricht für ihn, daß er nicht als Renegat verschrien war. Bei der Rückbesinnung auf Borgward und dessen Unternehmen gebührt Wilhelm Schindelhauer eine Gedenkminute.

Die Borgward-Werke in Bremen-Sebaldsbrück waren praktisch Schutthaufen. Von den ursprünglich einmal 8000 Beschäftigten waren 400 übriggeblieben. Diese Stamm-Mannschaft scharte Schindelhauer um sich. Die Arbeitsbedingungen waren unvorstellbar primitiv. Maschinen und Werkzeuge wurden buchstäblich aus Trümmerhalde herausgegraben. In zugigen Hallen ohne Fensterscheiben, oft mit unzureichend abgedeckten Dächern, im Winter ohne Heizung wurden verwendbare Reste zusammengesucht. Und wie von ungefähr entstand aus aufgefundenen oder nachgebauten Teilen der im Krieg bewährte Lkw 3000 S, der nun als B 3000 S auf eine brennende Nachfrage stieß, die sein Vergasermotor mit 78 PS befriedigte. Er ging konstruktiv noch auf den 1938 eingeführten Borgward-Dreitonner zurück. So wurde mancher Lkw zusammengeschnürt und löste bei aller Bitterkeit der Umstände jedesmal eine verhaltene Freude aus, wenn sein Motor die ersten Takte stotterte.

Von diesem „revitalisierten Oldtimer“ wurden in den drei Jahren bis zum Tag der Währungsreform im Juni 1948 rund 2700 Einheiten, teilweise etwas außerhalb der „besatzungsrechtlichen Legalität“, gebaut. Nach der Währungsreform wurden der B 3000 S zusätzlich eines Dieselmotors noch zwei Jahre weiterproduziert und kam in der Endsumme auf 4640 Exemplare. 1947 kam noch ein Eintonner mit der Typenbezeichnung B 1000 hinzu. Die Jahre zwischen dem Kriegsende und der Währungsreform waren gekennzeichnet von Entbehrungen und Einschränkungen, Schwarzhandel und Schiebereien. Man kann mit Fug und Recht feststellen, daß es die Nutzfahrzeuge waren, deren Herstellung, Verkauf und Weiterentwicklung das Borgward-Unternehmen in dieser Zeit über die Runden gebracht haben. Im August 1949 lief der 10.000. Lkw, der seit der Wiederaufnahme der Produktion hergestellt wurde, vom Band, ein B 3000 Kipper.

In den 15 Jahren, von der Währungsreform bis zum „Schlußpiff“, ist fast in jedem Jahr ein neues Lkw-Modell erschienen, nicht unbedingt mit technischen oder stilistischen Umwälzungen, aber doch stets mit Verbesserungen und Erweiterungen des Nutzwertes, seien es leistungsstärkere Motoren oder wahlweise Dieselmotoren, seien es höhere Nutzlasten oder verlängerte Radstände, seien es Allradmodelle oder Aufbauvarianten. Die Grundmodelle waren Jahre hindurch in der leichten Klasse bis 1,5 t Nutzlast der Typen B 1000, B 1250 und B 1500 sowie bei den Mittelschweren die B 2000, B 2500, B 3000, B 4000 und B 4500.

**Schon bald nach dem Krieg faßte Borgward mit dem Eintonner und dann mit dem 1¼-Tonner wieder Fuß.**



Borgward 4½-Tonner Diesel.

Bilder: Archive Michels, Krzoska, Thomass.



Der Borgward B 2000 war ein beliebtes Zubringerfahrzeug.



Am Rhein: Der Borgward B 4000 kämpft sich durch die Fluten.



Borgward B 1250 und B 4500 mit 4.800-l-Tank lassen sich pflegen.

Die Typenkennzeichnungen gehen ja schon aus den vorhergehenden Schilderungen hervor. Aber um Mißverständnissen vorzubeugen, sei noch auf folgendes hingewiesen. Vor dem Krieg und in den ersten Nachkriegsjahren wurden die Lastwagen nach ihrer Nutzlast typisiert. Heute werden sie nach dem Gesamtgewicht unterschieden. Das in der StVZO so oft zitierte Kraftfahrzeug mit 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht wäre damals ein Zwölfhunderter gewesen, ein damaliger 4500er wäre heute ein Neuntonner. Ab 1959 wurden bei Borgward die dreistelligen Typenkennziffern eingeführt mit den Serien 500 und 600; die folgenden Doppelziffern 11, 22, 33, 44, und 55 kennzeichnen sehr weit gefaßt die Nutzlast.

Nun sind nicht alle der erwähnten Typen von 1945 bis 1961 durchlaufend im Programm geliebt. 1949 wurde der B 1000 durch den B 1250 abgelöst. 1952 lief der B 1250 aus, an seine Stelle trat der B 1500. Dieser verwandelte 1954 seine Haube in die „Alligatorschnauze“. 1951 lief der B 2000 an. Ihm gesellte sich 1954 der B 2500 hinzu, der 1959 auf 2,75 t Nutzlast aufgelastet wurde und die dreistelligen Ziffern 522 und 622 bekam. Der B 3000, mit dem bereits 1945 die Produktion wieder aufgenommen worden war, lief 1950 aus. Zur gleichen Zeit betrat der B 4000 die Szene und wurde 1953 mit dem B 4500 gepaart. Bis zum Zweieinhalbtonner war die Wahl zwischen Otto- und Dieselmotor möglich, darüber war nur noch der Diesel zu haben. Die Motorleistungen im gesamten Programm staffelten sich ab 1949 von 42 bis 110 PS.

Stilistisch hatte sich der noch aus der Hansa-Lloyd-Ära herrührende Haubenwagen lange gehalten, der sich in den verschiedenen Gewichtsklassen sichtbar fast nur in den Abmessungen unterschied. Allmählich geriet er mit seinen außen angesetzten Kotflügeln und freistehenden Scheinwerfern in die Phase der Alterung. Der Verfasser dieses Berichts, der als Werbeleiter zwei Jahre vor dem Eklat ausgestiegen war, fragte gelegentlich den Lkw-Chefkonstrukteur Hermann Grimm, ob er ihn einmal mit einem renommierten Designer in Verbindung bringen dürfte. Der Schwabe Grimm antwortete grimmig: „Des isch Konstruktionsach!“ **Heinz Thomass**

FORTSETZUNG FOLGT