

Isabella Klassik

Digitales Magazin für Liebhaber historischer Borgward-Fahrzeuge · Ausgabe I/2021

Inklusive der Mitteilungen



Carl F. W. Borgward IG e. V.





Peter Kurze
Herausgeber

Liebe Leser,

die Isabella Klassik (IK) wendet sich an die Liebhaber historischer Borgward-Fahrzeuge.

Dieses kostenlose digitale Magazin soll Ihnen nützliche Service-Informationen in den Bereichen der Restaurierung und der Fahrzeugtechnik bieten. Weitere Artikel beschäftigen sich mit der spannenden Geschichte der Borgward-Gruppe, die zwischen 1930 und 1961 Kleinwagen, schicke Limousinen, repräsentative Oberklasse-Fahrzeuge und Lastwagen produzierte.

Wichtiger Bestandteil der IK sind die Club-Seiten. Hier informieren die teilnehmenden Vereine nicht nur ihre Mitglieder, sondern auch die vielen Borgward-Fans, die zwar nicht Mitglied in den Vereinigungen sind, aber doch am „gleichen Strang ziehen“. Das gemeinsame Ziel ist der Erhalt der altherwürdigen Fahrzeuge.

Mit besten Grüßen aus Bremen 



Liebe auf den ersten Blick: Borgward Isabella Combi



Borgward Flotte: Zirkus Eldorado

Technik

Kupfer-Nickel-Bremsleitungen.....6
Nachfertigung von Zier und Blechteilen.....8
BORGWARD-Isabella: Straßenlage.....21
Der Alleskönner: 3D-Druck26
Borgward Isabella Combi: Es war Liebe auf den ersten Blick. ...31

Geschichte

Ein Star wird 70.....3
Die letzten Spuren: Lloyd-Niederlassung Hamburg10
Der Hansa 1500, erste Pkw-Nachkriegskonstruktion28

Szene

Borgward Worldtour am Samstag, 1. Mai 20216
Terminapp für alle Oldtimer-Veranstaltungen.....6

Das breMOBILEum7
Harro Hartmann gestorben8
Johann Jaxy gestorben9
Zirkus Eldorado.....12
Nachlese Treffen 2020 Borgward-Club Frankfurt-Würzburg20
Buchbesprechung: Borgward Rennsportwagen24
Rätsel29
Die kleine Sammlung: Torsten Hein in Balve34
Termine.....35

Clubmitteilungen

Borgward Club e.V. mit Sitz in Bremen.....13
Borgward Club Austria.....16
Carl F.W. Borgward IG e.V.....18
BORGWARD Freunde Stuttgart.....19

Impressum34

Happy Birthday

Hansa 1800 Fließheck

Ein Star wird 70

1949 zeigte der US-amerikanische Hersteller Nash Motor Co. aus Wisconsin seine neuen Modelle 600 (Länge 5100 mm, 83 SAE-PS) und Ambassador (Länge 5330 mm, 114 SAE-PS) mit Fließheck-Karosserie. Die unter der Bezeichnung „Airflyte“ verkauften Wagen mit ihrem Fließheck fielen Carl F. W. Borgward auf, der sofort darin einen vermeintlichen Trend zu dieser Karosserieform witterte.

1951 entstand der Prototyp eines Export-Wagens mit Fließheck, den der ehemalige Tatra-Konstrukteur und nun in Borgwards Diensten

stehende Dipl.-Ing. Erich Übelacker (*1899 †1977) konzipiert hatte. Parallel dazu entwickelte Ing. Walter Dziggel (*1908 †1991), Chef im PKW-Konstruktionsbüro, den Hansa 1800, Nachfolger des Hansa 1500 von 1949. Der Wagen erhielt das favorisierte Fließheck und sollte in der Serie ebenso wie der geplante Lkw B 1500 den neuen 4-Zylinder-Benzinmotor mit 1,8-Liter-Hubraum (60 PS) bekommen.

Bei der Entwicklung des Hansa 1800 Fließheck stand vermutlich der kleine Windkanal für Modelle im Maßstab





*Genial:
c_w-Wert von 0,36*

Links:

Chefkonstrukteur Walter Dziggel, Carl F.W. Borgward und der Betriebsdirektor Wilhelm Black (v.l.) inspizieren den Hansa 1800 Prototyp, dem noch die Inneneinrichtung fehlt. Im Motorraum arbeitet das 4-Zylinder-Aggregat mit 1,8-Liter-Hubraum und 60 PS.

Rechts:

Der von Kiencke gebaute Windkanal für Modelle bis 1:5.



1:5 bis 1:10 in der Versuchsabteilung zur Verfügung. Die Versuche führte wohl der Ingenieur Heinrich Kiencke (* 1908) aus, der 1948 zu Borgward kam. Im II. Weltkrieg leitete Kiencke den Überschall-Windkanal in Bad Eilsen des Bremer Flugzeugherstellers Focke-Wulf. Eventuell nutze er zusätzlich die aerodynamische Anlage der Technischen Hochschule Hannover.

Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Der c_w-Wert, der die aerodynamische Güte der Karosserie angibt, betrug 0,36.

Zum Vergleich:

- Borgward Isabella	0,44
- Porsche 356A	0,37
- Porsche 356B	0,40
- Opel Rekord PII	0,42

(Die Werte stammen aus verschiedenen Quellen. Da es keine Normung für die Messung des c_w-Werts gab, geben die Zahlen nur einen Trend wieder. Der c_w-Wert und die Stirnfläche eines Fahrzeugs bestimmen den Luftwiderstand. Je geringer dieser Widerstand, desto größer ist die Höchstgeschwindigkeit und desto geringer der Kraftstoffverbrauch.) Die



endgültige Karosserieform legten Borgward und seine Techniker aufgrund Kienckes Versuche fest.

Der Öffentlichkeit stellte man den neuen Hansa am 19. April 1951 auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt/Main vor. Stars neben dem Borgward Fließheck waren die Neukonstruktionen Mercedes 220 und 300, der BMW 501, das Goliath-Sportcoupé mit Einspritzmotor und der nie in Serie gegangene Hanomag- Partner.

Der ausgestellte Hansa 1800 war

noch nicht serienreif. So fanden Messungen der Verwindungssteifheit der Karosserie erst im Oktober des Jahres statt. Auch reichte die 1800 cm³-Maschine mit ihren 60 PS nicht aus. So schuf Motorenkonstrukteur Karl-Ludwig Brandt ein 6-Zylinder-Triebwerk (Typ 6 M 2,4), das 82 PS bei 4500/min leistete und ein maximales Drehmoment von 165 Nm bei 2400/min lieferte.

Im Oktober 1952 begann die Serienfertigung des nun „Hansa 2400 Sport“ genannten Wagens. Die Karosserie hatte man beibehalten und nur leicht modifiziert. 1955 stellte

Links:

Der Hansa 1800 Fließheck unterschied sich vom Hansa 2400 Serienwagen durch üppigen Chromzierrat am Kühlergrill, fehlende Wulste am Radlauf, seitliche Zierleisten, die kaum sichtbaren vier großen Lufteinlässe unter dem Kühlergrill und durch den 4-Zylinder-Motor.

Rechts:

Für die neue 6-Zylinder-Maschine des kommenden Hansa 2400 diente der Prototyp als rollender Prüfstand.

man die unrentable Produktion nach nur 743 Fließheck-Limousinen ein. Als Stufenheck-Pullman-Limousine wurde der 2400 noch bis 1958 in geringen Stückzahlen produziert.

Heute gehören die Hansa 2400 zu den gesuchtesten Oldtimern der Borgward-Gruppe.

Text: Peter Kurze
Fotos: Walter Richleske





Samstag, 1. Mai 2021

Am 1. Mai sollen Borgward-Fans auf der ganzen Welt auf Tour gehen und mit ihrem Smartfon Teilnehmer, Tourziel und die Borgward-Autos aufnehmen. Die Fotos und Filme sammelt Norbert Drogies vom virtuellen Automuseum **PS Perlen** über seine Mailadresse ein. Drogies will aus den eingesandten Dateien einen Film zusammenstellen. Zur Filmpremiere lädt er alle Borgward-Liebhaber ein. Auf YouTube gibt es zwei Videos, die das Projekt genauer vorstellen:

- **Borgward Worldtour**
- **Monica Borgward**

Auf der Internetseite der „PS Perlen“ lässt sich das Logo herunterladen.

www.ps-perlen.de

Fotos und Filme an:

norbert@ps-perlen.de

Terminapp für alle Oldtimer-Veranstaltungen

Die Oldtimer-Markt bietet ihren umfangreichen Terminservice auch über das Smartfon an. Die kostenlose App lässt sich über den Apple-App- und den Google Playstore herunterladen. Die Premium-Funktionen erhalten Abonnenten der Markt kostenlos, andere zahlen 1,99 Euro pro Jahr. Das beinhaltet das Speichern von Einzeltermine auf einer Merkliste oder im persönlichen Kalender.



Kupfer-Nickel-Bremsleitungen

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat die Allgemeine Betriebserlaubnis 61429 für Kupfer-Nickel-Austauschbremsleitungen (KuNiFer-Bremsleitungen) des dänischen Herstellers OJD Automotive ApS erteilt. Es ist die erste ABE dieser Art. Seit 1994 ist der Austausch von Stahlbremsleitungen durch solche aus Kupfer-Nickel-Legierungen nicht mehr zugelassen worden.

Bereits 2013 war OJD mit der Bitte um Unterstützung auf die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH in Stuttgart zugekommen: Die GTÜ solle dem Unternehmen helfen, die gut zu verarbeitenden und deshalb bei den Kraftfahrzeugprofis beliebten Bremsleitungen aus der Buntmetalllegierung wieder für Reparatur und Aftersales zuzulassen.

Am Anfang standen Tests in den Prüflaboren sowie eine Bachelorarbeit, die von der GTÜ vergeben wurde. „Danach stand fest, dass von den OJD-Bremsleitungen nicht die 1994 beschriebene Gefahr ausgeht“, sagt der Leiter des technischen Dienstes der GTÜ Johannes Pienau. Damals hatten Prüfungen ergeben,

dass beim Umformen der Kupfer-Nickel-Bremsleitungen (insbesondere beim Biegen in engen Radien) Versprödungen auftreten können, die zu einem Bruchrisiko führen. Daraufhin waren Austauschbremsleitungen aus der Legierung für die Verwendung im Bereich der StVZO nicht vorschriftsmäßig – mit Ausnahme jener Fälle, in denen gleiche Leitungen auch serienmäßig vom Fahrzeughersteller verwendet wurden.

Für die Erstellung der ABE waren wiederum zahlreiche Einzelprüfungen über mehrere Monate hinweg notwendig. Allein die Druckprüfung der Leitungen dauerte 70 Tage, weil hier über eine Millionen Mal ein Druck von mindestens 150 bar aufgebaut werden musste. Dann lag der abschließende Prüfbericht vor und die Allgemeinen Betriebserlaubnis 61429 wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilt.



Das breMOBILEum

Technisch Interessierte verbinden Bremen sofort mit BORGWARD, LLOYD, MERCEDES und AIRBUS. Im selben Atemzug werden aber ebenso oft FOCKE-WULF und die AG WESER genannt. Wer die Wirtschaftsteile der Zeitungen aufmerksam liest, kennt auch LÜRSSEN und OHB. Es ist nicht zu leugnen, dass in Bremen oft genug Technikgeschichte geschrieben wurde – und noch immer wird.

Bremer Ingenieure, Techniker und Facharbeiter schufen Meisterwerke, Innovationen, aber auch Flops.

Vereine, die sich für die Bremer Fahrzeug-, Schiffbau-, Luftfahrt- und Raumfahrttechnik interessieren, haben sich in einer gesellschaft zusammengeschlossen, um ein Dokumentationszentrum zu schaffen.

Da sich die auszustellenden Exponate und die Unternehmen, die sie schufen, in erster Linie um die Mobilität verdient gemacht haben, ist die Bezeichnung breMOBILEum entstanden. Mobilität „Made in Bremen“ soll der Öffentlichkeit präsentiert

werden. Der Inhalt bezieht sich auf die Technik von gestern, über das Heute bis in die Zukunft.

Die folgenden Gesellschafter haben sich an diesem Konzept beteiligt und unterstützen den Aufbau und den Betrieb des breMOBILEum.

