

Borgward Rennsportwagen, Renneinsätze und Erfolge 1952 bis 1958

Jahr	Rennen mit Borgward-Starts	RS-Typen	Siege Rennen	Fahrer	Bemerkungen
1952	4 Rundstreckenrennen darunter 3 Rennen zur DM plus Grenzlandring	Typ 1 (Langheck) 2 Fzg. 60001, 60002 ¹	Grenzlandring Avus	Hartmann Hartmann	Debutrennen: Eifelrennen 05/52, Hartmann
1953	7 Rennen, darunter: 3 Rennen zur Sportwagen-WM 3 Rennen zur DM 1 Bergrennen	Typ 1 (Eifelrennen, Avus ²) Typ 2A: ab Avus (07/1953) 2 Fzg., 60003, 60004 Coupé: Le Mans (3 Fzg.)	Avus Nürburgring (WM)	Klenk Brudes – Bechem (Klassensieg)	Sportwagen-WM: Le Mans (2 RS Coupés), 1000 km Nürburgr. (2A, 2A), Carrera Panameric. (2A, 2A)
1954	6 Rennen, darunter: 2 Rennen zur Sportwagen-WM 3 Rennen zur DM	Typ 2A (bis 05/1954, Buenos Aires, Eifelrennen) Typ 2B (ab 08/1954 Nürburgr.) 3 Fzg.: 60004, 60005, 60006	Eifelrennen	Bechem	Sportwagen-WM: Buenos Aires (2A) Carrera Panamericana (2B, 2B)
1956	1 Rennen (Solitude 07/56)	Typ 3, 2 Fzg.: 60007, 60008			Solitude: Debutrennen Typ 3
1957	6 Rennen, darunter: 5 Rennen zur Berg-EM	Typ 3, 2 Fzg.: 60009, 60010 (Umbauten? ³ aus 60007, 60008)			Herrmann Platz 2 in der Berg-EM
1958	10 Rennen, darunter: 6 Rennen zur Berg-EM 1 Rennen zur Sportwagen-WM sowie Nürburgring, Avus	Typ 3, 2 Fzg.: 60011, 60013 (Umbauten? ³ aus 60009, 60010) Typ 4 (Elektron): 1 Fzg. 60012	Aspern (Österreich) Schauinsland (Berg-EM)	Herrmann Bonnier	Sportwagen-WM: 1000 km Nürburgring Bonnier Platz 2 in der Berg-EM

¹ Die Fahrzeugnummern wurden der Quelle „Bernhard Völker, Peter Kurze, Borgward Rennsportwagen – Einsatz und Technik, Verlag Peter Kurze, Bremen 2021“ entnommen.

² Avus 1953: Brudes (Nr. 138) mit dem Typ 1 Langheck von 1952, Trainingsunfall, kein Rennstart. Klenk (Nr. 137) mit dem Typ 2A, Sieger

³ Die zwei RS vom Typ 3 sind wahrscheinlich Umbauten der jeweiligen Vorjahre. Jährliche Neubauten, das wären dann 6 Fahrzeuge über die drei Jahre, sind wenig wahrscheinlich, aber nicht auszuschließen. In den verschiedenen Quellen werden beide Varianten genannt.

RS-Fahrzeuge:

Typ 1, Langheck (1952): 60001, 60002 / Le Mans Coupé (1953): 345001, 345002, 345003.

Typ 2A, Vergasermotor (1953/54): 60003, 60004 / Typ 2B, Einspritzmotor (1954): 60005, 60006

Typ 3, 2OHC-Einspritzmotor (1956): 60007, 60008 (vermutlich jeweils für 1957 und 1958 umgebaut, 1957: 60009, 60010; 1958: 60011, 60013)

Typ 4, 2OHC-Einspritzmotor (1958): 60012 (Form ähnlich wie Typ 3, aber mit Elektron-Karosserie). Avus 1958: Aero-Form nach Entwurf Prof. Focke

Technische Daten der Rennsport-Fahrzeuge von Borgward, 1952 bis 1958¹

Typ 1 (Langheck, 1952/53):

Motor 4M1,5 I RS: Vierzylinder-Reihenmotor, 72x92mm=1498ccm Hubraum, Anfangsleistung 80 PS (6000 U/min), später 90 PS. 2 Vergaser, seitliche Nockenwelle, Ventilsteuerung mit Stoßstangen und Kipphebeln (OHV-Motor). Basismotor: Hansa 1500 (Serienmotor, 52 PS). Rohrrahmen mit Alu-Karosserie, Radstand 2,40m. De Dion-Hinterachse. Gewichtsangaben unterschiedlich je nach Quelle (660kg oder 980kg, siehe unten²). Spitze ca. 210 km/h.

