

Isabella Klassik

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

Inklusive der Club-Mitteilungen von:



Carl F.W. Borgward IG e.V.



BORGWARD-CLUB e.V.
mit Sitz in Bremen





Peter Kurze
Herausgeber

Liebe Leser,

herzlichen Dank für Ihre vielen Zuschriften, die voller Lob für die 1. Ausgabe waren, weitere Themen-Vorschläge beinhalteten und die besten Wünsche für die Zukunft enthielten.

Die Zukunft ist der Knackpunkt. Die kostenlose Isabella Klassik wird nur existieren können, wenn die Kosten durch verkaufte Anzeigen gedeckt werden. Da helfen die Clubs mit ihren Seiten und die Unternehmen mit ihren Anzeigen. Das ist neudeutsch eine win-win-Situation. Die Clubs bekommen vermutlich neue Mitglieder, die Gewerbetreibenden neue Kunden.

Und die Inserenten und besonders die Profi-Restauratoren zeigen mit ihren Anzeigen die Verbundenheit zu „Borgward“. Berücksichtigen Sie, lieber Leser, bei Ihren Aufträgen dieses Engagement.

Um die Isabella Klassik (IK) noch bekannter zu machen, dürfen Sie die Isabella Klassik-Datei (pdf) gerne per E-Mail an Freude und andere Borgward-Liebhaber weitergeben.

Mit besten Grüßen aus Bremen



Borgward in der Krise, die Geschichte einer misslungenen Sanierung · 3



Isabella Straßenlage · Teil 2 · 24

Technik

Straßenlage der Isabella · Teil II.....	24
Mipa Protector · Ein hochfester Acryl-Lack.....	30
Test Multiöle	30
Wundermittel Bremsenreiniger	30
Werkzeug: Nietmutterknarre	32
Die Funktion der Isabella Tankanzeige 34	

Geschichte

Die Borgward-Krise 1961	3
Borgwards-Mitarbeiter: Wilhelm Gieschen	12
Fahrzeugkabinett: Isabella Deutsch Coupé	27

Szene

breMOBILEum	10
Borgward Tor	11
Oldtimerzahlen 2020	11

Octane	11
Museum: Richtung Norden und dann immer geradeaus	13
Termine	39

Clubmitteilungen

Borgward-Club e.V. mit Sitz in Bremen	15
Borgward Club Austria	21
Carl F.W. Borgward IG e.V.	23

Ständige Rubriken

Titelfoto: Begleitfahrzeug bei der Tour d'Europe.....	1
Vorwort	2
Leserbriefe zur 1. Ausgabe der IK.....	35
Buchbesprechung	36
Rätsel	37
Impressum	39
Rücktitel: Hansa 1500 Geschäftswagen 1950	40

Vor 60 Jahren

Die Borgward-Krise



1959, das erfolgreichste Jahr der Borgward-Gruppe (Borgward, Goliath, Lloyd), brachte zwei neue Personenwagen hervor. Die Arabella sollte den Lloyd-Kleinwagen ablösen und der „Große Borgward“ (werksintern P100) rundete das Pkw-Programm nach oben ab. Im Lastwagenbereich kamen zwei Frontlenkertypen hinzu.

1960

1960 sah es nicht so rosig aus. Die Borgward-Gruppe nahm in der Firmen/Umsatz-„Hitparade“ den fünften Platz ein. Vor ihr lagen VW, Mercedes-Benz, Opel und Ford. Der Borgward-Umsatz pro Mitarbeiter betrug 28.000 DM. Ein Werksangehöriger produzierte im Durchschnitt 4,7 Autos im Jahr. Die Konkurrenten erwirtschafteten 62.000 DM/Mitarbeiter und 14,4 Fahrzeuge (VW), 57.000 DM bei 10,1 (Opel) sowie 60.000 DM bei 9,7 (Ford).

Dieses für die Bremer ungünstige Verhältnis beruhte auf der Typenvielfalt. Der Borgward-Konzern

produzierte 16 grundverschiedene Personen- und Lastwagen, weit mehr als jeder andere deutsche Hersteller. Da man viele Typen in geringen Stückzahlen fertigte, lohnte sich nicht die Anschaffung einer automatisierten Fertigung. Borgward verwendete vielfach Universalwerkzeugmaschinen, was zu hohen Herstellkosten führte.

Die Autoindustrie investierte ihre Gewinne in den Ausbau der Fertigung. Borgwards geringe Gewinne verhinderten hohe Investitionen. Die Schere der Produktionskosten zwischen VW, Opel, Ford und Mercedes gegenüber Borgward klappte daher immer weiter auseinander.

