



## Restaurierung eines Borgward Hansa 2400 Fließheck

# Ein langer Weg vom Lochkäse zum Schmuckstück

Lahstedt (tms). Fassungslosigkeit machte sich bei Thomas Lietzmann breit, als er das Objekt seiner Begierde zum ersten Mal in Augenschein nahm: „Ich fragte mich, wie ich diesem Fragment jemals Herr werden sollte.“ Das „Fragment“ ist ein seltener Borgward Hansa 2400 Fließheck von 1954, oder zumindest das, was davon übrig ist – und Lietzmann ist dessen neuer Besitzer.

Dabei hätte er es besser

wissen müssen: Lietzmann, der sich in der Region einen Namen als Organisator des Oldtimertreffens Lahstedt gemacht hat, ist ein ausgewiesener Borgward-Fan. „Ein Isabella Coupe von 1961 mit Schliebedach war für mich seit Zeiten das höchste Gut.“ Aber man entwickelt sich ja weiter und so keimte in ihm der Wunsch nach einem Hansa Fließheck. Von diesem für damalige Verhältnisse aufwendig konstruierten Fahr-

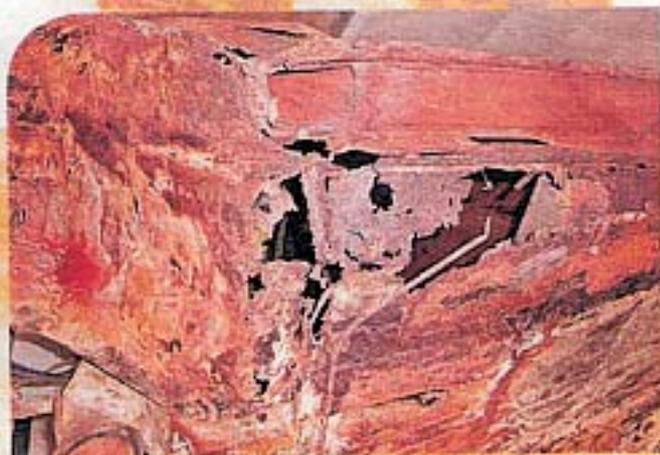
zeug mit dem ungewöhnlichen Schrägheck wurden in seiner dreijährigen Bauzeit (1952 bis 1955) gerade mal 743 Stück gebaut. Die Carl Borgward GmbH aus Bremen siedelte den mit einem knapp 2,4 Liter großen 6-Zylinder versehenen Hansa in der Oberklasse an, „Besserverdiener“ der damaligen Zeit fuhren den „Vierundzwanzighundert“, Stars wie Heinz Rühmann zählten zu den Besitzern.

Und jetzt eben auch Tho-

mas Lietzmann. Irgendwann hatte er auf seiner Homepage bekannt gegeben, dass er einen solchen Wagen suchte – ohne große Hoffnung auf Erfolg. Im Frühjahr 2012 vermeldete sein Anrufbeantworter Spannendes: „Sie suchen was Bestimmtes in Sachen Borgward? Rufen Sie bitte zurück.“ Was er sofort tat. „Mein Puls war auf 180!“ Nach ersten Gesprächen folgten Fotos vom Kaufgegenstand, Lietzmann hol-



Der Hansa während der Schweiß- und Sandstrahlarbeiten ...



Gammel an allen Stellen.



Eine Herkulesaufgabe: in diesem Zustand hat Thomas Lietzmann den Borgward Hansa erworben.

te sich Informationen über die Ersatzteilversorgung und mehr von Herrn Antelmann, seines Zeichens Typenreferent für den 2400 bei der Borgward-IG Essen und entschloss sich zum Kauf.

Als das Auto dann im Juni 2012 endlich auf seinem Hof stand, er sich von der ersten Fassungslosig-

keit ob des mehr als fragwürdigen Zustandes erholt hatte, machte sich Lietzmann an die Bestandsaufnahme. „Immerhin stellte sich das verheerende Wrack bei der Demontage als unverbastelt dar“, einen Unfallschaden gab es auch nicht und die meisten Teile waren irgendwie noch vorhanden. „Verglasung und

