

Isabella Klassik

Digitales Magazin für Liebhaber historischer Borgward-Fahrzeuge · Ausgabe II/2022

Inklusive der Club-Mitteilungen von:





*Kompetenz + Persönlichkeit + Vertrauen
= die Basis für Restaurierung, Reparatur und Wartung*



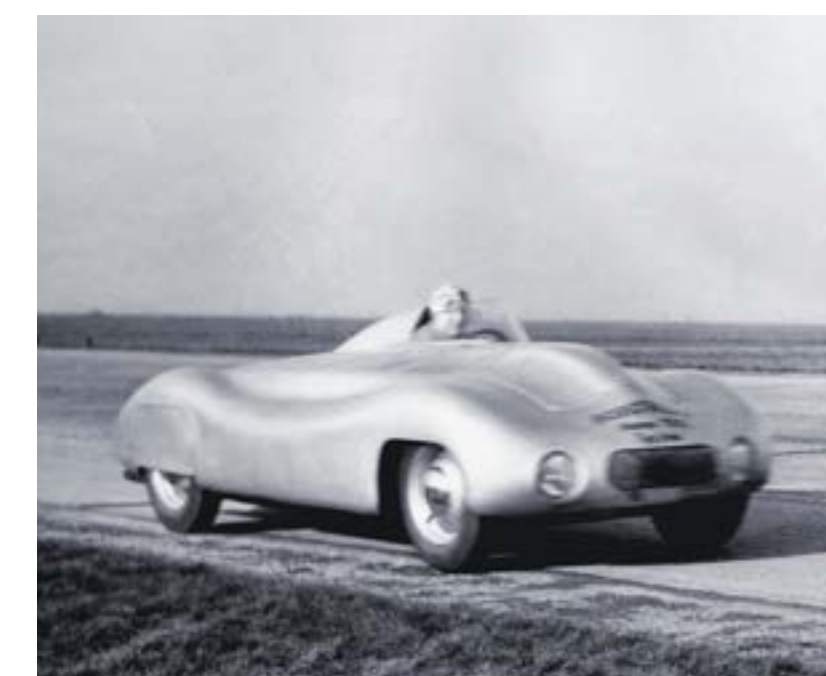
KFZ-MEISTER-FACHBETRIEB

SVEN PLACKÜTER

Hartwarder Str. 1-3 • 26935 Stadland (nördlich Brake)
Telefon 047 32 / 3 08 • Fax 047 32 / 83 51
www.plackueter.de • info@autofit-plackueter.de

Inhalt

Karl-Heinz Bädeler †	3
Nachruf: Zum Tod eines Freundes	7
Lloyd? Das taugt nichts!	8
Nachruf Winfried Kück †	12
Clubseiten	13
Borgwards Werk Auszugsweiser Druck	18
Die Kiste Tiny-Wohnmobil B 611	22
Der neue Borgward Kalender	24
Neue Isabella-Schaltpläne	25
ADAC Oldtimer-Ratgeber	25
Borgwards Autos INKA-Rekordwagen	26
Foto-Rätsel	28
Impressum	29
Wichtig, für Autoren und falls Sie Beiträge liefern wollen	29
Titel- u. Rücktitelfoto: Walter Richleske	



Karl-Heinz Bädeker †

22. März 1923 - 30. Januar 2022 - Lloyd-Chef von 1961 bis 1989

Ein Nachruf von Ulf Kaack und Peter Kurze

Der Untergang des Borgward-Imperiums liegt mehr als sechs Jahrzehnte zurück. Zeitzeugen vor allem aus den Führungsbereichen der drei Werke gibt es kaum mehr. Karl-Heinz Bädeker, Jahrgang 1923, war nicht nur ein Lloyd-Mitarbeiter der ersten Stunde. Der Kaufmann hat sich hochgearbeitet bis in die Direktorenebene, als Prokurist die Konkursabwicklung erfolgreich mitgestaltet und schließlich die Lloyd-Geschäfte unter eigener Regie fortgeführt. Eine spannende Lebensgeschichte und Karriere.

Eigentlich wollte er Flieger werden. Geboren und aufgewachsen im Bremer

Stadtteil Rablinghausen absolvierte er eine kaufmännische Lehre beim Kaffeeversandhandel OGO, beendete diese wegen des beginnenden Krieges bei einem Tabakhändler. Bereits mit 18 besaß Karl-Heinz Bädeker alle Segelfluglizenzen. Er meldete sich 1941 freiwillig zur Luftwaffe, träumte davon, Pilot eines Lastenseglers zu werden.

Seine Fliegerausbildung führte ihn durch ganz Deutschland, nach Holland, Frankreich und Polen. Bedingt durch einen längeren Lazarettaufenthalt blieb er jedoch weitestgehend von Kampfhandlungen und Fronteinsätzen verschont. Zunächst sollte er als Fernaufklärer zum Einsatz kommen,

dann als Nachtjäger. Zwischendurch war er zur Pilotenausbildung an dem Raketenjäger Me 163 kommandiert. Der Krieg endete für ihn in Dänemark.

Während seiner Kriegsgefangenschaft arbeitete Karl-Heinz Bädeker für die Alliierten in Husum und organisierte hier das Verschrotten von ehemaligen Luftwaffen-Flugzeugen.

Zurück in seiner Heimatstadt Bremen fand er keine Anstellung und machte sich kurzerhand selbstständig. Bei den amerikanischen Besatzern staubte er in großen Mengen Peddigrohr ab. Seinen Bruder ließ er am Weserufer Weidenzweige schneiden, und mehrere junge Mädchen verpflichtete



er, daraus Teppichklopfer zu fertigen. Diese fanden reißenden Absatz bei der notleidenden Bevölkerung. Im März 1951 wurde er von Lloyd-Direktor Johannes „Jonny“ Klee vom Fleck weg eingestellt. Es gab deutlich weniger offene Stellen als Bewerber, doch das kaufmännische Fachwissen und das organisatorische Geschick Bädekers überzeugten sofort. Zunächst übernahm er die

Lagerverwaltung. „In der Lohntüte waren 160 DM jeden Monat, nicht eben üppig. Lloyd baut die kleineren Autos, also gibt es auch kleineres Geld – so erklärte seinerzeit Carl F. W. Borgward das Lohngefälle zwischen den Marken innerhalb des Konzerns“, so Bädeker. Seinen neuen Job trat er mitten im Lloyd-Umzug aus dem Goliath-Werk in Hastedt zum neuen Firmengelände in der Neustadt an und erlebte

Links:
Eingang zu den Lloyd Motoren Werken um 1957. Foto Karl-Heinz Witte

Rechts: Ersatzteil-Lagerraum im Erdgeschoss des Mittelschiffs der Halle 6 der Lloyd Motorenwerke. Foto 1959 Karl-Heinz Witte

so, den Übergang von der teilweise einem Handwerksbetrieb ähnelnden Fabrik zu einem modernen Industrieunternehmen. Als 1958 die neue Halle 6 eingeweiht wurde, eines der modernsten Logistikzentren der Branche weltweit, übernahm er die Leitung des dort untergebrachten Ersatzteildienstes. Zuvor hatte er mit innovativen Ideen wesentlich an der arbeitstechnischen und

organisatorischen Gestaltung dieses Unternehmensbereichs beigetragen. „Der Konkurs kam damals bei Lloyd nicht aus heiterem Himmel, wir merkten, dass es irgendwo hakte“, erinnerte sich Bädeker. „Vor allem die unausgereifte Arabella mit ihrem schlechten Image stand in Massen auf der Halde, ebenso der Alexander, bei denen der Absatz schlagartig zusammengebrochen war. Zuvor





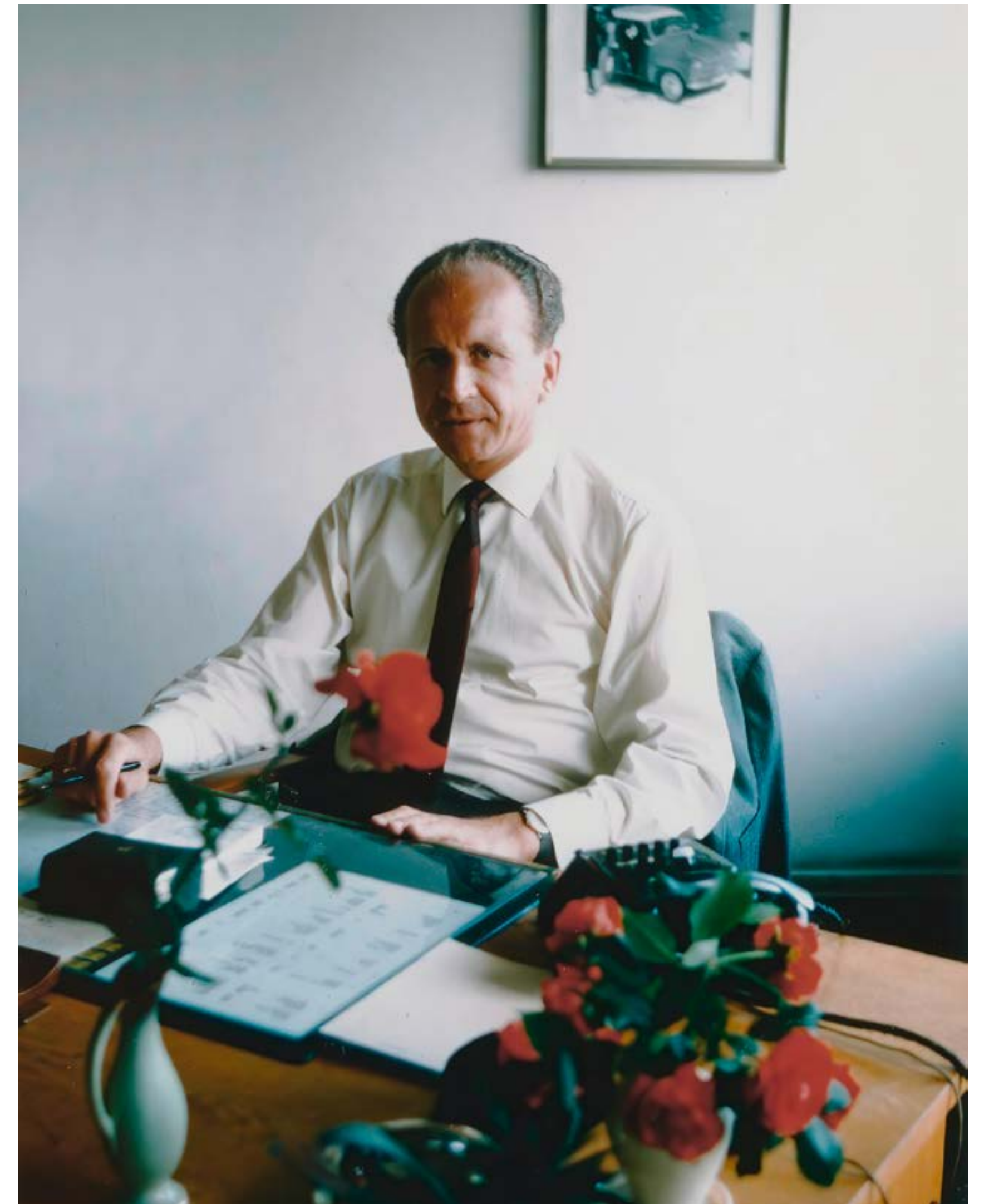
Links: Die Weiterentwicklung und Produktion der Lloyd 400 cm³-Motoren war eine gute Idee von Karl-Heinz Bädeker. Die Triebwerke fanden Verwendung in Schneemobilen (oben) und Booten (unten). Fotos Bädeker

Rechts: Karl-Heinz Bädeker in seinem Büro in der Halle 6 im Lloyd Werk.



waren gewaltige Investitionen getätigt worden, außerdem gab es in den Unternehmensbereichen Inspektion und Fertigung offensichtlich gewaltige Personalüberhänge. Das Kapital war gebunden, Liquidität nicht gegeben, und die Kosten liefen uns davon.“

Am 4. Februar 1961 war Carl F. W. Borgward gezwungen, sein gesamtes Firmenimperium entschädigungslos an den Bremer Senat zu übergeben. Die eiligst gegründete staatliche Auffanggesellschaft versagte mit ihrem Sanierungskonzept in voller Breite: Am 27. Juli stellte die Unternehmensgruppe sämtliche Zahlungen ein und entließ 14.272



Auslieferungsfertige Lloyd LM 400-Motoren, die auf dem zwischen 1953 und 1958 gebauten LP-400-Fahrzeugmotor (basierten.

Mitarbeiter. Das Konkursverfahren über Borgward und Goliath wurde am 11. September eröffnet.

