

Isabella Klassik

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

Inklusive der Club-Mitteilungen von:



Peter Kurze
Bremen

Bremen, den 14. November 2022

Liebe Borgward-Freunde,

im Frühjahr 2021 startete die Isabella Klassik, um die Borgward-Liebhaber über ihr Hobby zu informieren. Ich hatte mir vorgenommen, drei Ausgaben pro Jahr zu veröffentlichen. Mit dieser Ausgabe, der Nummer 6, geht die Testphase über zwei Saisons zu Ende.

Als Ziel setzte ich mir damals viele Leser zu erreichen und mindestens eine schwarze Null bei den Finanzen zu schreiben.

Ich erreichte tatsächlich eine ganze Menge Leser, die auch mit dem Inhalt dieses Internet-Magazins zufrieden waren, wie mir etliche Mails bestätigten.

Die Borgward-Vereinigungen förderten das Projekt und nutzten es für die Mitgliederwerbung. Auch finanziell engagierten sich die Clubs durch Anzeigen.

Daher gilt mein besonderer Dank

- dem Borgward-Club e.V. mit Sitz in Bremen
Marion Kayser
- der Carl F. W. Borgward IG e.V. Essen
Hartmut Loges und Ulrich Kotte

- dem Borgward Club Austria
Gerhard Würnschimmel

- den Borgward Freunden Stuttgart.
Michael Seitz

und ihren Mitgliedern

Unterstützung erhielt ich auch durch das Schalten einer großen Anzeige von Sven Placküter, der in seiner Werkstatt Borgwards (auch die neuen Typen) wartet, repariert und restauriert. Ihm gebührt ebenfalls mein Dank und ich wünsche ihm viel Erfolg mit seinem Betrieb, der sich zwischen Brake und Bremerhaven befindet.

Große Klasse war die Hilfsbereitschaft von Ulf Kaack, der mir immer wieder Mut machte und Artikel lieferte.

Doch das alles reichte nicht, um die schwarze Null zu erreichen. Ich hatte gehofft, dass die Borgward-Ersatzteilhändler die IK als Werbemedium nutzen. Leider gelang es mir nicht, sie davon zu überzeugen.

Aus diesen Gründen muss ich die IK einstellen.

Doch kann ich das Thema „Borgward“ nicht loslassen, zumal hier noch ein Packen unbearbeiteter, interessanter Papiere liegt, aus denen mein Kollege André Wagner und ich weitere Klenk-Bücher machen können.

Ich wünsche Euch allen allzeit gute Fahrt und einen zuverlässigen Borgward-Oldie.

Inhalt

Borgwards Autos
Das Lloyd-Kunststoff-Coupé3

Betrachtungen zum Hansa 2400, dem Motor 6M2,4 und dem P 1009

Clubmitteilungen
Borgward-Club mit Sitz in Bremen ... 14
Borgward Club Austria..... 16
Carl F.W. Borgward IG 18

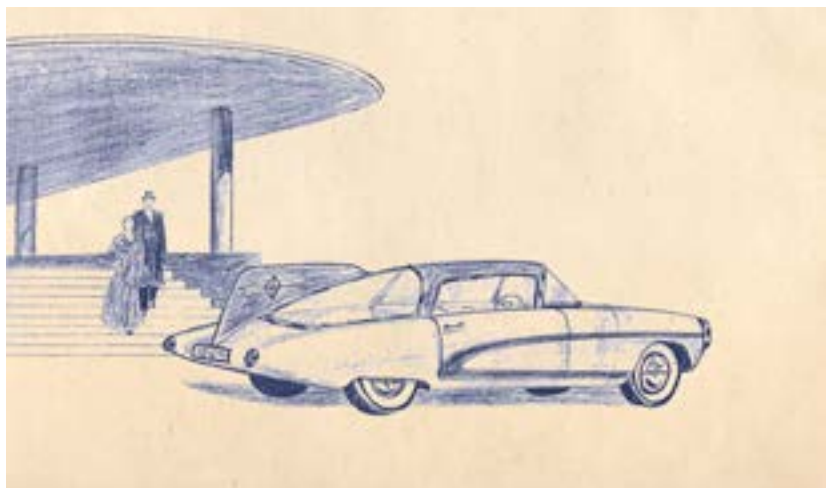
Vorabdruck
Klenk und das Phoenix-Komplott..... 19

Borgwards Mitarbeiter
Helmut Auschra 25

Vor 40 Jahren: Schnappschuss
Peter Borgward 27

Foto-Rätsel 28
Impressum 28
Termine 28

Titel: Borgward Isabella Modell 1959
Rücktitel: Borgward Lkw B 1500 D auf dem Flughafen Bremen.
Aufnahmen: Walter Richleske



Borgwards Autos

Prototyp: Das Lloyd Kunststoff-Coupé

Das fertige Lloyd Kunststoff-Coupé von 1958 nahm die Form der ein Jahr später auf den Markt kommenden Lloyd Arabella vorweg.
Foto: Siegfried Seltmann



Eine Zusammenarbeit der drei Automobilwerke der Borgward-Gruppe war vom Chef Carl F. W. Borgward nicht erwünscht. Es gab keine zentralen Abteilungen. Im Gegenteil. Die strikte Trennung zwischen den drei Firmen Borgward, Goliath und Lloyd führte zu einem aufgeblähten Verwaltungsapparat:

- drei Einkaufsabteilungen,
- drei Pkw-Konstruktionsbüros,
- drei Versuchsabteilungen,
- drei Buchhaltungen usw.

So musste der Kleinwagen-Produzent Lloyd (Bremen-Neustadt) eigene Erfahrungen mit dem neuen Werkstoff Polyester sammeln, obwohl Borgward (Sebaldsbrück) schon 1954 Erkenntnisse gewonnen hatte.

Der ehemalige Konstruktionsschef, der Ingenieur Ulrich Kaiser, der Nordwestdeutschen Fahrzeugbau GmbH in Wilhelmshaven entwickelte 1957 in seinem Ingenieurbüro einen Kleinwagen mit Kunststoffaufbau. Zeichnungen und Modell bot er Carl F. W. Borgward als neuen Lloyd an. Dieser fand die Idee gut, allerdings sagte ihm das Design überhaupt nicht zu. Er bestellte einen Prototyp, bestand aber auf einer neuen Form, die sein persönlicher Stilist Roberto

Hernandez entwerfen sollte. Der zeichnete ein Coupé mit Heckflossen, wie es damals Mode war. Der Zweisitzer basierte auf dem Fahrwerk des Lloyd LP 600. Das Aussehen der Karosserie gelang Hernandez gut, nicht aber die produktionsgerechte Aufteilung der einzelnen Kunststoffteile. Es fehlte die Erfahrung mit dem neuen Material. Man formte ein 1:1-Gips-Modell des Wagens, das der letzten Prüfung des Karosseriedesigns diene. Von dieser Vorlage fertigte Kaiser Negativ-Formen für den Bau dreier Prototypen. Zeichnungen und Formen sandte man zum Technikum des Chemiewerks Bayer in Krefeld-Uerdingen. Dort entstanden die Karosserien aus Glasfaser verstärktem Polyester, die anschließend mit dem Fahrwerk, der Inneneinrichtung usw. zu fertigen Wagen montiert wurden. Das erste Coupé erhielt Borgwards Sohn Claus, der es einige Zeit nutzte. Der zweite Wagen ging sofort in den Dauerschichtfahrbetrieb der Lloyd-Versuchsabteilung. Doch schon nach 13.000 Kilometern musste das Fahrzeug wegen schrottreifer Karosserie aus dem Fahrbetrieb genommen werden. Die Verbindungsstellen zwischen Karosserie und Fahrwerk waren gerissen oder durchgerieben. Der Schließspalt der Türen hatte sich so vergrößert, dass



Ing. Ulrich Kaiser (†2015) entwickelte in seinem Ingenieurbüro das Kunststoff-Coupé. Kaiser war bis 1955 Entwicklungs- und Konstruktionsleiter der Nordwestdeutschen Fahrzeugwerke Wilhelmshaven, die Busse und das Fuldamobil produzierten.



Der Stilist Roberto Hernandez (*1926) kam 1954 zu Borgward und wurde der Berater des Chefs in der Formgebung. Hernandez arbeitete mit am Design des Goliath Hansa 1100, des P100, der Arabella und verschiedener Fahrzeugdetails.

die Türen während der Fahrt aufsprangen. Im Versuchsbericht kamen die Lloyd-Techniker zu dem Urteil, dass das Ingenieurbüro Bach & Kaiser „Pfuscharbeit“ geleistet hatte und den Lloyd-Anforderungen nicht gerecht geworden ist. Anfang 1959 landeten beide Wagen auf dem Schrottplatz und man beendete das Projekt, vermutlich ohne, dass Kaiser informiert wurde.

Aber das erzählt Ulrich Kaiser in seinen Lebenserinnerungen genauer:

»Dieser Spanier (Anmerkung: gemeint ist Roberto Hernandez) war selbstständig, lebte in Hamburg und hielt alle Deutschen die im Sommer nach Spanien fahren, wenn ein Spanier unter der Hitze leidet, für irgendwie abartig. Er fuhr grundsätzlich im November nach Spanien, wenn das „Hamburger Wetter“ mit Nebel, Regen und Wind einsetzte. Da ich nicht im Sommer nach Spanien fuhr, hielt er mich für einen normalen Menschen, so dass wir auch von vornherein gut miteinander auskamen. Andererseits äußerte er öfter Gedanken zum allgemeinen Leben, die ihn als spinnert erscheinen ließen. So fuhr er einen englischen Sportwagen, den er deswegen kaufte, weil er mit ausgestreckter Hand, beim Fahren, die Fahrbahn fühlen konnte. Er hielt diesen Bodenkontakt für nötig, um

bewusst eine Strasse zu benutzen. Na ja, irgendwie ist da ja was dran.

Er erzählte aber auch von einem Opel Admiral, den er vorher besaß, den man ihm gestohlen hatte und den er auch nie wieder sah. Er hatte es den Dieben sehr bequem gemacht, da er den dazu gehörenden Kraftfahrzeugbrief im Auto deponiert hatte. Er hielt diesen Aufbewahrungsort für richtig, da alles was zum Auto gehört auch hierin aufzubewahren sei, da er die Papiere sonst nicht wiederfinden würde. Für seinen Sportwagen hatte er aber doch aufgrund dieser Erfahrung den Kfz-Brief in seiner Wohnung deponiert.

Als unbedingt erforderlich hielt er es, niemals richtig deutsch zu sprechen. Ein guter Designer hat in Deutschland aus dem Mittelmeerraum zu kommen und damit man dieses sofort erkennt, so meinte er, müsste er sich einer gebrochenen deutschen Sprache bedienen.

Herrn Borgward war er dadurch aufgefallen, als er diesem zum Geburtstag ein Buch schenkte mit einer Widmung, in der er statt „Verehrung“ „Verheerung“ schrieb. Borgward zeigte es allen Gästen, und das waren viele, so dass unser Spanier schnell bekannt wurde. Falls eine Besprechung in größerem Kreis einmal etwas lauter wurde, so

griff er ein, suchte ein deutsches Wort z.B. für Motor, das er bewusst nicht fand, sprach von „Ding macht - Bum - Bum - Bum“ - und markierte mit beiden Armen dazu die Pleuelbewegung. Er wurde verstanden, man lächelte wieder und die Besprechung verlief wieder im entspannten Ton. Er verstand eben sein Handwerk.

Leider war, wie befürchtet, das Design, welches er vorschlug, nicht gerade kunststoffgerecht, aber es entsprach den Vorstellungen seines und meines Auftraggebers, der den Markt, wie er mit der „Isabella“ bewiesen hatte, ja kannte. So müsste ich mehr Ecken und Nähte vorsehen, als ich vorhatte, aber es war ja machbar.

Wir änderten nach den Skizzen des Designer unser Plastilin-Modell und damit fuhr ich dann wiederum zur Lloyd, wurde wieder in den Konferenzraum platziert, erhielt wieder einen Kaffee serviert und bereitete mich seelisch auf ein nicht leichtes Verkaufsgespräch vor. Bald erschien dann mein Designer mit Herrn Borgward und dem Lloyd Direktor (Anmerkung: gemeint ist der Technische Direktor Hans Krämer). Ich redete, er sah sich das Modell an, betrachtete auch kurz meine Ausarbeitungen, sah mich an und ohne eine Änderung zu verlangen, war



er mit Form und angegebenen technischen Leistungen einverstanden.

Während ich nun glaubte, als nächste Stufe, den Auftrag für die Erstellung des 1:1 Modell zu bekommen, bestellte Herr Borgward bei mir gleich drei fahrtüchtige Prototypen, für die er die Fahrgestelle liefern würde. Toll der Mann!