Die Probleme waren der Führung bekannt. Im Oktober 1960 startete ein umfangreiches Veränderungsprogramm. Im ersten Schritt sollten die Markennamen Lloyd, Hansa und Goliath verschwinden. Geplant war die Bezeichnung „Borgward“ und als Markenzeichen ein einfacher Rhombus für alle Werke. Im nächsten Schritt wollte Carl F. W. Borgward die einzelnen Abteilungen der drei

Lloyd Arabella: Hohe Entwicklungskosten und schlechte Verkäufe belasteten die Kasse der Borgward-Gruppe. Foto Archiv Halwart Schrader



Die ebenfalls hohen Entwicklungskosten, die nur langsam anlaufende Produktion und die geringen Verkaufszahlen auch beim GROSSEN BORGWARD (P100) schwächten die finanzielle Situation.



Der Flügel-Rhombus hatte ab Oktober 1960 ausgedient.



Kleines Zeichen der Veränderung: Geplant war, dass die Marken Lloyd, Goliath und Hansa aus dem Programm verschwinden. Alle Fahrzeuge sollten mit dem einfachen Rhombus-Signet im Kühlergrill nur noch unter dem Namen Borgward laufen. Den neuen Rhombus erhielten schon 1959 der P100, 1960 die Arabella de Luxe und 1960/61 verschiedene Studien der Isabella. Im Oktober 1960 löste man auch den unmodern wirkenden Flügel-Rhombus ab. Das neue Logo:



Unternehmen zusammenfassen.

Die Finanzlage war durch die Entwicklung und den Fertigungsaufbau der neuen Fahrzeuge angespannt. Borgward musste durch viele Autoverkäufe schnell Geld in die Kassen bekommen. Doch der P100-Verkauf kam nicht in Schwung und der der Arabella stockte, nachdem sich die Wassereinbrüche im Innenraum und die Getriebedefekte herumgesprochen hatten.

Im Herbst 1960 erhielt Borgward einen 50-Mio.-DM-Kredit. Damit hoffte das Management, über den Berg zu kommen und den Anschluss an das Frühjahrsgeschäft 1961 zu schaffen.

Schulden

Die Lieferantenschulden der Borgward-Gruppe wuchsen im Oktober 1960 auf 155 Mio. DM an. Diesem Betrag standen nur 17 Mio. DM flüssige Mittel gegenüber. Um aus der Misere herauszukommen, hätte Borgward sofort viele Autos absetzen müssen. Damit konnte nicht gerechnet werden. Der Fahrzeugverkauf ist Jahreszeiten abhängig. Der Kunde kauft im Frühjahr, nicht im Herbst. Es half der erwähnte Kredit. 50 Mio. DM sagten die Banken zu, wobei 40 Mio. DM durch Borgwards

Grundstücke und 10 Mio. DM durch das Land Bremen abgesichert waren.

Auf und Ab

Zu seinem 70. Geburtstag am 10. November 1960 erhielt Carl F. W. Borgward das „Bundesverdienstkreuz mit Stern“ verliehen. Die über 800 Gratulanten gaben ihm das Gefühl, die Krise allein meistern zu können. Das Magazin „Spiegel“ widmete im Dezember seine umfangreiche Titelstory der Borgward-Gruppe, ihrer Geschichte und der augenblicklichen Situation, wobei der Chef als guter Konstrukteur, aber schlechter Kaufmann dargestellt wurde.

Wenige Tage später erklärte das Borgward-Management der Bremer Regierung, dass die 50 Mio. nicht ausreichen würden, um Löhne, Gehälter und dringende Lieferantenforderungen zu begleichen. So schoss Bremen zum Jahresende 20 Mio. DM nach. Mitte Januar stellte sich das Problem erneut. Borgward benötigte eine weitere Finanzspritze von 10 Mio. DM, um das Frühjahrsgeschäft im März zu erreichen. Doch die Situation war jetzt eine andere.

Große Hoffnungen hatten alle Seiten auf Ford gesetzt, weil der

Samstag, 4. Februar 1961: Carl F. W. Borgward verlässt mit seinem Sohn Claus die Verhandlungen mit den Bremer Senatoren im Haus des Reichs (Sitz der Finanzbehörden). Foto Lohrisch-Achilles



Kölner Automobilhersteller sich für die Übernahme des Borgward-Konzerns interessierte. Das zerschlug sich und der 10 Mio. DM Überbrückungskredit wurde nicht gewährt. Stattdessen ließ am 30. Januar 1961 der Wirtschaftssenator Karl Eggers auf einer Pressekonferenz verlauten, dass Borgward zahlungsunfähig sei. Damit richtete er enormen Schaden an, weil die Lieferanten auf sofortiger Bezahlung der offenen Rechnungen pochten. Auch der potenzielle Autokäufer verzichtete auf den Erwerb eines neuen Wagens aus Bremen. Die Borgward-Gruppe war am Ende.