- Borgward-Club gemeinnütziger e.V., Bremen
- Carl F.W. BORGWARD IG gemeinnütziger e.V., Essen
- Mercedes-Benz W 124 Club e.V., Stuttgart
- Marius Mazur, Bremen (SG Stern Deutschland gemeinnütziger e.V., Stuttgart – Historia Mobilis Bremen)
- Prof. Dr. Bernd Hirsch, Bremen (Bremer AIRbe gemeinnütziger. e.V., Bremen)

Die Einlagen der Gesellschafter sind getätigt. Eine gemeinnützige Gesellschaft (gGmbH) ist in das Handelsregister eingetragen worden. Zur Geschäftsführerin wurde Marion Kayser vom Borgward-Club (Bremen)

*Borgward-Club und Borgward-IG
bei der Gründung dabei*

Die Gründer: Marius Mazur ((SG Stern), Prof. Dr.-Ing. Bernd Hirsch (Bremer AIRbe), Marion Kayser (Borgward-Club), Werner Rosendahl und Hartmut Loges (Borgward IG), Dieter Bohlmann (Borgward-Club) und Thomas Fietzke (Mercedes W124 Club).



bestimmt. Sie ist auch Vertreterin der Automobil-orientierten Belange in der gGmbH. Hinzukommen soll ein zweiter Geschäftsführer, der die Interessen der Flug- und Raumfahrt-technik repräsentieren soll.

Das breMOBILEum muss in der Öffentlichkeit präsent werden. Es ist schon ein breites Interesse zu erkennen bei öffentlichen Institutionen aus Gemeinwesen, Kultur, Technik und Wissenschaft. Kooperationen sind möglich. Es bestehen Kontakte zum Focke Museum. Gemeinsam führen wir Online-Vorträge zur Bremer Technikgeschichte durch.

Die erste Gesellschafterversammlung steht an. Es soll das zukünftige Bild des breMOBILEums bestimmt werden. Verhandlungen über den Standort des breMOBILEums laufen. Erste kleinere Ausstellungen stehen an.

Weitere Informationen finden sich auf der Homepage:

[breMOBILEum](#)

breMOBILEum und Focke-Museum Termine der Zoom-Vorträge

Dienstag, 11. Mai 2021, 19:00 Uhr

Pionier Carl F.W. Borgward Das Borgward-Automobilwerk in der Zeit des Wirtschaftswunders

Referent: Peter Kurze, Autor und
Verleger

Dienstag, 1. Juni 2021, 19:00 Uhr

Pionier Henrich Focke

Referent: Dr. Kai Steffen, Focke
Windkanal

Dienstag, 29. Juni 2021, 19:00 Uhr

Pionier der Raumfahrt

Referent: Siegfried Monser,
Raumfahrtkoordinator Land Bremen

Dienstag, 20. Juli 2021, 19:00 Uhr

Pioniere der Zukunft

Referent: folgt

Die Vorträge werden via Zoom übertragen. Wer an den 20-minütigen Vorträgen mit anschließender Fragerunde teilnehmen möchte, kann sich den Link für die Zoom-Übertragung von der Website focke-museum.de/fockes-forum/ holen. Im Anschluss an den Vortrag können Fragen über die Chatfunktion gestellt werden.

Nachfertigung von Zier und Blechteilen

Die Firma Horst Kühn, gegründet 1962, erstellt Formen für Modellsportwaren, Optik und Oldtimer-Teile. Es werden Stoßbecken, Zierleisten, Tankverschlüsse, Gehäuse, Markenzeichen und dergleichen hergestellt.

Von originalen Teilen nimmt man Gießharzabgüsse ab, die als Vorlage einer galvanischen Kopie dienen. Die galvanische Kopie ist sehr genau. Sie ist löt- und schweißbar. Bei dieser

Vorder- und Rückseite Borgward-Logo.



Produktionsform gibt es keine Einschränkung der Stückzahl.

Die Teile selbst bestehen aus Nickel oder Kupfer. Sie sind noch nicht verchromt. Bohrungen und Befestigungen muss der Besteller anbringen.

Infos: Kühn Elektrochemischer
Formenbau, Mohrengasse 8, 78655
Dunningen, Gunter Kühn, Tel.:
074 03/428, kuehn.gunter@gmx.de



Harro Hartmann gestorben

Der Borgward-Ingenieur Harro Hartmann ist im Alter von 89 Jahren gestorben.

Er wurde am 19. Januar 1932 in Sanderahm geboren, südwestlich von Wilhelmshaven. Nach Krieg und Lehre (Opel-Beckmann) absolvierte er bei Borgward ein fünfmonatiges Praktikum und durchlief dabei die Abteilungen Schmiede, Pkw-Rahmenbau, Härterei, Werkstoffprüfung, Modellbau, Pkw-Klempnerei, Achsenbau/Mechanische Abteilung und die Eisengießerei.

Es schloss sich ein Maschinenbau-Studium und eine Stellung bei den Ford-Werken in Köln an. Mitte 1959 kehrte er als Werkzeug-Konstrukteur zu Borgward zurück und begann im Musterbau unter der Leitung von Ing. Fritz Hattesohl zu arbeiten.

Im Musterbau entstanden die Prototypen, wie Amphibienfahrzeuge, 8-Zylinder-Motoren mit 22-Liter-Hubraum und Geländefahrzeuge für die Bundeswehr.

In der Konkurszeit 1961 übernahm Hanomag den Musterbau. Hartmann und seine Kollegen waren nicht einen Tag arbeitslos.



Harro Hartmann veranschaulichte mir in vielen Gesprächen die Arbeit der Abteilung „Sonderentwicklung“ und des Musterbau. Er sorgte auch dafür, dass sich ehemalige Borgward-Mitarbeiter in meinem Büro trafen, die mir Rede und Antwort standen.

Seine freundliche und ruhige Art, seine logische Argumentation sowie sein Können, komplizierte Dinge verständlich zu erklären, haben mich sehr für ihn eingenommen.

Ich bin traurig, dass er gehen musste, aber froh, dass er sein Wissen weitergab.

Peter Kurze



Isabella

Johann Jaxy gestorben

Am 23. März 2021 starb im Alter von 94 Jahren der Grafiker Johannes Jaxy. Jaxy schrieb Borgward-Geschichte.

Mitte der 50er-Jahre in Bremen: Das Atelier Arkenberg hat seine Geschäftsräume in einer gediegenen Villa im Stadtteil Radio Bremen, in der Heinrich-Heine-Straße 78. Der Inhaber, Ludwig Arkenberg, wohnt im Erdgeschoss, das Grafikatelier ist im 1. Stock. Ende der 50er-Jahre expandiert die Firma und die Agentur zieht in das Haus Außer der Schleifmühle 75.

Das Atelier Arkenberg fertigt Gebrauchsgrafik: Prospekte, Geschäftspapiere, Briefpapier und Werbematerial. Viele Firmen, vor allem aus Bremen, lassen ihre Geschäftspapiere vom Atelier Arkenberg gestalten. Ein besonders prominenter und großer Kunde ist der Autohersteller Borgward. Dort tüfelt man gerade an einer neuen Mittelklasse-Limousine, die ab Juni 1954 mit dem Namen „Hansa 1500“ von Band läuft. Zwei Jahre später wird der auffällig schöne Wagen mit den geschwungenen Kurven umbenannt in „Isabella“ Und für diesen Namen brauchte

Borgward einen markanten Schriftzug, der den Charakter des Wagens widerspiegeln sollte: Leicht und ein wenig verspielt, aber doch auch repräsentativ.

Bei Arkenberg arbeitete damals der Grafiker Johannes Jaxy, ein junger Mann Ende 20. Er entwarf einen Schriftzug, der dem Zeitgeist entsprach und der leichtfüßig daherkam. Einen Schriftzug, der zu den pastelligen Farben und den runden Formen der 50er-Jahre passte. Johannes Jaxy entschied sich für eine Schrift, die wie eine Unterschrift aussehen sollte. Hier und da ist der Strich breiter, sind die Schwünge markanter und ausladender. Das „I“ am Anfang sieht fast wie ein „J“ aus. Und das Ende, der Ausläufer des „a“, macht einen Schlenker, der sich an der imaginären unteren Linie des Schriftzuges einhakt.

Der Schriftzug, der den wunderschönen Oldtimer ziert, wurde zum Bestandteil eines legendären Gesamtkunstwerks. Und dazu hat der Grafiker Johannes Jaxy seinen Teil beigetragen: Ein schwungvoller Schriftzug für eine Ikone des Designs.

Corinna Tonner



Oben:

Johannes Jaxy an seinem Arbeitsplatz im Atelier Arkenberg.

Unten:

Jaxy entwarf nicht nur den eleganten Isabella-Schriftzug, sondern auch zahlreiche Verkaufsprospekte. Auch die von vielen Sammlern hochgeschätzten Werbezeichnungen aus dem Zeitraum 1954 bis 1957 kamen aus seiner Hand.

Hier ein Neubau, dort ein Bushaltestellplatz, da ein moderner Industriebau – viele der Gebäude, in denen die Lloyds früher verkauft oder repariert wurden, gibt es 59 Jahre nach dem Konkurs nicht mehr. Auch bei mir in Hamburg sind die meisten Überbleibsel längst verschwunden. Doch die Hauptverkaufsstelle in der Zimmerstraße 10-12 im noblen Stadtteil Uhlenhorst steht noch. Das Gebäude mit Verkaufsräumen und Wohnungen entstand erst nach 1955, viele Häuser dieser Zeit existieren in der Hansestadt bis heute. Die ein paar Meter weiter untergebrachte Werkstatt ist freilich abgerissen, dort steht jetzt ein Hochhaus. Die Verkaufsstelle wurde in der „Fahr mit Lloyd“ vom Frühjahr 1958 als vorbildliche Lösung bezeichnet: „Der Hamburger Betrieb verfügt neben Ausstellungsräumen und einer hervorragend eingerichteten Großwerkstatt auch über eine unterirdische Halle, in der eine ständige Gebrauchtwagenschau untergebracht worden ist.“

Tatsächlich hat sich der Backsteinbau in den letzten 60 Jahren kaum geändert, man kann noch sehr klar erkennen, wo einst die Lloyd-Niederlassung war. Inzwischen beherbergen die Räume eine Firma, die



Die letzten Spuren

Wintergärten anbietet. An Lloyd konnten sich die beiden Mitarbeiter nicht mehr erinnern. Bevor die Fensterbau-Firma dort einzog, hatte ein Gebrauchtwagenhändler dort seine Verkaufs-Büros, erzählten sie.

Eine Erinnerung an Lloyd habe ich aber noch gefunden. Die beschriebene unterirdische Halle ist nun eine Tiefgarage für die Anwohner. Als das moderne automatische Rolltor hochfuhr, weil jemand sein Auto herausfuhr, war das alte Gitter der Garage zu sehen. Gut sichtbar ist das Lloyd-Dreieck darin eingelassen, früher sicherlich noch ergänzt durch das

Firmen-Logo. Es gibt also immer noch kleine Überbleibsel der Lloyd-Motoren-Werke im Stadtbild. Man muss sie inzwischen nur sehr genau suchen.

Text: Norbert Bogdon
Fotos: Norbert Bogdon,
Fahr mit Lloyd 1958



Rechts oben:
Die letzte Spur ist das Dreieck für das Firmensignet im Tor der ehemaligen Lloyd-Dependance in der Zimmerstraße 10-12 in Hamburg-Uhlenhorst

Unten links:
Sachliche Atmosphäre 1959
im Lloyd Autosalon.

Unten rechts:
Mehr als 60 Jahre später steht der 600er vor der Lloyd Verkaufsstelle.



Zirkus Eldorado

Seit 2019 besteht die Partnerschaft des Borgward-Club e.V. mit Sitz in Bremen und dem Zirkus Eldorado. Der Grund liegt auf der Hand, wenn man die Borgward-Fahrzeuge zu sehen bekommt, die liebevoll als Zirkusgefährte zurecht gemacht

wurden. Seniorchef Christian Thiel und sein Team selbst restaurierten die Lastwagen und gestalteten sie künstlerisch gestaltet. Zurzeit gesellen sich zu weiteren Zugmaschinen von Mercedes und Hanomag sieben Borgwards. Ein wahrer Schatz, den es zu erhalten gilt.

Familie Thiel lebt mit Ihren Tieren in Lilienthal bei Bremen und betreibt

einen Mitmach-Zirkus. Sie halten auf dem großzügigen Gelände Tiere, die in der Manege auftreten oder ein gutes Leben auf der Weide führen. Darunter befinden sich 14 Pferde, 8 Ponys, 1 Esel, Kamele, Dromedare, 3 Lamas, 9 Ziegen, 7 Hunde, Hühner und Enten.