„Bei Lloyd strebten wir ein Vergleichsverfahren an, das auch sehr erfolgversprechend war“, berichtete der ehemalige Manager mit einem Anflug von Verbitterung. „Bei einer Zustimmung von 75 Prozent der Gläubiger wäre das Verfahren eröffnet worden, und wir hätten weiter arbeiten können. Die

Konferenz fand an einem Sonnabend statt, an dem die Poststelle des Amtsgerichtes nicht arbeitete und somit die am Samstag angekommenen brieflichen Stimmzettel bei der Abstimmung nicht berücksichtigt wurden. Die 30 %-Marke wurde deshalb knapp verfehlt, und auch wir waren im Konkursverfahren. Ein Zufall?“ Konkursverwalter Reinstorff und Prokurist Bädeker konnten bis zum

Mai 1962 den Restbestand von 3.800 Arabellen verkaufen. Die Werksanlagen erwarb Siemens für 26 Mio. DM, drei Hallen davon mietete Lloyd und produzierte bis August 1963 mit rund 500 Mitarbeitern 1.491 Arabellen. Bis 1966 waren alle Lloyd-Gläubiger bezahlt, der Konkurs erbrachte einen Überschuss von 385.000 DM.

1964 kaufte die Westdeutsche Werkzeugmaschinen GmbH (WEWAG) den Betrieb. Die Maschinenhändler verkauften alle Produktionsgerätschaften bis auf die Motorenfertigung. Karl-Heinz Bädeker wurde Geschäftsführer. Unter seiner Leitung wurden in der Halle 6 Ersatzteile für Lloyd- und ab 1967 auch für Borgward-Fahrzeuge hergestellt. Außerdem bauten seine 160 Arbeitskräfte eine modifizierte Version des bewährten LP 400-Motors. Er diente als Antrieb in Schneemobilen, Booten, Segelflugzeugen und, im Hubraum auf 250 cm³ reduziert, von Kleinwagen.

Bädeker gelang es im Sommer 1969 die Ersatzteile und Produktionsanlagen des Goggo-Herstellers Glas zu erwerben: „Ganze Güterzüge kamen damals in Bremen an. Das sicherte uns das Überleben in einer Marktnische, die durch die Lloyd Motoren Werke alleine besetzt war.

Mit einer Vielzahl von Fiat-Händlern

waren wir damals gut im Geschäft, die für ihre Kunden mit dem Führerschein der Klasse 4 die von uns gefertigten 250er-Goggo-Motoren benötigten. Die bauten die Händler in den Fiat 126 ein.“, so der ehemalige Direktor. „Wir lieferten unsere Zweitakt-Motoren mit dem Einbauszubehör im Tausch gegen die nagelneuen Fiat-Aggregate, die wir anschließend als Neuware nach Italien reimportierten. Ein ausgezeichnetes Geschäft.“

1980 übernahm Karl-Heinz Bädeker mit einigen Mitarbeitern die Firma von der WEWAG. Er wollte die Ersatzteilversorgung für die 300.000 Autos der Firmen Borgward, Lloyd und Glas weltweit sicherstellen, vor allem aber auch die Arbeitsplätze seiner Mitarbeiter gewährleisten. „Die Firma schließt, wenn der letzte Mann in Rente geht“, so sein Credo. Und so kam es schließlich: Erst 1989 endete die Geschäftstätigkeit, 1995 ließ Bädeker Lloyd aus dem Handelsregister löschen. Das endgültige Aus für den letzten Ast im Firmenstammbaum des Borgward-Konzerns.



Ulf Kaack



Zum Tod eines Freundes

„Verdammtter Mist! Wie konnte das passieren!“, schimpfte ich im Sommer 1983. Ein Kunde hatte mir für seinen umfangreichen Ersatzteilkauf einen hohen Scheck ausgestellt, den meine Sekretärin beim Postgiroamt einreichen sollte. Bei den Lloyd Motoren Werke hatte ich wiederum einen großen Posten Teile erworben und ebenfalls mit Scheck bezahlt. Und nun erhielt ich die Nachricht vom Postgiroamt, dass mein Scheck geplatzt sei. Meine Sekretärin schluckte, tippte mir auf den Arm und sagte den Tränen nah: „Ich habe das Einreichen des Schecks vergessen“ und zog das Formular aus ihrer Handtasche. Das war also die Ursache für dieses Übel. Wenn ein Scheck platzt ist das kein Kavaliersdelikt, im Zweifelsfall wird das als Betrug ausgelegt. Deshalb fuhr ich sofort zum Blumenladen und zu Lloyd. Die Vorzimmerdame ließ mich auch direkt zum Chef, Karl-Heinz Bädeker, herein. Ich stotterte eine Entschuldigung, drückte dem etwas verblüfften Bädeker den Blumenstrauß in die Hand und legte den fehlenden Geldbetrag in bar auf den Tisch. Bädeker verzieh mir meinen Fehler.

Einige Jahre später wollte ich ihn für mein Lloyd-Buch zu interviewen. „Nein, ich gebe keine Interviews mehr, weil

über Lloyd und Borgward alles gesagt ist!“, sprach Bädeker zu mir. Doch irgendwie gelang es mir, ihn von seiner Meinung abzubringen und einen Gesprächstermin zu vereinbaren. Er beantwortete an dem Tag alle Fragen ausführlich und half mir damit sehr mein Buch zu schreiben.

Viele weitere Treffen folgten. Regelmäßig gingen wir Essen und unterhielten uns selbstverständlich über Borgward und Lloyd, aber auch über seine Kriegserlebnisse. Eine Zeit, die die vor dem Krieg Geborenen nie losließ. Karl-Heinz verdrängte diese Zeit nicht und erzählte mehr als meine Generation je von den Eltern erfuhr. Dadurch entwickelte ich wesentlich mehr Verständnis für die Lebensgeschichte vieler Personen.

Ein weiteres Thema war die Fliegerei mit dem regionalen Schwerpunkt Bremen. Karl-Heinz führte die Kasse des Vereins „Wir holen die Bremen nach Bremen e. V.“, der sich zur Aufgabe gemacht hatte, das Junkers-Flugzeug W33 „Bremen“ vom Ford-Museum loszueisen und von den USA nach Bremen zu verschiffen. Dieses Ziel erreichten die regen Mitglieder. Mit dem Eindecker, Baujahr 1927, gelang 1928 die erste Ost-West-Überquerung des Atlantiks mit einem Fluggerät, das schwerer als Luft ist. Ein Meisterstück, da die

Ost-West-Querung durch Gegenwinde erheblich schwieriger als die Strecke in entgegengesetzter Richtung ist.

Karl-Heinz kümmerte sich auch um ältere Menschen, wie zum Beispiel um den legendären Bremer Fluglehrer Jan Eilers. Er holte ihn von zu Hause ab, stütze ihn, wenn es die Treppe herunterging, trug ihn die Treppen hoch und brachte ihn so regelmäßig zu den Fliegertreffen und fuhr Jan wieder nach Hause. Es war rührend, zumal Jan Eilers sich immer freute wie ein Schneekönig.

Als die Eigentümerin der Lloyd Motoren Werke GmbH, die Westdeutsche Werkzeugmaschinen GmbH, den „Laden“ von Bädeker und Mitarbeitern 1980 zu machen wollte, übernahm Bädeker von der Wewag die Firma Lloyd. Er versprach seinen Kollegen Arbeit bis zum Rentenalter und verhinderte dadurch die Dauerarbeitslosigkeit der älteren Kollegen.

Karl-Heinz war ein schlauer, hilfsbereiter und humorvoller Freund. Er starb im Alter von 98 Jahren. Ich werde mich immer mit Freude an ihn erinnern.



Peter Kurze



Lloyd? Das taugt nichts!



Zum Leidwesen meiner Eltern gehörte ich zu den Kindern die Geräte aufschrauben in der Hoffnung, dass diese ihre Funktion offenbaren. Warnung: Was früher nur leidlich funktionierte, klappt nach dem Siegeszug der Elektronik heute nicht mehr. Bei meinem Kassettenrekorder konnte ich den Ablauf der Garantie nicht erwarten. Das Gerät wurde vor dem Verfallsdatum entjungfert.

Schon in früher Kindheit kam es in meinem Elternhaus über Mundpropaganda zu den ersten Erfahrungen mit Lloyd. Mein Onkel fuhr einen Lloyd Alexander. Auf der Zoobrücke in Köln überholte ihn das eigene Hinterrad. Das wurde zur allgemeinen Erheiterung immer wieder gerne erzählt. 1964 bekam ich Konkurrenz in Form eines Bruders. Aus diesem Anlass wurde unser 30 PS Käfer verkauft und ein gebrauchter VW 1500 Variant, der ersten Serie, beim Autohaus Fleischauer in Köln erworben. Nach kurzer Zeit bemerkte mein Vater, dass bei dem Wagen die Kupplung durchrutschte. Mein Vater sprach beim Autohaus vor, aber dort wurde der Mangel als nicht der Rede wert abgetan. Daraufhin ist meinem Vater der Kragen geplatzt und er sagte: „Ich habe doch keinen Lloyd gekauft!“ Er bekam auf Kulanz eine neue Kupplung. Nach diesen Kindheitserlebnissen kam

Lloyd in eine Schublade, die in meinem Leben wohl nie mehr geöffnet wird.

1980 startete mein Leben als Autofahrer mit dem 72er-VW 1600 Variant meines Vaters. Ich kaufte ihn verunfallt und ohne TÜV von einem Nachbarn und brachte ihn so in den Familienbesitz zurück. Mein Vater war mittlerweile mit einem Mercedes W123 in die obere Mittelklasse aufgestiegen. Bald merkte ich, dass der Spaß nicht vom Fahren selbst ausgeht. Das Arbeiten an dem Wagen ist die eigentliche Triebfeder. Es wurde dann zusätzlich ein Brezelkäfer zum Restaurieren angeschafft. Ab diesem Zeitpunkt war ich alten Autos hoffnungslos verfallen. Inzwischen hatte ich mein Elektrotechnik-Studium absolviert: das ist das, wo man aufschraubt und nicht sieht wie es funktioniert! Aus diesem Grund machte ich noch den Kfz-Meister. Nachdem ich etwa 15 Jahre nur an luftgekühlten VWs geschraubt hatte, wollte ich die Welt kennenlernen. Nun sagte ich häufig: „Gib her, interessiert mich wie andere Hersteller das machen.“ So überholte ich Motoren, Getriebe und weitere Technik verschiedenster Marken. Die Lloyd Schublade blieb weiterhin fest verschlossen.

Beim Lesen einer alten Automobil

Revue stolperte ich über einen Artikel von Helmut Hütten über den neuen 600er Lloyd Motor. Ein parallel Twin mit einem Hubvolumen von 600 cm^3 und 19 PS. Der Artikel war für ein so schlechtes Auto recht positiv geschrieben. Da war die Rede von einer oben liegenden Nockenwelle und halbkugelförmigen Brennräumen. Das hörte sich ganz spannend an!

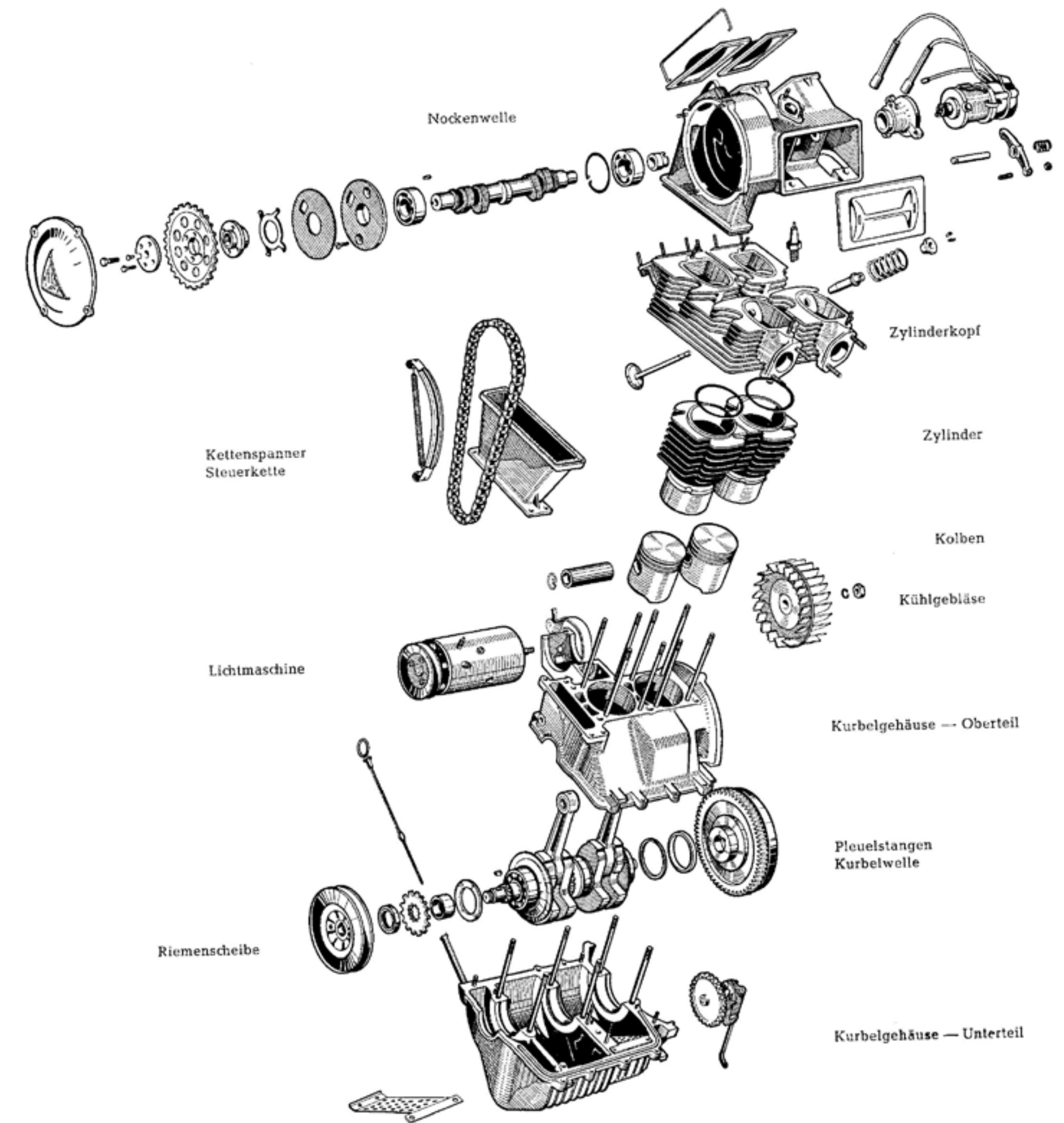
Ein paar Jahre später entdeckte ich die Goliath PKWs mit ihrer innovativen Benzin Direkteinspritzung für mich. Immer wieder kaufte ich Fahrzeuge oder Teile dazu. Einmal konnte ich mich mit dem Verkäufer nicht einigen. Da lag noch ein Lloyd 600 Motor in der Ecke. Ich sagte: „Wenn ich den noch dazu bekomme, sind wir klar!“ Er willigte ein, und damit begann meine neue Beziehung zu Lloyd.