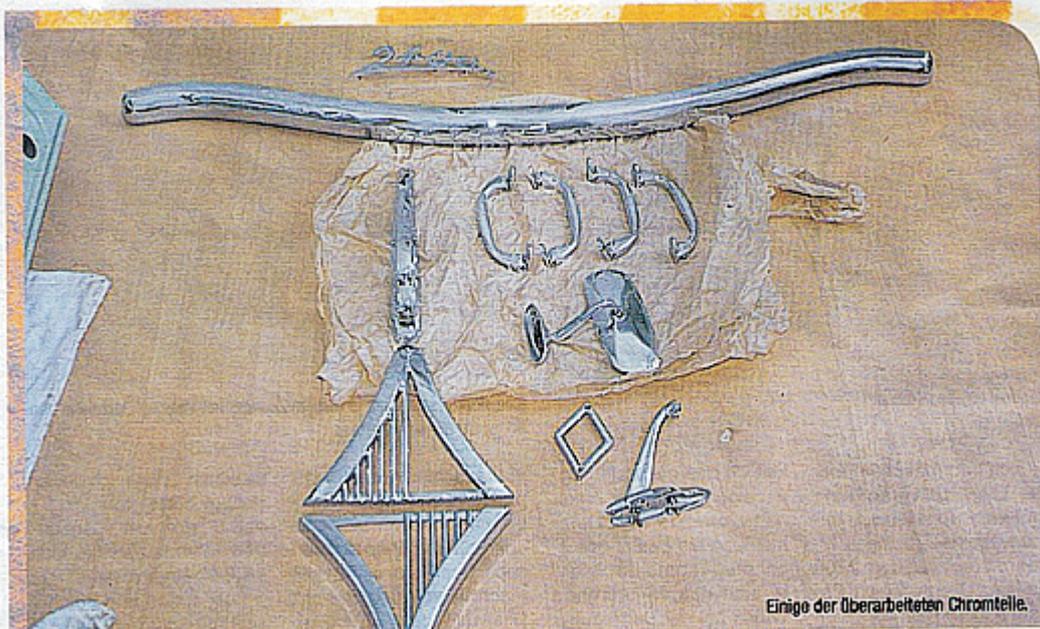
Zierrat schien soweit komplett. Technische Komponenten waren teilweise überholt und überraschten mich. Der Motor schien gemacht zu sein und drehte.“ Das war's dann aber auch schon mit den positiven Meldungen. Freunde mit Fachwissen schüttelten jedenfalls nur den Kopf als sie den Zustand des Han-

sa sahen. „Wenn ich denen gesagt hätte, was ich für den Edelschrott ausgegeben habe, hätten sie mich ins LKH eingewiesen!“

Aber Lietzmann machte sich mit dem Mut der Verzweiflung trotzdem dran, sein Traumauto zu restaurieren, den „Lochkäse“, wie ihn seine Freundin nannte, wieder in ein Fahrzeug im



... und nach hunderten von Arbeitsstunden.



Einige der überarbeiteten Chromteile.

Neuzustand zu versetzen. Eine Herkulesaufgabe, wie sich herausstellte.

Das ganze Auto schien verzinkt zu sein, das musste runter, genau wie der Unterbodenschutz im Kofferraum. Und geschweißt werden musste ohne Ende. „Da geht ein ganz großes Lob und ein riesiger Dank an meinen Kumpel Dominik Gaslor – der mit Reparaturblechen und einem

Schweißgerät wahre Wunder vollbracht hat!“ Monatlanges anpassen der Blechteile zerrte an den Nerven, es wurde geflext und sandgestrahlt was die Geräte horgaben. „Ich gebe ehrlich zu, dass mir der Arbeitsaufwand so nicht bewusst war“, räumt Lietzmann ein. Bis heute hat er gemeinsam mit befreundeten Helfern 1050 Stunden an dem Hansa gearbeitet.

Das meiste wurde in Eigenregie gemacht – nur für die Chromteile und einige größere Lackierarbeiten holte sich Lietzmann professionelle Hilfe. Und das Ergebnis bisher kann sich sehen lassen: Die Spaltmaße an Türen und Hauben sind perfekt, die Karosserie hat ihren eleganten Schwung wieder – der Rohbau ist fertig. Ein großer Schritt – aber gerade mal etwa die

Hälfte der nötigen Arbeit ist erledigt. „Ich rechne insgesamt mit 2000 Stunden!“ Als nächsten folgt der Innenausbau mit Teppichen, Türpappen und Sitzen. Derzeit gibt es weltweit nur noch 5 gut erhaltene Hansa Fließheck – der von Thomas Lietzmann ist auf dem besten Weg, Nummer 6 zu werden.

Wir sind gespannt auf das Endergebnis!



Der Rohbau ist fertig! So steht der 2400 Fließheck heute da...



...und so ähnlich soll er später mal aussehen: Dies ist eins von nur 5 erhaltenen Exemplaren und gehört Herrn Würschlmeier aus Wien.