Carl F. W. Borgward ist raus

Am 4. Februar 1961 fanden Verhandlungen zwischen dem Bremer Senat und Carl F. W. Borgward statt.

Finanzsenator Nolting-Hauff (FDP) fasste den Stand aus der Sicht des Senats zusammen. Man wolle den Borgward-Konzern stützen, da er sich nicht mehr aus eigener Kraft helfen kann. Bei einer Auflösung der Borgward-Gruppe könne man nicht einmal die Gläubiger zu 100 % befriedigen. Deshalb solle Dr. Borgward vortragen, wie er sich eine Sanierung

seiner Unternehmen vorstelle.

Für Carl Borgward antwortete sein Rechtsanwalt Dr. Lühke. Die Verkaufsverhandlungen mit Ford seien erst vor zwei Wochen gescheitert, deshalb liegt kein Konzept vor. Er bedauert die Entscheidung des Senats, für den Februar 1961 keine 10 Mio. DM-Rate zu gewähren. Man habe mit diesen Mitteln gerechnet, zumal man jetzt die Belebung des Frühjahrsgeschäfts erwartet. Auch die Presseveröffentlichung des Senats habe den Zeitdruck verstärkt. (Lühke bezog sich auf die Presse-Information des Wirtschaftssenators Eggers [SPD] am 30. Januar 1961, dass Borgward zahlungsunfähig sei). Außerdem vermissten Dr. Borgward und seine Mitarbeiter Sanierungsvorschläge des Staates. Worauf Nolting-Hauff erwiderte, „dass diese Vorschläge von den Borgward-Werken hätten gemacht werden müssen.“

(Niederschrift der Verhandlung, Staatsarchiv Bremen). Der Standpunkt des Senats war klar: „Entweder Carl Borgward meldet Konkurs an oder er übereignet die gesamten Werke dem Bremer Staat.“

Carl Borgward musste wohl oder übel den Vorschlag des Senats akzeptieren, da er seine Werke und die Arbeitsplätze erhalten wollte. Um

14.30 Uhr vertagten sich die Anwesenden, um ab 18.30 Uhr weiter zu verhandeln. Nun einigte man sich über eine Entschädigung von Dr. Borgward. Sollte es Bremen gelingen, die Aktien einer noch zu gründenden Borgward-Werke AG zu verkaufen, so würde Carl F. W. Borgward die Hälfte des Erlöses erhalten, der über dem Nennwert der Aktien liegt.

Nach einer weiteren Pause, die bis 22.15 Uhr dauerte, formulierten beide Parteien eine Presseerklärung und Nolting-Hauff schloss die Sitzung um 23.15 Uhr.

Das Ergebnis der achtstündigen Verhandlung: Das Land Bremen übernimmt sämtliche Firmen einschließlich der gesamten Schulden. Carl Borgward scheidet aus allen Unternehmen aus.

Die Borgward AG

Das neue Unternehmen, „Borgward-Werke AG“ (Gründung des Landes Bremen), nahm offiziell die Stelle der Mutterfirma des Konzerns ein, fungierte aber nur als Kreditgeber der untergeordneten Tochterfirmen. Diese unübersichtlichen Firmenkonstrukte waren durch die Steuergesetze notwendig, führten aber später zu Verwicklungen.

Bremen stellte weitere 50 Mio. DM zur Verfügung. Diese übergab die neue Borgward AG als zinslosen Kredit den alten Unternehmen Carl F.W. Borgward GmbH, Goliath Werk GmbH und Lloyd Motoren Werke GmbH, die damit einen Teil ihrer Lieferantenschulden tilgten.

Normalerweise hätte man jetzt den ganzen Katalog der Maßnahmen zur Rettung der Firmen abgearbeitet:

- Vorräte der Produktion abbauen
- Verkäufe verstärken (Sonderangebote)
- Lagerhüter vermarkten
- nicht benötigtes Anlagevermögen (Werkzeug-, Büromaschinen, Immobilien usw.) verkaufen
- Kurzarbeit einführen
- Entlassungen veranlassen
- Unrentable Produkte eliminieren

Weshalb geschah fast nichts?