Die Neugier war groß, der Motor wurde zügig zerlegt. Mit jedem Teil das ich in die Hand nahm, stieg der Respekt vor diesem wundervollen Motor. Eine Kugel bzw. Rollen gelagerte Kurbelwelle, dann die über Kette angetriebene obenliegende Nockenwelle, V-förmig angeordnete Ventile, kalottenförmige (Teilhalkugel) Brennräume, Querstrom-Zylinderköpfe. Und was dem Fass den Boden auslug: Er hat Einzelzylinderköpfe

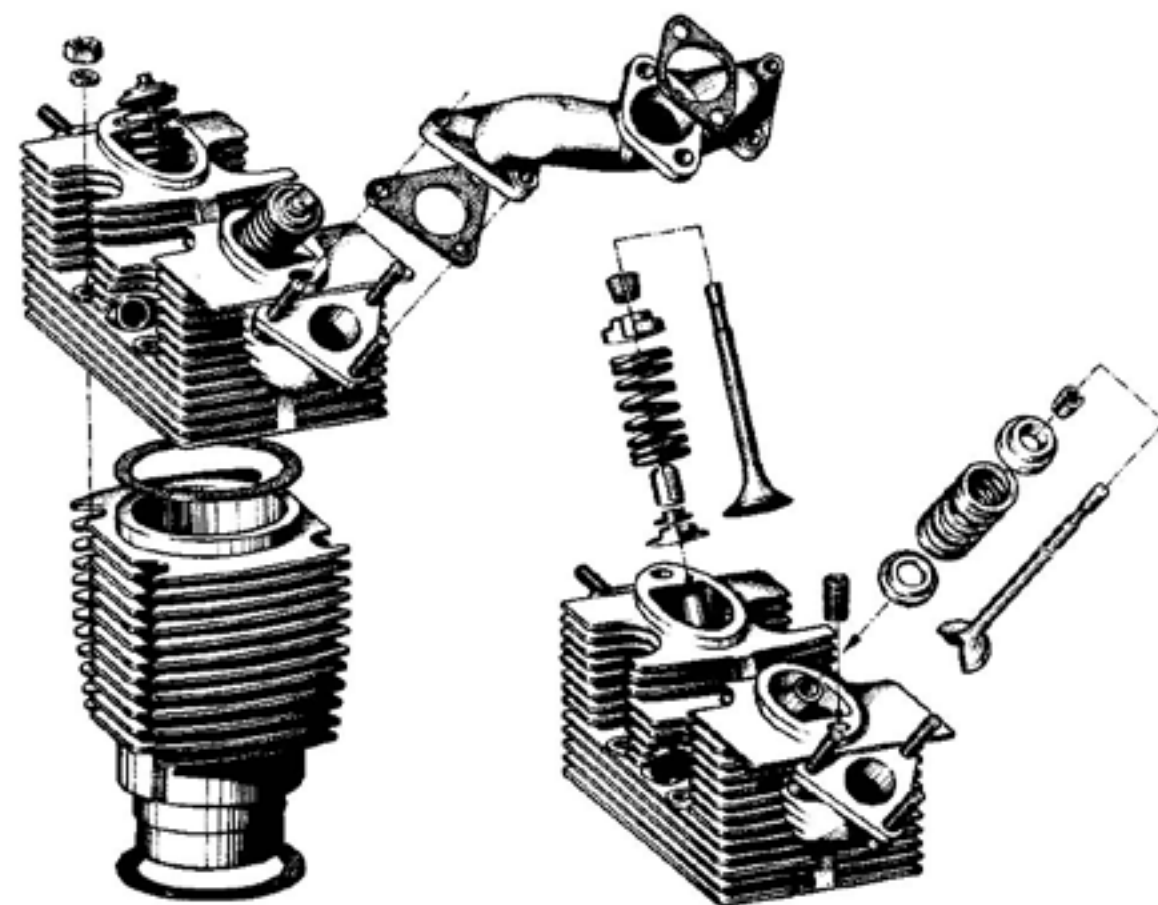
und über diesen thront ein eigenes Nockenwellengehäuse. Diese Anordnung kannte ich bisher nur von einem anderen deutschen Automobilhersteller mit dem klangvollen Namen Porsche! Dort ging dieser Zylinderkopf, Konstruktion 1963, beim 911er in Serie. Er wurde von der MTZ (Motortechnische Zeitschrift) als „Innovation“ bezeichnet. Es mag absurd klingen, den Porsche 2-Liter mit dem 600er-TS-Motor (25 PS) von Lloyd zu vergleichen, dennoch lohnt sich ein spekulativer Blick auf die Fakten: Der erste 911er hatte 2000 cm^3 Hubraum und eine Leistung von 130 PS.

Als Sechszylinder, hätte der Lloyd Alexander TS einen Hubraum von 1800 cm^3 und 75 PS, hubraumbereinigt (2 Liter) 83,3 PS.

Der 911er dreht 6100 U/min, der Lloyd 5000 U/min. Da die Motorleistung das Produkt aus Drehmoment und Drehzahl darstellt, ergäben sich hier für den Lloyd drehzahlbereinigte 101,7 PS. Der Motor des 911 besitzt sechs 40er-Vergaser (einer je Zylinder), die Verdichtung beträgt 1:9 (Lloyd 1 x 32 mm / 1:7,2). Die Ventile sind größer und die Nockenwelle ist „schärfer“. Mit diesen Zutaten hätte



Lloyd 600 cm³-Motor, Leistung 19 PS, in der TS-Ausführung 25 PS.



der Lloyd die Lücke zu 130 PS geschlossen - und das schon 1955! Ist es denkbar, dass ein Porsche Mitarbeiter Lloyd fuhr, und von den Qualitäten seines Motors wusste? Oder hat ein Lloyd-Motorenentwickler zu Porsche gewechselt, und dort aus dem Nähkästchen geplaudert? Dieser Motor hat Lloyd aus meiner inneren „Taugt nichts“ – Schublade herauskatapultiert.

Beim Volkswagen, wie der Käfer zu dieser Zeit noch hieß, war der erste Gang nicht synchronisiert. Deswegen muss der Wagen immer vollständig stehen, bevor der Gang eingelegt werden kann. Im Stop-and-go-Verkehr sehr nervig. Alle vier Gangräder im Lloyd Getriebe laufen auf Nadellagern, etwas das heute selbstverständlich ist, aber 1957 waren bei vielen anderen Herstellern (u.a. VW und Mercedes) noch Stahl- oder Messingbuchsen verbaut. Nadellager laufen leichter, benötigen weniger Öl zur Schmierung, sind langlebiger, aber teurer. Dann sind alle Zahnräder gewichtsoptimiert. Die Breite der Zahnflanken und der Zahnradnabe wird von den zu übertragenen Kräften bestimmt. Zwischen den Zahnflanken und der Nabe jedoch, verjüngt sich das Zahnrad, ist in diesem Bereich also schlanker ausgeführt, um hier Gewicht zu

sparen. Ein weiteres bemerkenswertes Detail befindet sich an der Verschraubung der Gehäusehälften. Üblicherweise werden hier lange Schrauben mit Gegenmuttern verwendet. Beim Lloyd Getriebe sind Gewindebuchsen aus Stahl in die untere Gehäusehälfte eingeschraubt und man dreht die Gehäuseschrauben von oben in diese ein. Das erleichtert die Montage, spart Platz durch fehlende Gehäuseausbuchtungen und ist trotzdem dauerhaft. Nach diesen positiven Erfahrungen habe ich mich mit dem Lloyd Alexander näher beschäftigt. In diesem Zusammenhang ist mir die Hinterachse der TS Modelle aufgefallen. Eine Konstruktion mit dreieckförmigen Längslenkern und im Drehpunkt liegenden Querstabilisator. Damit wird erreicht, dass das Hinterrad ohne Sturzveränderung beim

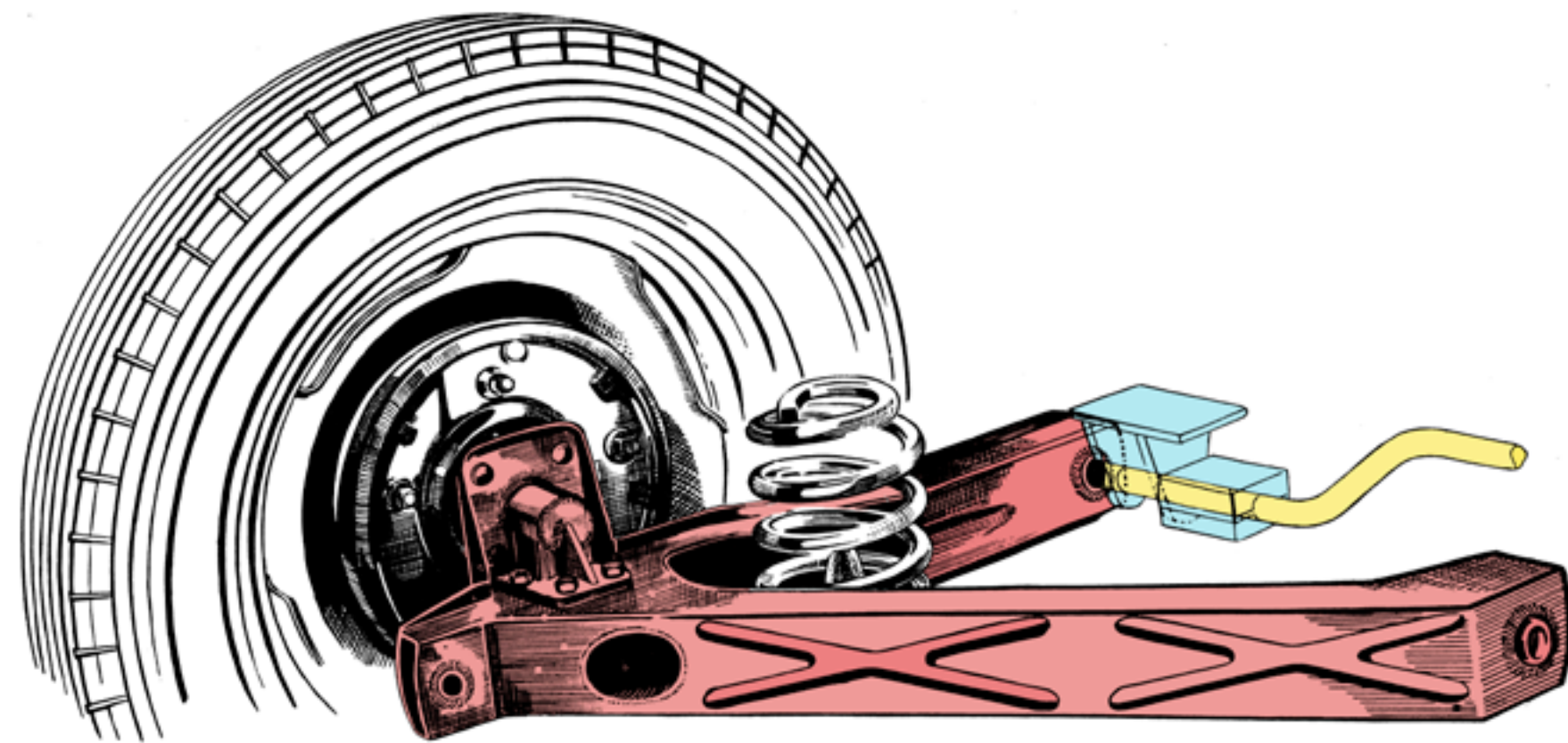


Oben: Zylinder und Zylinderkopf.
Mitte und unten: Welches ist der Porsche-, welches der Lloyd-Zylinderkopf?
(Porsche hinten bzw. links)
Getriebefotos von links nach rechts:

- Das geöffnete Getriebe.
- Tachowellenantrieb.
- Differential.
- Zahnrad mit der seitlichen Verzahnung für die Synchronisation.