Wieder zu Hause, ließ ich ein 1:1 Modell, wiederum in der üblichen Bauweise als Holzskelett mit Fliegengaze bespannt, bauen, dieses begipsen und lackieren. Mit einem Trennlack eingestrichen wurden dann mehrere Negativformen aus GFK abgenommen und darin dann die Teile für die drei Prototypen erstellt. (Anmerkung pk: Die Karosserieteile produzierte Bayer in Krefeld-Uerdingen.)

Die Formen waren so stabil gehalten, dass auch noch eine Null-Serie

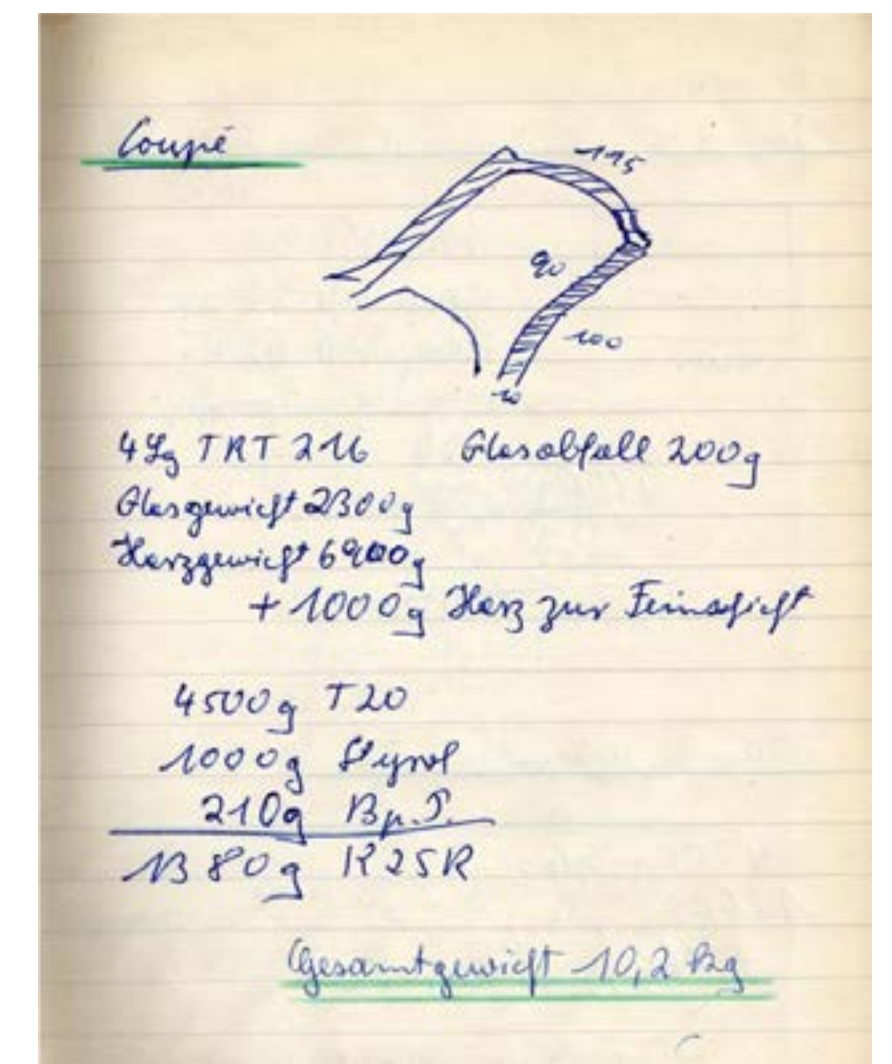
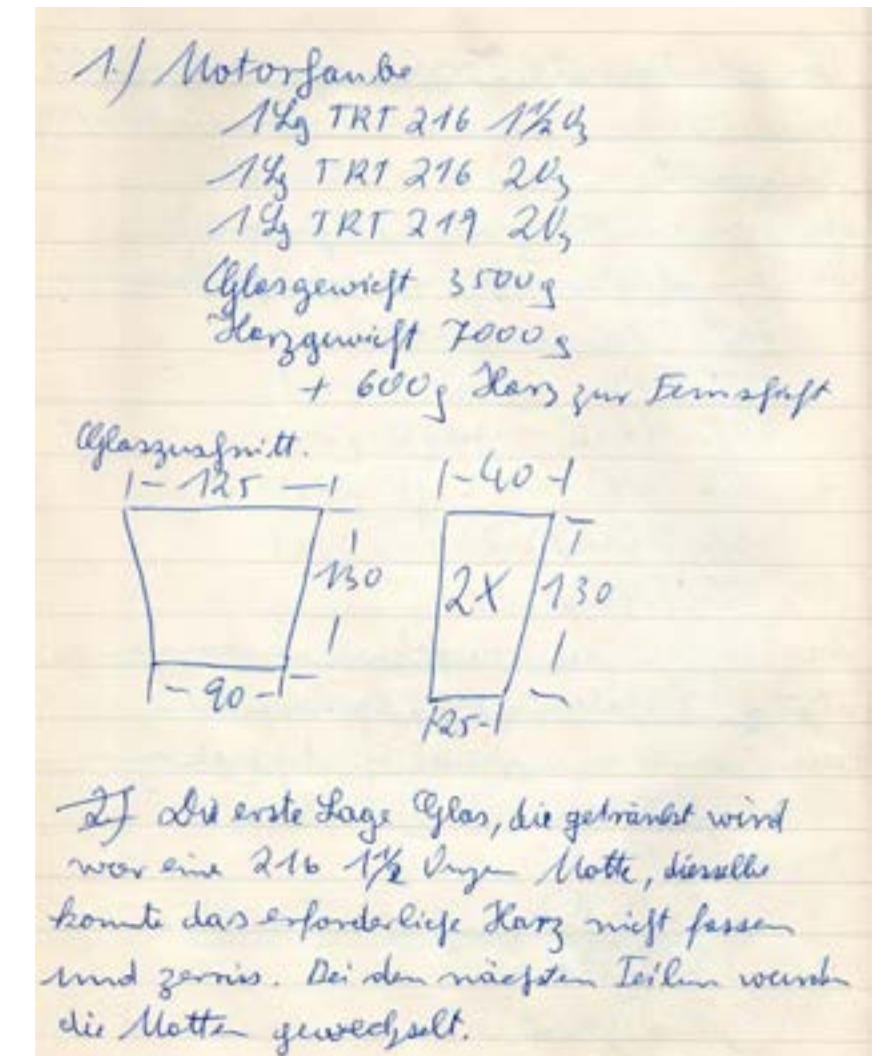
Links:
Das von Kaiser erstellte 1:1-Gipsmodell.

Rechts:
Ausschnitte aus dem Rezeptbuch des Technikums von Bayer Uerdingen, das die Kunststoff-Karosserieteile fertigte.
Foto: Siegfried Seltmann

darin gefertigt werden könnte. Wir bauten nun den ersten Wagen zusammen. Da das Werkstattpersonal nur aus dem Leiter bestand, mussten alle Konstrukteure mit in die Werkstatt um zu „titschern“, d.h. mit dem Pinsel stoßend die Glasfasermatten mit Harz zu tränken. Gemeinsam mit dem Designer wurden die Ein- und Anbauteile ausgesucht, bestellt und dann montiert. Der Wagen sah prima aus, so fand ich. Ich fuhr ihn Probe, verstärkte noch eine Befestigung und lud unseren Designer zur Besichtigung ein. Dieser kam, sah sich unser Machwerk an, ging ein paar Mal ums Auto herum, stemmte seine Arme in die Hüfte, strahlte und sagte: „Prima, den können wir Borgward vorführen.“

Mit seinem 2-Zylinder-Motor von 596 cm³-Hubraum und 19 PS bei 4500 1/min fuhr der Lloyd Alexander 100 km/h und wog 565 kg. Unser Wagen war aber leichter und strömungsgünstiger. Erließ sich sportlicher fahren und war einen Tick schneller.

Herr Borgward ging jeden Mittwochnachmittag zur festgesetzten Zeit mit seiner Familie ins Kino und unterbrach dazu auch jede Sitzung. So schlug unser Spanier, der direkten Zugang zu Herrn Borgward hatte, diesem vor, nach dem Kinobesuch





Lloyd-Direktor Dipl.-Ing. Hans Krämer (1911-2001) war mit der Produktion des Kunststoff-Coupés nicht einverstanden, würde sie doch die Massenfertigung des Lloyd 600 stören. Da die Lloyd-Versuchsabteilung erhebliche Mängel am Prototyp feststellte, fiel es den Lloyd-Direktoren nicht schwer, dass ungeliebte Projekt abubrechen.

Rechts:
Die Stoßstangen des Kunststoff-Coupés waren Bestandteil der Karosserie.

mit der gesamten Familie eine Besichtigung durchzuführen.

Einer meiner Mitarbeiter fuhr unseren Wagen rechtzeitig nach Bremen zur Firma Lloyd, damit er noch vor der Besichtigung gewaschen und geputzt werden konnte. Ich fuhr dann später mit meinem Pkw hin, wurde in eine Halle geführt wo mein erster Prototyp stand und wartete mit dem Designer und beiden Lloyd Direktoren auf die Familie Borgward. Sie kamen aus der Nachmittagsvorstellung und waren in guter Stimmung. Der Film muss wohl sehr lustig gewesen sein.

Carl F.W. Borgward ging um den Wagen und betrachtet ihn. Auch seiner beiden fast erwachsenen Söhne, die ja später die Käufergeneration sein würden, nickten anerkennend, setzten sich hinein und fragten: „Bleibt der Wagen hier? Kann man ihn Probe fahren?“ Sein Vater sah mich fragend an, ich nickte und er sagte: „Es kommen noch zwei Wagen hinzu. So ist es möglich, dass du den Wagen fahren kannst.“

Nur einer war nicht begeistert, der technische Direktor von Lloyd. Aber einem Herrn Borgward der ja gesagt hatte ein Nein zu sagen, wagte er dann doch nicht. So bemerkte er nur, dass er wegen

Überlastung keine Möglichkeit sieht, auch noch eine GFK-Karosse zu fertigen. Um dieses zu ermöglichen, müssten seiner Meinung nach zwei neue Hallen gebaut werden, einmal für die Produktion der GFK-Teile und zum anderen für die Montage des Wagens. Auch braucht er dazu eine vollkommen

neu eingearbeitete Mannschaft.

Hierüber wurde dann eine Zeit lang debattiert. Herr Borgward war natürlich von dieser geforderten hohen Investition gar nicht begeistert.

Scheinbar hatte unser Prototyp,

der viel Anklang in der Familie hatte, auch ihn überzeugt. Er ging noch Mal um den Wagen herum, betrachtete ihn, sah seinen technische Direktor böse an und sprach zu mir: „Dann müssen sie ihn eben fertigen. Ich bestelle hiermit 200 Wagen.“



Ich war überrascht, sagte sofort freudig zu, denn ich war überzeugt einen Partner für eine Fertigung zu finden, zumal ich alle Karosseriefirmen in Deutschland kannte. So fuhr ich freudig erregt nach Hause.

Unseren Lloyd-Sportwagen ließ ich

schnell noch fotografieren, ehe ich die anderen beiden Prototypen, wie vereinbart nach Bremen auslieferte und konnte so auch meine Rechnung für diese drei Wagen stellen.

Ich bemühte mich, einen Partner für die Fertigung zu finden. Mein

Hinweis, auf die ebenfalls bei uns vorliegenden Erkenntnisse aus der Zusammenarbeit mit der Firma Ford und den Produktionserfahrungen aus der NWF Tätigkeit, sollten dabei helfen.

Nun waren 200 Wagen nicht gerade viel. Es war aber abzusehen, dass der

jetzige Lloyd Absatz von ca. 45000 Fahrzeuge pro Jahr bald Platz für das Sportcoupé bieten würde. Wir rechneten mit 10% von der Limousinenstückzahl. Das ergab 15 Wagen am Tag.

Schade, dass kein NWF mehr hinter mir stand. So nahm ich

**Einer der Prototypen im Bayer-Werk in Krefeld-Uerdingen, wo die Kunststoffformteile entstanden.
Foto: Siegfried Seltmann**



verschiedene Kontakte auf und bat vor allem meine Lieferanten von Kunststoff und Glasfasern um Vermittlung. Diese Firmen hatten ein Interesse, ihre Materialien zu verkaufen und halfen mit ihren Verkaufsbüros so weit es möglich war. Die Verhandlungen begannen stets positiv, zogen sich dann aber in die Länge. Ich war ratlos, denn für ein schickes Auto und einen ersten Auftrag im Wert von fast einer Million D-Mark von Herrn Borgward, war das Ganze doch eine interessante Angelegenheit.