Der vom Bremer Senat eingesetzte Sanierer Johannes Semler übernahm die Position des Aufsichtsratsvorsitzenden der Borgward AG. Er hatte nicht den Auftrag zu sanieren, sondern die Unternehmen möglichst schnell zu verkaufen, um Bremen „aus seinem finanziellen Engagement“ zu lösen. Entlassungen von Fach-

Die Verkaufszahlen der Arabella sanken, die des P100 kamen nicht in Schwung und von den Isabellen besaß man zuviel, weil entgegen den eigenen Vorhersagen die USA wesentlich weniger Fahrzeuge

abnahmen als geplant. Die Teile-Hersteller lieferten vertragsgemäß ihre Produkte weiterhin an Borgward, sodass man die Produktion nur wenig drosseln konnte. Es bildeten sich seit Oktober 1960

große Halden. Die Fahrzeuge verstopften die Werksflächen. Die Unternehmen mieteten sogar landwirtschaftliche Flächen an, um die rund 15.000 Fahrzeuge unterzubringen. Foto Lohrisch-Achilles





BORGWARD



AKTUELLER
INFORMATIONSDIENST

ABGESCHLOSSEN AM

14. Febr. 61

Es ist Ihr Recht

sehr geehrter Kunde,

über die BORGWARD-Gruppe mit ihren 20.000 Beschäftigten und über die umfangreiche Verkaufs- und Kundendienst-Organisation mit weiteren 40.000 Mitarbeitern in aller Welt die Wahrheit zu erfahren.

Der Sturm im Blätterwald der letzten Tage hat Unruhe und Verwirrung unter Kunden und Interessenten verursacht. Teilweise sind unverantwortliche Nachrichten und Meinungen verbreitet worden, deren wirtschaftliche Folgen schwer wiegen können, wenn dazu nicht klar Stellung genommen wird.

Wir teilen Ihnen daher mit, daß zwischen dem Bremer Staat und Herrn Dr. Borgward am 4.2.61 ein Abkommen getroffen wurde, mit dem alle Voraussetzungen für ein Weiterarbeiten der BORGWARD-Betriebe und -Organisationen gegeben sind.

Das bedeutet: alle Werke der BORGWARD-Gruppe produzieren in vollem Umfang weiter.

Das bedeutet: die Versorgung mit Fahrzeugen und Ersatzteilen ist auch für die Zukunft sichergestellt.

Das bedeutet: der BORGWARD-Kundendienst steht in aller Welt auch weiterhin voll zur Verfügung.

Was bisher galt, gilt daher auch für die Zukunft:

B O R G W A R D verdient Vertrauen.



BORGWARD



AKTUELLER
INFORMATIONSDIENST

ABGESCHLOSSEN AM

Es geht weiter voran!

Sehr geehrter Kunde,

es steht unumstößlich fest: Alle Borgward-Unternehmen produzieren ohne Unterbrechung weiter. Mehr als bisher werden wir unsere ganze Kraft auf ein Ziel ausrichten:

Fortschrittliche, wertbeständige Automobile zu bauen, die Ihnen alles bieten, was das Fahren angenehm und wirtschaftlich macht.

Das bedeutet: Wir liefern weiterhin

Arabella
Hansa 1100
Isabella
Borgward 2300
und das gesamte LKW-Programm.

Das bedeutet: Die Versorgung mit Fahrzeugen und Ersatzteilen ist auch für die Zukunft gesichert.

Das bedeutet: Unsere gesamte Vertriebs- und Kundendienst-Organisation im In- und Ausland wird Sie nach wie vor gewissenhaft betreuen und beraten.

Sprechen Sie mit Ihrem Borgward-Händler.

Was bisher galt, gilt auch für die Zukunft:

B O R G W A R D verdient Vertrauen!

Die neue Unternehmensleitung versucht auch über die Presse verloren gegangenes Vertrauen aufzubauen.
Presse-Information vom Februar 1961

„Sanierer“ Dr. Johannes Semler im Gespräch. Foto Archiv Halwart Schrader



arbeitern und Technikern kamen für Semler nicht in Frage, da eventuelle Käufer den Mitarbeiter-Stamm benötigen würden. Selbst auf die Entlassung von 2000 ungelerten Kräften verzichtete der Aufsichtsrat, weil man „die Erörterungen in der Presse“ fürchtete.

Einige Hersteller stoppten aufgrund der Schulden ihre Teilelieferungen. Die Auto-Produktion stockte und die Mitarbeiter an den Fließbändern spielten Skat bei vollem Lohn.

Semler war bis in den Februar 1961 hinein Vorstandsvorsitzender von Borgwards Konkurrenten BMW. Danach ruhte das Amt als Vorstandsvorsitzender. Die Münchner erlaubten ihm auch nicht mehr, an Sitzungen bei BMW teilzunehmen.

Bis heute unterstellt man Semler, dass er Borgward zum Ramschpreis an BMW verschachern wollte. Da die Münchner aber nicht zugriffen, konnte er kein „Schnäppchen“ angeboten haben.

Semler reiste herum und bot die Borgward-Gruppe verschiedenen Automobil-Herstellern an. Die Ford-Werke AG hatte schon im Januar gegenüber Carl F. W. Borgward abgelehnt. Auch andere winkten ab, wie Büssing, Hanomag und der ägyptische Staat.