Vor kurzem habe ich dann ein Lloyd 4-Gang Getriebe überholt. Auch hier war meine Überraschung groß. Alles ist sehr ordentlich ausgeführt, nichts hat den Anschein primitiv oder billig zu sein. Das Getriebe erschien 1957 im Lloyd Alexander – einem preisgünstigen Kleinwagen. Die Technik in diesem Getriebe hat mich schlicht überwältigt. Zum einen ist das Getriebe voll synchronisiert, also auch der erste Gang.





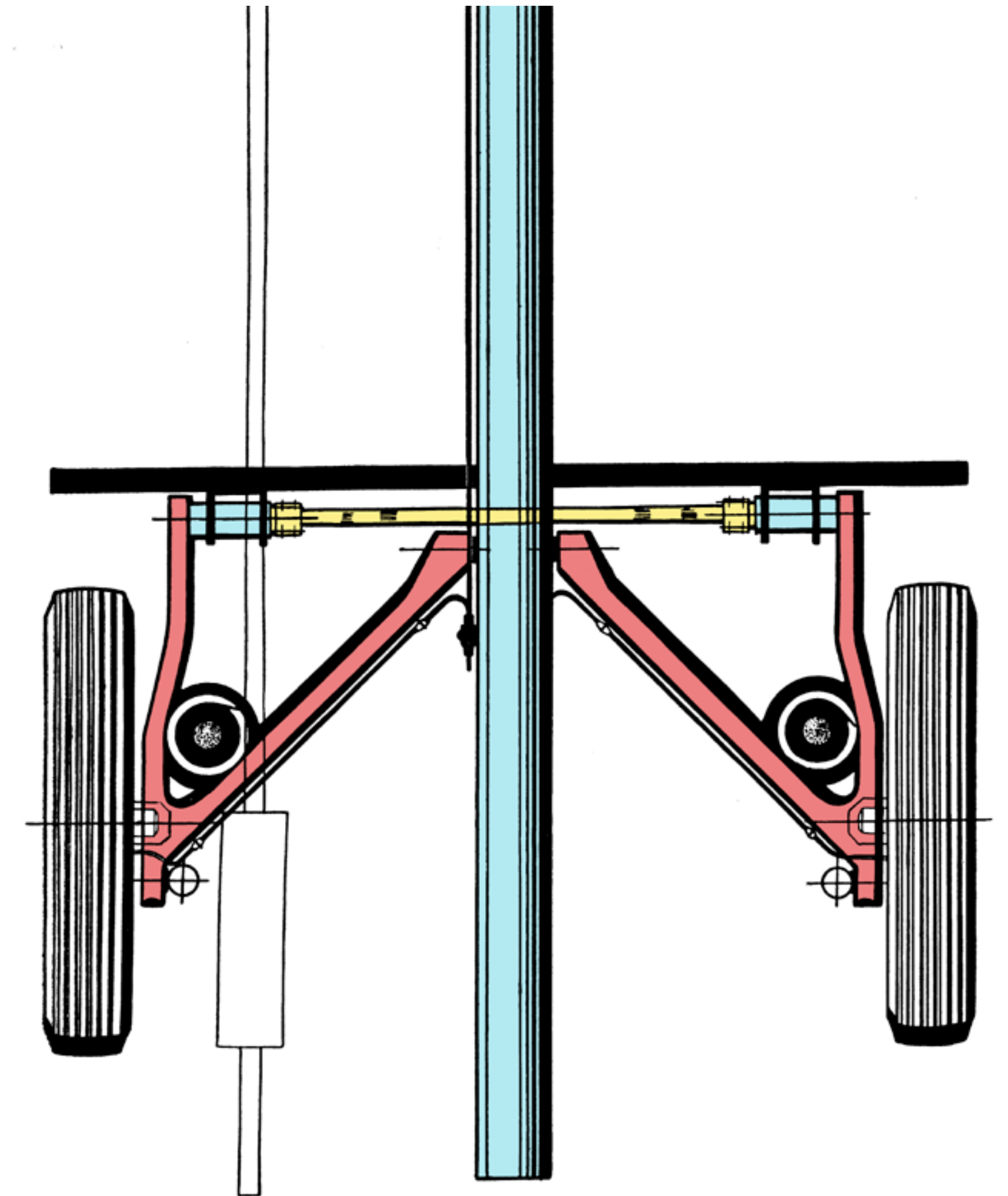
Einfedern nach oben geht. Da es sich um eine Einzelradaufhängung handelt steigt der Fahrkomfort.

Im Rahmen dieser Verbesserung wurde die hinteren Blattfedern durch Schraubenfedern ersetzt. Das verringert die ungefederten Massen und kommt dem Komfort abermals zugute. Zudem hat der Lloyd noch einen Querstabilisator an der Hinterachse, dieser verringert die Karosserieseitenneigung in der Kurve. Zwischen den üblichen hinteren Starrachsen der frontgetriebenen Fahrzeuge der 50er-Jahre und der aufwendigen und moderneren Hinterachse des Lloyd Alexander TS (Touring Sport) lagen Welten.

Diese „Begegnungen“ mit dem Lloyd Alexander haben meine Meinung über die, in diesen Autos verbaute Technik, komplett geändert. Ich frage mich sogar, wie konnten solche Innovationen an den Kaufleuten vorbei in Serie gehen? Wahrscheinlich haben sich alle Ingenieure abgesprochen und gesagt: „Nein, da kann man nichts sparen, billiger geht das nicht, das muss so, sonst taugt das nichts.“



Dipl.-Ing. Gunther Riedel



Links: Die Hinterachse (linke Fahrzeugseite) mit dem dreieckförmigen Längslenker (rot), der Schraubenfeder, dem Rad mit der Bremse und dem Stabilisator (gelb, nur in der Zeichnung). Rechts: Blick von oben auf das tragende Zentralrohr (blau), die Hinterachse und den Auspuff.



BORGWARD-CLUB e.V.
mit Sitz in Bremen

ON TOUR

Links oben:
Maischollenfahrt nach Dangast
am Jadebusen - 22. Mai 2022

Unten links:
Gruppenfoto vor dem Moorriemer
Landcafé, Nähe Bardenfleth

Unten Mitte:
Frau am Steuer - 3. Juli 2022
Fahrt im großen Bogen über Land
zum Künstlerdorf Worpswede



Winfried Kück †

Winfried machte eine Ausbildung zum Schriftsetzer. Ein Teil der Ausbildung war der Rechtschreibung gewidmet. Doch der Offsetdruck mit dem Fotosatz und ab 1990 die Digitalisierung machten die Schriftsetzer arbeitslos. Winfried betätigte sich fortan als Korrektor in einem Hamburger Verlag. Der Borgward-Fan sammelte einige

Bremer Fahrzeuge. Er engagierte sich in der Clubarbeit, gestaltete und korrigierte manches Vereinsmagazin, wie dem Rhombus und dem Carl. Nach seiner Pensionierung widmete er sich zum Zeitvertreib erneut der alten Handwerkskunst des Bleisatzes. Winfried starb am 2. Juni 2022.



Immer eine Idee voraus ...

DER VORSTAND



Vorsitzende
Marion Kayser
+49 421 57 61 25 00



Stellv. Vorsitzender
Dieter Bohlmann
+49 1 60 36 70 263



Stellv. Vorsitzender
Heinrich Wiegand
+49 4221 86 980



Schatzmeister
Klaus Tanneberg-Nullmeyer
+49 170 45 53 755



Schriftführer
Werner Hilscher
+49 171 19 36 757

Club

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. Zur Zeit bieten wir auch Online-Stammtische an.

Borgward-Archiv

Wir führen ein großes Borgward-Archiv, in dem wir alles archivieren und bewahren, was mit Borgward zu tun hat: persönliche Schriftstücke, Fotos, Filme, Postale, Raritäten etc.

Das Archiv befindet sich
im ehemaligen Lloyd-Werk:
Lloyd Industriepark
Richard-Dunkel Str. 120
28199 Bremen

Archivare

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

Clubfahrzeuge

Borgward Sparkassenbus, Borgward Feuerwehr, Borgward Traktor (Dauerleihgabe)

Clubkonto

DE34 2905 0101 00817033 99
BIC: SBRE DE22 XXX

Mitgliedsbeitrag

Jahresbeitrag: 50 €, Paare 75 €

Kontakt

Borgward-Club e.V.
mit Sitz in Bremen
c/o Otto-Gildemeister-Str. 12
D-28209 Bremen

Tel. +49 4 21 57 61 25 00
Fax +49 421 30 32 429

www.borgward-club-bremen.de

vorstand@borgward-club-bremen.de

facebook: borgwardclubbremen

Ehrenmitglieder

Eric Borgward, Monica Borgward, Johann Duhn, Ernst Eichhorn, Anne Hintz, Richard Orlamünde, Barbara Philipp, Thomas Thieme

Partnerschaften

Borgward IG Namibia, Bremer Straßenbahn AG, Freunde der Bremer Straßenbahn e.V., Polizei Bremen, Taxi-Ruf Bremen, Theater Interaktiwo, Zirkus Eldorado

Aktuelle [Termine](#) sind auf unserer Homepage zu sehen.



BORGWARD-CLUB e.V.
mit Sitz in Bremen

Der Borgward-Club e.V. mit Sitz in Bremen freut sich auf neue Mitglieder!

Werde Mitglied und lass Dich von der Leidenschaft zu Borgward anstecken ...

Dieter Bohlmann (81), stellvertretender Vorsitzender im Borgward Club.

Wie bist Du zum Thema gekommen?

Ich machte 1961 meinen Führerschein und kaufte mir einen Fiat 600. Den konnte ich nach einem Jahr abstoßen und bekam eine Arabella. Die hatte aber mehr Fehler als ein Hund Flöhe.

2005 begann ich als Hobby Motorroller zu restaurieren. Und ein paar Jahre später dachte ich mir, eigentlich müsste ich mich mit Bremer Autos beschäftigen. Ich legte mir eine Arabella

zu. Und bin begeistert. Die fährt ganz prima und hat keine Fehler. Heute sind die Arabellen durch einige Kunstgriffe zuverlässig und richtig gut geworden.

Welches Fahrzeug besitzt Du noch?

Eine 60 PS-Isabella, gebaut im Juli 1961. Es ist eine der letzten und es ist das Modell 1962 mit vielen kleinen Verbesserungen gegenüber dem Vormodell. Sie besitzt die schwarzen Rundinstrumente, Parkleuchten und zig weitere Änderungen. Der Wagen fährt übrigens auch sehr gut. Mit dem war ich in China bei

der damaligen Borgward AG. 2500 Kilometer bin ich dort gefahren. Es war eine ganz großartige Reise.

Schraubst Du selbst?

Ja, aber in meinem Alter geht das nicht mehr so gut von der Hand. Ich bekomme auch Hilfe von Clubmitgliedern.

Weshalb wurdest Du Mitglied im Borgward-Club?

Wer Borgward, Goliath oder Lloyd fährt muss einfach in einen Club.

www.borgward-club-bremen.de



Der Vorstand

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



Vizepräsident
Heinz Kadlez
Khekgasse 83
A 1230 Wien
Tel.: +43-666 433 866 22
heinz.kadlez@aon.at



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



Termine

17. + 18. September 2022
Herbstausfahrt Steiermark

22. Oktober 2022
Clubabend Gmunden, Gasthof Engelhof, Engelhofstr. 1
18:00-23:30 Uhr

www.borgward.at

Schriftführer
Gerhard Würnschimmel
Penzingerstrasse 17
A 1140 Wien
Tel.: +43-1-869 22 70
Fax: +43-1-869 23 50 10
wuernschimmel@borgward.org



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





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 gewährleisten, 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.: +43-18692270 · wuernschimmel@borgward.org





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

Hartmut Loges · Tel. 02 01/75 7444

Trierer Straße 11 · 45145 Essen

h.loges@borgward-ig.de

- Größter Borgward Club seit 1973
- Weltweiter Mitgliedsstamm
- Meistgenutztes Internet-Forum
- Regelmäßiges Clubmagazin
- Förderung Gemeinschaftssinn
- Jährliches Internationales Treffen

Der Erfolg setzt sich fort und wir freuen uns aufs Treffen

Nachdem die Borgward IG e.V. bei der letzten durchgeführten TechnoClassica 2019 in Essen bei der Oldtimer Weltmesse den 3. Platz im Wettbewerb der Messestände belegt hatte, konnte in diesem Jahr 2022 der Erfolg nochmals gesteigert werden mit dem Erreichen des 2. Ranges unter mehr als 200 Messeständen von Clubs und Vereinen.