Ich war überzeugt einen geeigneten Partner zu finden, ließ mir aber Zeit, weil ich einen Partner wollte, mit dem ich weitere Pläne realisieren könnte. Die Karosseriefirmen ließen sich Zeit, um das Für und Wider zu bedenken und abzuwägen. Ich ließ den Herren Zeit dafür, und sah dem weiteren Geschehen gelassen entgegen. Ich wäre nicht so gelassen gewesen, wenn ich das gewusst hätte, was die anderen über die finanzielle Lage von Borgward wussten oder ahnten.«

Text: Ulrich Kaiser, Peter Kurze

Ich danke Herrn Ulrich Kaiser† für die Abdruckgenehmigung des Textes aus seinem Buch: Fahrzeugbau in Wilhelmshaven (ohne Jahr, ohne ISBN), Eigenverlag



LLOYD MOTOREN WERKE GMBH
VERSUCHSABTEILUNG

Versuchsauftrag Nr. **A/156** zum Konstruktionsauftrag Nr. **Zwischenbericht** – Schlußbericht

Typ:
Datum: **10.11.58**
K1/HP

Betrifft: **Aufbau Don Roberto**
Unterstützung der Firma Bach & Kaiser in der Herstellung eines Musterwagens

1. Zusammenfassung des Versuchsergebnisses:
Der von der Firma Bach & Kaiser gebaute Musterwagen I mit Polyester-Karosserie in Coupé-Ausführung wurde im Dauerschichtfahrbetrieb auf dem Oldenburger-Rundkurs über eine Laufzeit von 13 000 km erprobt. Vor Beginn der Dauer-Erprobung wurden folgende Beschleunigungswerte und die Maximalgeschwindigkeit gemessen:

Durchschalten 1 – 4 Gang		Normbeschleunigung (über 400 m)
0 – 20 km/h	2,6 sec.	t = 26,6 sec., erreichte Geschwindigkeit = 76,5 km/h V _{max} = 97,4 km/h
40 "	6,8 "	
60 "	13,7 "	
80 "	27,6 "	
93 "	51,8 "	

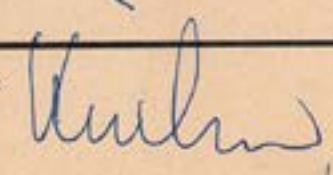
Die aufgeführten Km/h-Werte sind nach der Tachoeichkurve berichtigt. Die Tachoabweichung betrug +5,5%.

Straßenlage und Kurvenstabilität des Wagens waren auch auf stark bombierten Straßen recht gut.

Die Polyester-Karosserie von Bach & Kaiser hat sich nicht bewährt. Das Fahrzeug mußte nach 13 000 km Dauererprobung wegen "schrottreifer" Karosserie aus dem Betrieb genommen werden. Folgende Schäden sind aufgetreten:

- a) Verbindungsstellen Kunstharz zu Kunstharz losgerissen.
- b) Kunststoff an allen beweglichen Berührungsstellen zum Chassis durchgerieben und verschlissen.
- c) Türen undicht; Schließspalt zwischen Tür und Pfosten wurde so groß, daß die Türschlösser während der Fahrt aufsprangen.
- d) Kofferraum- und Motorraumdeckel an den Scharnieren verschlissen und zum Teil zertrübt.

Verteiler: Herr Krämer
Herr Koscho
Herr Dr. Menger
Akto

Bearbeiter: 
Geprüft:
Versuchsleitung:

500 938 FS



VERSUCHSABTEILUNG

Blatt: 2
zu Bericht: **A/156**

e) Front- und Heckscheibe undicht. Windschutzscheibe paßte schon bei Anlieferung des Wagens nicht.
f) Türaußenhaut von Innenschale losgerissen.

Nach den beim Umbau des Wagens II für Herrn Claus Borgward festgestellten "Pfuscharbeiten" der Firma Bach & Kaiser, ist die VA der Ansicht, daß diese Firma in keiner Weise unseren Anforderungen in bezug auf Vorarbeitung der Polyester-Karosserie gerecht geworden ist. Ein allgemein gültiges Urteil über die Bewährung von Kunststoffkarossen kann aus diesem Grunde nicht gegeben werden.

Die Schlußnotiz über den von Herrn Claus Borgward insgesamt 26 000 km gefahrenen Musterwagen II befindet sich bei der VA-Akte.

2. Durchführung:
Erprobung eines Musterwagens mit Polyester-Karosserie der Firma Bach & Kaiser im Dauerschichtfahrbetrieb.

Schlussbericht der Versuchsabteilung der LLOYD
MOTOREN WERKE GMBH vom 10. November 1958

StCo 1 M 57

Betrachtungen zum Hansa 2400, dem Motor 6M2,4 und dem P 100

1. Die Motorleistung

Vor einiger Zeit rechnete ich die Leistung der Borgward-Otto-Motoren aus der Nachkriegszeit durch. Aufgrund der Angaben Zylinderzahl, Bohrung, Hub, mittlerer Arbeitsdruck und Höchstdrehzahl lässt sich die Leistung errechnen. Dabei stellte sich heraus, dass das 6-Zylinder-Triebwerk aus dem Hansa 2400 S eine Leistung von 92 PS haben musste. Dafür wiederum war die angegebene Höchstgeschwindigkeit des Wagens von 150 km/h viel zu gering. Mit 92 PS müsste er 168 km/h fahren. Irgendetwas schien nicht zu stimmen.

Die Leistung wird berechnet aus:

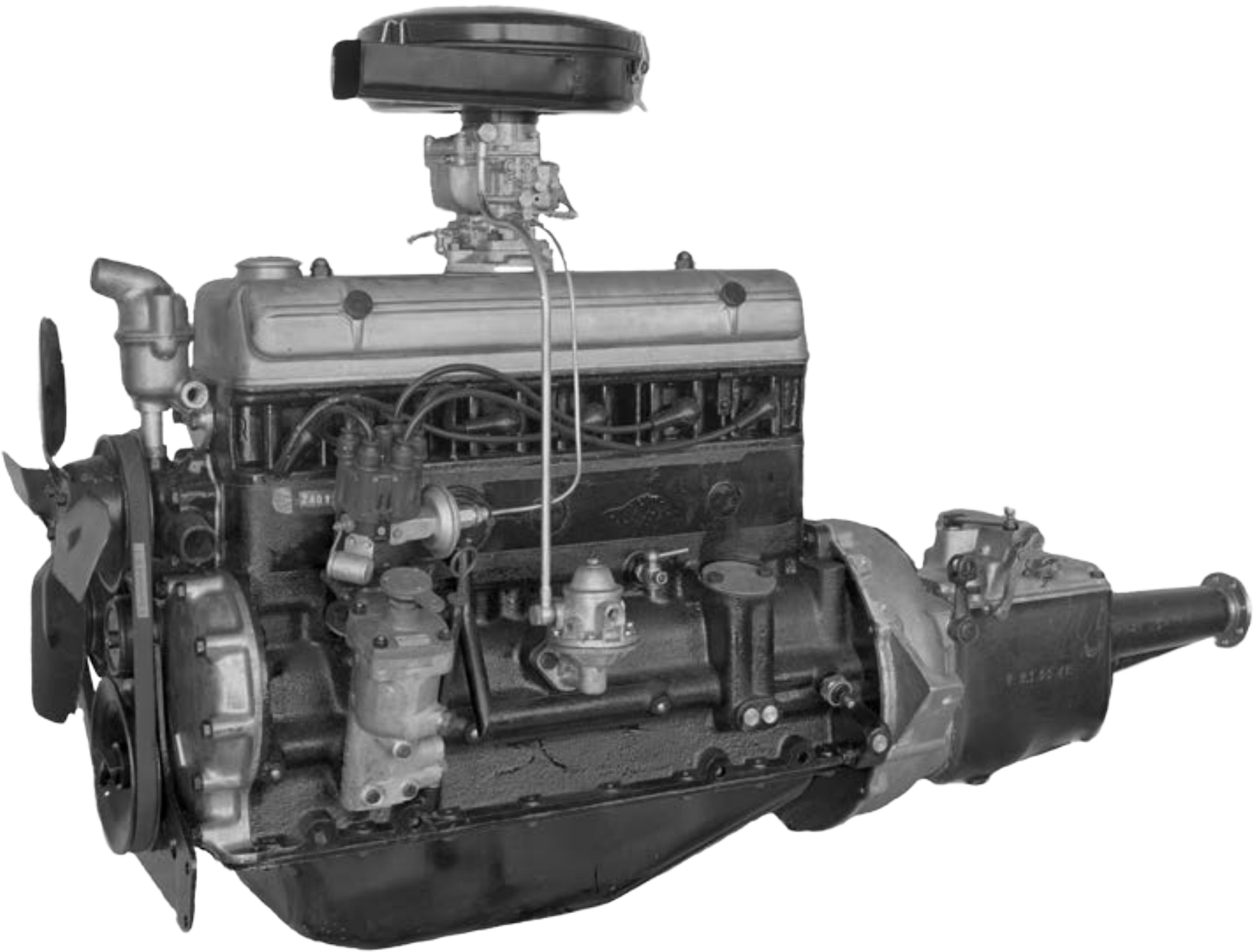
Mittl. Arbeitsdruck = p_m [kg/cm²]
Hubraum = V_h [cm³]
Drehzahl = n [/min]
Leistung = N [PS]

$$N = p_m \times V_h \times n / (2 \times 100 \times 60 \times 75) = \text{PS}$$

Die Werte für den 6M2,4 entstammen dem Datenblatt „Technische Maße, Einstelldaten und Toleranzen“ vom Februar 1957 und ergeben die 92 PS. Hatte Borgward irgendwie geschummelt? Etwas verkehrt gemacht? Die Lösung: Es handelte sich um einen Druckfehler in Borgwards Datenblättern (auch in der Ausgabe 1954). Ein Blick in die VDA-Typenblätter

Rechts:
Der 6-Zylinder-Otto-Motor des Hansa 2400 wurde bei Borgward mit 82 PS angegeben. Doch eine rechnerische Nachprüfung kam auf 92 PS. Welcher Wert stimmt?

Unten:
Die Tabelle der Borgward-Motoren zeigt, dass der mittlere Arbeitsdruck beim 6M2,4 nicht stimmte.



	Einheit	Formelzeichen	Formel	6 M 2,4 H 2400 S	6 M 2,4 H 2400 S	6 M 2,3 H 2400/P II	6 M 2,3 II TS P 100	4 M 1,5 Hansa 1500	4 M 1,5 S Sport	4 M 1,5 II Isabella	4 M 1,5 II TS Isabella TS	4 M 1,8 Hansa 1800
Zylinderzahl		Z		6	6	6	6	4	4	4	4	4
Hub	mm	h		81,5	81,5	84,5	84,5	92	92	84,5	84,5	92
Bohrung	mm	d		78	78	75	75	72	72	75	75	78
Hubraum	cm ³	V _h	d ² x 3,14/4 * h * Z	2335	2335	2239	2239	1498	1498	1492	1492	1758
Mittlerer Arbeitsdruck	kg/cm ²	p _m		7,9	7,02	8,04	8,05	7,8	9	7,7	8,7	7,66
Höchstdrehzahl	1/min	n		4500	4500	5000	5000	4000	4400	4700	5200	4200
Höchstleistung errechnet	PS	N	p _m x V _h x n / 900	92	82	100	100	52	66	60	75	63
Höchstleistung angegeben	PS	N		82	82	100	100	52	66	60	75	60

(Verband der Automobilindustrie) von 1952 und Januar 1954 offenbarte den richtigen Wert: 7,02 kg/cm². Für die nun richtigen 82 PS ergab die Näherungsformel für Motorleistung und Geschwindigkeit (Helmut Hütten: Schnelle Motoren seziert und frisiert, S. 600, Braunschweig 1966) einen verhältnismäßig hohen Luftwiderstand für den Hansa 2400 S.

2. Die Windschlüpfrigkeit

Wenn man vom Luftwiderstand ausgeht, kommt man rechnerisch

auf den c_w -Wert von 0,4.

Der Luftwiderstandsbeiwert (c_w) gibt die aerodynamische Güte einer Karosserie an. Für den Luftwiderstand ist auch die Stirnfläche entscheidend. Je kleiner das Ergebnis von der Rechnung

$c_w \times \text{Stirnfläche}$

ist, um so geringer ist der Kraftstoffverbrauch und/oder um so höher ist die Höchstgeschwindigkeit. Ein aufrechtsitzender Motorradfahrer hat eine wesentlich schlechtere

Rechts: Trotz seiner „Stromlinie“ mit dem Fließheck kommt der Hansa 2400 S nicht auf den am Modell gemessenen c_w -Wert von 0,35.

Rechts unten: Borgward „Kunsthonig“; geringer Luftwiderstand trotz schlechtem c_w , aber geringer Stirnfläche.