Andererseits versuchte die Konkurrenz Borgward-Führungskräften abzuwerben. So ging in dieser Frühphase PKW-Konstruktionsleiter Walter Dziggel zu Volkswagen und der Technische Direktor von Lloyd Hans Krämer zu Karmann.

Die meisten anderen Führungskräfte blieben bei Borgward, um das „Schiff“ heil durch die Untiefen zu steuern. Ihr fachlicher Rat wurde allerdings vom Sanierer kaum nachgefragt. Anstatt nun Führungskräfte aus der ersten Reihe wie Wilhelm Gieschen (Borgward-Betriebsdirektor), Otto Carstens (Finanzchef), Albert Doeding (kaufmännischer Direktor Goliath) und Karl Monz (Ein- und Verkaufschef) in den Vorstand zu wählen, setzte Semler ihnen weisungsbefugte Aufsichtsräte und Vorstände vor die Nase, die weder Ahnung von der Autotechnik noch vom Automobilgeschäft hatten. Nichts ist frustrierender für eine Führungskraft, wenn Laien ihnen sagen, wo es lang geht. Erst im Sommer 1961, kurz vor dem Konkurs, verließen Direktor Gieschen und Prokurist Monz die Firma. Andere Führungskräfte blieben, mit der Hoffnung, noch etwas zu retten.

Situation Frühjahr 1961

Das erwartete Frühjahrsgeschäft trat nicht ein. Zu sehr hatte die Pressekonferenz vom 31. Januar und die folgenden Berichte in den Medien die potenziellen Borgward-, Goliath- und Lloyd-Autokäufer verschreckt. Die maroden Betriebe produzierten weiterhin hohe Verluste. Ende April 1961 betrugen die Schulden der Borgward-Gruppe an Lieferanten und Banken 160 Mio. DM. Dagegen standen für 65 Mio. DM Fahrzeuge und für 40 Mio. Material.

Gute Ideen lösen kein Problem

Drei Monate waren ins Land gegangen, seit dem der Bremer Staat im Februar 1961 die marode Borgward-Gruppe übernommen hatte.

Der Bremer Senat wollte schnell die investierten Millionen zurückbekommen. Das sollte über den Verkauf der Unternehmen gelingen. Dabei ließ der Krisenstab unter der Leitung von Dr. Johannes Semler den Faktor Zeit völlig außer Acht. Jeder Tag kostete durch Löhne, Gehälter und Zinsen enorme Summen. Der Verkauf des Konzerns würde sich aber über Monate hinziehen. Diesen Zeitraum hätte man nicht finanzieren können.



Gute Ideen, wenn man finanziell gesund ist. In der Borgward-Krise nicht zu gebrauchen: Verkaufsgemeinschaft mit Büssing ...



... und die Umwandlung des Lloyd-Werks in eine Panzerschmiede. Fotos Peter Kurze, Gerhard Schammelt

Trotzdem hielt man an dem Kurs fest und packte die Sanierung nur halbherzig an.

Das drängendste Problem war der geringe Geldbestand. Semler sprühte vor Ideen. Allerdings halfen die nicht, die Zahlungsfähigkeit zu verbessern, sondern gingen die in die falsche Richtung und waren mit Investitionen verbunden, für die man keinen Pfennig übrig hatte:

Semler bemühte sich in Bonn um Rüstungsaufträge für den Panzer- und Lkw-Bau. Diese sollten in den Hallen der Lloyd Motoren Werke in der Neustadt gefertigt werden. Die Arabella-Produktion wollte er nach Sebaldsbrück verlegen. Gewinne, so schätzten Fachleute, wären frühestens 1963 entstanden.

Semler bot dem Lastwagen-Hersteller Büssing eine Produktions- und Absatzgemeinschaft an. Eine gute Idee, und Büssing war dabei. Allerdings ließ sich das nicht innerhalb von zwei Monaten durchziehen, sondern benötigte wegen langfristiger Produktionsfestlegungen mehrere Jahre, bevor Geld in die Kassen gekommen wäre.

Durch die abgesenkte Fahrzeug-Produktion gab es freie Kapazitäten

in den beiden Gießereien, im Getriebe- und Motorenbau. Hier sollten Fremdaufträge die Lücke füllen. Die Umstellung der Betriebe sowie die Beschaffung von Aufträgen, die Planung, Einrichtung, Herstellung und die Zahlungsziele hätten zusammen mehr als ein halbes Jahr gefordert.

Die Ersatzteilversorgung der Händler wollte Semler durch große Depots im Süden, Westen und Osten der Bundesrepublik erheblich beschleunigen. Reine Investitionen, keine Gewinne.