Normalerweise ist der Zirkus Eldorado an Grundschulen in der Region rund um Bremen unterwegs und gestaltet Projektwochen oder Ferienprogramme. Alle Kinder, ob vorlaut oder schüchtern finden ihre Zirkusnummer. Von Trapez, über Lama-Dressur oder der Auftritt als Clown, alle kommen auf Ihre Kosten und entdecken ungeahnte Fähigkeiten. Die SchülerInnen werden selbst zur Attraktion, wenn am Wochenende die Eltern und Großeltern zur Vorführung ins Zirkuszelt auf dem Schulhof eingeladen werden.

Doch die Schulschließungen infolge der Corona-Pandemie zwingen die Zirkusfamilie auf ihrem Areal in Lilienthal zu bleiben. Das bedeutet auch, dass seit über einem Jahr kein Geld für die Familie und die vielen Tiere in die Kasse kommt.

Daher ruft der Borgward-Club e.V. zu einer großen Spendenaktion auf, damit Familie Thiel ihren bisher sehr

erfolgreichen und überall anerkannten Zirkus weiter betreiben kann und die derzeitigen Lebensbedingungen für die Familie und die Tiere etwas verbessert werden können.

Wir danken Euch für Euer finanzielles Engagement und Euren Respekt gegenüber dieser großen Leistung zum Wohl der vielen Schulkinder.

www.zirkus-zeltverleih.de

Spendenkonto: Karola Thiel
IBAN DE28 2916 2394 0723 3027 00
BIC GENODEF10HZ

Text: Marion Kayser, Borgward-Club e.V. mit Sitz in Bremen
Fotos: Klaus Nullmeyer
Zirkus Eldorado





BORGWARD-CLUB e.V. mit Sitz in Bremen

Der Vorstand



Vorsitzende
Marion Kayser
04 21/57 61 25 00



Stellv. Vorsitzender
Horst-Dieter
Bohlmann
01 60/36 70 263



Stellv. Vorsitzender
Heinrich Wiegand
0 42 21/86 980



Schatzmeister
Klaus
Tanneberg-Nullmeyer
0170/45 53 755



Schriftführer
Werner Hilscher
0171/19 36 757

Borgward-Club e.V.
Otto-Gildemeister-Straße 12
28209 Bremen

Tel. 04 21/57 61 25 00
Fax 30 32 429

vorstand@borgward-club-bremen.de
www.borgward-club-bremen.de
facebook: borgwardclubbremen

Unser Verein besteht seit Mai 1981. Die über 180 Mitglieder aus dem In- und Ausland besitzen annähernd 400 Fahrzeuge. Dazu gehören Personenwagen der Marken Borgward, Hansa, Lloyd und Goliath sowie Last- und Lieferwagen, wie z. B. das Dreirad von Goliath. Wir fördern und erhalten die Fahrzeuge der Borgward-Gruppe, die Meilensteine des Fahrzeugbaus sind. Wir freuen uns auf aktive Mitglieder, ob mit oder ohne Fahrzeug, die uns unterstützen, die Historie Borgwards wach zu halten.

Unser Stammtisch findet jeden ersten Sonntag im Monat ab 10.00 Uhr im Gasthaus Gerken, Uphuser Heerstraße 55, 28832 Achim statt. Gäste sind herzlich willkommen.

Archiv:
Lloyd Industriepark
Richard-Dunkel Str. 120
28199 Bremen

Archivare:
Klaus Tanneberg-Nullmeyer, Helmut Lauterbach, Martin Kilb, Werner Hilscher

Beiträge
Jahresbeitrag: 50 €,
Paarmitgliedschaft 75 €

Clubkonto:
IBAN: DE34 2905 0101 0081 7033 99
BIC: SBRE DE22 XXX

Partnerschaften:
Borgward IG Namibia
Bremer Straßenbahn AG
Freunde der Bremer Straßenbahn e.V.
Polizei Bremen
Taxi-Ruf Bremen
Zirkus Eldorado

Ehrenmitglieder:

Eric Borgward
Monica Borgward
Johann Duhn
Hermann Goenster
Anne Hintz
Bernd Krukenberg
Richard Orlamünde
Barbara Philipp
Thomas Thieme



Borgward	B 522 A/O
	Tanklöschfahrzeug
	TLF 8 Ziegler
Ottomotor	Borgward 6 M 2,4
Zylinder/Hubraum	6 / 2.335 cm ³
Leistung	82 PS bei 4.000 1/min
v _{max}	95 km/h
Zul. Gesamtmasse	5 500 kg
Löschwasser	1600 l
Im Besitz des Borgward-Club-Bremen seit 1987	



Borgward	B 4500 F
	„Rollende Filiale 49“
Dieselmotor	Borgward D 6 M 5
Zylinder / Hubraum	6 / 4 962 cm ³
Leistung	110 PS bei 2 800 1/min
Antrieb	Heckantrieb
v _{max}	90 km/h
Zul. Gesamtmasse	7 490 kg
Im Besitz des BCB seit 2019	

Borgward	Traktor
	Nachbau des Prototyps
Dieselmotor	Borgward D 4 M 1,8
Zylinder / Hubraum	4 / 1 758 cm ³
Leistung	42 PS bei 3 400 1/min
Antrieb	Heckantrieb
v _{max}	40 km/h
Baujahr Prototyp	1955
Dauerleihgabe von Gerhard Puls seit 2020	

BORGWARD-CLUB e.V. mit Sitz in Bremen *Clubeigene Fahrzeuge*





BORGWARD-CLUB e.V. mit Sitz in Bremen



Mitglied im Borgward Club e. V.

Helmut Lauterbach, 54
Jahre, Industriefachwirt,
ist seit Anfang 2018
Mitglied im Borgward Club
Bremen.

Seit wann sind Sie Borgward-Fan:
Seit rund 30 Jahren.

Ehrenämter im Club:
Mitglied der Archivgruppe,
Mitglied der Fahrzeuggruppe

Wie sind Sie zum Thema Borgward
gekommen?

Durch das Buch „Carl F.W.
Borgward und seine Autos“
von Georg Schmidt. Ich
kannte die Autos noch aus
meiner Kindheit. Den
Zusammenhang Lloyd, Goliath
und Borgward habe ich erst
durch das Buch verstanden.

Welche Fahrzeuge besitzen Sie?

Ein Borgward Isabella
Coupé, Baujahr 1960, einen

Mercedes SLK 32 AMG (2001)
und einen Mercedes SE 300
(W126), Baujahr 1987.

Schrauben Sie selbst?

Meine Isabella war schon
restauriert. Ich habe eine
kleine Werkstatt im Garten
und habe sie dort opti-
miert. Von einer Hebebühne
bis zum Schweißgerät ist
alles da.

Warum wurden Sie Mitglied im
Borgward Club Bremen?

Man lernt nette Leute ken-
nen. Es gibt tolle Treffen
und Stammtische. Dort sind
immer noch Clubmitglieder,
die bei Borgward gearbeitet
haben.
Ich bin aus Franken in den
Norden gezogen, da ist es
gut über den Club Kontakte
zu knüpfen. Persönliche
Beziehungen sind durch das
Internet nicht zu ersetzen.

Wir Clubmitglieder schrau-
ben öfter zusammen an eige-
nen Borgwards oder an den
Club-Fahrzeugen (Feuerwehr,
Sparkassen Bus).
Wir haben einen überaus ak-
tiven und kreativen
Vorstand. Die Vorsitzende
Marion Kayser denkt über
den Tellerrand hinaus. Der
Borgward Club Bremen ist am
breMOBILEum-Projekt betei-
ligt. Es entsteht ein
Museum, in welchem die
Mobilität der
Vergangenheit, der
Gegenwart und der Zukunft
Raum findet.

Es macht Spaß die
Leidenschaft für Borgwards,
Goliaths und Lloyds
zu teilen und ich empfehle
jedem Borgward-Interessier-
ten die Mitgliedschaft.

Der Vorstand

Clubleitung / Präsident
Manfred Wolfsgruber
Bundesstrasse 39
A 4817 St. Konrad
Tel.: +43-67 66 12 80 56



Vizepräsident
Gerald Maftievici
Finkenweg 3 · A 8570 Voitsberg
Tel.: +43-680 /21 20 338
Fax: +43-31 42/23 698
borgward@drei.at



Kassier
Rudolf Friedhuber
Ziebergstr. 91a
A 4052 Ansfelden
Tel.: +43-72 29/89 933
rudolf.friedhuber@aon.at



Schriftführer
Gerhard Würnschimmel
Penzingerstrasse 17
A 1140 Wien
Tel.: +43-18 69 22 70
wuernschimmel@borgward.org



Beirat
Thomas Maftievici
Finkenweg 3
A 8570 Voitsberg
arabella-60@drei.at



Liebe Clubfreunde !

Wir versuchen unser Clubleben aktiv zu halten und folgende Termine zu realisieren. Alle Möglichkeiten sind denkbar - „ja darf stattfinden“ oder „mit Einschränkung“ oder „nein nicht erlaubt“ – aber wir wollen`s versuchen.

TERMINE

Sa. 1. Mai Club-Mittagessen ab 12:00 in Gmunden/Clublokal Engelhof
Wir werden den Garten buchen – bei Schlechtwetter? In den letzten April Tagen senden wir Euch per Mail die aktuellen Möglichkeiten.

Sollte uns das Club-Mittagessen erlaubt sein, wäre ein Borgward-, Goliath- und Lloyd-Gruppenfoto mit Teilnehmern am Engelhof Parkplatz ein netter Gruß an die virtuelle Borgward World-Tour!

19. + 20. Juni Frühlingsausfahrt Kärnten
Sissi & Herbert Fuchs führen uns durch die schöne Landschaft und

würzen die Fahrt mit Kultur und Erlebnis. Demnächst mehr davon. Haltet Euch bitte den Termin frei zum Mitfahren.

9.–11. Juli 39. Internationales Borgwardtreffen SCHLÖGEN/OÖ
Hier sind wir nach einigen Jahren wieder im gastfreundlichen Hotel Donauschlinge, Schlögen 2, 4083 Haibach o/d Donau

Tel: +43 (0)7279 8212, Fax: +43 (0) 7279 82 40 520

hotel@donauschlinge.at
www.donauschlinge.at

Auch hier erfährt Ihr demnächst mehr – haltet Euch bitte auch diesen wichtigen Termin frei !

18. + 19. September Herbstausfahrt
Wenn erforderlich wird das Jahrestreffen wie im Vorjahr auf diesen Termin verschoben.

16. Oktober Clubtreffen (Mittag / Nachmittag/Abend... ?)
Es wird spannend! Lasst Euch Impfen, dann dürfen wir sicher mehr!



Der Borgward Club Austria wurde 1982 von 27 Freunden der Automarken Borgward, Hansa, Goliath und Lloyd gegründet.

Der Verein steht vor allem für die Erhaltung und Pflege der Fahrzeuge aus der Borgward-Gruppe!

Um ein gutes Gelingen zu gewähren, wurde beschlossen, Zusammenkünfte mit Erfahrungsaustausch und Ersatzteilhandel, zwei Clubabende, eine Frühjahrs- und eine Herbstausfahrt sowie ein Borgward-Jahrestreffen durchzuführen.

Bei den Jahrestreffen bieten Clubmitglieder und andere

Borgward-Freunde Ersatzteile zum Kauf an, so dass die Ersatzteilbeschaffung leichter wird!

Mitglieder helfen mit Tipps und Tat bei Restaurierung sowie Reparatur.

Jedes Clubmitglied kann Berichte über Ausfahrten, Restaurierungen sowie Angebote zum An- und Verkauf von Ersatzteilen/Fahrzeugen kostenlos in den Clubnachrichten veröffentlichen. Jedes Mitglied erhält die Nachrichten und gesondert Einladungen für alle vom Club organisierten Aktivitäten.

Unser Mitgliedsbeitrag beträgt 35 €

Info: Gerhard Würnschimmel · Tel.: +43-18 692 270 · wuernschimmel@borgward.org





Jährliche internationale Treffen mit Ersatzteilmarkt · Fotos Friedhelm Blumberg



Carl F. W.
Borgward
 Interessengemeinschaft

- Weltweit
- Größter Borgward Club
- Typpreferenten für alle Fahrzeuge
- Meistgenutztes Forum im Internet
- regelmäßiges Clubmagazin
- regionale Treffen
- jährliches Internationales Treffen

Mitglied werden!

Carl F.W. Borgward IG e.V. · www.borgward-ig.de

Hartmut Loges · Tel. 02 01/75 74 44

Trierer Straße 11 · 45145 Essen

h.loges@borgward-ig.de

Wir, 30 BORGWARD Freunde aus Stuttgart und Umgebung, sind ein noch recht junger Club.

Bei uns reicht die Fahrzeugpalette vom Hansa über Lloyd Alexander und Goliath bis zum „Großen Borgward“ (P100).