Unten: Tabelle der Borgward-Pkw-Werte. Hellblau unterlegt: vom Werk oder von einem aerodynamischen Labor gemessene Werte. Schwarz umrandet: Ausreißer

Hansa 2400 S	Formelzeichen	Hansa 1800/0	Hansa 2400S	Pullman I	Pullman II	Isa Lim	Isa Coupé	P100	Einheit	Einheitengleichung
Leistung lt. Werksangabe	N	60	82	82	100	60	75	100	PS	
Gewichtskraft	F_G	11.919	14.519	15.843	16.137	10.546	11.527	13.244	N	Newton = kgm/s²
Masse	m	1215	1480	1615	1645	1075	1175	1350	kg	+ 75 kg für den Fahrer
Rollwiderstandsbeiwert	c_r	0,045	0,045	0,045	0,045	0,045	0,045	0,045		
Stirnfläche	$A = s \times h \times 0,9$	1,83	1,90	1,97	1,97	1,85	1,71	1,75	m²	
Luftwiderstandsbeiwert	c_w	0,450	0,400	0,360	0,380	0,448	0,446	0,510		
Luftdichte	G	1,204	1,204	1,204	1,204	1,204	1,204	1,204	kg/m³	Höhe NN bei 20° C 1,204 kg/m³
Geschwindigkeit	v	136	150	150	162	135	150	160	km/h	
		37,8	41,7	41,7	45,0	37,5	41,7	44,4	m/s	
Spur	s	1.300	1.420	1.420	1.420			1.370	mm	
Höhe	h	1.560	1.490	1.545	1.540			1.420	mm	
Erdbeschleunigung	g	9,81	9,81	9,81	9,81	9,81	9,81	9,81	m/s²	
Rollwiderstand	$F_{Roll} = F_N \times c_r$	536	653	713	726	475	519	596	N	kgm/s² = N
Luftwiderstand	$F_{Luft} = c_w \times A \times G \times v^2 / 2$	706	796	743	912	702	797	1062	N	m² × kg × m²
										m³ × s²
Gesamtwiderstand	$F_{Wid} = F_{Roll} + F_{Luft}$	1242	1449	1456	1638	1176	1316	1658	N	kgm/s²
Notwendige Leistung	$P = F_{Wid} \times v$	46,9	60,4	60,7	73,7	44,1	54,8	73,7	KiloWatt	kgm/s² × m/s = kg m²/s³ = kW
		64	82	82	100	60	75	100	PS	1 PS= 0,735 kW
Ausreißer		Wert lt. Werksangabe oder FKFS-Messung			Errechnete notwendige Leistung in PS oder notwendiger c_w -Wert um v_{max} zu erreichen					





„Windschlüpfrigkeit“ als die meisten Autos. Aber aufgrund seiner Stirnfläche bietet er dem Fahrtwind weniger Widerstand. Das gilt auch für die Borgward-Rennsportwagen und Sportwagen „Kunsthonig“ (c_w mit Fahrer = 0,484): schlechter c_w , aber geringe Stirnfläche (1,224 m²), so dass auch bei diesen offenen 2-Sitzern der Luftwiderstand geringer ist als bei einem Pkw mit Dachaufbau.

Der Hansa 2400 S besitzt laut Messungen der Technischen Hochschule Hannover (Auto, Motor, Sport, Heft 20/1953, Seite 752 ff) den c_w -Wert von 0,35, der zu der Zeit beste Wert aller Serien-Wagen.

Für die Fahrzeuge, für die keine korrekten Messungen vorlagen, wurde der c_w -Wert ermittelt, wobei Luftdichte und Rollwiderstandsbeiwert konstant sind. Die Stirnfläche errechnete sich überschlägig aus der Formel:

$$\text{Stirnfläche} = \text{HA-Spur} \times \text{Höhe} \times 0,9$$

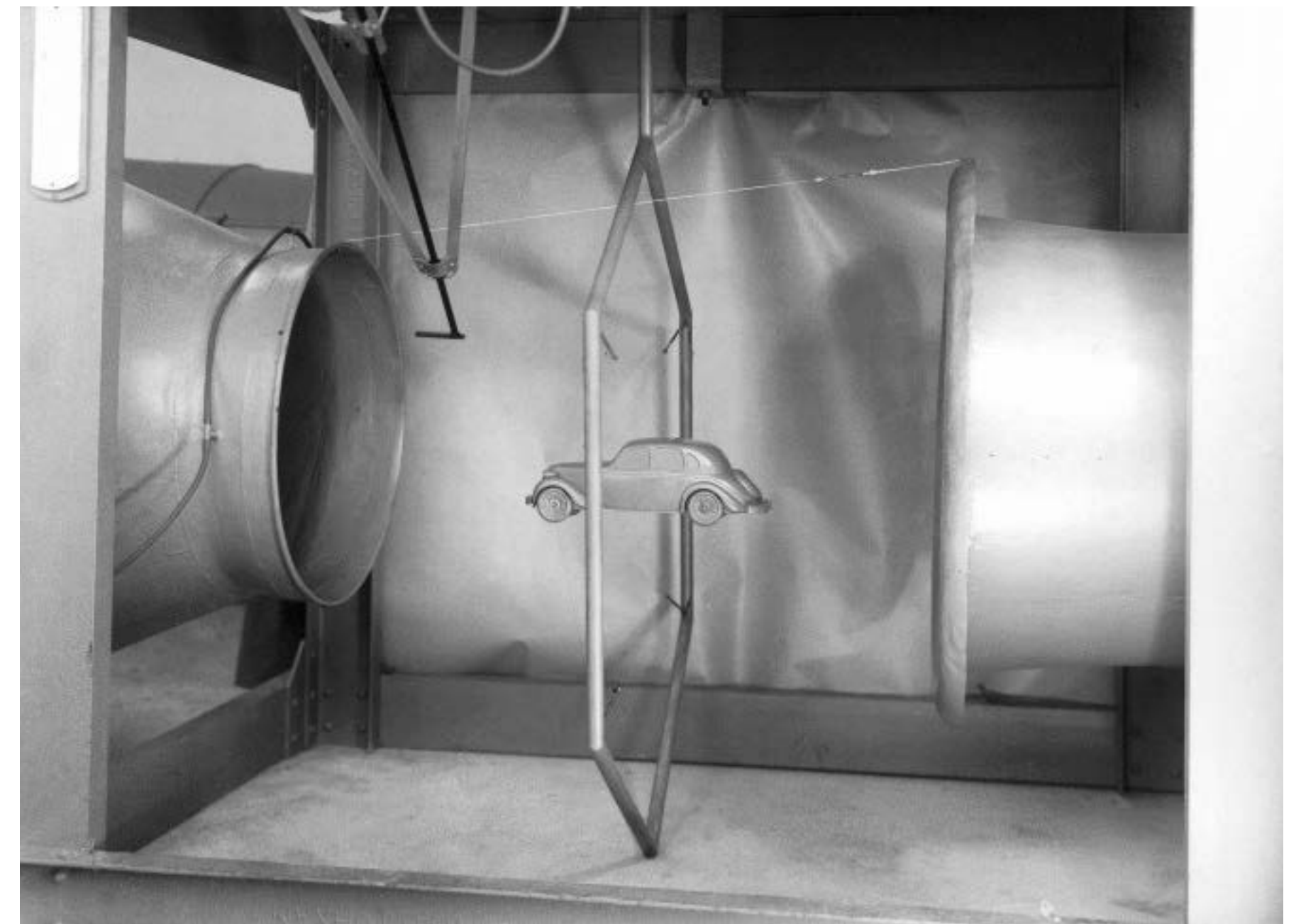
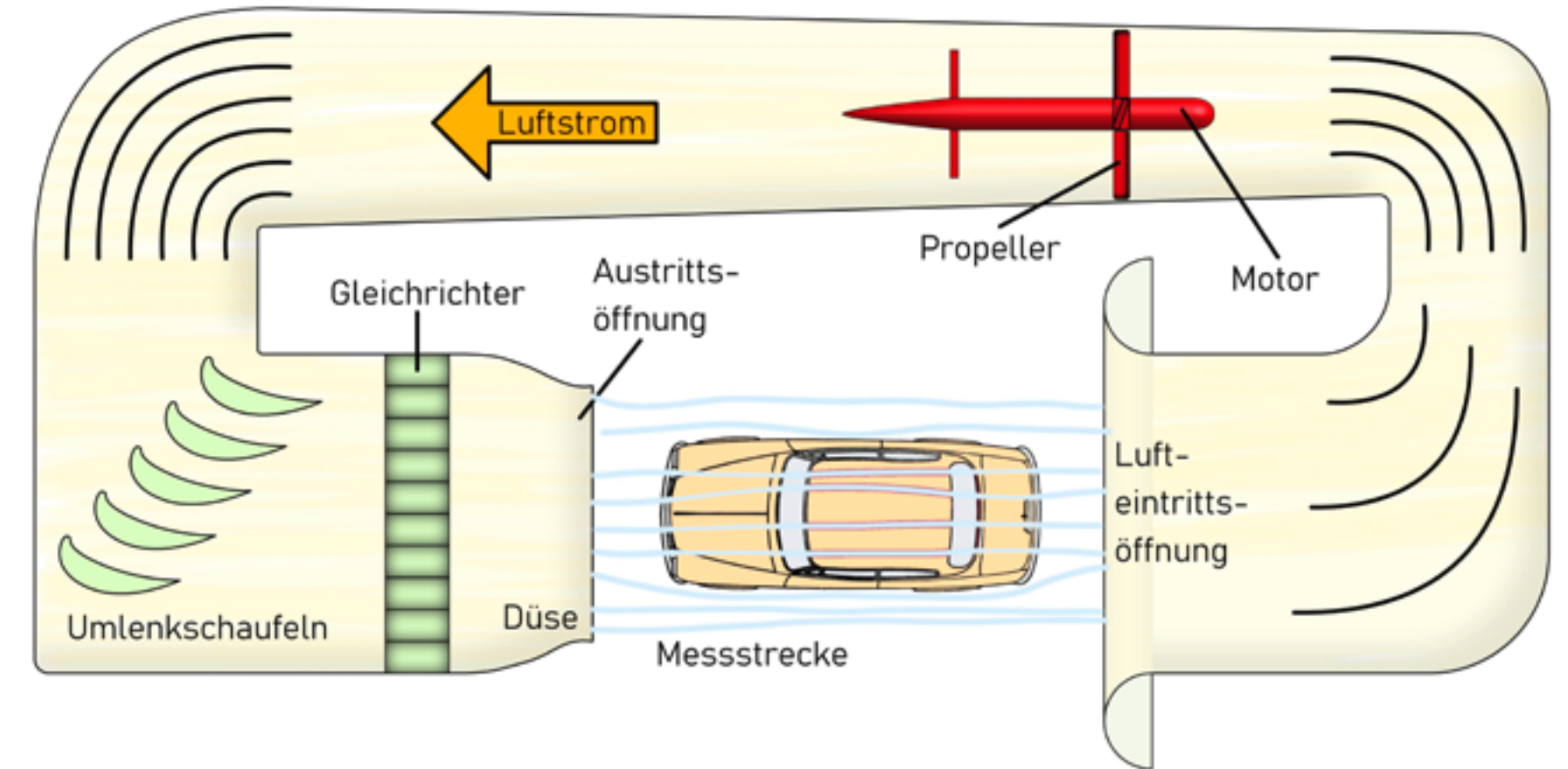
Oben links: Hansa 2400 Pullman I, 1953-1955, Leistung 82 PS, $v_{\max} = 150$ km/h

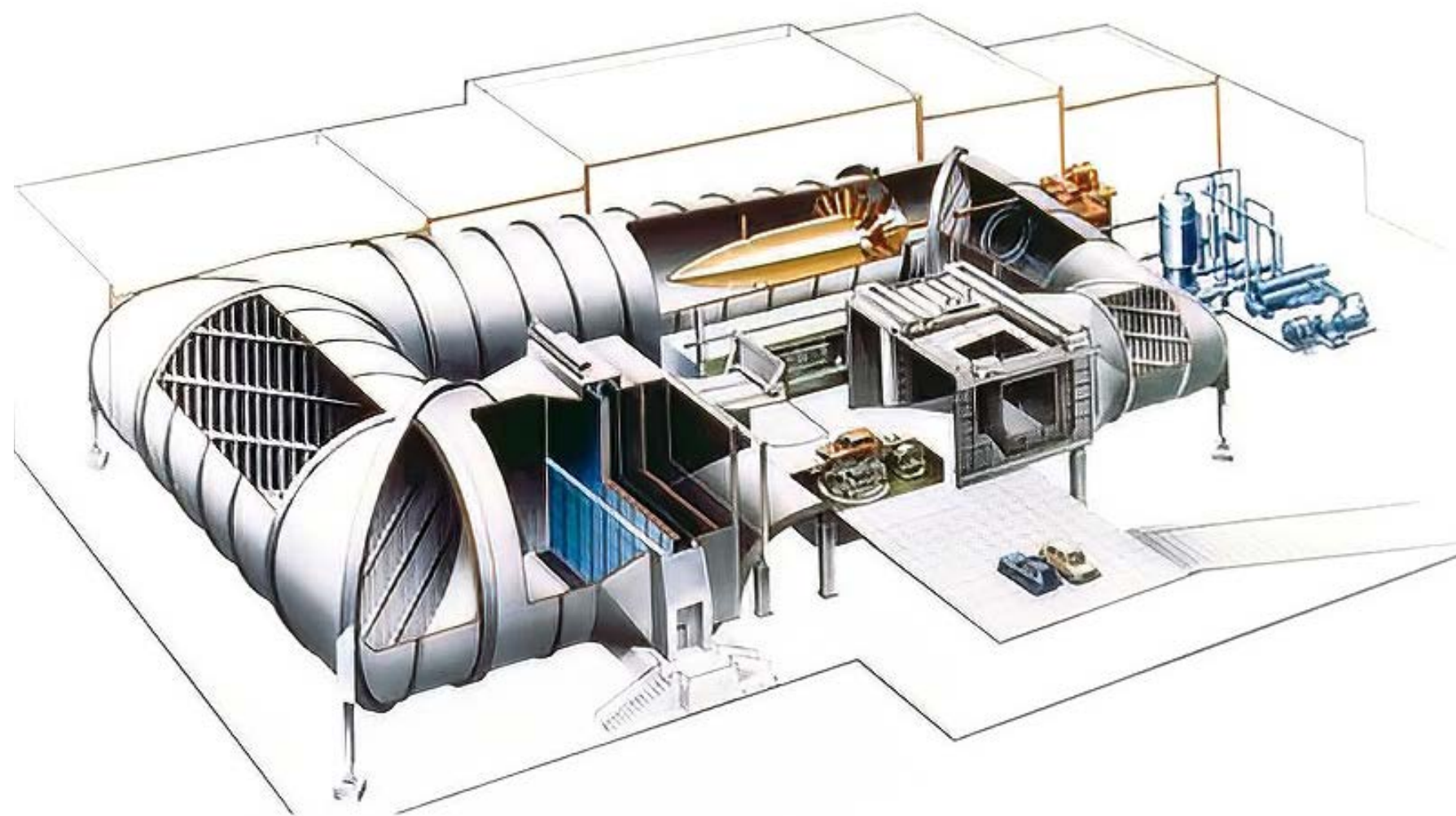
Mitte links: Hansa 2400 Pullman II, 1955-1958, Leistung 100 PS, $v_{\max} = 162$ km/h