Der Vorschlag der Spezialisierung auf den Bau reiner Taxi-Fahrzeuge (ähnlich den amerikanischen Checker- und den englischen Austin-Taxen) war anscheinend nicht mit den Technikern abgesprochen. Die hätten nämlich ein neues Fahrzeug entwickeln müssen und dafür mindestens vier Jahre benötigt. Semler schwebte ein Auto mit Schiebetüren und Unterflur-Motor vor. Gewinnerwartung ab 1966.

Um das drängendste Problem der mangelnden Zahlungsfähigkeit zu beseitigen, tat er kaum etwas und wenn, reagierte er zu spät und zu zaghaft.

Fortsetzung folgt.
Peter Kurze

breMOBILEum

Das breMOBILEum wird aktiv

Nachdem in der letzten Isabella Klassik ausführlich die Idee und das Konzept des breMOBILEum vorgestellt wurde, geht es in der weiteren Betrachtung um die Fortentwicklung und Aktivierung dieses Vorhabens.

Inzwischen sind alle rechtlich und organisatorisch relevanten Schritte für die Gründung und Institutiona-

lisierung der gemeinnützigen Gesellschaft breMOBILEum vollzogen und die Gesellschaft ist jetzt handlungsfähig. Auch die Firmierung der Gesellschaft als breMOBILEum ist mit allen Namensrechten festgeschrieben und handelsrechtlich geschützt.

Jetzt heißt es, mit der neu gegründeten Gesellschaft das Vorhaben in Aktionen umzusetzen, um die technischen Pionierleistungen im Raume Bremen, wozu vor allem ja auch der Unternehmer Borgward gehört, für

eine breitere Öffentlichkeit zu dokumentieren und zu präsentieren. Dabei ist allen Beteiligten bewusst, dass die bisher gegebene Situation mit Corona-bedingten Lockdowns und dem damit verbundenem Verbot von Präsenzveranstaltungen die geplante Schrittfolge erheblich hemmt.

Gleichwohl sind erste Aktivitäten angelaufen und erste Kooperationen geschlossen worden. In enger Zusammenarbeit mit dem Focke-Museum, dem Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, ist eine digital gestützte Vortragsserie aufgesetzt worden, die einige der technischen Pionierleistungen beleuchten. So sind in jeweils 30-minütigen Vorträgen mit anschließender Fragestunde die folgenden Themen bereits präsentiert worden:

Pioniere der Schifffahrt
Der Ingenieur Carsten Waltjen – Die Anfänge eines neuen Zeitalters im Bremer Schiffbau

Pionier des Fahrzeugbaus
Das Borgward-Automobilwerk in der Zeit des Wirtschaftswunders
(Peter Kurze, Verleger/Autor)

Pionier der Luftfahrt
Henrich Focke – Eine persönliche Begegnung mit dem Bremer Flugpionier

Pioniere der Raumfahrt
Bremens Raumfahrt-Koordinator Siegfried Monser erläutert die wechselvolle Geschichte der Bremer Raumfahrt anhand großer und kleiner Raumfahrtprogramme.

Am 22. Juli, 19.00 Uhr:
Pioniere der Zukunft – Mobilität der Zukunft, Alexander Mankowsky, Zukunftsforscher & Visionär, Daimler AG

Die bisherigen Vorträge wurden dabei jeweils von 70 bis 80 Teilnehmern verfolgt, das eine sehr gute Resonanz bedeutet und den Anspruch unterstützt, die Idee des breMOBILEum nach außen zu tragen.

Inzwischen hat eine erste videogestützte Gesellschafterversammlung stattgefunden, in der weitere gemeinschaftliche Vereinbarungen zur

Geschäftsordnung der Gesellschaft festgelegt bzw. vorbereitet wurden.

Durch eine automobiler Sachspende des Mercedes-Werks Bremen hat sich die Zahl der bereits vorhandenen Exponate weiter erhöht.

Die Frage eines endgültigen Standorts ist weiterhin offen, jedoch ergeben sich aufgrund der Corona-bezogenen Lockerungen Planansätze, die erste kleinere Veranstaltungen mit entsprechender Besichtigung der Exponate an der Alten Werft (dem derzeitigen Domizil) ins Auge fassen.

Für die Gründung eines Förderer- und Freundeskreises, der das weitere Werden des breMOBILEum unterstützen kann, läuft derzeit die Klärung der rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen.

Werner Rosendahl
Vertreter der Borgward IG,
Gesellschafterin der
breMOBILEum gGmbH

Link zum Borgward-Vortrag:

<https://www.youtube.com/watch?v=I2qdabdQAT8>





Borgward-Tor

Vermutlich angeregt durch den Artikel über die Lloyd-Vertretung in Hamburg (IK I/21) erinnerte sich Leser Heinz Fellerhoff aus Düsseldorf an das Rhombus geschmückte Tor einer ehemaligen Borgward-Vertretung. Er fuhr hin und fotografierte das Tor mit dem Flügelrhombus, das der Borgward-Händler Carl Weber & Söhne in Düsseldorf, Himmelgeisterstraße 45 in den 50er-Jahren installierte.