Wir treffen uns vierteljährlich zum Stammtisch in der Motorworld Böblingen. Der Ort ist perfekt: direkt an der A81. Reichlich Parkplätze vor dem Haus vorhanden. Per S-Bahn zu erreichen (3min. Fußweg, Station Bahnhof Böblingen S1).



Wir besuchen gemeinsam verschiedene Oldtimer Treffen, wie den Saisonauftakt breuningerLAND und das Wirtschaftswunder Wochenende in Pforzheim, um nur wenige zu nennen.

Die Termine stehen auf unserer Homepage borgward-freunde-stuttgart.de

Wir, die BORGWARD Freunde Stuttgart, sind für Sie, als Liebhaber der Marke BORGWARD, Ihr Ansprechpartner. Wir helfen auch gerne bei der Erhaltung und Pflege der Fahrzeuge.



Es lohnt sich mitzumachen!

Borgward-Freunde Stuttgart

Michael Seitz
Kirchstraße 21
74336 Brackenheim

Kontakt:
Telefon: 0171 384 245 5
michael.seitz1967@gmail.com



Unverhoffte Begegnung

Nachlese zum Jahrestreffen 2020 des Borgward Clubs Frankfurt- Würzburg

Das letzte Wochenende im September 2020 rückte heran und brachte Regen! Bis zuletzt überlegten wir hin und her, ob wir die 360-km-Fahrt zum Jahrestreffen mit unserer Isabella unternehmen sollten. Schließlich setzten wir alles auf den Wettergott und fuhren mit unserer „old Lady“ los. Je näher wir dem Ziel kamen, desto trockener wurde es.



In Frankenberg angekommen haben wir uns sehr gefreut, dass viele Gleichgesinnte ebenfalls dem Wetterumschwung getrotzt und ihre Schmuckstücke auf die Straße geholt hatten. Die Veranstaltung fand mit Fahrzeug-Präsentation, Teile-Markt und gemütlichem Beisammensein im „El Toro“ statt. So konnten wir unter Einhaltung der AHA-Regeln mit vielen „alten“ Bekannten fachsimpeln und Neuigkeiten austauschen.

Auch der Stadtrundgang durch Frankenberg bot viel Wissenswertes und Interessantes für uns. Immerhin ist Frankenberg/Eder die Partnerstadt

von Frankenberg in Sachsen, welches nur wenige Kilometer von unserer Heimatstadt Chemnitz entfernt liegt.

Zu unserer Überraschung hatten wir eine unverhoffte Begegnung: ein NSU Ro80 aus Nordhessen gesellte sich zu unseren Fahrzeugen der Borgward-Gruppe! Die Ro80-Freunde Axel und Margarete Scharninghausen hatten vom Treffen in Frankenberg gehört und schauten vorbei. Allerdings ahnten sie nicht, uns dort mit einem Isabella Coupé zu treffen. Wir kennen uns vom Ro80-Club. Auf beiden Seiten war die Überraschung groß und so wurde diese Begegnung im Foto festgehalten.

Diese beiden Wagen sind Produkte von Auto-Visionären, die ihrer Zeit voraus waren. Der Erhalt dieser Fahrzeuge und das Erinnern an ihre Geschichte sind sehr wichtig.

Wir hoffen, dass in diesem und den folgenden Jahren wieder mehr Treffen und Ausfahrten für die Liebhaber des „alten Blechs“ stattfinden können.

Wir bedanken uns auf diesem Wege herzlich bei den Organisatoren des Jahrestreffens in Frankenberg, die allen Problemen zum Trotz diese Veranstaltung möglich gemacht haben.

Ulrike und Thomas Günther





**Ihre BORGWARD-
Isabella ist ein
leistungsstarker,
schneller Wagen mit
ungewöhnlich guter
Straßenlage**

Dieser Satz sprang mir ins Auge, als ich das Vorwort einer kleinen Broschüre betrachtete, die als Betriebsanleitung meiner Isabella beigegeben wurde. Nun, — dass dieses tatsächlich so ist, bestätigen wohl alle, die eine Isabella zum Wagen ihrer Wahl gemacht haben. Ich muss zugeben, dass auch ich nicht ohne einen gewissen Stolz im Kreise

diskutierender Automobilisten diese Vorzüge betont zu Gehör brachte. Um so erstaunter wird derjenige über die Schwierigkeiten des Versuches sein, der diese Feststellungen umfassend in realen technischen Werten auszudrücken und damit zu bestätigen.

„... ist ein leistungsstarker, schneller Wagen!“ hört sich in der Sprache des

technisch Vorbelasteten so an:

Isabella:

- Motorleistung 60 PS
- Höchstgeschwindigkeit 130km/h
- Normbeschleunigung (nach DIN 70 020) 25,8 sek.

Isabella TS und Coupé:

- Motorleistung 75 PS

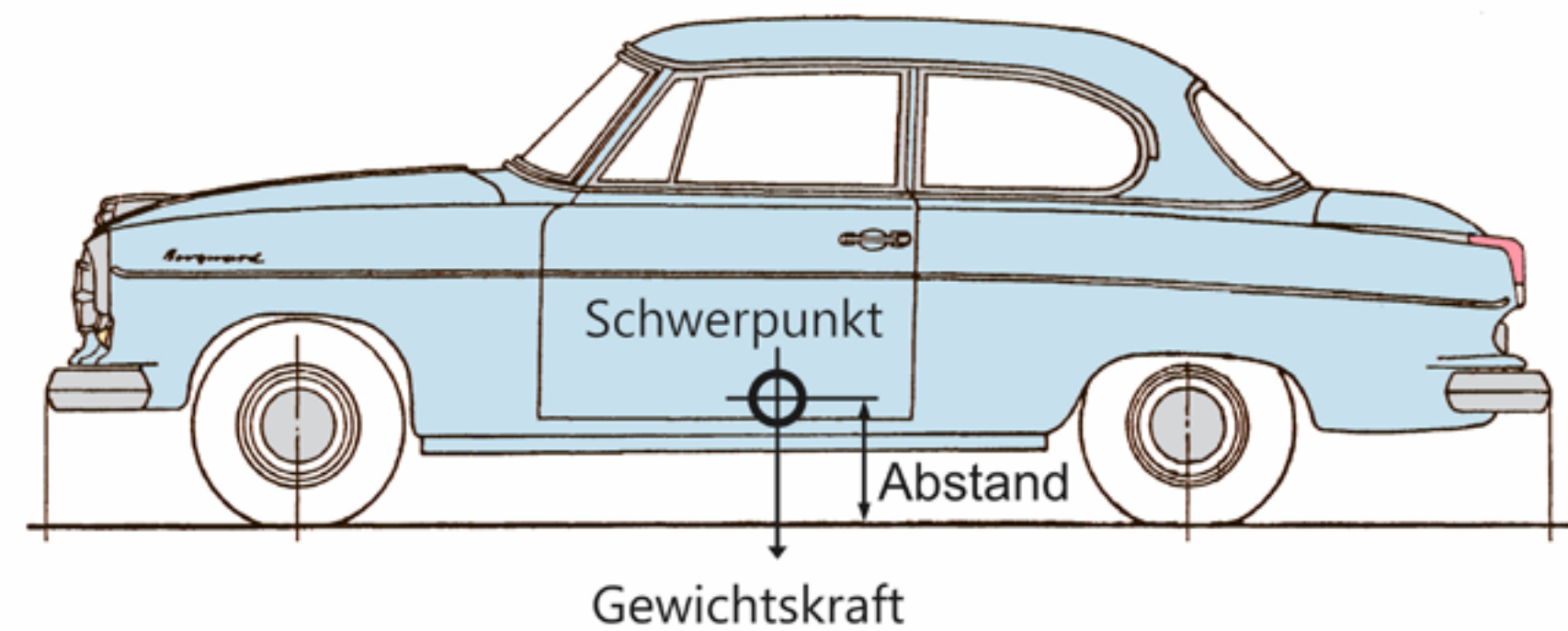
- Höchstgeschwindigkeit 150 km/h
- Normbeschleunigung (nach DIN 70 020) 24,7 sek.

Womit ein Teil der Charakteristik in nüchterne Zahlen genannt ist.

Der interessierte Fahrer stellt Vergleiche mit anderen Wagen an und wird nicht zuletzt die Vorzüge seiner Isabella beruhigend hinnehmen.

„... mit ungewöhnlich guter Straßenlage ...“ heißt es weiter und Sie werden sagen, diese sprichwörtliche Eigenschaft sei schon immer eine Stärke von BORGWARD gewesen, und der da zweifelt, solle erst einmal mit der Isabella in die Kurven gehen. Ich wollte mich damit nicht begnügen. Wenn man schon die Leistung des Motors mit 60 oder 75 PS angibt, müsste doch auch die Straßenlage in Form begreifbarer Darstellungen ausgedrückt werden können. Gerade diese ist eine der großen Vorzüge, die Isabella für sich buchen kann. Versuchen wir deshalb, der Sache auf den Grund zu gehen.

Der Begriff „Automobil“ im Ursprungssinn (sich selbst bewegen) sagt schon, dass keine äußere Kraft zur Fortbewegung vorhanden ist. Die vom Motor des Kraftfahrzeugs



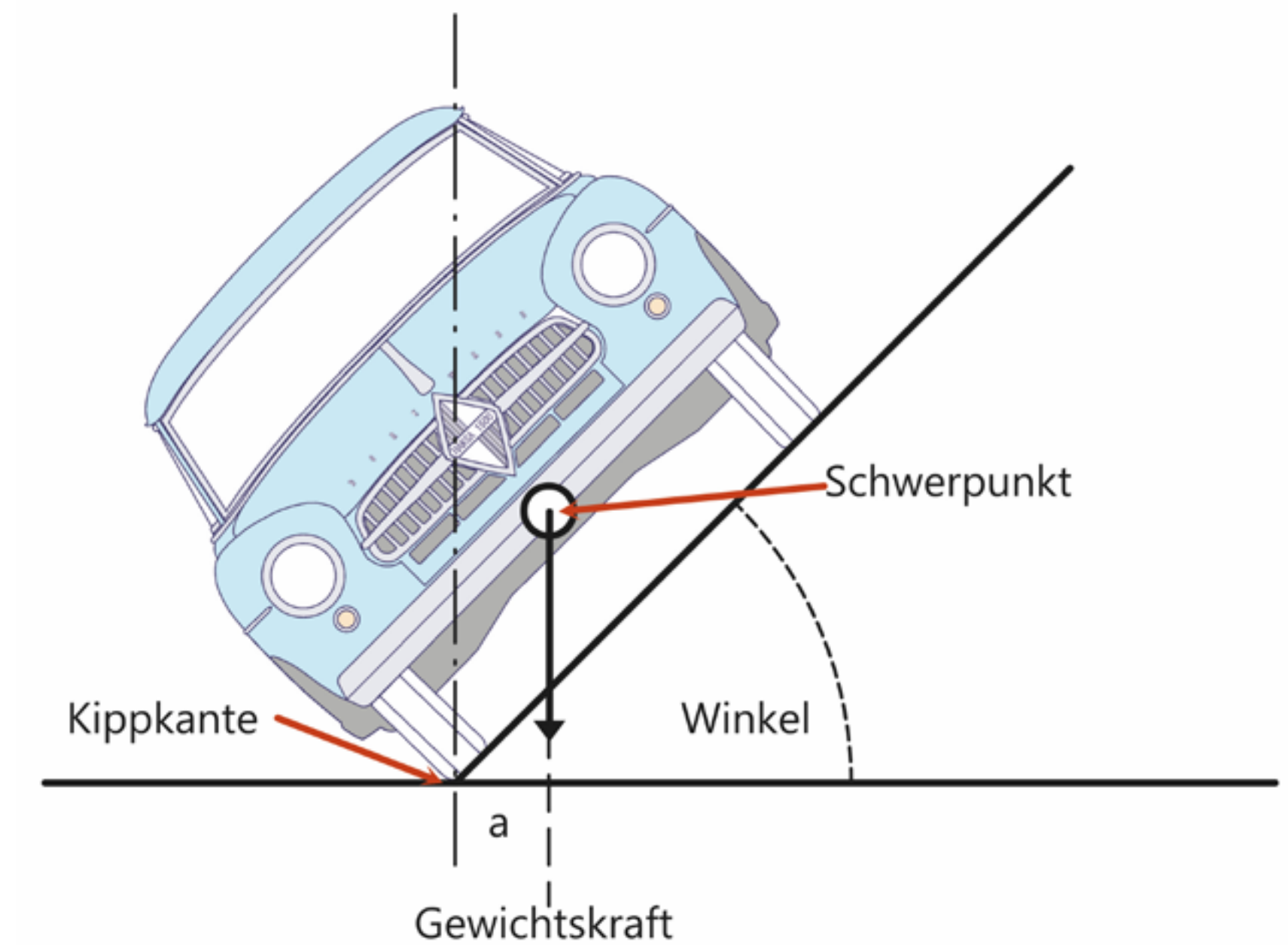
geleistete Arbeit ist allein nur dort wirksam, wo ihr ein Angriffspunkt geboten wird. Erst der Kontakt des Wagens zur Fahrbahn, hergestellt durch die angetriebenen Räder, macht uns die Kraft nutzbar. Der Kraftschluss mit der Straße ist der entscheidende Faktor für die Fahrsicherheit, nicht nur für den Antrieb, sondern auch für die Führung des Wagens. Autostraßen sind keine Schienenstränge, die ein seitliches Ausweichen verhindern würden. Die Haftung des Wagens auf der Fahrbahn bestimmen die Reibungskräfte an der

Reifenauflstandsfläche, auch Latsch genannt. Abhängig sind die Reibungskräfte von der Belastung der Räder und den Reibungswerten, die je nach Art des Reifens sowie der Straßenbeschaffenheit (trockene/nasse Fahrbahn, Glatteis) unterschiedlich sind. Der Autokonstrukteur versucht die Kräfte, die den Wagen auf der Straße halten, möglichst groß zu halten, und die entgegen gerichteten Einflüsse auf ein Minimum zu begrenzen.