Links unten: Der Große Borgward P100, 1960-1961, Leistung 100 PS, $v_{\max} = 160$ km/h

Oben: Skizze eines Windkanals.

Unten: Kleiner Windkanal für die Messung an Modellen. Foto BMW





Realitätsnahe Zeichnung eines Windkanals in Göttinger Bauart.

Borgward P100-1:10-Modell im Focke-Windkanal Bremen . Foto Peter Kurze



Isabella Klassik

3. Die Ausreißer (schwarz umrahmte Tabellenfelder)

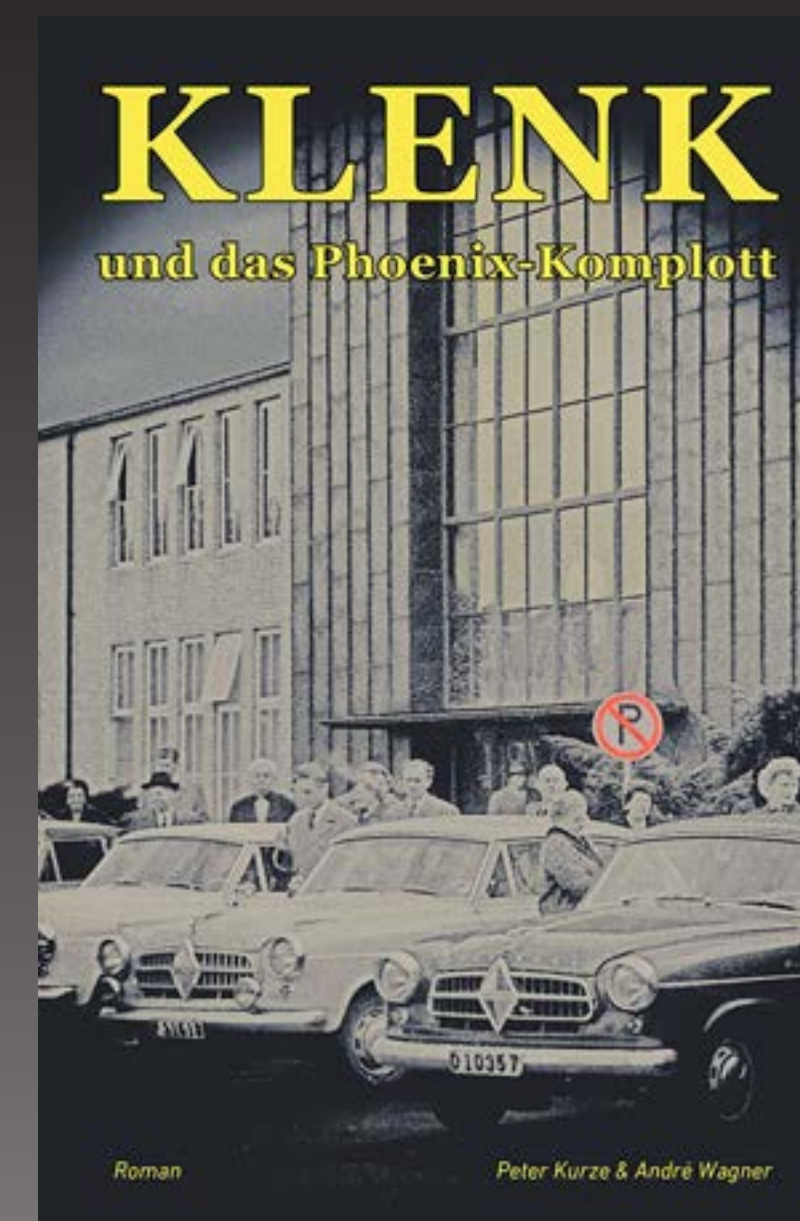
Die Berechnungen zeigen teilweise einige wenige „verrückte“ Werte. Harmlos ist der Hansa 1800 Ponton, der mit dem 60-PS-Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 136 km/h erreichen soll (Werksangabe). Um die zu erreichen, benötigt er aber 64 PS.

Gravierender sieht es beim Hansa 2400 Pullman I aus. Trotz aerodynamisch ungünstigem 3-Box-Design („Motor-, Insassen- und Kofferraumkasten), trotz höherer Masse und Stirnfläche soll er bei gleicher Leistung (82 PS) die gleiche Geschwindigkeit wie der Hansa 2400 S mit Fließheck erreichen.

Dazu müsste er den Spitzen- c_w -Wert von 0,36 erreichen. Unmöglich!

Beim Hansa 2400 Pullman II sieht es ähnlich aus. Mit 100 PS befördert er seine Insassen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 162 km/h über die Autobahn. Dafür benötigt die opulente Karosserie c_w von 0,38

Ganz anders der P100. Der schafft mit 100 PS lt. Werksangabe 160 km/h, obwohl seine Masse und seine Stirnfläche gegenüber dem Hansa 2400 Pullman II geringer sind. Entweder besitzt er einen ganz miesen c_w -Wert von 0,51 oder er ist tatsächlich schneller.



KLENK und das Phönix-Komplott

Bremen 1954: Der Autoindustrielle Carl Borgward fühlt, dass seine Unternehmen nicht nur in der Presse angegriffen werden. Seine Direktoren sehen die Gefahr nicht und sind ihm keine Hilfe. Borgward beauftragt den Ex-Geheimdienstler und Wirtschaftsjournalisten Klenk der Sache nachzugehen. Und Klenk merkt schnell, dass es sich nicht um ein paar läppische Presseartikel handelt. Es steckt mehr dahinter. Es geht um die Existenz der Borgward-Firmen. Der Gegner ist schlau und brutal. Für Klenk ein gefährliche Auftrag.

Bestellen Sie jetzt!

19,95 Euro bei Bestellung bis 31. Dezember 2022.

Danach 22,95 Euro.

Auslieferung voraussichtlich Januar 2023



Ein Dokukrimi um Macht und Geld

Das Buch kommt zu Ihnen per Post mit Rechnung. Versandkosten frei in Deutschland (EU-Länder 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.peterkurze.de
- Bestellfax: 05204-998-114

4. Wo liegen die Fehler

Es wird vermutlich nicht einen Fehler, sondern viele geben, die sich zu den unglaublichen Werten addieren.

1. Eine große Rolle spielt vermutlich die Werbeabteilung, die wie beim Hansa Pullman I gerne eine hohe $v_{\max}$ im Prospekt stehen haben wollte.

2. Die genormte Messung der Höchstgeschwindigkeit kann z. B. durch extrem hohen Luftdruck in den Reifen, durch Ausbau der Batterie/Anlasser usw. „kreativ“ ausgelegt werden.

3. Die Messung des c_w -Wertes sollte nicht am kleinen Modell (1:10, 1:75, 1:5) erfolgen, weil die Werte nicht der

Wirklichkeit entsprechen (z. B. fehlender Kühlluft Eintritt). Die Messung an den Modellen gibt nur eine Hausnummer/ Richtung an und diente früher dazu, aerodynamische Probleme im Frühstadium der Entwicklung zu entdecken.

4. Es fehlte immer an einer Norm, die die Messungen in den Windkanälen standardisierte (mit oder ohne Außenspiegel, drehende oder stehende Räder ...).

Klarheit würden nur Leistungs- und Windkanalmessungen aller verschiedenen Typen unter gleichen Bedingungen geben.

Peter Kurze

Fotos: BMW, Kurze, Richleske

Fahrversuch 1959: Wollfäden auf einem P100-Prototypen zur Feststellung der Luftwirbel.



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 / 308 • Fax 047 32 / 83 51

www.plackueter.de • info@autofit-plackueter.de

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, Pokale, 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 ...

Ein Interview mit
Peter Kurze (67)

Wie bist Du zum Thema Borgward gekommen?

Mein Vater besaß in Bremen eine Fahrschule. Mit 16 Jahren öffnete ich in seinem Unterrichtsraum die Schränke, in die seit mindestens 10 Jahren niemand mehr hineingeschaut hatte. Ich entdeckte eine Unmenge von Borgward-Prospekten. Mein Interesse für diese Bremer Unternehmung war geweckt.

Welches Fahrzeug besitzt Du?

Im Laufe der Zeit hatte ich einen Isabella Combi, eine

Isabella TS, eine Arabella, den P 100 und einen B 1500-Lastwagen (Alligator). Nun trete ich kürzer und habe für die täglichen Fahrten ein Auto aus Bremen: einen 190er-Mercedes, Baujahr 1992.

Weshalb wurdest Du Mitglied im Borgward-Club?

Die Borgward-Clubs erfüllen wichtige Aufgaben. Sie halten die Erinnerung mit ihren Fahrzeugen und ihren Aktionen an die Borgward-Gruppe lebendig. Durch gegenseitige Hilfe der Mitglieder werden Reparatur- und Ersatzteilprobleme gelöst.

Zum Borgward-Club mit Sitz in Bremen habe ich eine besondere Beziehung. Ich bin Bremer, wohne in Bremen und bin „Geburts-helfer“ des Clubs. 1982 gründeten der bekannte Borgward-Mitarbeiter Friedrich „Fidi“ Meyer und ich einen Borgward-Stammtisch, aus dem der Bremer Club entstand. Was ich am Bremer Club besonders mag sind die außergewöhnlichen Aktionen und das Club-Archiv. Hier findet man interessante Dokumente und Museumsstücke zur Geschichte der Borgward-Werke.

www.borgward-club-bremen.de

Peter Kurze mit seinem P100, Freundin und Hund 1980.



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



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



Termine

SA. 18. März 2023 · 18:00-22:00 Uhr
Frühlingsclubabend in Gmunden, Gasthof Engelhof, Engelhofstr. 1

Sa. 3. Juni 2023 · 8:00 Uhr - 4. Juni · 17:00 Uhr
Frühlingsausfahrt

Fr. 7. Juli 2023 · 8:00 Uhr - 9. Juli · 13:00 Uhr
Jahrestreffen in Ansfelden

Sa. 16. September 2023 · 8:00 Uhr - 17. September · 17:00 Uhr
Herbstausfahrt nach Bruck an der Mur

Sa. 14. Oktober 2022 · 18:00-22:00 Uhr
Herbstclubabend in Gmunden, Gasthof Engelhof, Engelhofstr. 1





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



Das 48. Internationale Borgward-Treffen in Bebra 2022 als Highlight des Jahres

Bei bestem Sommerwetter hat die Borgward IG e.V. ihr diesjähriges 48. Internationales Borgward-Treffen vom 12. bis 14. August in der schönen Eisenbahnstadt Bebra an der hessisch-thüringischen Grenze durchgeführt. Die Stadt Bebra hat keine Mühen gescheut, um zum erfolgreichen Gelingen des Treffens beizutragen. Und so konnten mitten in der Innenstadt der Bevölkerung die schönen klassischen Borgward-Autos präsentiert werden. In und vor dem traditionellen umgebauten Lokscheunen konnten sich die Teilnehmer beim gemütlichen Beisammensein dann auch kulinarischen Genüssen hingeben. Mit der Sonntagsausfahrt in die sehenswerte Stadt Bad Hersfeld ging für die Teilnehmer ein erlebnisreiches Wochenende zu ende, das in bester Erinnerung bleiben wird.