Oldtimerzahlen

Der ADAC hat die KBA-Bestandszahlen analysiert. Danach gab es am Jahresende 2020 annähernd 980.000 zugelassene Pkw (über 30 Jahre alt), davon galten 585.000 als Oldtimer-Pkw (weitestgehend Originalzustand, guter Erhaltungszustand, dienen zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturguts/§2 Nr. 22 Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Die Gesamtgruppe Oldtimer (inkl. Motorräder, Lkw, Anhänger) beträgt annähernd 660.000 Fahrzeuge. Das entspricht einem Anteil von 1% am gesamten Fahrzeugbestand. Oldtimer: 30-39 Jahre: 264.000, 40-49: 201.000 und 50-59 Jahre: 134.000 Einheiten.



Octane

Die Oldtimer-Szene ist äußerst vielfältig. Ob Fans von britischen Klassikern oder Traktoren; jede Gruppe besitzt ihre Fachzeitschrift. Da lohnt sich ein Blick über den Tellerrand.

Beginnen wir mit der Octane, die 2012 gegründet wurde und sich an die Sportwagen-Liebhaber wendet. Das Stammhaus liegt in England und gibt eigenständige Ausgaben für Holland, Frankreich, Japan, Tschechien und Deutschland heraus. Der Octane-Leser ist zwischen 40 und 60 Jahre alt. Die Redaktion schreibt

hauptsächlich über hochwertige Sportwagen und Klassiker. Das geht vom Maserati über Ford GT 40, Iso, Cisitalia, Aston Martin, Dodge Challenger bis zur Corvette. Dabei spielen Themen wie der historische Rennsport und moderne Klassiker (Maybach von Daimler, Nissan Skyline GT-R, McLaren GT ...) auch eine Rolle.

Reparaturanleitungen und -tipps gibt es nicht, dafür sind die Hauptartikel umfangreich und besitzen eine hohe Qualität.

Die Druckauflage der deutschen Ausgabe beträgt 30.000 Exemplare, das Heft kostet 7 Euro.



Borgwards-Mitarbeiter: Wilhelm Gieschen

Wilhelm Gieschen (*2. November 1908 †1991) machte eine Lehre als Schlosser bei den Hansa-Lloyd-Werken in Bremen. Anschließend folgte das Studium des Maschinenbaus an der Technischen Staatslehranstalt (Technikum) in Bremen. Das Segelfliegen wurde sein Hobby.

So verwundert es nicht, dass er im 1931 bei dem Bremer Flugzeughersteller Focke-Wulf als Konstrukteur anfang und später zum Betriebsleiter des Werkflughafens aufrückte. Ab 1936 baute Gieschen im Zuge der Entwicklungshilfe als Betriebsdirektor in Brasilien ein Focke-Wulf-Zweigwerk auf.

1941 übernahm Gieschen, nun zum Obergeringieur avanciert, die Betriebsleitung des neuen Focke-Wulf-Werks in Cottbus, dass der Produktion der Fw 200 Condor diene. Noch im Februar 1945 zum Hauptabteilungsleiter (Titel „Direktor“) befördert, kehrte er nach Bremen zurück, da das Cottbusser

Die drei Geschäftsführer der Carl F.W. Borgward GmbH unter sich (von links): Wilhelm Gieschen (Betriebsdirektor), Otto Carstens (Finanzdirektor) und Karl Monz (Verkauf- und Einkaufsleitung)

Werk in die Bremer Wollkämmerei verlagert werden sollte.

Nach dem Ende des Kriegs leitete er den Verkauf ausgemusterter amerikanischer Militärwaren, wie Bekleidung und Konserven. 1949 war Carl F.W. Borgward auf ihn aufmerksam geworden und holte ihn für den Wiederaufbau zu Goliath. Nach einem Jahr versetzte ihn Borgward als Betriebsingenieur zu Lloyd. Ab 1954 war er der Verantwortliche für die Gesamtproduktion bei Borgward.

Nachdem Carl F.W. Borgward im Februar 1961 seine Werke verlassen musste, gehörte Gieschen zu denen, die das Unternehmen erhalten wollten. Allerdings wurden seine Erfahrungen vom „Sanierer“ Semler nicht gewünscht. Gieschen führte im Zuge des Verkaufs der Borgward-Gruppe den Industriellen Herbert Quandt (Hauptaktionär von BMW) durch die Werke. Später nahm Gieschen das Angebot von Quandt an, in den BMW-Vorstand (Ressort Technik) zu kommen. „Der Wechsel von Borgward zu BMW war der Überstieg von einem Schiff im Untergang auf ein Schiff, dem die Klippen drohten.“

Gieschen war maßgeblich an der Gesundung von BMW beteiligt.