Unter dem Motto ‚Des Bauers ganzer Stolz‘ konnten wir zur Überraschung der zahlreichen Standbesucher den einzigen Borgward-Trecker präsentieren, platziert in und vor einer von unserem Messteam bauernhofmäßig gestalteten Umgebung. Ein schöner Erfolg !

Und nun das nächste Ereignis!

Wir laden Euch ein zum 48. Internationalen Borgward-Treffen vom 12. bis 14. August 2022 in Bebra an der hessisch-thüringischen Landesgrenze.

Zusammen mit der Stadt Bebra sind alle Vorbereitungen getroffen für ein interessantes und inhaltreiches Club-Treffen. Wir freuen uns darauf, möglichst viele Borgward-Freunde auf unserem Treffen begrüßen zu können. Jetzt wünschen wir uns nur noch schönes Wetter.

Noch kein Mitglied? Aber interessiert? Dann melden Sie sich doch bitte.

Entweder im Forum www.borgward-ig.de

oder Email an mitgliederverwaltung@borgward-ig.de



Borgwards Werk

Auszüge aus dem neuen Buch „Borgwards Werk“ von Klaus Ebel und Peter Kurze

Vorwort

Peter Borgward, Sohn des Autoindustriellen Carl F. W. Borgward, lernte 1970 den Journalisten Peter Ebel kennen. Ihm gab er den Auftrag, die Geschichte seines Vaters und des Unternehmens aufzuschreiben. Ebel interviewte den Junior ausführlich und verfasste Artikel, die in der Zeitung „Fit am Steuer“ ab 1972 in loser Folge erschienen. Sie stellen die Sichtweise Peter Borgwards dar, der sich sein Wissen durch den Austausch mit seinem Vater und seinem Bruder erwarb. Im Zuge seiner Doktorarbeit (Der Wettbewerb auf dem westdeutschen Automobilmarkt seit 1948, Kiel 1967) erweiterte er den Horizont durch Gespräche mit ehemaligen Führungskräften der Firmen seines Vaters und Wirtschaftsfachleuten.

Peter Borgwards Wissen hätte für mehr als die entstandenen Artikelfolgen gereicht. Weshalb

Ebel nach der 26. Folge nicht weiter veröffentlichte, ist unbekannt. So enden die aufgezeichneten Erinnerungen Peter Borgwards mit dem Erfolg der Isabella 1954. Sie bilden den ersten Teil des Buchs.

Damit aber die gesamte Geschichte erfasst wird, schrieb ich einen zweiten Teil. Dieser konzentriert sich auf die Jahre zwischen 1955 und 1961, auf die Autos, die führenden Borgward-Mitarbeiter und den vermeidbaren Konkurs. Es werden aber nicht nur die Fehler in der Unternehmensführung aufgeführt, sondern auch ein Weg gezeigt, der das Überleben der Borgward-Gruppe hätte ermöglichen können.

Peter Kurze
Bremen, 2022

Das erste Borgward-Automobil

Ein kleiner, hinten liegender Einzylinder-Zweitaktmotor von DKW, später von ILO, treibt das Gefährt mit einer Leistung von 2,25 PS aus 120 cm³ an. 250 Kilogramm, 5 Zentner also, sind als Tragfähigkeit angegeben. Damit lässt sich schon etwas anfangen. Ein Getriebe besitzt der Blitzkarren nicht. Es hätte den Preis zu sehr in die Höhe getrieben. Der „Laderaum“ befindet sich vorn, hinten ist als Fahrersitz ein Sattel angebracht. Und wer den Wagen starten will, der muss zunächst einmal anschieben. Der Preis: 985 Reichsmark.

Das Auto ist leistungsfähig, zuverlässig und denkbar einfach zu handhaben. Wie einfach, das demonstriert Carl Borgward auch seiner Schwester Alma Nehring. Sie erinnerte sich noch 1974, im Alter von 76 Jahren an diese Fahrt. Leider hatte ihr nämlich ihr Bruder Carl vor lauter Begeisterung nicht gezeigt, wie man den Blitzkarren wieder zum Halten bringt, so dass

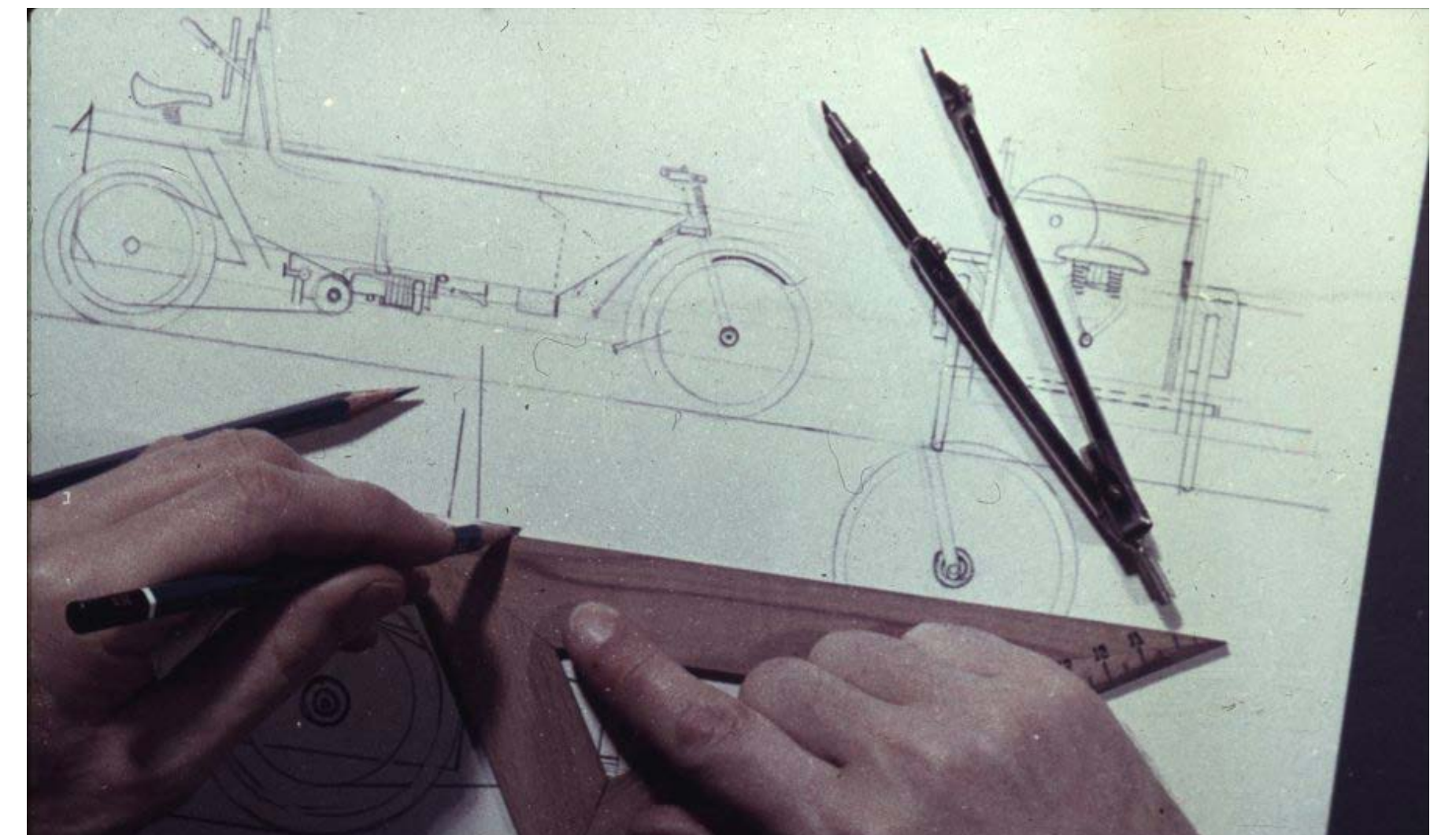
die Probefahrt um einige unfreiwillige Runden verlängert wurde.

Noch heute existiert ein Exemplar des Blitzkarrens. Dr. Peter C. F. Borgward, der Sohn des Automobilkonstruktors, besitzt es. Als 1961 das Unternehmen seines Vaters zerbrach, wollte Peter Borgward auf jeden Fall diesen Wagen kaufen. Heute sagt er dazu: „Der Blitzkarren hat für mich immer am besten gezeigt, wie klein alles angefangen hat und welchen Weg das Werk gemacht hat.“

Die Umstände, unter denen Dr. Peter Borgward zu diesem wohl letzten existierenden Blitzkarren kam, sind beinahe abenteuerlich zu nennen. Im

Februar 1961 war Carl F. W. Borgward bereits aus dem Unternehmen ausgeschieden. Peter Borgward rief im Werk an und bat darum, ihm den Blitzkarren zu verkaufen. „Gern, aber wir wissen nicht, wo das Auto steht“, hieß es.

Peter Borgward glaubte es zu wissen: 1959 hatte sein Vater damit begonnen, ein Firmen-Museum zusammenzustellen. Alte Wagen wurden von der Lehrlingsabteilung wieder aufgefrischt, um eines Tages als Ausstellungsstücke zur Verfügung zu stehen. Dazu gehörte auch der Blitzkarren. Im Werk Osterholz-Scharmbeck hatte ihn Peter Borgward zuletzt gesehen. Doch 1961 stand er dort nicht



mehr. Borgward war enttäuscht, gab aber die Suche noch nicht auf.

Geheimnisvolles Telefonat

Etwa vier Wochen nach dem ersten Anruf im Werk waren vergangen. Die Familie Borgward saß zusammen im Wohnzimmer. Gegen 21.30 Uhr klingelte plötzlich das Telefon. Frau Borgward nahm den Hörer ab. Der Anrufer gab sich nicht zu erkennen, sondern fragte nur kurz nach Peter. Peter Borgward stand auf. „Hör zu“, sagte der unbekannte Anrufer, „du kennst mich, aber ich verrate dir meinen Namen nicht. Und ich habe gehört, dass du hinter dem Blitzkarren her bist. Ich weiß genau, wo der jetzt ist.“ Trotz allen Drängens wollte der Unbekannte jedoch den Ort nicht nennen und machte schließlich den Vorschlag: „Komm um 23 Uhr zur Ecke Kirchbachstraße/ Kurfürstenallee. Ich warte dort mit einem Wagen. Fahr hinter mir her.“

So geschah es. Die seltsame Fahrt ging in Richtung Hemelinger Hafen. Auf dem Gelände der Toschi-Werke verlangsamte der Unbekannte schließlich seine Fahrt und leuchtete mit einer Taschenlampe aus dem Wagenfenster auf einen Schuppen, der damals von den Borgward-Werken gemietet worden war. Dann

verschwand der Unbekannte. Peter Borgward stieg aus und stand vor dem lang gesuchten Blitzkarren.

Wer der geheimnisvolle Anrufer war, weiß er bis heute nicht. Peter Borgward: „Ich vermute, dass es jemand aus dem Werk war. Ein Kontakt mit unserer Familie hätte ihm vermutlich damals Unannehmlichkeiten gebracht.“

Am nächsten Tag bereits sprach Peter Borgward wieder im Werk vor. Für 200 Mark ging der Blitzkarren in seinen Besitz über. Für den Studenten von 1961 war das eine Menge Geld, aber der Blitzkarren war ihm die Summe wert. Inzwischen ist der Wert dieses Wagens kaum noch in Mark und Pfennig auszudrücken. Vor allem für Borgward nicht. 15.000 DM wurden ihm bereits dafür geboten, aber er winkte ab: „Der ist unverkäuflich.“

...

Kriegsende

Der Krieg geht seinem Ende entgegen. Längst ist der Rest von Widerstand sinnlos geworden. Anfang April 1945 fluten deutsche Truppen auf dem Rückzug an Rethem vorbei. Der Lärm der Geschütze rückt Tag für Tag näher.