Und was kommt nun als nächstes ?

Wir laden alle interessierten Borgward-Freunde ein zu unserem traditionellen Weihnachts-Stammtisch in unserem Stammlokal 12 Apostel (Ruhrtalstraße) im Essener Süden am 27.11.2022, wo wir in weihnachtlicher Atmosphäre das Borgward-Jahr 2022 ausklingen lassen. Wir freuen uns auf Euren Besuch.

Noch kein Mitglied? Aber interessiert? Dann werde doch aktiv und melde Dich an für ein kostenfreies Schnupperjahr. Entweder im Forum www.borgward-ig.de oder Email an mitgliederverwaltung@borgward-ig.de

Klenk und das Phoenix-Komplott

Auszugsweiser Vorabdruck aus dem Buch von André Wagner und Peter Kurze. Das Buch erscheint voraussichtlich im Januar 2023. Bestellhinweise am Ende des Vorabdrucks.

Vorab

Robert Klenk ist Journalist und war während des 2. Weltkriegs beim Amt Ausland/Abwehr, dem militärischen Geheimdienst im Oberkommando der Wehrmacht.

Bremen 1954: Der Autoindustrielle Carl F. W. Borgward bemerkt Unregelmäßigkeiten in seinem Unternehmen. Aber Borgwards Direktoren sehen die Gefahren nicht oder wollen sie nicht sehen, die langsam aber sicher auf die Firmengruppe zukommen. Da anscheinend auch Kräfte in den Werken sich an den ruinösen Aktionen beteiligen, beauftragt Carl F. W. Borgward den außenstehenden Robert Klenk. Der soll die

Gegner ausfindig machen. Und die können überall sitzen! In Hannover, Stuttgart und sogar in den USA.

Gelingt es Klenk, die Gegenspieler zu entdecken und unschädlich zu machen? Er merkt schnell, dass sich der Feind gut tarnt und mit Cleverness nach einem raffinierten Plan brutal vorgeht.

**Mittwoch, 20. Oktober 1954,
Borgward-Verwaltungsbau,
Büro Verkaufsdirektor
Wilhelm Schindelhauer**

Von der Meinung des Verkaufsdirektors versprach sich Klenk viel, galt Schindelhauer doch als alter Fuchs. Hinter vorgehaltener Hand nannten ihn die Mitarbeiter „Schwindelbauer“. Er war mit allen Wassern gewaschen.

Das Gespräch zwischen ihm und Klenk drehte sich um die Konkurrenz sowie um Übernahmemöglichkeiten.

„Ihre Gedanken in allen Ehren, Herr Klenk. Sie sind noch jung.“

„Ich bin fast 40 Jahre alt, Herr Schindelhauer!“

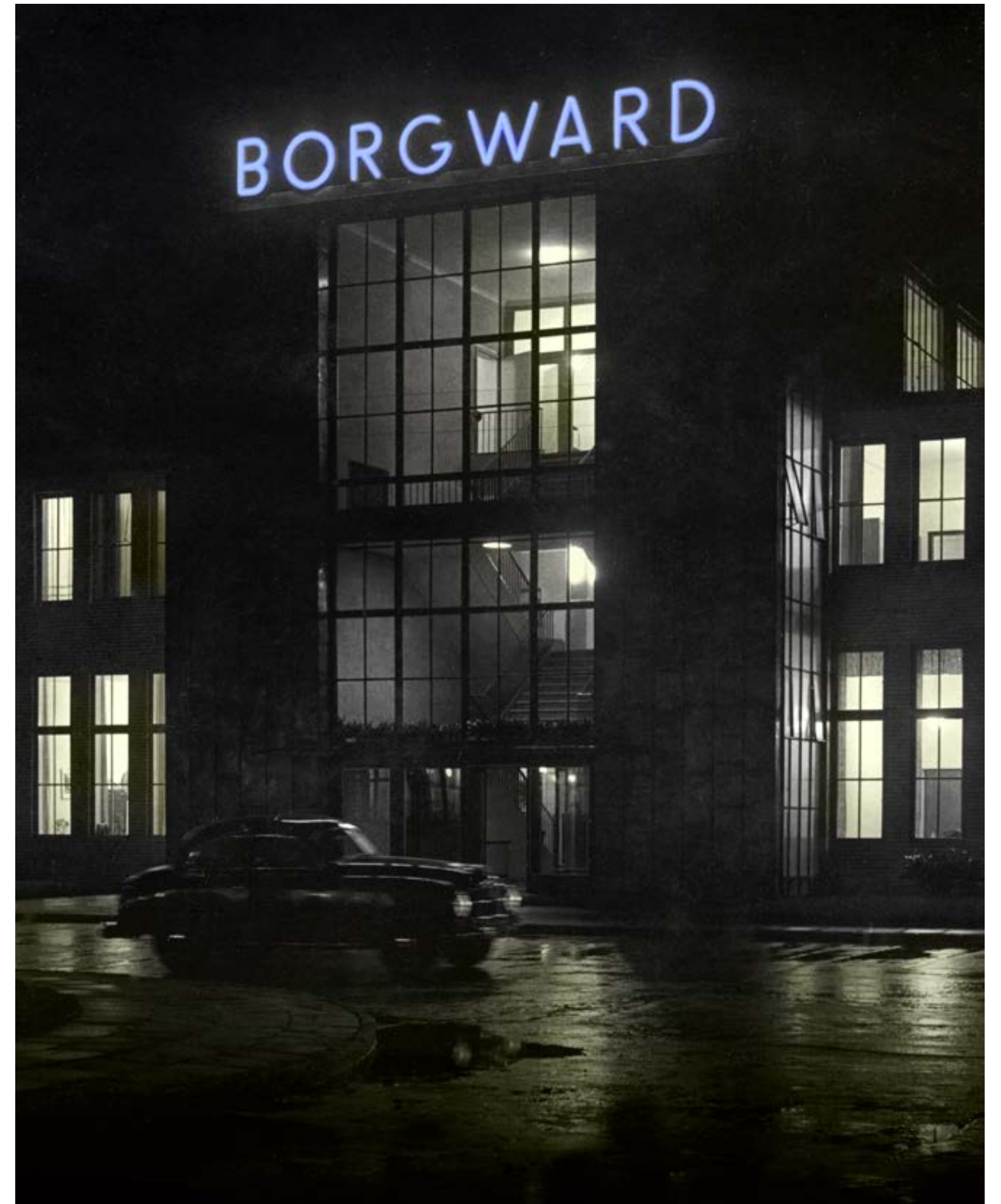
„Sag´ ich ja, Herr Klenk. Ab 40 versteht man dann so langsam jede Schliche. Das kommt bei Ihnen auch noch.“

Die deutsche Konkurrenz sehen Sie völlig richtig. Normalerweise läuft der Wettbewerb über den Ruf der Marke, den Preis und das Fahrzeug selbst. Schaden kann man den Wettbewerbern, indem man sie im Motorsport auf schlechtere Plätze drängt. Man wirbt auch gern gute Leute bei der Konkurrenz ab. Ausgeschlossen ist das nicht. Es werden sogar Maulwürfe eingesetzt.“

„Wie soll ich mir das vorstellen?“, fragte Klenk.

„Sie schicken einen zu Ihnen

Das Verwaltungsgebäude der Borgward-Werke in Bremen-Sebaldsbrück.





haltenden Techniker zur Konkurrenz. Die stellt ihn ein. Er bekommt ein anständiges Gehalt und von uns Prämien für die Informationen, die er über den technischen Stand des Konkurrenten liefert. Das ist schon fast normal in der Branche.“

Klenk schrieb eifrig Stichworte auf. Schindelhauer fuhr fort:

„Es gibt die Möglichkeit, wie Sie es eben angesprochen haben, dass Borgward auf der Einkaufsliste anderer Automobil-Unternehmen steht. Ich gehe die Reihe einmal durch. BMW und DKW kommen nicht infrage, die sind arm wie eine Kirchenmaus. VW hat Kapazitätsprobleme und löst die gerade durch einen Werksneubau in Hannover. Glas, Messerschmitt, Champion, Fuldautomobil, Porsche usw. vermögen sich den Kauf unserer Fabriken nicht leisten. Gutbrod ist pleite. Fiat darf man vernachlässigen, die fertigen im deutschen Werk in Heilbronn. Bei Mercedes bin ich mir zwar nicht sicher, aber die kommen eigentlich nicht aus ihrem Schwabenländle heraus. Dort greifen sie auch auf genügend Facharbeiter zurück. Bleiben noch Ford und Opel. Da könnte tatsächlich eine Gefahr drohen.

Foto: Borgward-Verkaufsdirektor Wilhelm Schindelhauer (1887-1959) in seinem Büro.

Stellen wir uns die Frage, warum soll Borgward übernommen werden? Was hat der Käufer davon?

Der benötigt in erster Linie unsere Produktionskapazitäten. Scharf sind alle auf unser Händlernetz einschließlich der Goliath- und Lloyd-Vertretungen. Deshalb kommen auch ausländische Personen- und Lastwagen-Hersteller infrage. Die besitzen ja kaum Niederlassungen in der Bundesrepublik. Die reinen deutschen Lkw-Hersteller sind noch nicht an ihren Kapazitätsgrenzen. Die Großen, wie Büssing, Hanomag, MAN, Magirus und Henschel und die Kleinen, Faun, Krupp und Kaelble, brauchen Sie daher nicht berücksichtigen.

Gefahr geht also von Ford, Opel und ausländischen Pkw-Produzenten aus. Das wären nicht die amerikanischen Firmen, weil deren Wagen hier keiner fahren will, sondern eher Peugeot, Citroën, Renault, Austin, Morris und vielleicht noch Volvo. Bei den ausländischen Lkw-Marken müssen Sie selbst recherchieren.

Wenn Sie, Herr Klenk, die Konkurrenzsituation durchleuchtet haben, würde ich gerne Ihren Bericht bekommen.“

„Gerne, Herr Schwindelbauer.“

Schindelhauer grinste: „Ich weiß, dass man mich im Werk so nennt. So einen Kriegsnamen müssen Sie

sich, junger Mann, erst verdienen!“

Klenk lief rot an, stammelte eine Entschuldigung und verließ schnell das Büro.

Diverse Kapitel dazwischen

**Freitag, 5. November 1954,
Goliath-Werk Bremen-Hastedt,
Büro Direktor Momberger**

Klenk stellte sich dem „Technischen Direktor“ der Borgward-Tochterfirma Goliath, August Momberger, als Leiter der Ein-Mann-Abteilung Konkurrenzbeobachtung vor.

„Herr Momberger, im Zuge der Analyse des Pkw-Marktes in der Bundesrepublik bin ich auch auf die Auto Union gekommen. Herr Gieschen meinte, dass Sie der Fachmann sind, da Sie bis Kriegsende bei der AU in Chemnitz waren.“

Der Goliath-Direktor referierte: „Ich bin erfolgreicher Rennfahrer gewesen und leitete ab 1935 die unter mir siegreiche Sportabteilung der Auto Union in Chemnitz/Sachsen. Um 1940 wechselte ich zur Versuchsabteilung. Dort führte ich neue Messverfahren ein und wurde in das Vorstandssekretariat der ‚Technischen Werkleitung‘ berufen. Man ernannte mich zum Oberingenieur. Die Auto Union AG



mit ihren Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer war in den 30er-Jahren nach Opel der zweit größte Automobilhersteller des Deutschen Reichs. Der westdeutsche Nachfolger nach dem Krieg war ich. Ich gründete in Hude ein Ingenieurbüro und wollte Ersatzteile für alle DKW-Fahrzeuge fertigen. Ich entwickelte einen kleinen DKW, der in Serie entstehen sollte. Doch da brauchte mich Carl Borgward. Ihm gab ich meinen Kleinwagen-Entwurf und so ist der Lloyd 300 entstanden. Für ihn baute ich den Hansa 1500- und den Goliath-Weltrekordwagen. Er bedankte sich bei mir, in dem er mich zum Direktor des Goliath-Werks ernannte. Mit 45 Jahren bin ich Werksdirektor.“

Es passierte Klenk selten, dass er einen Gesprächspartner nach nur fünf Minuten als höchst unsympathisch empfand. Hier war das der Fall.

„Herr Momberger, wie hängt das denn mit der Auto Union in Ingolstadt zusammen?“

„Das war meine Konkurrenz. Die wollten auch DKW-Ersatzteile bauen. Die Auto Union in Ingolstadt (Bayern) kam 1949 mit einem Lieferwagen

Goliath-Werksdirektor August Momberger (1905-1969).

heraus und produzierte ein 125-cm³-Motorrad unter dem Markennamen DKW. Ich ließ zu der Zeit meinen Flink fertigen, ein Fahrrad-Hilfsmotor.

