



Pressemitteilung

Stuttgart, 10. November 2015

Carl F. W. Borgward: Der Wegweiser des modernen Autos feiert 125. Geburtstag

Dass Autos zu bauen Carl F. W. Borgward (10. November 1890 bis 28. Juli 1963) im Blut lag, bewies er bereits als Dreikäsehoch: Sein selbst gebasteltes Spielzeugauto sorgte auf der elterlichen Kaffeetafel regelmäßig für Totalschäden an den dort geparkten Tassen. Für den Sohn eines Hamburger Kohlenhändlers war das Automobil ein Leben lang seine große Leidenschaft. Hinterließen andere Persönlichkeiten nur marginale Spuren in der Automobilgeschichte, so hat Borgward wesentliche Kapitel mitgeschrieben. Dabei hatte er stets zwei Dinge im Fokus: moderne Autos mit optimalem Kundennutzen und seine eigene Unabhängigkeit.

Zielstrebig baute der gelernte Schlosser seine Karriere durch den Besuch der Höheren Maschinenbauschule Hamburg weiter aus, verdiente sich schon früh Geld als Konstrukteur und arbeitete 1916 in einer Firma, die Trag-Gas für Zeppeline produzierte. Hier kam er erstmals mit der Luftfahrt in Berührung, deren Konstruktionsmethoden er später für das Automobil erschloss. Schon acht Jahre später erfüllte er sich seinen Traum und stellte mit dem „Blitzkarren“ sein erstes Automobil vor, ein dreirädriges Transport-Vehikel. Mit ihm bewies Borgward erstmals sein Talent dafür, Kundenwünsche zu erkennen. Der Blitzkarren der „Bremer Kühlerfabrik Carl F. W. Borgward & Co“ war genau das preiswerte Transportfahrzeug, das sich viele Gemüsehändler und Handwerker wünschten. 1931 folgte der Goliath Pionier, der ebenfalls dreirädrige erste Pkw der hauseigenen Ahnengalerie. Er war ebenso führerschein- wie steuerfrei und mutierte zum zweiten Bestseller der Bremer. Im selben Jahr übernahm der Vollblut-Manager die in Schwierigkeiten geratenen Hansa-Lloyd-Werke inklusive ihrer Lkw-Produktion mit Werken in Varel und Bremen-Hastedt. Seine Firma stieg damit von der Manufaktur zum Fabrikanten im industriellen Maßstab auf.

Mit den Hansa 1100 und 1700 lieferte Borgward eine erste Probe seiner wegweisenden stilistischen Fähigkeiten und punktete auch beim Publikum. Der Zweite Weltkrieg legte dann Borgwards Fabriken in Schutt und Asche. 1946 kehrte Borgward aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft zurück und durfte erst 1948 seine eigenen Fabriken wieder betreten. Im Alter von 58 Jahren, auch das ist typisch für den tatkräftigen Norddeutschen, begann er mit ungeheurer Energie und ohne staatliche Hilfen, sein Automobil-Imperium neu aufzubauen. Und er blieb sich als Unternehmer treu. Er schaffte den Neustart ohne Fremdkapital und Banken und präsentierte alsbald das erste neu konstruierte Nachkriegsauto in Deutschland. Der Hansa 1500, eine Limousine der oberen Mittelklasse, war 1949 ein Paukenschlag. Das Hanomag Kommissbrot und der

amerikanische Kaiser-Frazer hatten Borgward zu einem Karosserieformat inspiriert, das nach dem Krieg die Welt erobern sollte: der Pontonform. Diese Idee war so gut, dass alle renommierten deutschen Hersteller nachziehen mussten. Und der Hansa 1500 war nur ein erster wegweisender Meilenstein der BORGWARD-Evolution, in deren Verlauf der

Bremer Hersteller technischen Innovationen wie den Blinker, das Automatikgetriebe, die Direkteinspritzung und aerodynamische Effizienz in die Serienfertigung einfließen ließ.

Unterhalb des Hansa 1500 bediente BORGWARD die Motorradfahrer, die ein Dach über dem Kopf haben wollten, mit dem genial einfach konstruierten Lloyd, der schnell zum zweiten Topseller des Nachkriegsprogramms aufstieg. 1954 stand der Lloyd an dritter Stelle der deutschen Zulassungszahlen. Auch hier hatte der Bremer Autokenner die Kundenwünsche der Nachkriegsära treffsicher erkannt. Im selben Jahr beerbte die ultimative Styling-Ikone des Hauses BORGWARD, die Isabella, den Hansa 1500 und baute die Marktposition der Firma mit der Raute in der gehobenen Mittelklasse weiter aus.

Die lukrativen Topseller hatten es BORGWARD bis 1959 ermöglicht, sich zum Vollsortimenter beim Thema Automobil weiterzuentwickeln, der mit seinem Programm vom modernen Kleinwagen Lloyd bis zum effizienten Fünftonner, wahlweise mit Allradantrieb, alle Wünsche befriedigen konnte. Die BORGWARD-Werke produzierten mittlerweile mit 20 000 Mitarbeitern und stiegen zum größten Industriebetrieb und Steuerzahler des Landes Bremen auf.

Ab 1960 verdrängten die Amerikaner auf ihrem Heimatmarkt dank ihrer Compact Cars die europäischen Importeure, was bei diesen zu einer ersten Absatzflaute im Export führte. BORGWARD stand dieser Herausforderung ohne die Rückendeckung durch eine Hausbank gegenüber und geriet in kurzfristige Liquiditätsprobleme. Der Bremer Senat schaltete sich mit einem Kredit ein, sorgte dann jedoch mit einem kontraproduktiven Krisenmanagement dafür, dass sich die wirtschaftliche Situation von BORGWARD noch weiter zuspitzte und Carl F. W. aus dem Unternehmen gedrängt wurde. Im Sommer 1961 ging das Unternehmen BORGWARD in einen höchst vermeidbaren Konkurs, denn es konnte wenig später alle Gläubigeransprüche voll bedienen. Carl F. W. Borgward selbst zahlte dafür mit seinen verschiedenen Unternehmen samt Grundbesitz und starb am 28. Juli 1963, wenige Monate vor seinem 73. Geburtstag. Vielleicht auch, weil er keine Autos mehr bauen durfte.

Bis heute unvergessen bleibt das automobiler Vermächtnis des Carl F. W. Borgward: Innovationen schnell in die Serie einzuführen, dabei immer den Kundennutzen im Auge zu haben und dank der eigenen Unabhängigkeit das moderne Auto mit maximalem Tempo und Engagement voranzutreiben. Auch die neu gegründete BORGWARD Group AG will Autos auf den Markt bringen, die in der innovativen Tradition von Carl F. W. Borgward stehen.

Weitere Informationen

BORGWARD Group AG
Kriegsbergstrasse 11
70174 Stuttgart

Marco Dalan
Head of Global Communications
Telefon +49 711 7941851000

E-Mail media@borgward.com
www.borgward.com