Wenn nun Fahreigenschaften und Straßenlage der Isabella zum

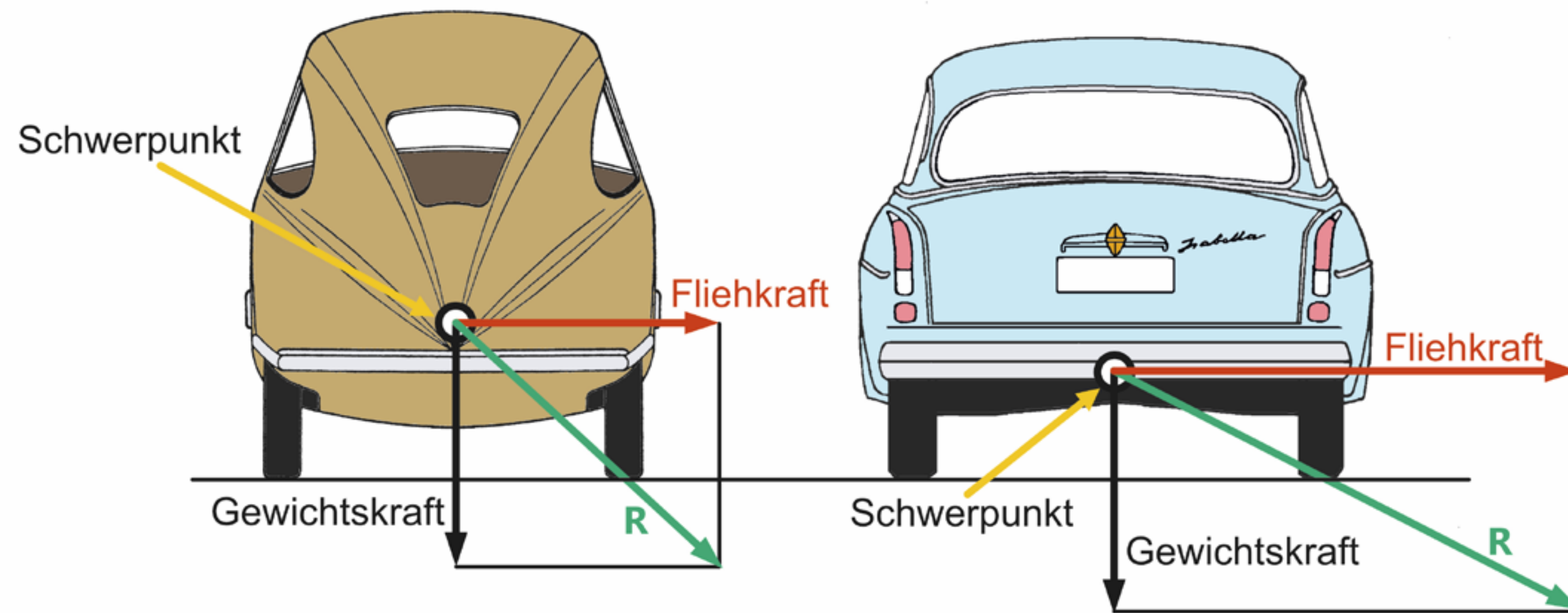
hervorragenden Merkmal geworden sind, müssen ihre Konstrukteure bei der Gestaltung der Baugruppen und Fahrorgane diesen Forderungen entsprochen haben, unter Berücksichtigung aller im Fahrbetrieb auftretenden Belastungen und Krafrichtungen.

Die Schwerpunktlage ist der markante Bezugspunkt für die Wirkung von Fahreinflüssen. Er lässt bei der Isabella erkennen, dass ihre Gestalter in der Kombination und Dimensionierung der Konstruktionsgruppen einer fortschrittlichen Linie folgten. Durch die



tief liegende Bodengruppe und vorteilhafte Achskonstruktion war es möglich, den Schwerpunktabstand zur Fahrbahn sehr klein zu halten. Der Kippwinkel, unter dem ein Fahrzeug im Stand ganz allein zum Kippen gebracht werden kann, wird bei der Isabella dadurch sehr groß. Nun, es wird kaum jemand versuchen, seinen Wagen an einem Abhang von vielleicht 30° Neigung zu parken, um mit ruhigem Gewissen festzustellen, dass er nicht umkippt. Doch ist gerade diese statische Voraussetzung auch für das Fahrverhalten von Wichtigkeit. Bei Betrachtung der statischen

Dieser Wagen steht auf einer schiefen Ebene, welche zur Waagerechten um den Winkel überhöht ist. Die Kippgrenze wird erst erreicht, wenn der Winkel so groß wird, dass der Schwerpunkt die senkrechte Linie der Kippkante berührt.



Kippgrenze ist die einzig wirksame Kraft das Gewicht des Wagens, welches man sich als im Schwerpunkt konzentriert denken kann. Während des Fahrbetriebes sind neben dem Gewicht weitere Einflüsse wirksam, die ebenfalls im Schwerpunkt angreifen. Hierzu gehört als wichtigster Faktor die bei Kurvenfahrt entstehende Fliehkraft.

Der Kurvenführung und Kurvenstabilität eines Wagens setzt die Größe der Fliehkraft eine Grenze. Wirksam wird sie einmal als Kraftkomponente zur Erzeugung eines

Kippmoments und zum anderen als gegen die Straßenhaftung der Reifen gerichtete Kraft.

Stellt man die wirksamen Kräfte am Wagen (Gewicht und Fliehkraft) graphisch in einem bestimmten Größenverhältnis dar, zeigt sich, dass die Kippgrenze durch die Schwerpunktlage und Spurweite des Wagens bestimmt wird. Die erste Abbildung zeigt zum Vergleich zur Isabella einen Wagen mit höher liegendem Schwerpunkt und geringerer Spurweite, jedoch mit gleichem Gewicht. Da die Kippgrenze erreicht wird, wenn die resultierende Kraft (R) durch die

Spurlinie der Außenräder geht, erkennt man, dass zum Kippen des erstgezeigten Wagens eine um vieles geringere Fliehkraft ausreicht. Die Größe der Fliehkraft ist abhängig von der Geschwindigkeit und dem Kurvenradius. Bei gleichen Fahr Voraussetzungen kommt im ersten Fall das Fahrzeug zum Kippen, während der zweite Wagen die Kurve sicher durchfährt. Voraussetzung für diese Betrachtungen ist natürlich, dass durch die auftretende Fliehkraft die Fahrzeuge nicht schon vorher ins Rutschen kommen. Bei der Untersuchung des Rutschverhaltens eines

Wagens genügt es nicht, Gewicht und Fliehkraft vom Schwerpunkt ausgehend zusammenzufassen. Hier müssen im Hinblick auf die Gewichtsverteilung die Auflagen der einzelnen Räder bzw. Achsen berücksichtigt werden. Im Fahrbetrieb sind die Raddrücke durch vielerlei Einflüsse dauernden Größenveränderungen unterworfen. Die Lastverteilung für Vorder- und Hinterachse schwankt durch zusätzlich auftretende Momente. Wichtig für das Erkennen der Momentwirkungen ist hierbei zunächst das Wissen um die Eigenarten der Achsbauarten und Radführungen.

Die Wahl des Abfederungssystems sowie die Schwingungsdämpfung spielen hierbei eine Rolle.

Fortsetzung folgt

Aus Rhombus, Zeitschrift für Borgwardfahrer, Heft 3/1959

Text: Karl-Heinz Schwenke

Zeichnungen: Peter Kurze

Die Borgward-Squadra am Nürburgring beim Training. Durch die Zulassungskennzeichen sind die Wagen gut zu identifizieren. Hinten das Elektron-Fahrzeug, das Joakim Bonnier beim Rennen am 3. August 1958 fahren wird. Die beiden anderen Fahrzeuge pilotierten Hans Herrmann und Fritz Jüttner.



Buchbesprechung

Borgward Rennsportwagen · Einsatz und Technik

In den 50er-Jahren schrieb Borgward Motorsportgeschichte. Ein neues Buch erzählt die Historie und die Technik der Silberpfeile aus Bremen, die einst auf den internationalen Rennpisten kräftig mitmischten.

Die führenden Automobilhersteller kamen Mitte des vergangenen Jahrhunderts um motorsportliche Aktivitäten kaum herum. Carl F.W. Borgward war kein Freund des Rennsports, aber wenn es dem Verkauf seiner Autos diente, sprang er über den eigenen Schatten.

Der Motorsport-Fachmann Bernhard Völker aus Stuttgart und der Bremer Borgward-Spezialist Peter Kurze haben das kürzlich erschienene Buch „Borgward Rennsportwagen – Einsatz und Technik“ verfasst. Das Autorenduo nimmt damit eine bislang wenig beachtete Facette des Bremer Automobilkonzerns mit den Marken Borgward, Lloyd und Goliath unter die Lupe.

Eine Meldung sorgte im Sommer 1950 weltweit für Aufsehen: Borgward stellte in Frankreich mit seinem Hansa 1500 Typ Inka zwölf

internationale Rekorde in seiner Klasse auf. Motiviert von diesen Erfolgen und überzeugt von der Leistungsfähigkeit seiner Autos, baute Carl F.W. Borgward die Bremer Rennsportaktivitäten aus. 1952 fuhr die Silberpfeile aus Bremen erste Siege bei internationalen Wettbewerben ein. Im Jahr darauf verfehlte Borgwards Werksfahrer Hans Hugo Hartmann beim härtesten Rennen der Welt, der 3000 Kilometer Carrera Panamericana, nur knapp den Sieg. Borgward auf der Avus, dem Nürburgring, in Le Mans ...

Die beiden Autoren gingen strikt arbeitsteilig vor: Bernhard Völker besitzt ein riesiges Archiv über das weltweite Motorsportgeschehen, aus dem der pensionierte Lehrer sämtliche Aktivitäten Borgwards herausfilterte. Peter Kurze wiederum übernahm die Aufarbeitung des technischen und werkshistorischen Teils.