Als ich mich mit meinen Mitarbeitern 1949 aus dem DKW-Geschäft zurückzog, sind die Ingolstädter sozusagen der Nachfolger der sächsischen Auto Union geworden. 1950 pachteten die Ingolstädter ein 200.000 Quadratmeter großes Grundstück in Düsseldorf-Derendorf und bauten dort Hallen auf, die zur Herstellung des DKW-Meisterklasse-Pkws dienten. Den haben die aber nur so früh auf den Markt bekommen, weil ich denen die Karosseriezeichnungen dieses Vorkriegsmodells gegeben habe.“

„Was für ein Angeber.“, dachte Klenk und sprach ihn darauf an, ob die Auto Union in Ingolstadt eine Schmutzkampagne gegen Borgward aus Konkurrenzgedanken organisieren könnte.

„Es ist anmaßend von Ihnen, meinen ehemaligen Auto Union-Kollegen das zu unterstellen. Wie kommen Sie dazu?“, fragte der etwas kleinwüchsige Momberger.

Klenk wurde lauter: „Ich unterstelle überhaupt nichts! Ich frage Sie lediglich, ob so etwas denkbar wäre.“

„Ihr Ton gefällt mir nicht.“

„Ich bin im Besitz einer Vollmacht von Dr. Borgward, solchen

Sachverhalten im Rahmen der Konkurrenzbeobachtung auf den Grund zu gehen.“, erklärte Klenk.

„Das ist mir völlig egal. Ich finde Ihr Verhalten unverschämt. Sehen Sie doch zu, woher Sie Ihre Informationen bekommen, von mir nicht! Auf Wiedersehen!“

Klenk konnte es nicht lassen beim Hinausgehen „Klugscheißer“ zu murmeln und ließ die Tür sperrangelweit offen.

„Das habe ich gehört!“, wütete Momberger.

Die Recherche-Arbeiten dauerten erheblich länger als geplant, zumal Klenk die Auto Union GmbH näher untersuchte. Die strich er ebenfalls von der Liste. Die Umsatzkurve für das bisher so erfolgreiche DKW-Motorradgeschäft zeigte abwärts. Die Zulassungszahlen der Monate Januar-Oktober 1954 variierten, dass annähernd ein Drittel weniger Motorräder gegenüber dem gleichen Zeitraum 1953 zugelassen wurden. Auch der Ausbau der Werke in Düsseldorf und Ingolstadt erforderte hohe Investitionen, sodass DKW kein Geld für einen Borgward-Erwerb besaß. Das war für die Bremer erfreulich, doch fehlte bisher jeglicher Hinweise, wer hinter der feindlichen Übernahme steckte.

Montag, 8. November 1954, Borgward-Werk, Presse- und Werbeabteilung

Klenk wollte zu Christian Hilker gehen, dem Presse- und Werbechef von Borgward. Er traf die beiden Stellvertreter Reinhard Everwyn (Presse) und Hermann Ritter (Werbung). Beide in einem angeregten Gespräch.

„Herr Klenk, haben Sie schon gehört? Herr Hilker ist fristlos entlassen. Der hat eben seine Sachen gepackt und ist weggefahren.“

Klenk war genauso fassungslos wie die beiden Mitarbeiter.

„Was ist passiert?“

„Man spricht von krummen Sachen, die Herr Hilker gedreht haben soll.“

Diverse Kapitel dazwischen

Donnerstag, 2. Dezember 1954, Hannover, Haus von Endt

Paul Sinnhoff erschien bei Heribert von Endt zum Rapport.

„Ich habe 3.000 DM auf das Konto vom Borgward-Pressechef Christian Hilker in bar eingezahlt und ihn über meinen Draht ins Werk verpiffen. Der alte Borgward prüfte über die Sparkasse das Konto Hilkers und entdeckte den Betrag.

Borgward dachte nun, Hilker ist bestechlich und entließ ihn fristlos. Das lief planmäßig. Ich wollte unseren Horst Ludwig als Borgward-Pressechef einsetzen und schrieb eine Bewerbung im Namen Ludwigs. Den haben die nicht genommen.

Aus dem Werk kam eine Meldung zu mir, dass der alte Borgward Lunte gerochen hat, und einen Detektiv einstellte. Der Detektiv wird der neue

Pressechef sein. Heinz Thomaß heißt er. Das ist Ironie. Ich schaffe den alten Pressefritzen beiseite und die besetzten den Posten nicht mit unserem Mann, sondern mit einem Feind von uns. Den Thomaß lasse ich durch den Verfassungsschutz durchleuchten. Wollen einmal sehen, was der auf dem Kerbholz hat.“

Er berichtete weiter in allen Einzelheiten über die erfolgreichen

Sabotagen der Rennfahrzeuge.

„Der Meier ist auf Draht. Bisher haben die Borgward-Leute nichts entdeckt. Die schlafen und das passt uns gut in den Kram.“

Freitag, 3. Dezember 1954, Borgward-Werk, Presse- und Werbeabteilung

Klenk bewältigte nicht seine Neugierde. Irgendwie hatte es der Borgward-Personalchef geschafft, innerhalb kürzester Zeit einen neuen Presse- und Werbechef zu finden. Auf einen Antrittsbesuch des Neuen wollte Klenk nicht warten und suchte Heinz Thomaß auf. Sie saßen in der Besprechungsecke.

Thomaß erklärte: „Die Firmenleitung wollte die Presse- und Werbeabteilung trennen. Hilker sollte die Presse machen und ich die Werbung. So legten wir das schon im Sommer fest, weil die Arbeiten zu umfangreich geworden sind. Durch Hilkers Weggang muss ich einen Monat eher anfangen und vorläufig beide Abteilungen führen.“

„Also keine Zauberei des Personalchefs. Und was haben Sie

Rechts: Zwischen den beiden kleinen Klinkergebäuden der Pförtnerie befand sich die Presseabteilung. Im Hintergrund das Verwaltungsgebäude mit dem markanten Borgward-Schriftzug.

Unten: Presse-Chef Christian Hilker (1905-1966) wurde unberechtigt Weise der Bestechlichkeit beschuldigt.



Heinz Thomaß (1916-2010) war der neue Presse-Chef bei Borgward.





Oberstleutnant Nikolaus Ritter (1899-1974) holte Klenk zum Amt Ausland/ Abwehr (Geheimdienst der Wehrmacht).

Unten:
Die Gaststätte „Leichen-Elli“ erhielt diesen „inoffiziellen“ Namen, weil sie in der Nähe des Haupttores des Riensberger Friedhofs im Bremer Stadtteil Schwachhausen lag und weil es bei der ehemaligen Wirtin Elisabeth den Leichenschmaus gab. Erst 2021 schloss diese Bremer „Institution“ ihre Tür für immer.



vorher gemacht?", fragte Klenk. „Ich studierte Maschinenbau an der TH Charlottenburg, aber der Krieg hat den Abschluss verhindert. Im Krieg war ich Offizier bei einer Panzereinheit und war dann drei Jahre in russischer Gefangenschaft. Wieder frei verschlug es mich nach Bremen und ich wurde Werbeleiter bei Unilever im Margarinewerk Ostfriesland AG hier in Bremen. Und bei Ihnen?“

Klenk beschrieb kurz seinen Lebensweg und seine Aufgabe der Konkurrenzbeobachtung. Sie stellten fest, dass ihre Wohnungen nahe beieinander lagen, und verabredeten sich auf ein Feierabend-Bier. Thomaß lebte in der Tettenbornstraße, keine fünf Minuten zu Fuß bis zu Leichen-Elli. Klenk hatte es noch näher.

Freitag, 3. Dezember 1954, Leichen-Elli, Friedhofstraße 20

„Tach zusammen!“, begrüßte Klenk die Wirtin Charlotte und die wenigen anderen Gäste. Thomaß saß in der Nische am Fenster und hatte ein großes Bier vor sich. Klenk bestellte das Gleiche. Es entwickelte sich sofort ein Gespräch, hauptsächlich über Borgward. Der Bierkonsum stieg, die Laune ebenfalls, zumal Thomaß Humor besaß und urkomische Witze erzählte.

Sonntag, 5. Dezember 1954, Hamburg, Haus Ritter, Rothenbaumchaussee

In den 30er-Jahren arbeitete Klenk in den Semesterferien bei Borgward am Band. Eines Abends kellnerte er bei einem kleinen Fest im alten Verwaltungsbau im Werk Hastedt am Osterdeich Ecke Föhrenstraße und verdiente sich so ein paar Mark extra. Zu dieser Veranstaltung hatte Carl F. W. Borgward persönlich eingeladen. Es war nach 23.00 Uhr, die meisten Gäste hatten das kleine Fest verlassen, als ein Gast Klenk ansprach. Er stellte sich als Nikolaus Ritter vor, Offizier der Luftwaffe im Reichskriegsministerium und fragte Klenk, wie sein Leben ist und wie sich ein Student seine Zukunft vorstellt. Klenk schätzte das Alter Ritters auf 40 Jahre und war stolz, dass ein Offizier Interesse an ihm hatte. Er erzählte von seinem Werdegang und seinen Zielen. Ritter sprach über seine Auswanderung nach Amerika, seine Karriere als Textilingenieur und die Rückkehr in das Deutsche Reich. Nach rund einer Stunde gab ihm der Mann eine private Visitenkarte mit der Adresse Neptunstraße in Bremen. „Wenn Sie, Herr Klenk, von der Wehrmacht eingezogen werden, dann melden Sie sich bei mir. Wir suchen solche Leute wie Sie.“

1938 rief das Militär Klenk

zum Wehrdienst. Noch in der Grundausbildung schrieb er an Ritter. Der Brief kam zurück mit dem Stempel „Empfänger unbekannt verzogen“.

Er adressierte sein Schreiben nun an das Reichskriegsministerium in Berlin und erhielt eine Antwort vom Oberkommando der Wehrmacht (OKW), Berlin, Tirpitzufer. Man teilte ihm mit, dass es das Reichskriegsministerium nicht mehr gebe und dass das OKW die Aufgaben übernommen hätte. Nach Klenks soldatischer Ausbildung wäre er für eine Amtsgruppe vorgesehen. Seine derzeitige Einheit würde einen entsprechenden Befehl erhalten. So landete Klenk im Oktober 1938 beim Amt Auslandsnachrichten und Abwehr in der Abwehrstelle Hamburg. Dort traf er wieder Major Nikolaus Ritter.

Klenk hatte Thomaß bei Leichen-Elli auf den Zahn gefühlt. Aber ob der neue Presse- und Werbeleiter als Maulwurf für die Gegenseite arbeitete oder nicht, war unklar. Deshalb fuhr Klenk mit seinem 170er-Mercedes nach Hamburg und besuchte seinen alten Chef Nikolaus Ritter. Sie spazierten an der Außenalster entlang. Klenk sprach von seinem Auftrag und bat seinen Mentor, Heinz Thomaß und Otto Carstens zu überprüfen. Ritters Beziehungen bestanden noch zu ehemaligen Abwehr-Mitarbeitern,



Klenk musste manchen Spott im Borgward-Werk einstecken, weil er einen Mercedes fuhr. Das Foto zeigt seinen 170V im Winter im Harz. Die drei Damen gehörten zu seinem Freundeskreis.



Im Berlin Document Center lagerten die Amerikaner die Mitgliederkartei der NSDAP, Personalunterlagen der SS sowie anderes staatliches Schriftgut aus der Zeit des III. Reichs. Diese Unterlagen spielten bei der Kriegsverbrechersuche und der Entnazifizierung eine große Rolle.

die bei dem deutsch-amerikanischen Geheimdienst, der Organisation Gehlen arbeiteten.

1945 hatte sich der Leiter des Wehrmacht-Nachrichtendienstes „Fremde Heere Ost“ (FHO), Generalmajor Reinhard Gehlen, und seine wichtigsten Offiziere nach Bayern abgesetzt. Sie ergaben sich dem anrückenden US-Soldaten und stellten den Amerikanern eine große Menge Akten und ihr Wissen über die sowjetische Armee zur Verfügung.

Im Frühjahr 1946 gründete das US-Militär in Oberursel bei Frankfurt am Main mit ehemaligen Wehrmachtsoffizieren einen geheimen Nachrichtendienst, der die politische, militärische und wirtschaftliche Entwicklung in Ostdeutschland und der Sowjetunion erkundete. Die Abteilung für Nachrichtenbeschaffung befand sich in der Jagdvilla der Familie Opel, nördlich von Königstein im Taunus, andere Abteilungen waren in der Nähe in Kransberg und Schmitten untergebracht. Im Sommer 1946 kam Gehlen zu diesem Geheimdienst, den er im Februar 1947 übernahm und der fortan seinen Namen trug. Ende 1947 übersiedelte das Gros der Organisation Gehlen nach Pullach bei München. Die Jagdvilla gab man auf.

Die Org Gehlen wurde der Auslandsnachrichtendienst

Deutschlands, der ab 1956 offiziell Bundesnachrichtendienst (BND) hieß.