Es ist der 10. April 1945. Ein englischer Offizier mit zwei Mann klopft am Morgen gegen Borgwards Tür des

Luftbild aus den 50er-Jahren:

Im Hintergrund links das Weserwehr mit Wasserkraftwerk. Im Vordergrund das Toschi-Asbest-Werk. Der Schuppen (1) am Kai des Allerhafens, in dem 1961/62 der Blitzkarren stand, barg noch weitere Schätze. Durch das Protokoll der Begehung (1. November 1961), die im Auftrag des Konkursverwalters stattfand, wissen wir heute, was im Schuppen lagerte:

- Rhomben und Schriftzüge (Material der Werbeabteilung)
- 3 Rennsportwagen ohne Motor
- 2 Rennsportwagen mit Motor
- 1 NAMAG (vermutlich der Namag-Lloyd-Bus von 1908)
- 1 Blitzkarre, Baujahr 1925
- 1 Goliath Pionier, Baujahr 1931
- 1 Hansa 500, Baujahr 1933
- 2 Hansa 1100, Baujahr 1934

- 1 Borgward Hansa 1500, Baujahr 1950
- 3 alte Lloyd-Fahrzeuge
- 1 Lloyd-Rennwagen

Alle Fahrzeuge wurden als Schrott bezeichnet und hatten lt. einem Sachverständigen einen Wert von 1500 DM (ohne Lloyd).

Legende:

- (2) Hochbunker Bauart Winkel,
- (3) Hansa Waggon Bau





Wochenendhauses in Rethem/Aller (Foto links), dass in der Kriegszeit das Zuhause Borgwards war. Zunächst noch höflich fragt er, ob Borgward Jagdgewehre oder Ferngläser besitze. Borgward holt seine beiden Gewehre und die Feldstecher aus dem Jagdschrank und gibt sie dem Engländer. Der bedankt sich und geht wieder. Am folgenden Tag kommt ein weiterer Offizier. Er verlangt ein Auto. Borgward geht mit dem Engländer zu einem arg zugerichteten Wagen, der nicht einmal mehr die Hinterreifen besitzt. Fluchend braust der Engländer in seinem Jeep davon. Noch am selben Nachmittag kommen zwei weitere Offiziere, die wortlos das ganze Haus durchstöbern und grußlos abziehen, nachdem sie nichts gefunden haben, was ihnen nützlich erscheint. Lediglich den Weinkeller haben sie ausgeräumt.

„Die beiden gefallen mir ganz und gar nicht“, sagt Borgward zu seiner Familie. „Wenn die wiederkommen sollten, dann verschwindet ihr am besten.“

Am Abend kreuzen diese beiden und zwei weitere Soldaten plötzlich auf und verlangen nach „Snaps“ und Champagner. Borgwards Familie sitzt um den Abendbrottisch und wird von Borgward hinausgeschickt – in ein nahe gelegenes, unter Lkw-Planen vorbereitetes Versteck. Borgward ist allein mit seinem Konstrukteur Paul Dörken.



Was soll er tun? Also holt er einige Flaschen und schenkt ein. Noch sind die Soldaten freundlich, bieten sogar Zigaretten an und erzählen munter drauflos. Plötzlich ziehen sie ihre Pistolen und fordern Juwelen. Sie brüllen Borgward an. „Ich habe hier nichts – alles im Safe auf der Bank.“ Nach dieser Antwort schlagen die Engländer mit ihren Waffen Borgward und Dörken zu Boden. Mit blutüberströmtem Gesicht fliehen diese durch die Heide in Richtung Moor, als die Soldaten in den oberen Räumen alles durchwühlen. MP-Salven knattern hinter ihnen her. Borgward hat absichtlich diese Richtung eingeschlagen – er will vom Versteck seiner Familie ablenken. Unter der großen nervlichen Belastung verirrt er sich im Moor. Paul Dörken gelangt eine halbe Stunde vor Mitternacht zum Lager unter den Lkw-Planen, Borgward erst in den frühen Morgenstunden – schwer gezeichnet und blutverkrustet von den Schlägen der Engländer, dazu völlig durchnässt.

...

Dr. Peter C. F. Borgward, nach dessen Erinnerungen und Unterlagen diese Publikation entsteht, ist als Autofahrer mit dem Lloyd groß geworden.

Abgesehen von dem Eigenbau (Foto links), den er und sein Bruder

Claus schon als Kinder durch die Sandwege um den Hellweger Wochenendsitz der Familie kutschierten. Carl F. W. Borgward, Autonarr und -konstrukteur, hatte seinen Söhnen das erste Elektromobil immerhin schon geschenkt, als sein Sohn Peter vier Jahre alt war.

Dr. Peter Borgward erinnert sich noch heute lebhaft an seine Fahrausbildung. Fahrlehrer war für ihn und seinen Bruder Claus der Goliath-Betriebsleiter Kurt Böttcher, der nebenbei eine Fahrschule hatte. Borgward heute: „Unsere Ausbildung muss die schlimmste Zeit seines Lebens gewesen sein.“ Schulen musste Böttcher die beiden Brüder, Peter 16, Claus 15 Jahre alt, auf einem Lloyd Bus LT 500. Und der besaß kein Doppelpedal. Dr. Peter Borgward: „Fahrtechnisch waren wir ja von Hellwege her sozusagen ausge-reift. Wir sind denn auch ganz schön munter zur Sache gekommen. Dem armen Fahrlehrer muss der Angstschweiß in Strömen geflossen sein, denn er konnte uns ja bei den Fahrstunden lediglich gut zureden. Eingreifen konnte er ohne Doppelpedal nicht!“

1953 bekamen die Brüder den Führerschein der Klasse IV, gültig für Kraftfahrzeuge mit maximal 250 Kubikzentimeter-Hubraum-Motor.

„Nachdem wir nun so plötzlich den Führerschein hatten



machen dürfen, spitzten wir natürlich zu Weihnachten auf ein Auto“, erzählt Dr. Peter Borgward heute. „Ich werde dieses Weihnachtsfest nie vergessen: Es war vollkommen normal, mit ganz normalen Geschenken. Und zu der Enttäuschung kam dann noch ein Karpfessen, das uns überhaupt nicht schmeckte.“

Erst nach dem Essen bat Carl Borgward seine Söhne: Ich muss noch ein paar Flaschen Wein aus der Garage holen. Helft mir mal tragen.“ Peter stand sofort auf, während Claus, der zu der Zeit wegen eines Bandscheibenschadens ein Gipskorsett trug, protestierte: „Ich darf doch nicht schwer heben!“ So ging Vater Borgward mit Peter allein zur Garage. Erst eine Großtante überzeugte Claus davon, dass sich gewiss auch für ihn der Weg lohnen würde.

Und wie er sich lohnte. In der Garage standen zwei Lloyds (Foto links oben) mit sportlichen Spezialkarosserien und Lloyd-Motoren, die des Führerscheins Klasse IV wegen von 300 auf 250 Kubikzentimeter reduziert worden waren. Die Aluminium-Karosserien waren dem Hansa 1500 Rennsport-Coupé (Foto links unten) angeglichen.

Das Kennzeichen von Peters Wagen: AE 53-4200. Natürlich wurde über kurz oder lang auch die Spitzengeschwindigkeit getestet.

Das Auto von Claus lief 63, Peters Wagen dagegen 64,5 km/h.

„Der Zweitakter brauchte Luft. Schon als wir am ersten Weihnachtstag im Konvoi nach Hellwege fuhren, hatte ich auf der Autobahn zwischen Oyten und Grundbergsee den ersten Kolbenklemmer. Als ich das schrille Kreischen des Motors hörte, habe ich gleich ausgekuppelt und die Maschine im Leerlauf ein bisschen abkühlen lassen. Und dann wieder voll aufs Gas.“ Auf einer Tour über Paris, Brüssel und Amsterdam, die Borgward später mit einem Klassenkameraden unternahm, hatte der Wagen nicht weniger als 14 solcher Kolbenklemmer, Ansätze zum Kolbenfresser also. Doch Borgward reagierte jedes Mal wie gehabt, fuhr eine Zeit lang mit verminderter Drehzahl weiter und dem Motor geschah nichts. Borgward: „Allerdings muss man auf die Maschine hören und einen solchen Alarm blitzschnell zur Kenntnis nehmen und reagieren.“

Rund 35 000 Kilometer fuhr Peter Borgward dieses, wie er noch heute sagt, märchenhafte Auto. Doch das war erst der Anfang seines Lebens mit Lloyd.

1954 kam der Ganzstahl-Lloyd auf den Markt. Der berühmte „Leukoplastbomber“, der der allgemeinen Motorisierung den Weg gebnet hat, gehört damit endgültig

der Vergangenheit an. Peter erweiterte seinen Führerschein auf die Klasse III für Pkw und der neue Lloyd LP 400 wurde sein Traumauto. Er bohrte und bohrte, bis Carl Borgward endlich nachgab. Sein Sohn Peter durfte sich den Wagen sogar mit einigen Extras ausstatten lassen. „Es wurde ein Traumauto. Im Frühjahr 1955 hatte ich meinen LP 400. Dunkelblau war der Wagen, mit hellblau abgesetztem Oberteil, Schiebedach, Blinkern auf den Kotflügeln und allen möglichen anderen Schikanen. Die Sitze waren sogar mit Liegesitzbeschlägen versehen. So konnte ich auf meinen Touren wenigstens die Übernachtungskosten sparen.“

Eine dreiwöchige Marathonfahrt startete Peter Borgward gleich in den Sommerferien 1955. Es sollte ein Leistungstest für den Wagen sein. Gemeinsam mit einem Klassenkameraden wollte Borgward nach Rom und auf dem Weg möglichst viele Alpenpässe bezwingen. Darunter natürlich auch den steilsten ...

Auszug aus dem neuen Buch:
Borgwards Werk
Erinnerungen von Peter Borgward
112 Seiten, 163 Abbildungen,
Format A4, 24,90 Euro
Bestellen Sie hier:

www.edition-b6.de



Die Kiste

Ein Trend im Nutzfahrzeug-Bereich geht dahin, dass man seinen Lastwagen tarnt. Nicht wie Sie denken mit Nato-Oliv, Tarnnetzen und abgeschnittenen Ästen ... Nein, nein.

Man nimmt zum Beispiel einen Borgward 2,5-Tonner Möbelwagen, versieht den Aufbau mit durchsichtigen Dachluken, baut innen eine Bar ein und verdelst das Gerät mit einer Haustür und einem Briefkasten. Wohlweislich ist die Haustür hinter der originalen, blechernen Hecktür versteckt.

Dirk Rabeneck schaltete einen Gang zurück, baute eine Tiny-Unterkunft und tarnte sie als Frachtkiste. Das Dach des Quaders bildet eine Klappe, sodass wunderbar gelüftet werden kann. Ein kleines Fenster liegt versteckt gegenüber der Heckscheibe des Fahrerhauses. Ein Bett und eine Leiter bilden die funktionale Einrichtung, die sachlich ohne Deko und Schnickschnack daher kommt. Eine geniale Idee wurde verwirklicht.





Der neue Borgward Kalender

Der Borgward-Kalender hält die Erinnerung an die Wagen aus Bremen wach. Die historischen Werbefotos zeigen die Fahrzeuge aus den 50er-Jahren.

Abgebildet ist die schicke Isabella Limousine, die in der sportlichen Ausführung Tempo 150 km/h erreichte. Auf den anderen Bildern sind die Oberklasse-Wagen Hansa 2400 S (1953) und der „Große Borgward“ (100 PS, 160 km/h) von 1959 zu sehen. Weitere Fotos zeigen das Hansa 1500 Cabriolet, den Schnelllieferwagen B 611 als Wohnmobil, das mondäne Isabella Coupé sowie einen absolut seltenen Hansa 1800 Pickup.

Die anderen Kalenderblätter stellen weitere Fahrzeuge vor. Das November-Blatt ist dem Unternehmer Carl F. W. Borgward gewidmet, der am 10. November 1890 geboren wurde.