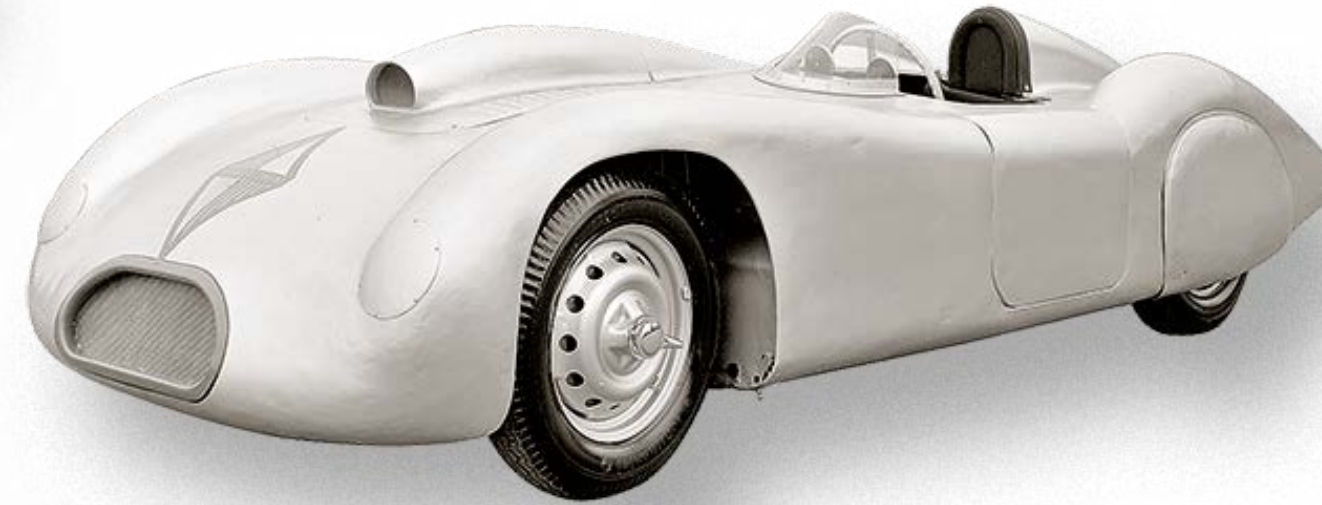
Porsches Werksteam entwickelte sich ab Mitte der 50er-Jahre zum Hauptkonkurrenten der Bremer. Zeitweise war man auf Augenhöhe. Warum Borgward trotzdem das



RS-Motor 1951, 4-Ventiler, 2 oben-
liegende Nockenwellen (dohc)



RS-Motor 1956-1959, 4-Ventiler,
dohc, Einspritzer



RS 1952-54



RS 1956-58

Nachsehen hatte und sich 1958 aus dem Renngeschehen zurückzog, hat Peter Kurze aus technischer Perspektive untersucht: „Insgesamt fünf verschiedene Rennmotoren wurden in dieser Dekade in der Versuchsabteilung entwickelt, mehrere Karosserievarianten wurden entworfen. Die Techniker testeten sie im Windkanal und experimentierten mit Fahrwerksoptimierungen. Am Ende fehlten oft die letzten Meter zum Siegereckchen. Das lag vor allem daran, dass für den Verkauf der Porsche-Sportwagen die erfolgreiche Rennsportteilnahme absolut

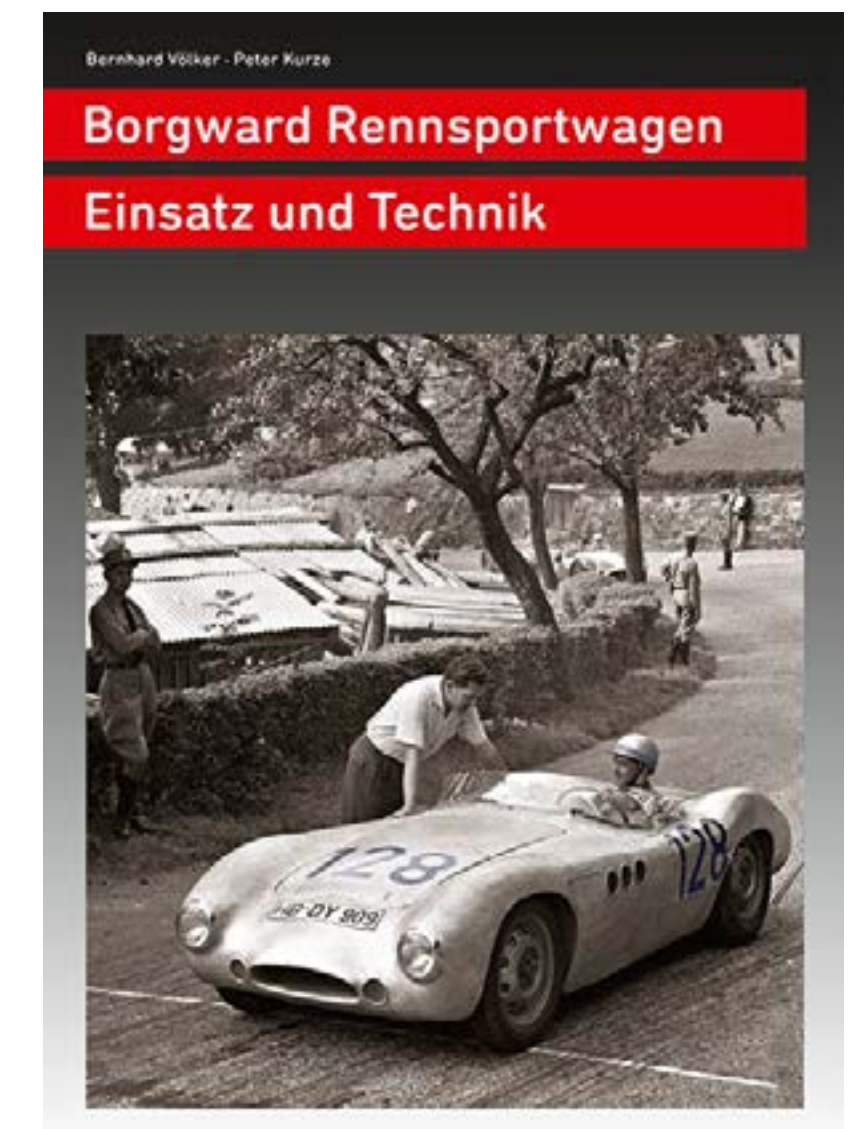
notwendig war. Für Borgward als Hersteller von besonders eleganten aber doch normalen Limousinen gab es günstigere Werbemöglichkeiten. Deshalb gestattete der Firmenchef auch nur ein Engagement, das wenig kostete.“

Neben der Entwicklung der verschiedenen technischen Komponenten rekonstruiert Peter Kurze die Biographien der einzelnen Borgward-Rennwagen bis hin zu ihrem Verbleib. Kurzporträts der seinerzeit beteiligten Rennfahrer und Konstrukteure runden den Blick hinter die Kulissen ab.

Hat das Buch auf seinen 120 Seiten schon inhaltlich eine Menge neues und interessantes zu bieten, so setzt das ausnahmslos zeitgenössische Bildmaterial dem Ganzen die Krone auf. Bislang nie oder selten gezeigtes Bildmaterial von Borgward-Silberpfeilen im Renneinsatz und in der Boxengasse zeichnen ein atmosphärisches Bild der damaligen Ereignisse. Hinzu kommen Aufnahmen vom Bau der Rennwagen im Bremer Werk, Konstruktionszeichnungen, erklärende Grafiken und historische Rennplakate.

„Borgward Rennsportwagen – Einsatz und Technik“ ist der mittlerweile 15. Titel in der Reihe „Autos aus Bremen“. Erschienen ist das Buch im Verlag Peter Kurze, Bremen. Es ist für 24,90 Euro im Internet-Shop des Autors unter edition-b6.de erhältlich.

Ulf Kaack



Der Alleskönner: 3D-Druck

Viele Schrauber kennen das Problem: Auch mit Geld, Jagdfieber und Geduld sind manche Ersatzteile im neuwertigen Zustand nicht aufzutreiben. Sie müssen nachgefertigt werden. Benötigt man nur wenige Exemplare wird die Produktion mit herkömmlichen Verfahren teuer.

Bei dem 1983 erfundenen 3-dimensionalen Druck werden die Werkstücke schichtweise aufgebaut. Der Extruder erhitzt das Schmelzgut (Filament) und führt es einer Düse zu, die Computer gesteuert eine Werkstückfläche abfährt. Dabei bringt sie das Filament in der geplanten

Werkstückfläche auf. Die Schichtdicke beträgt 0,01 bis 0,4 mm. Anschließend erfolgt die nächste Schicht, bis die Gesamthöhe des Werkstücks erreicht ist. Als Schmelzstoff kommen Kunststoffe, Metall- oder Keramikpulver in Betracht.

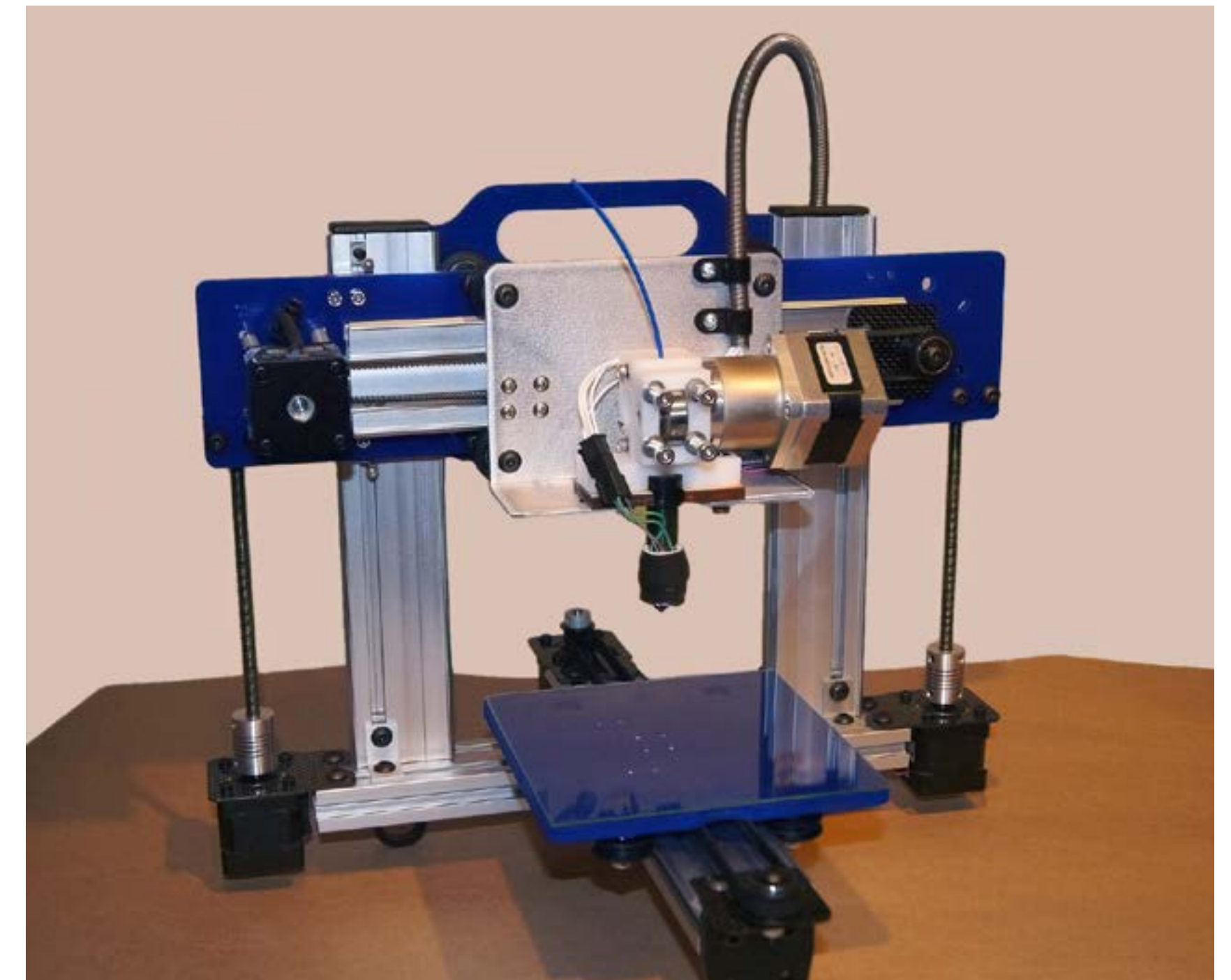
3D-Drucker werden in der Industrie, im Modellbau und der Forschung eingesetzt. Kleine Drucker für den Hobbybereich gibt es ab ca. 250 Euro. Das Kastenmaß für das Werkstück beträgt dabei ungefähr bis zu $400 \times 400 \times 400 \text{ mm}^3$ (wobei die Herstellung bei den Maßen extrem viel Zeit kostet). Mit diesen Geräten

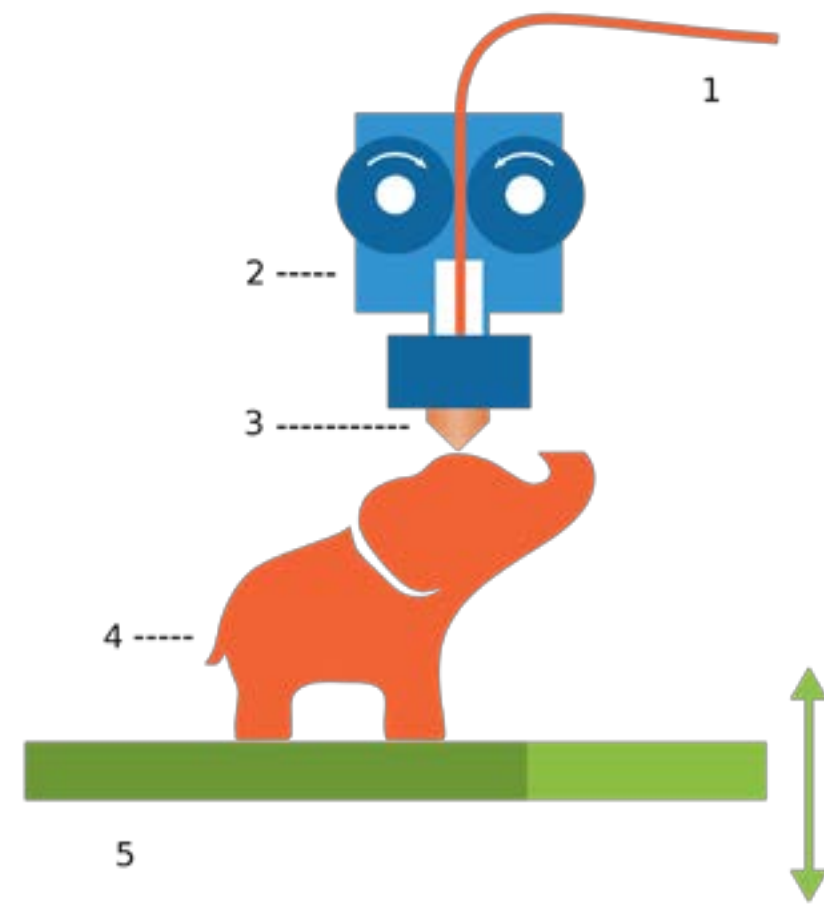
lassen sich aber sehr gut Kleinteile für die Fahrzeugelektrik, Inneneinrichtung (Knöpfe für Fensterkurbeln) und die Mechanik (Buchsen für geringe Beanspruchung) produzieren.