Typ 2A (Kurzheck, mit Vergasermotor, 1953/54):

Motor 4M1,5 I RS wie bei Typ 1. Anfangsleistung gut 100 PS (6000 U/min), später 110 PS. 5 Gänge. Rohrrahmen mit Alu-Karosserie, Radstand 2,25m. De Dion-Hinterachse. Gewichtsangaben unterschiedlich je nach Quelle (620-660kg oder 900kg). Spitze ca. 220 km/h.

Typ 2B (Kurzheck, mit Einspritzmotor, 1954):

Motor 4M1,5 II RSE. Vierzylinder-Reihenmotor, 75x84,5mm=1493ccm Hubraum, Anfangsleistung 110 PS (6000 U/min), später 115 PS. 5 Gänge. Einspritzmotor, seitliche Nockenwelle, Ventilsteuerung mit Stoßstangen und Kipphebeln (OHV-Motor). Basismotor: Isabella. Rohrrahmen mit Alu-Karosserie, Radstand 2,25m. De Dion-Hinterachse. Gewichtsangaben unterschiedlich je nach Quelle (620-660kg oder 900kg). Spitze ca. 210 km/h.

Typ 3 (1500 RS, 1956-1958):

Motor 4M1,5 III RSE: Vierzylinder-Reihenmotor, 80x74mm=1488ccm Hubraum, Anfangsleistung 135 PS (7000 U/min), 1957: 145 PS, 1958: 150 PS. Einspritzung, 2OHC (2 obenliegende Nockenwellen), 4 Ventile pro Zylinder, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung. 5 Gänge, Sperrdifferential ab 1957. Rohrrahmen mit Gitterrohr-Hilfsrahmen, Radstand 2,20m, Alu-Karosserie, De Dion-Hinterachse, Trommelbremsen, Gewicht ca. 620 kg, Spitze ca. 240 km/h. Rad/Felgendimensionen: 5,00x16 vorn, 5,90x15 hinten. Länge 3,665m, Breite 1,445m, Höhe 0,950m.

Typ 4 (1500 RS „Elektron“, 1958):

Abweichende Daten vom Typ 3: Karosserie aus Elektron (90% Magnesium, 10% Aluminium), Gewicht unter 600 kg. Spitze mit der Focke-Karosserie über 270 km/h.

¹ **Anmerkung (Quelle):** Die technischen Daten entsprechen den Angaben in den beiden in Bremen erschienenen Büchern. (a) Heinrich Völker, Silberpfeile aus Bremen – Rennsportwagen der Borgward-Werke, Band 7 der Reihe „Autos aus Bremen“, Peter Kurze (Hrsg.), Bremen 2004; und (b) Bernhard Völker, Peter Kurze, Borgward Rennsportwagen – Einsatz und Technik, Verlag Peter Kurze, Bremen 2021.

² **Anmerkung (Gewichtsangaben):** Die hohen Gewichtsangaben bei den Typen 1 und 2A/2B stammen aus dem Buch von H. Völker (Bremen 2004), die geringeren Gewichtsangaben aus dem neuen Buch von B. Völker, P. Kurze (Bremen 2021).

Die folgende Aufstellung liefert Daten zu der Motorleistung und zum Gewicht der Borgward RS und der Konkurrenz, also der Porsche Rennsportwagen, aus beiden Werten kann man das Leistungsgewicht errechnen (hier gerundet). Bei einem Vergleich Borgward – Porsche tendiere ich eher dazu, die Gewichtsangaben der neueren Quelle aus Bremen zu übernehmen, die Angaben des 2004er Buchs erscheinen mir vor allem bei den Typen 1 und 2A als zu hoch. Ergänzende oder korrigierende Informationen sind willkommen!

Borgward RS, Typ 1 (1952): Motorleistung 80 PS, Gewicht 980 kg (Quelle 2004) bzw. 660 kg (Quelle 2021), Leistungsgewicht (LG) 12,3 bzw. 8,3 kg/PS

Borgward RS, Typ 2A (1953): 110 PS, 900 bzw. 660 kg, LG 8,2 bzw. 6,0

Borgward RS, Typ 2B (1954): 115 PS, 800 bzw. 620 kg, LG 7,0 bzw. 5,4

Borgward RS, Typ 3 (1956): 135 PS, 630 kg (in beiden Quellen), LG 4,7

Borgward RS, Typ 4 (1958): 150 PS, 595 kg (in beiden Quellen), LG 4,0

Glöckler Porsche (1953): 95 PS (Rennsprit) / 85 PS (Benzin), 520 kg, LG 5,5 bzw. 6,1

Porsche 550 (1953, OHV-Motor): 95 PS (Rennsprit), 550 kg, LG 5,8

Porsche 550 (1954, 2OHC-Motor): 110-125 PS, 550 kg, LG 5,0 bzw. 4,4

Porsche 550A (1956/57): 130-135 PS, 550 kg, LG 4,2 bzw. 4,1

Porsche 718 RSK (1958): 150 PS, 530 kg, LG 3,5