Wandkalender mit Spiralbindung
14 Blatt, DIN A4
Verkaufspreis 14,95 EUR

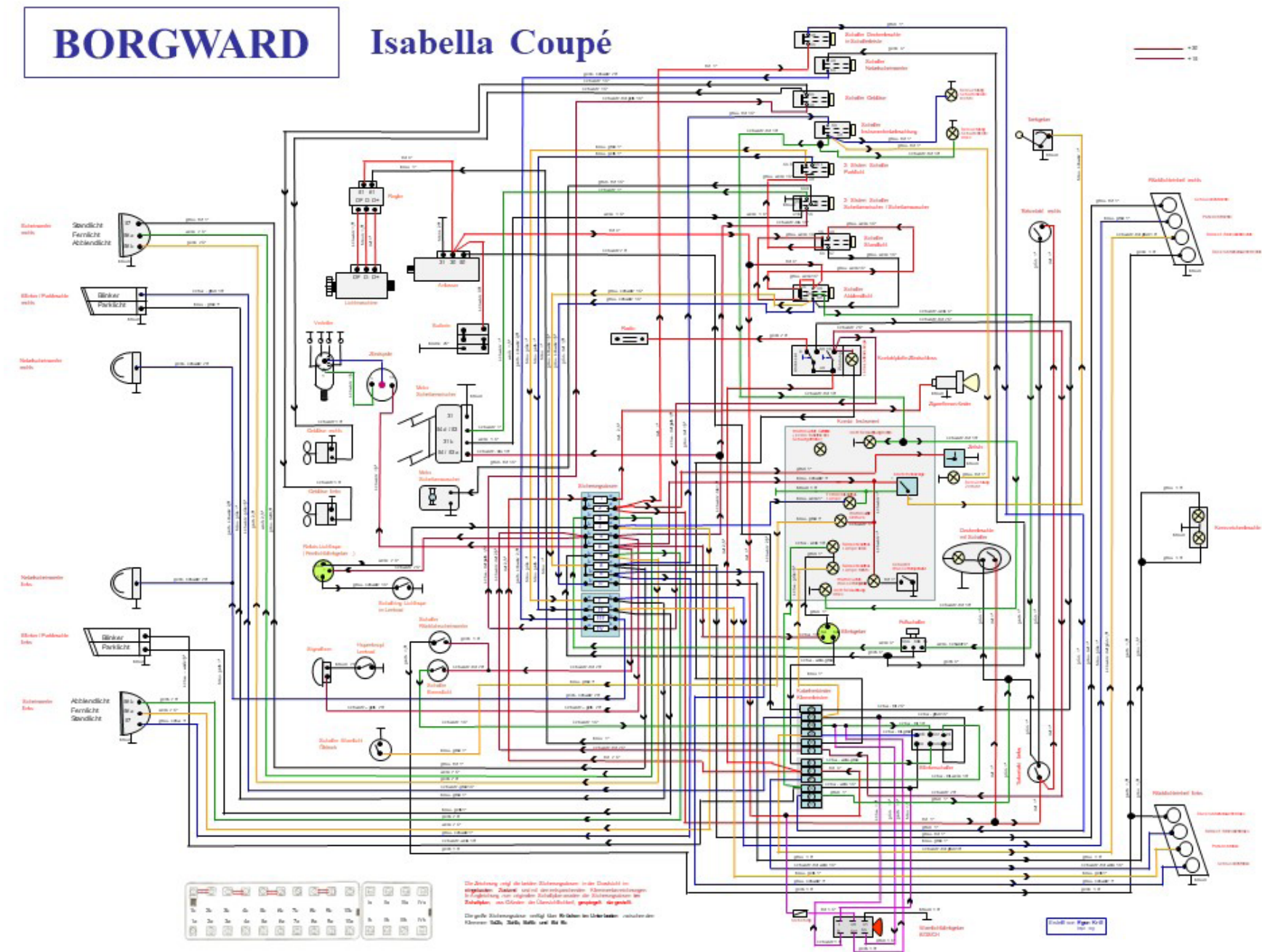
Bestellen Sie jetzt!
Internet: www.edition-b6.de
oder per Telefon
Verlagsauslieferung Runge
Tel. 0 52 04-998-123



Neue Isabella-Schaltpläne

Der Dipl.-Ing. Egon Krill hat die Schaltpläne für das Isabella Coupé, die Isabella Limousine/Combi mit Balkentacho und Isabella Limousine/Combi mit Rundinstrumenten (vor ca. 1958) neu gezeichnet. Der Stromfluss der einzelnen Stromkreise ist durch Pfeile gekennzeichnet. Das Zündschloss, die Sicherungsdosen, die Schalter, die Leitungsverbinder und

der Einbau eines Warnlichtblinkgebers sind im Detail dargestellt. Die farbige Darstellung erleichtert die Verfolgung der einzelnen Kabel erheblich. Der Schaltplan wird in der Größe A1 (ca. 84 cm x 59 cm) geliefert. Damit wird ein Arbeiten ohne Lupe ermöglicht. Der Schaltplan kostet 18 Euro und ist erhältlich bei Egon Krill, Tel. 02243- 5602, egon@ekrill.de



Sie wollen die IK als einer der Ersten erhalten?

Dann abonnieren Sie die IK jetzt. Es geht ganz einfach. Klicken Sie auf diesen Link:

www.isabella-klassik.de

und tragen Sie nur Ihre E-Mail-Adresse ein.

Isabella
Klassik

ADAC Oldtimer-Ratgeber 2022/2023

Die Begeisterung für Old- und Youngtimer wächst seit Jahren. Laut aktueller Oldtimer-Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts waren am 1. Januar 2021 insgesamt 660.520 Pkw, Motorräder, Omnibusse, Nutzfahrzeuge und Traktoren als historische Fahrzeuge zugelassen (aktuelle Oldtimer-Statistik). Für alle Freunde von Old- und Youngtimern, aber auch von historischen Motorrädern, ist die ADAC Klassik der ideale Ansprechpartner.

Praktische Tipps für Oldtimerfreunde gibt der ADAC Oldtimer-Ratgeber. Das 228-seitige Nachschlagewerk ist für ADAC-Mitglieder kostenlos in allen ADAC-Geschäftsstellen und nachfolgend zum Download erhältlich.

Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs sowie Oldtimermuseen stellen wir gerne kostenfrei größere Stückzahlen der Broschüre (Je Karton sind 30 Exemplare verpackt) zum Verteilen bei Veranstaltungen zur Verfügung.

Aus dem Inhalt

- Definitionen und Klassifizierungen
- Der Weg zum Oldtimer-Hobby
- Begutachtung, Kauf und Verkauf



- Zulassung und Steuern
- Reifen
- Motorenöle
- Reisen mit dem Oldtimer
- usw. usw.

Bestellung unter Angabe der Lieferadresse per E-Mail an clubs@adac.de

<https://www.adac-motorsport.de/oldtimer-interessenvertretung/oldtimer-ratgeber>

Borgwards Autos

1950: Der Borgward-INKA-Rekordwagen bricht internationale Rekord

Borgwards Motorsport-Genen stammten von der Auto Union. In dieser Gemeinschaft schlossen sich 1932 die sächsischen Autohersteller Audi, DKW, Horch und Wanderer zusammen. Die Auto Union fertigte Fahrzeuge aller Klassen: von Motorrädern über Kleinwagen bis zu 8-Zylinder-Limousinen. Siegreich waren die Sachsen im Grand-Prix-Rennsport. Mit ihren bis zu 520 PS starken Boliden gewannen die Fahrer oftmals gegen die Konkurrenz aus Stuttgart. Die Rennfahrer Bernd Rosemeyer und Hans Stuck stehen für diese Ära.

Am Ende des 2. Weltkriegs besetzte die sowjetische Armee auch Sachsen. Die Fertigung in den Werken der Auto Union kam zum Erliegen. Viele Manager und Techniker flüchteten nach Westdeutschland. Eine Gruppe Ingenieure siedelte sich in Hude an (22 km westlich von Bremen).

Sie nannten sich „Ingenieurs-konstruktions-Arbeitsgemeinschaft“ (INKA) und entwickelten für den Bremer Autofabrikanten Carl F.

W. Borgward einen Motor für sein Goliath-Lastendreirad. Sie boten ihm auch eine Kleinwagen-Konstruktion an. Borgward griff zu. Es entstand 1950 der erfolgreiche Lloyd LP 300.

Ein Jahr zuvor schlug INKA-Geschäftsführer, Ing. August Momberger, Carl F. W. Borgward Rekordfahrten vor. Momberger, ehemaliger Leiter der Motorsportabteilung der Auto Union, und Carl Borgward wussten, dass Siege und neue Rekorde eine große Werbewirkung erzielen.

Momberger entwickelte mit seinem Partner, Oberingenieur Martin „Flock“ Fleischer, und dem ehemaligen Karosseriekonstrukteur der Auto Union, Richard Krüger, auf dem Fahrwerk der Borgward Hansa 1500-Limousine einen Rekordwagen. Den strömungsgünstigen Alu-Aufbau stellte der Delmenhorster Karosseriebauer Johannes Rudy her. Der 1,5-Liter-Serienmotor des Hansas leistete 48 PS. Durch die Ausrüstung mit zwei Vergasern, einer erhöhten Verdichtung und größeren Ventilen

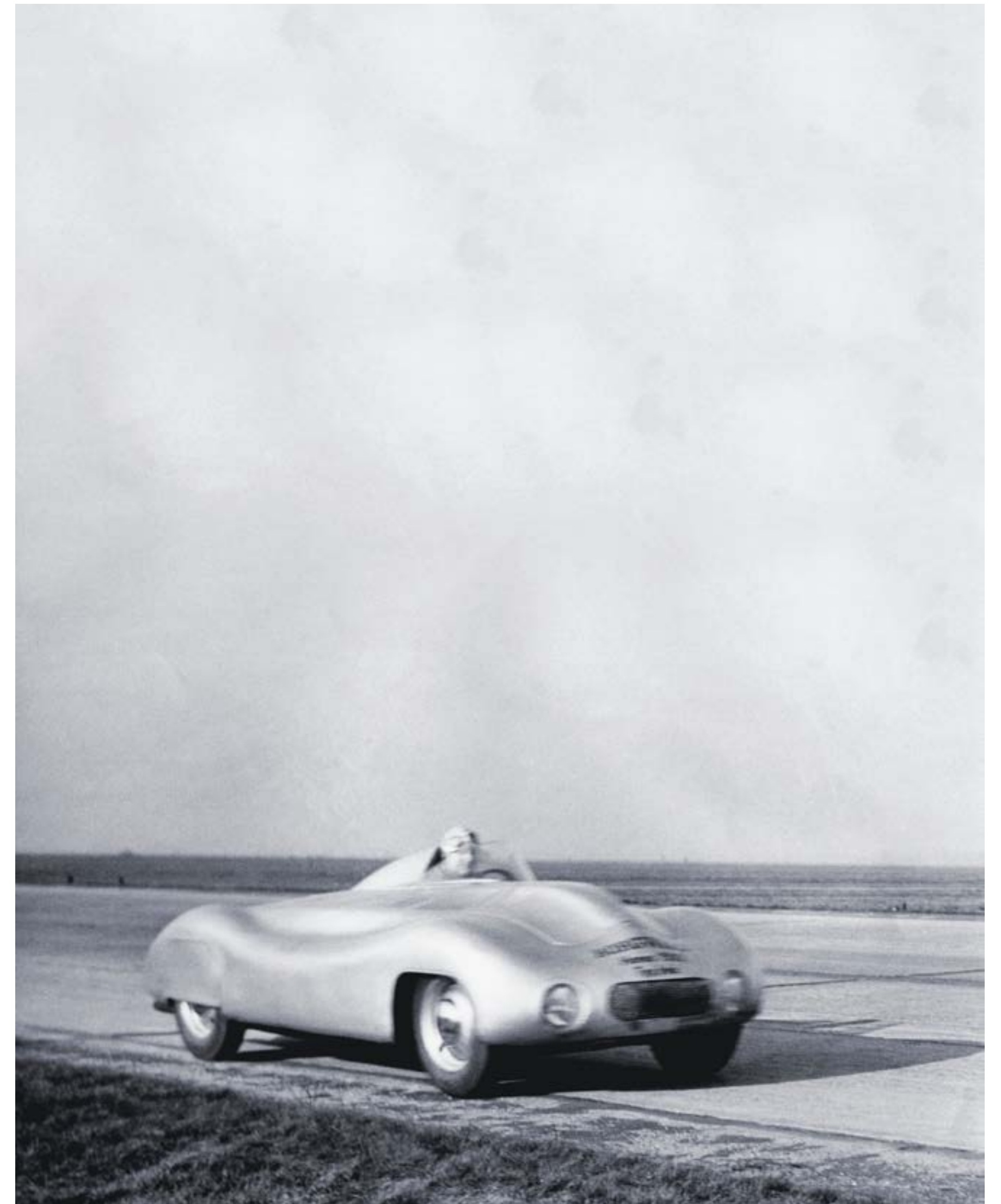
kam er auf 60 PS. Bei den Testfahrten in Hockenheim (Juni 1950) und auf der Autobahn Bremen nach Lesum (Juli) erreichte die Crew mit einem Benzol-Methanol-Gemisch 196 km/h (was eher für 75 PS spricht).

Die Fahrten im August auf dem Kurs in Montlhéry bei Paris schlossen die Fahrer Adolf Brudes, Momberger, Heinz Meier und Karl Schäufele mit 12 Rekorde ab (12 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 170 km/h, 5000 km mit 144,4 km/h usw.). Borgward nutzte das beachtliche Ergebnis für die Werbung. Der Verbleib des wertvollen Wagens ist ungeklärt. Vermutlich verschrottete man ihn in den 50er-Jahren.