Höher beanspruchte Teile mit geringen Toleranzen und kleine Serien sind nichts für die Hobbydrucker. Da hilft die Industrie, die je nach Einsatzzweck verschiedene Verfahren und Materialien anbietet. Die Festigkeiten reichen bis 460 N/mm^2 (= Megapascal) in den Stahlbereich hinein (Baustahl 310-690 MPa).

Kleiner 3D-Drucker: Extruder und Düse verschieben sich mit Hilfe von einem Stellmotor und einem Zahnriemen über die Querachse (x-Achse). Für die Höhenverstellung (y-Achse) sind

bei diesem Bautyp zwei Motoren mit Gewindestangen zuständig (links und rechts unten). Das Werkstück fährt auf einem kleinen Tisch hin und her (z-Achse). Foto Bart Dring, CC-BY-SA





Schematische Darstellung des Drucks einer Elefantenfigur:

- 1 Filament
- 2 Extruder
- 3 Düse (x- und z-Achse)
- 4 Werkstück Elefantenfigur
- 5 Werkstück (y-Achse)

Zeichnung: Kholoudabdolqader, CC-BY-SA



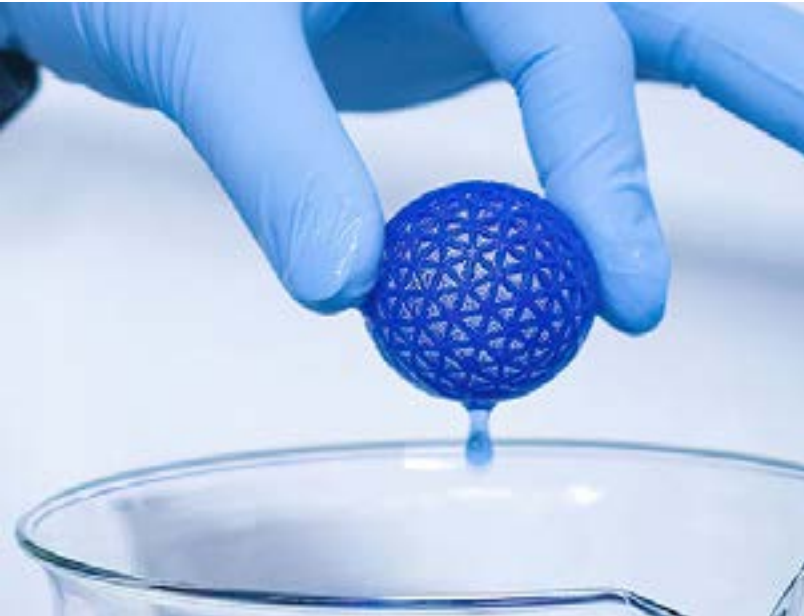
FDM-Kunststoffdruck eignet sich besonders für die Herstellung von technischen Funktionsteilen. Fortschrittliche Hochleistungskunststoffe garantieren absolute Zuverlässigkeit. Engste Toleranzen ermöglichen auch anspruchsvolle Einsätze.

Max. Größe: 400 x 350 x 400 mm
 Schichtstärken: 0,127-0,330 mm
 Genauigkeit: +/- 0,127 mm, bzw. 0,0015 mm/mm
 Zugfestigkeit: 30-42 MPa vertikal
 33-76 MPa horizontal



Im **Polyjet-Verfahren** werden Acrylharze verarbeitet, die über UV-Licht aushärten und verschiedene Eigenschaften simulieren. Polyjet-Druck ermöglicht die Verbindung mehrerer Materialien und erlaubt somit die Herstellung von Bauteilen, die multiple Eigenschaften in sich vereinen.

Max. Größe: 490 x 390 x 200 mm
 Schichtstärken: 0,014-0,027 mm
 Genauigkeit: ca. 0,2 mm für vollst. Modellgröße
 Zugfestigkeit: 48 MPa



Mittels **SLS-Verfahren** lassen sich Bauteile aus thermoplastischen Kunststoffen herstellen. Das Verfahren erlaubt die Fertigung von Ersatzteilen, Funktionsprototypen und Modellen ohne Stützstrukturen. Durch das SLS-Verfahren können Kleinserien wirtschaftlich gefertigt werden.

Max. Größe: 326 x 326 x 600 mm
 Schichtstärke: 0,06-0,18 mm
 Genauigkeit: +/- 0,2 mm bzw. +/- 0,3 %
 Zugfestigkeit: 48 MPa



Das **DMLS-Verfahren** erlaubt die Herstellung von Bauteilen aus Metallen. Die DMLS-Druckteile sind von ihrer Belastbarkeit mit spanend gefertigten Bauteilen vergleichbar und für den industriellen Dauergebrauch geeignet.

Max. Größe: 250 x 250 x 325 mm
 Schichtstärke: 0,02-0,06 mm
 Genauigkeit: +/- 0,2 mm bzw. +/- 1%
 Zugfestigkeit: 440-480 MPa (Baustahl 310-690 MPa)

Text: Peter Kurze
 Fotos oben:
 Elkamet Kunststofftechnik GmbH
 35216 Biedenkopf
 Georg-Kramer-Straße 3

Fahrzeugkabinett:

Der Hansa 1500, Deutschlands erste PKW- Nachkriegskonstruktion

Im März 1949 stellten die Borgward-Werke auf dem Genfer Autosalon (Schweiz) ihre neue Mittelklasse-Limousine vor. Dem deutschen Publikum präsentierte man den Hansa 1500 genannten Wagen auf der Hannover-Messe im Mai. Das Auto sah aus wie eine kleine Kopie des amerikanischen Kaiser-Frazers von 1946. Besucher zeigten sich von der eleganten Form begeistert. Die integrierten Kotflügel (Pontonform) ermöglichten fast die gesamte Nutzung der Fahrzeugbreite für den Innenraum. Den Passagieren bot sich viel Platz.

Der Serienanlauf startete am 13. Oktober 1949. Konzernchef Carl F. W. Borgward fuhr den ersten Hansa vom Fertigungsband herunter.

Das neue Modell ließ die Konkurrenz „alt aussehen“. Die

Mittelklasse-Hersteller aus Stuttgart, Köln und Rüsselsheim boten keine zeitgemäßen Limousinen an. Mercedes-Benz verkaufte seine 170er-Typen von 1936, Ford den Taunus von 1939 und Opel den Olympia von 1938. BMW kam kriegsbedingt erst 1952 wieder auf den Markt.

Der Hansa besaß einen 4-Zylinder-Reihenmotor mit 48 PS und einem Hubraum von 1,5 Litern. Das reichte für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Der durchschnittliche Verbrauch betrug 10 l/100 km. Borgward lieferte für 7.600 DM (nach heutiger Kaufkraft annähernd 19.500 EUR) die zweitürige Version. Für 600 DM Aufpreis erhielt der Kunde den Viertürer. Revolutionär an dem Wagen war neben der Karosserieform die erstmalige Verwendung in der Bundesrepublik von Blinkern statt der bisherigen Winker.

1950 ergänzten die Bremer das Lieferprogramm durch einen Kombi (7.690 DM), ein 4-sitziges Touren-cabriolet (10.500 DM) und ein leistungsstarkes Sportcabriolet (66 PS, 12.300 DM). Ende des Jahres ersetzte eine Lenkradschaltung die Mittelschaltung und der Motor leistet nun 52 PS.

Im März 1952 stellte der Bremer Autohersteller den Nachfolger „Hansa 1800“ in Genf vor. Der Wagen glich dem 1500er im Aussehen. Die neue 60-PS-Maschine hatte 1,8-Liter Hubraum. Die Produktion des alten Modells lief im September aus.

Trotz des fortschrittlichen Designs lag Borgward in der Produktionsstatistik mit 8.741 Hansa-Fahrzeugen im Jahr 1950 nur auf Platz 5, hinter VW (82.339 St), Opel (41.341), Mercedes-Benz (33.906) und Ford (24.449). Ursache für das mangelnde Kaufinteresse war der Preis. Der Wagen kostete 1.200 DM mehr als der Opel und 220 DM mehr als der Mercedes.

Borgward löste mit der Pontonkarosserie einen bis heute anhaltenden Trend aus. Die Konkurrenz musste sich vom antiquierten Vorkriegsstyling verabschieden. Das gelang den anderen deutschen Herstellern erst ab 1952.

Peter Kurze

**Borgward Hansa 1500, Deutschlands erste Limousine mit der wegweisen-
den Pontonform. Foto Richleske**





Rätsel

Häufig begegnen uns alte Werbeaufnahmen, die Borgward-Fahrzeuge vor großer Kulisse zeigen. Einige erschienen in den Werkskalendern, im Rhombus oder in Verkaufsprospekten. Die meisten Fotos erblickten allerdings nie das Licht der Öffentlichkeit.

Es ist spannend, die abgebildeten Orte aufzuspüren, wo die professionellen Fotografen damals die Wagen und Models abbildeten. Das ist aber nicht einfach. Und genau darum dreht sich das Rätsel.

Wo ist das Foto entstanden?

Die Lösung mit der genauen Ortsangabe bitte per Mail an pk@peterkurze.de. Unter den Teilnehmern mit den richtigen Einsendungen werden drei Borgward-Bücher verlost. Teilnehmer sind damit einverstanden, dass ihr Name und ein eventuell mitgeliefertes Foto veröffentlicht werden. Einsendeschluss ist der 31. Juli 2021. Die Lösung und der Name des Fotografen in der nächsten Ausgabe.