Wenige Tage später, rief Ritter in Klenks Büro an und erzählte:

„Die Kollegen haben im Berliner Dokumenten-Archiv der Amis nachgesehen. Thomaß ist einwandfrei. Keine Mitgliedschaft in der NSDAP, keine SS-Vergangenheit. Seine Wehrmachtsunterlagen zeigen, dass alles so war, wie er es Dir geschildert hat.

Carstens war im 1. Weltkrieg Infanterist, Gebirgsjäger und bei der Fliegerei Bordschütze. Von 1935 an war er bei Borgward. In die Partei trat er erst 1938 zusammen mit Carl Borgward ein. Nichts Auffälliges. Von der Gehlen-Seite her ist alles in Ordnung bei den beiden.“

Peter Kurze und André Wagner Klenk und das Phoenix-Komplott

Erscheint voraussichtlich im Januar 2023. Verkaufspreis bei Bestellungen bis zum 31. Dezember 2022 19,95 Euro, danach 22,95 Euro.
www.peterkurze.de

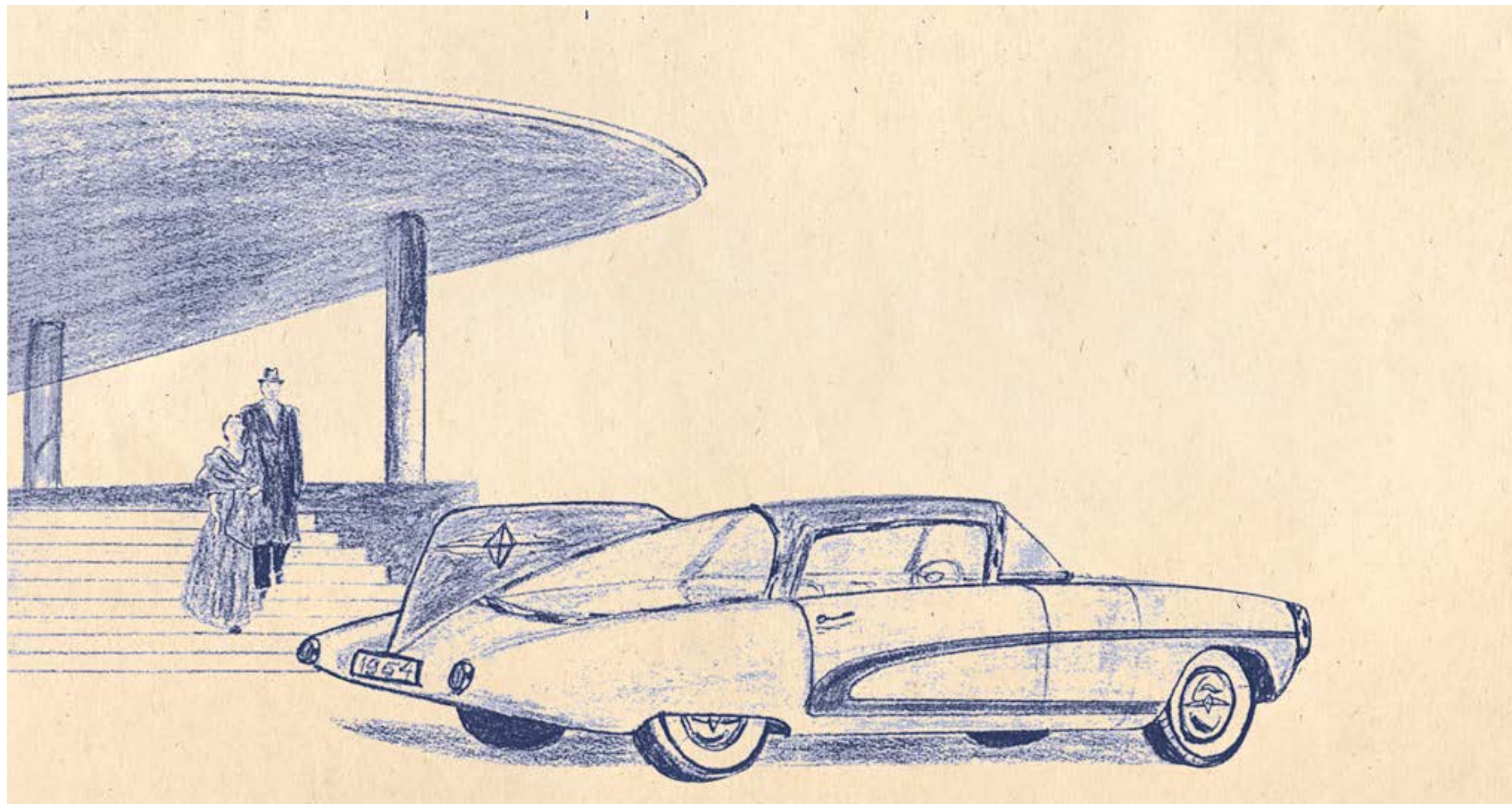
Borgwards Mitarbeiter

Helmut Auschra

Der Leiter der Sonderkonstruktion, Dipl.-Ing. Erich Übelacker (1899-1977), entwickelte ab 1954 4-Zylinder-Boxermotoren mit 2,5 Liter Hubraum. Diese Motoren sollten Geländewagen der geplanten Bundeswehr und die

großen Borgward-Pkw der Oberklasse antreiben. Die Aggregate mussten im Fahrversuch geprüft werden. Doch in Borgwards Verkaufsprogramm gab es kein Fahrzeug, das sich als Testwagen eignete. So erlaubte der Chef der Bremer Autoindustrie, Carl

F. W. Borgward, dem fantasievollen Übelacker, einen entsprechenden Wagen zu bauen. Damit erfüllte sich für den Konstruktionsleiter der Traum eines jeden Ingenieurs: Er durfte ein komplettes Auto konzipieren. Zu der Zeit kam Helmut Auschra zu



Borgward. Der gelernte Karosseriebauer besuchte die Meisterschule in Kaiserslautern und arbeitete 1953 bei der Firma Theodor Klatte in Bremen-Huchting. Klatte wollte seinen Betrieb auf die Omnibus-Fertigung umstellen und konnte den 23-jährigen Auschra gut als Konstrukteur einsetzen. Doch die Pläne scheiterten, und so kam Auschra genau zu dem Zeitpunkt zu Borgwards Sonderkonstruktion, als Übelacker die

Skizze des Traumwagens von Helmut Auschra.

Helmut Auschra (1930-2016)



Karosserie des Testwagens entwarf. Es sollte ein ungewöhnliches Auto entstehen und so aussehen, wie man sich damals Personenwagen der ferneren Zukunft vorstellte. Auschra fertigte einige Skizzen und beeinflusste damit die endgültige Formgebung.

Der extrem kreative, aber despotische Chef Übelacker stand Dingen, die von anderen entwickelt wurden, stets skeptisch gegenüber, wie Zeitzeugen berichteten. Er stufte den extremen Leichtbau so hoch ein, dass ihn beispielsweise eine genormte Maschinenschraube mit dem Gewinde M8 zu dem Ausruf „Panzerkreuzer Bismarck!“ veranlasste. Ein Ingenieur erkundigte sich einmal: „Herr Übelacker, der von Ihnen konstruierte Panzer ist ja aus Aluminium. Das schützt doch überhaupt nicht vor Beschuss.“ Die Antwort lautete: „Mein Panzer ist so schnell, dass der nicht getroffen werden kann!“ So sehr die Firmenleitung Übelackers Einfallsreichtum schätzte, so schwer fiel vielen Kollegen die Zusammenarbeit.

Helmut Auschra verließ 1955 Borgward und ging zur Norddeutschen Karosseriefabrik Conrad Pollmann in der Bremer Stresemannstraße. Pollmann fertigte Bestattungswagen und genoss einen ausgezeichneten Ruf. 1959 erhielt Auschra Prokura und stieg zum Betriebsleiter auf.



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, 14,95 EUR

Bestellen Sie jetzt!

Verlagsauslieferung Runge

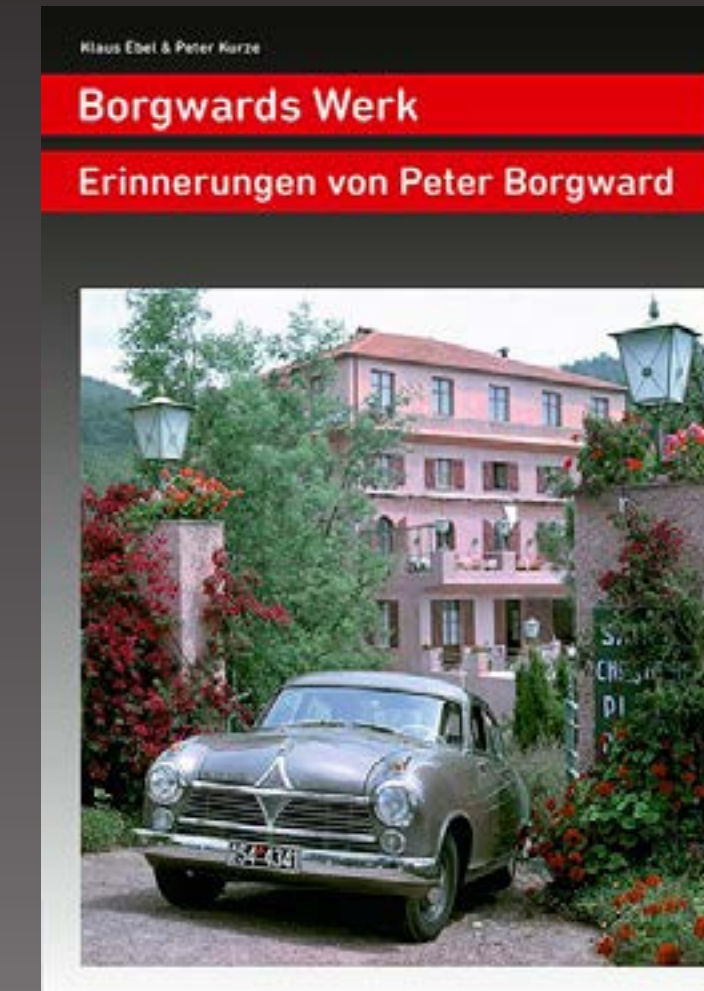
www.peterkurze.de

oder Tel. 0 52 04-998-123

Vor 40 Jahren: Schnappschuss

Carl F. W. Borgwards Sohn Peter gönnt sich ein kleinen Imbiss beim Borgward-IG-Treffen 1982 im Mercedes-Benz-Werk Bremen. Im Hintergrund eine der noch existenten Borgward-Produktionshallen.

Foto: Gerd Lamping



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

Das Buch kommt zu Ihnen per Post mit Rechnung. Versandkosten frei in Deutschland (EU-Länder 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.peterkurze.de
- Bestellfax: 05204-998-114

Foto-Rätsel

Häufig begegnen uns alte Werbefotografien, 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 drehte sich das Rätsel.

Lösung des Rätsels aus IK II/2022

Das Foto zeigt den Ehrenhof in Düsseldorf-Pempelfort. Die Anlage wurde für die „Große Ausstellung für Gesundheitspflege, Soziale Fürsorge und Leibesübungen“ 1925/26 erbaut. Heute beherbergt sie Kunstmuseen.

Gewonnen haben:
Eckhart Bartels, Ronnenberg
Klaus Düster, Tönisvorst
Gerd Klioba, Ahrensburg



Impressum

Isabella Klassik

Verantwortlich:
Peter Kurze, Freudenbergstraße 4,
28213 Bremen
pk@peterkurze.de

Redaktion:
Ulf Kaack, Peter Kurze

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.

Kleinanzeige

Mein Archiv quillt über – ich gebe den Rhombus, der zu Anfang noch Borgward-Zeitung hieß, kostenlos ab. Da gäb's viel zu lesen – gesammeltes Wissen von 1975 bis heute. Außerdem etwas für die Werkstatt: Betriebsanleitungen, Ersatzteillisten und Preislisten für B 1500 bis B 4000 sowie für Lloyd LT gegen kleines Geld - 4 Euro das Stück. Mailen Sie mich an: Erik Eckermann AutoHistorica@t-online.de oder Telefon 0171/83 86 406.

Termine 2022	Veranstaltung	Veranstalter
SO. 27. Nov.	11:00 Uhr Stammtisch	Borgward IG, Zwölf Apostel, Ruhrtal- 111, 45239 Essen
SO. 4. Dez.	15:00 Uhr Weihnachtsfeier	Borgward-Club HB, Gasthof Gerken, Uphuser Heer- 55, 28832 Achim
Termine 2023		
SO. 29. Jan.	11:00 Uhr Stammtisch	Borgward IG, Zwölf Apostel, Ruhrtal- 111, 45239 Essen
3.-5. Feb.	Bremen Classic Motorshow	Messe Bremen, Theodor-Heuss-Allee, 28215 Bremen
18. März	18:00 Uhr Frühlingsclubabend	Borgward Club Austria, Gasthof Engelhof, Engelhof- 1, A-Gmunden



Isabella Klassik