Peter Kurze

Der Borgward-INKA Rekordwagen im Juli 1950 bei hohem Tempo auf der Autobahn zwischen Bremen und Bremen-Nord (Foto Richleske)





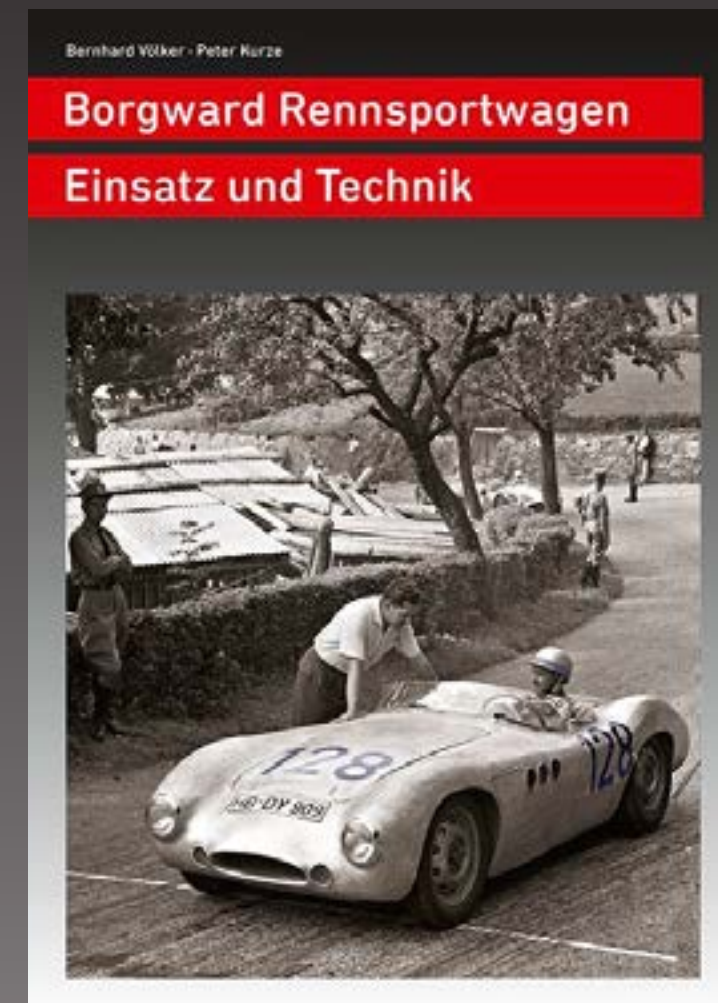
Band 14
Borgward Isabella
Vom Zeichenbrett zum Roll-out

Das Buch zeigt, wie die Isabella entwickelt wurde. Nach der Festlegung des Konzepts folgte die Konstruktionsphase, der Prototypenbau, der Fahrversuch und die Produktion der Vorserie. Anhand von 165 Bildern wird dieser Prozess und die Produktion der Isabella dargestellt

21 × 30 cm, 96 Seiten, 19,90 Euro.

Link: Der YouTube-Film zum

[Isabella-Buch](#)



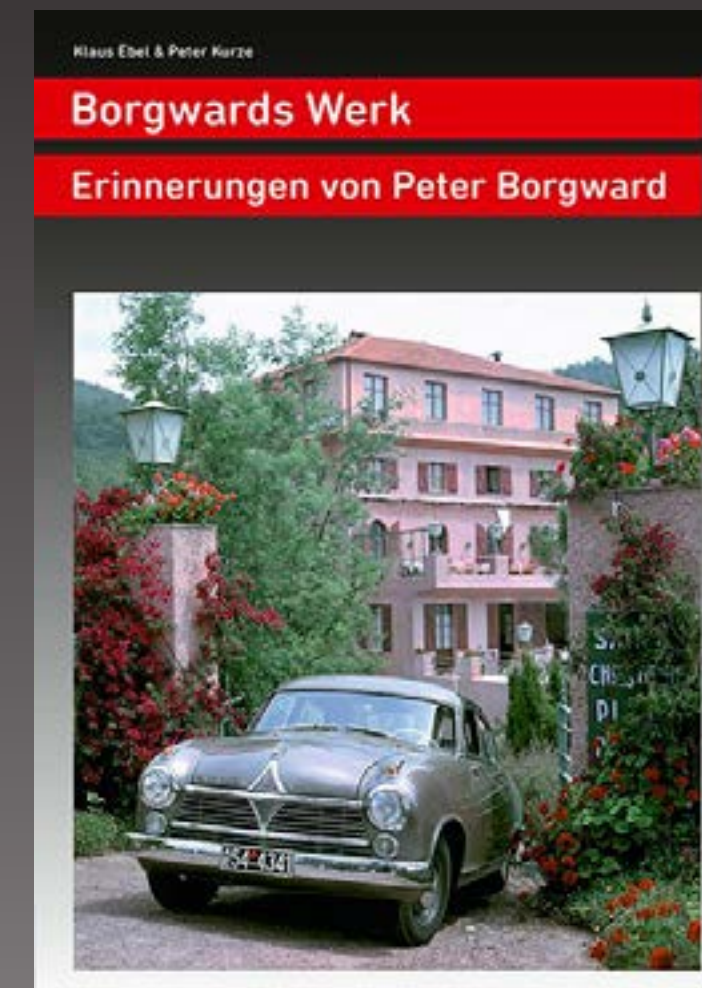
Band 15
Borgward Rennsportwagen
Einsatz und Technik

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 × 30 cm, 120 S., 208 Bilder, 24,90 €.

Link: Der YouTube-Film zum

[Rennsportwagen-Buch](#)



Band 16
Borgwards Werk
Erinnerungen von Peter Borgward

Carl F. W. Borgwards Sohn Peter erinnerte sich 1972 an die Geschichte des Werks und erzählte sie einem Journalisten. Die einzelnen Artikel gerieten in Vergessenheit. Jetzt erst wurden sie wieder entdeckt, neu bebildert und in diesem Buch veröffentlicht. Das Ergebnis kann sich sehen und lesen lassen.

21 × 30 cm, 112 Seiten, 163

Abbildungen, 24,90 Euro



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

Hier können Sie bestellen:

Verlag Peter Kurze

c/o Runge Verlagsauslieferung

Postfach 1364

33793 Steinhagen

- Bestelltelefon: 05204-998-123

- Bestell-Mail: msr@rungeva.de

- Shop: www.edition-b6.de

- Bestellfax: 05204-998-114

Foto-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 per Mail an

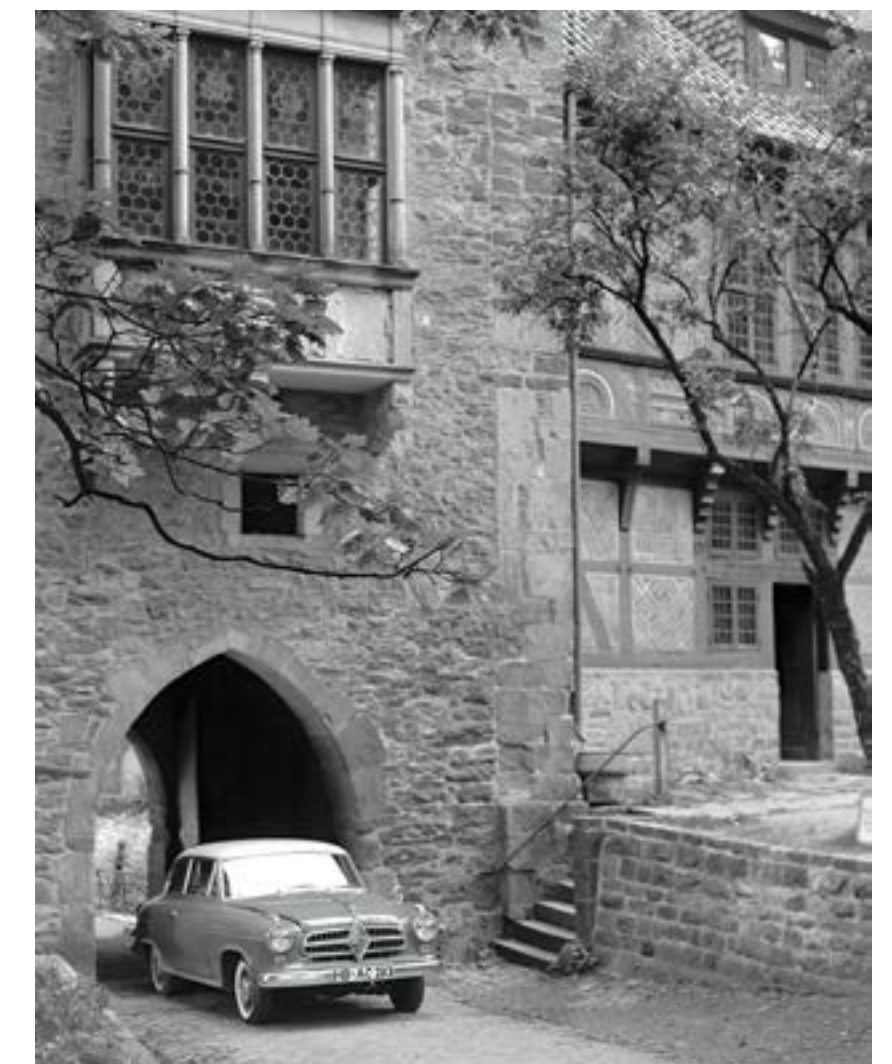
pk@peterkurze.de.

Die ersten drei Teilnehmer mit der richtigen Lösung erhalten jeweils ein Borgward-Buch.

Die Teilnehmer sind damit einverstanden, dass ihr Name und ein eventuell mitgeliefertes Foto veröffentlicht werden. Der Höhepunkt wäre, wenn es einem Borgward-Fan gelingt, am selben Ort bei gleicher Perspektive sein Fahrzeug zu fotografieren.

Auflösung in der nächsten Ausgabe.

Lösung des Rätsels aus IK III/2021
Es war tatsächlich sehr schwer und deshalb gab es auch nur eine richtige Lösung. Gewonnen hat Gerd Klioba aus Ahrensburg. Das Bild zeigt das untere Tor der Schaumburg bei Rinteln. Ein möglicher Weg zur Lösung: In der IK II/2021 stand dieselbe Isabella vor dem Tor des Bückeburger Schlosses. Da Bückeburg am Rande des Weserberglandes liegt, kam man bei der Google-Bildersuche mit den Suchworten „Burgtor Weserbergland“ schnell auf die richtige Fährte. Gleich das zweite Foto zeigte das Tor sogar in Farbe.



Impressum

Isabella Klassik

Das digitale Borgward Magazin
erscheint 3 x jährlich
© 2022

Herausgeber & Verantwortlicher
Peter Kurze, Freudenbergstraße,
28213 Bremen
pk@peterkurze.de

Redaktion:
Ulf Kaack, Peter Kurze

Kostenfrei abonnieren:
isabella-klassik.de

Rechte:
Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung nicht übernommen werden. Kein Teil dieser Publikation darf ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form reproduziert oder verbreitet werden.
Die Isabella Klassik dürfen Sie als PDF-Datei frei weitergeben und versenden. Wir würden uns darüber auch sehr freuen.

Gewerbliche Anzeigen:
Peter Kurze
[Anzeigen-Information](#)

Wichtig,
falls Sie Beiträge liefern

Ihre Beiträge benötigen wir als ...
Fotos: verwenden Sie bitte die Formate jpg, tif oder webP.
Text: Word- (doc, docx), OpenOffice- (odt), Wordpad- (rtf), Text-Dateien (txt) oder den Text einfach als E-Mail.

PDF-, PowerPoint- und oben nicht genannte Dateien können wir nicht verarbeiten. Eine Veröffentlichung ist nicht möglich.

Erscheinungstermine:
März - Juli - November

Redaktions- und Anzeigenschluss:
am 6. des Erscheinungsmonats. Nach dem 6. können keine Beiträge mehr angenommen werden.

Eingesandte Beiträge beurteilen wir auf ihren Nachrichtenwert und behalten uns vor, Artikel nicht zu veröffentlichen. Die Verfasser von Beiträgen erlauben uns die redaktionelle Bearbeitung und die kostenfreie Veröffentlichung. Sie versichern mit der Einsendung des Materials, dass sie Inhaber der Rechte an den eingelieferten Fotos und Texten sind. Namentlich gezeichnete redaktionelle Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Wie Sie als einer der Ersten
die Isabella-Klassik erhalten ...

Clever abonnieren die kostenlose Isabella Klassik direkt auf der Homepage

- Sofort, wenn die neue IK da ist, erhalten Sie eine Mail
- und abonnieren geht ganz einfach.



Klicken Sie auf diesen Link

www.isabella-klassik.de

und tragen Sie nur Ihre E-Mail-Adresse ein.

Termine 2022	Veranstaltung	Veranstalter
22.-24. Juli	1. Hansa-Treffen	Bruchhausen-Vilsen
29.-31. Juli	39. Borgward-Treffen i Andernach	Borgward-Club Frankfurt-Würzburg
12.-14. August	48. Int. Treffen in Bebra	Carl F. W. Borgward IG
19.-21. August	Borgward Nutzfahrzeug-Treffen	38524 Neudorf-Plattendorf Multiboard.de
17.-18. Sept.	Herbstausfahrt	Borgward Club Austria
7.-9. Oktober	Veterama Mannheim	Maimarktgelände Mannheim

Isabella Klassik