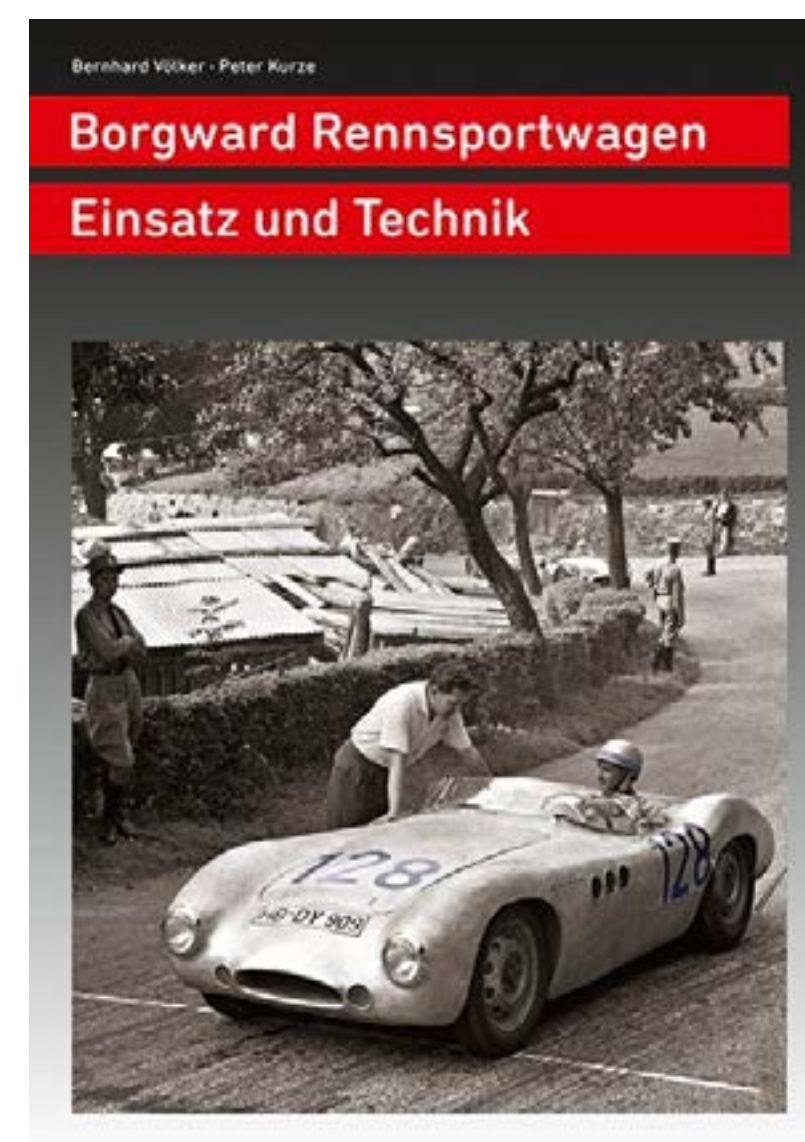
Der Höhepunkt wäre, wenn es einem Borgward-Fan gelingt, am selben Ort bei gleicher Perspektive sein Fahrzeug zu fotografieren.



Band 14
Borgward Isabella
Vom Zeichenbrett zum Roll-out

Das Buch zeigt, wie die Isabella konzipiert und konstruiert wurde. Nach der Konstruktionsphase kam der Prototypenbau und der Fahrversuch. Anhand von 165 Bildern wird dieser Prozess und auch die Fertigung der Isabella dargestellt 21 x 30 cm, 96 Seiten, 19,90 €.

Link: Der YouTube-Film zum [Isabella-Buch](#)



Band 15:
Borgward Rennsportwagen
Einsatz und Technik

Im ersten Teil beschreibt der Motorsport-Experte Bernhard Völker die Rennen auf den berühmten Strecken, an denen Borgward teilnahm. Im zweiten Teil geht Peter Kurze auf die Rennsportwagen-Technik ein, da in den letzten Jahren viele Neuigkeiten ans Licht kamen. 21 x 30 cm, 120 S., 208 Bilder, 24,90 €.

Link: Der YouTube-Film zum [Rennsportwagen-Buch](#)



The Return Of Borgward

Herausgegeben von der Borgward AG 2015, Inhalt: Vorstellung von Christian Borgward und Karlheinz L. Knöss, Wiedergeburt einer großen Marke, eine globale Marke, Meilensteine der Borgward Entwicklung, die Borgward-Geschichte 1919-1962, Modellübersicht, Motorsport, drei treue Borgward-Fans, der Designer Einar Hareide. 27 x 22 cm, 84 Seiten, Hardcover, zahlreiche Farbfotos, Text englisch, teilweise deutsch, 34,90 Euro, nur wenige Exemplare vorhanden.



Brand New Borgward

Herausgegeben von der Borgward Group AG (vermutlich 2018), Inhalt: Brandneu, hier und jetzt, lebender Mythos, schnell vorwärts, Vorstellung der 24 wichtigsten Borgward-Mitarbeiter, Tabelle der Gesamtproduktion, Zeittafeln der Fahrzeuge und der Firmen. 28 x 23 cm, 160 Seiten, Hardcover, zahlreiche s-w- und Farbfotos, Text englisch, 49,80 Euro, nur wenige Exemplare vorhanden.

Die Bücher kommen zu Ihnen per Post mit Rechnung. Versandkosten frei in Deutschland (EU 3,50 €, Nicht-EU-Länder tatsächliche Kosten). Umtauschrecht 14 Tage.

Verlag Peter Kurze

Hier können Sie bestellen:
 Peter Kurze
 Freudenbergstr. 4
 28213 Bremen

pk@peterkurze.de



Sie stand in einem Keller vor mir. Es war Liebe auf den ersten Blick.

Ich kaufte sie im Dezember 2019. Sie kam aus Schweden.

Die Geschichte von Carl Borgward faszinierte mich schon immer. Als „one-man-show“ 20.000 Mitarbeiter zu beschäftigen und in vier Werken Autos zu bauen, ist heute undenkbar.

Ich besaß noch nie einen Oldtimer und hatte bis auf ein gesundes 2-Minuten-Wissen zu jedem Thema keine Ahnung. Da ich nicht selbst restaurieren wollte, ging ich von einer dreimonatigen Instandsetzung aus. Sie sollte im Juni 2020 zur Kieler Woche an einem Oldtimer-Treffen teilnehmen.

Geschäftswagen



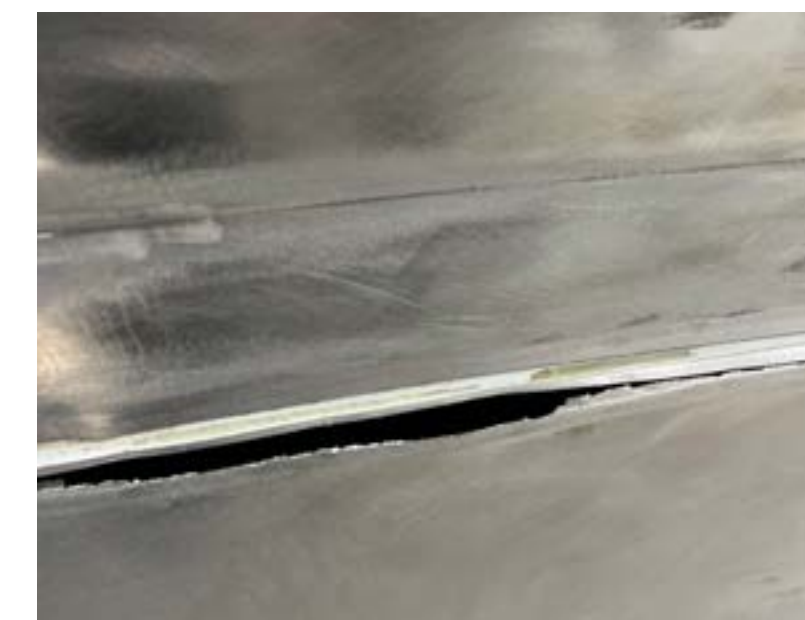


Dann kam Corona und alles verzögerte sich. Für einen ziemlich ungedulden Menschen wie mich eine echte Prüfung. Manchmal passierte fünf oder sechs Wochen nichts, weil Teile fehlten. Jeder Besitzer eines Oldies lernt als erstes, dass man Gras nicht ziehen kann, damit es schneller wächst. Ein großer Kieler Karosseriebetrieb nahm sich dieser Arbeit an und machte das Auto blank. Es kam eine Menge Lochfraß, Spachtel und Schweißstellen ans Tageslicht.

Die Isabella sollte als sogenanntes „incentiv-car“ für meinen Sanitär- und Heizungsbetrieb hergerichtet werden. So etwas ist eine Gratwanderung, da es in die Historie passen muss. Wir suchten den Schrifttyp und die Anordnung, diskutierten lange über das Logo des bekanntesten deutschen Warmwasser- und Heizgeräte-Herstellers Vaillant. Der Hase wurde 1959 als Marke überarbeitet, passte also hervorragend zur 60er-Isabella.

Im Laufe der vergangenen 15 Monate wurde die Karosserie komplett restauriert und die Technik einschließlich des Motors und der Bremsen instand gesetzt. Die Schriftzüge sollten nicht foliert, sondern lackiert werden, um eine schöne Schrifttiefe zu erhalten.

Im Herbst wird der Innenraum noch





hergerichtet, aber so, dass die Patina erhalten bleibt. Laderaumverkleidung, Himmel und Teppiche werden erneuert. Die Sitzbezüge bleiben.

Das Fahrzeug kostete neben der Anschaffung ca. 25.000€ in der Restaurierung. Davon entfielen 4.000€ auf Motor, Elektrik, Bremsen und 16.000€ auf die Karosserie sowie 5.000€ auf Ersatzteile. Der Chrom wurde poliert, aber nicht neu verchromt. Ich freue mich riesig, dieses großartige Auto zu besitzen. Es hat mich gefunden, denn ich hatte keine Isabella gesucht.

Christoph Laloi



Impressum

Isabella Klassik

Das digitale Borgward Magazin
© 2021

Die Isabella Klassik enthält Seiten
folgender Clubs:

- Borgward Club Austria
- Borgward-Club e.V. mit Sitz in Bremen
- Borgward Freunde Stuttgart
- Carl F. W. Borgward IG e.V.

Herausgeber &
verantwortlicher Redakteur:

Peter Kurze
Freudenbergstraße 4
28213 Bremen
pk@peterkurze.de

Redaktion:

Ulf Kaack, Peter Kurze

Layout:

KS-Buchdesign

Kostenfrei abonnieren:

isabella-klassik.de

Ihre Beiträge:

Eingesandte Beiträge beurteilen wir
auf ihren Nachrichtenwert und

behalten uns vor, Artikel nicht zu ver-
öffentlichen. Die Verfasser von Bei-
trägen erlauben uns die redaktionelle
Bearbeitung und die kostenfreie Ver-
öffentlichung. Sie versichern mit der
Einsendung des Materials, dass sie
Inhaber der Rechte an den eingeleie-
ferten Fotos und Texten sind.
Namentlich gezeichnete redaktionelle
Beiträge geben nicht unbedingt die
Meinung der Redaktion wieder.

Rechte:

Eine Haftung für die Richtigkeit der
Veröffentlichungen kann trotz sorg-
fältiger Prüfung nicht übernommen
werden. Kein Teil dieser Publikation
darf ohne ausdrückliche schriftliche
Genehmigung des Verlags in irgend-
einer Form reproduziert oder verbrei-
tet werden.

**Die Isabella Klassik dürfen Sie hin-
gegen als PDF-Gesamtdokument
frei weitergeben und versenden.
Wir würden uns darüber auch sehr
freuen.**

Gewerbliche Anzeigen:

Peter Kurze
Sie haben die Möglichkeit, gewerbli-
che Anzeigen in der Isabella Klassik
zu schalten.

[Anzeigen-Information](#)

Die kleine Sammlung

Torsten Hein nennt ein kleines Museum sein Eigen. Stilvoll präsentiert er seine
Fahrzeuge: Isabella Limousine, Isabella Coupé, Goliath Hansa 1100, 2 × Lloyd
LP 400, Lloyd LP 600, Lloyd LT, Lloyd Arabella.

Wer sich die Sammlung in Balve (Regierungsbezirk Arnsberg, Märkischer Kreis)
einmal anschauen möchte, kann mit Torsten einen Termin ausmachen:

toto.hein@gmx



Termine

Termine 2021	Veranstaltung	Veranstalter
1. Mai, Samstag,	1. Borgward World Tour	www.ps-perlen.de
11. Mai, Dienstag, 19:00 Uhr	Zoom-Vortrag: Borgward-Autowerk von P. Kurze	www.focke-museum.de/fockes-forum/
3.-6. Juni	12. Arabella-Treffen in Hannoversch Münden	Arabella-Freunde Deutschland
2.-4. Juli	38. Jahrestreffen	Borgward Club Frankfurt-Wü.
9.-11. Juli	39. Int. Sommertreffen in Schlögen/Österreich	Borgward Club Austria
5.-8. August	Lloyd Days in Bremen	Lloyd Freunde IG e. V.
13.-15. August	Int. Treffen	Borgward IG Schweiz
20.-22. August	38. Jahrestreffen	Dansk Borgward Klub
27.-29. August	47. Int. Treffen in Hassfurt/Main	Carl F.W. Borgward IG
3.-5. September	Int. Borgward-Treffen in Oldenburg	Borgward-Club e.V. Bremen
17.-19. September	Alternativtermin für Veranstaltung 9.-11. Juli	Borgward Club Austria
Achtung: Alle Termine sind unsicher und von der Corona-Lage abhängig.		

Bertram
Fahrzeugtechnik

- Restaurierung
- Instandsetzung
- Wartung
- Wertgutachten

- TÜV + Vollabnahme
- Hol- und Bringservice
- Karosseriearbeiten
- Achsvermessung

Bei uns sind Oldtimer in guten Händen

Bertram Fahrzeugtechnik

Bremer Straße 170 · 27751 Delmenhorst

Tel. 04 221/39 88 404 · www.bertram-technik.de

Isabella Klassik