*Museum:
„Richtung Norden,
und dann immer
geradeaus...“*

So eine Werbung für ein alkoholisches Getränk, dem auch die „Toten Hosen“ in einem auf Ihrer Art neu vertonten Lied Bekanntheit verschafften. Aber nicht nur dieses Getränk ist hier zu finden, sondern auch ein Museum, dass es im wahrsten Sinne des Wortes in sich hat: Das Automobil- und Spielzeugmuseum Nordsee.

Auf über 2000 m² präsentiert die Familie Klein in einem ostfriesischen Gulfhaus eine vielfältige und umfangreiche Sammlung von Autos, Motorrädern, Mopeds, Reklametafeln, Verkehrszeichen und Spielzeug der



letzten 100 Jahre. Die Objekten wurden mit viel Liebe zusammengetragen. Diese Liebe wird auch bei dem Arrangement des Museums offensichtlich, viel Mühe gibt man sich mit der Darstellung der Objekte. So sind Szenerien zu finden wie der Arabella Scheunenfund oder die kleine Insel mit den Spielzeugschiffen. Die Vielfalt der Objekte macht das Museum so interessant, denn auf jedem Meter gibt es Neues zu entdecken.

Das Eingangsportal zum Museum wird aus vier Porsche 924 gebildet, daneben steht eine überdimensionale Doornkaat Flasche, einst das Wahrzeichen der Stadt Norden.

So wie diese Flasche haben viele Objekte ihre Geschichte. Einige hatten berühmte Vorbesitzer wie der Cadillac von Elton John oder der SLC von Berti Vogts. Andere kennt man aus Filmen wie den Trabi aus „Go, Trabi go“.

Wer vom vielen Schauen und Entdecken eine Erholung braucht kann sich in der angeschlossenen Gastronomie „Boxengasse“ verwöhnen lassen.

Seine Ursprünge hat das Museum in Stuttgart. Hier sammelte Jutta Klein Spielzeug und ihr Mann Michael Autos.

Aber wie kam das Museum von

Stuttgart nach Norden?

In Ostfriesland verbrachte die Familie Klein in jedem Jahr sechs Wochen an der Küste. So entdeckte Michael bei einer Tour einen verlassenen Hof, der sich für seine Museumspläne eignete. Mit dem Eigentümer einigte man sich schnell, das Anwesen wurde gemietet und zum Museum umgebaut. Kaufen konnte man das Anwesen nicht, denn nach dem ostfriesischen Erbrecht muss die Immobilie mindestens 20 Jahre im Besitz des Erbens verbleiben, bevor es veräußert werden darf.

Wer auch einmal in einem Automuseum wohnen möchte kann sich dort eine Ferienwohnung mieten.

Automobil- und
Spielzeugmuseum Nordsee
Ostermarscher Straße 29
26506 Norden
Tel.: 049 31/91 84 911

www.automuseum-nordsee.de

Öffnungszeiten:
April bis Oktober täglich November
bis März an allen SA, SO, Feiertage,
Ferien 11.00 bis 18.00 Uhr.

Text: Werner Hilscher
Fotos: Daniel Jagiella





Borgward around the world ...

Monica, die Tochter von Carl F. W. Borgward, startete die Worldtour in einem Hansa 1700.



Zur Filmpremiere der Borgward Worldtour am 17. Juli 2021 trafen sich im Zelt des Zirkus Eldorado aus Lilienthal über 60 Borgward-Freunde teilweise mit Ihren Filmfahrzeugen. Gemeinsam erlebten sie bei tropischen Temperaturen einen schönen Sommerabend mit vielen Highlights.

Die Idee einer weltweiten Borgward-Fahrt am 1. Mai kam durch die beschränkten derzeitigen Möglichkeiten von Treffen zustande und wurde vom Borgward-Club in Bremen in die Tat umgesetzt. Alle Borgward-Freunde rief man über das Internet auf, an diesem Tag mit ihrem Borgward, Hansa, Lloyd oder Goliath eine Runde zu drehen und dabei Filmaufnahmen zu machen. Diese Idee sprach sich schnell herum. Über 80 Beiträge mit über 100 Fahrzeugen von 5 Kontinenten wurden bei den PS-Perlen eingereicht und von Norbert Drogies zu einem einmaligen Filmdokument zusammengestellt – eine bleibende Erinnerung.

Den Startschuss zur Worldtour gab Monica Borgward in einem Hansa 1700 Limousinen Cabrio von 1936 mit Detlef Jürgens (Eigentümer). Sie fand sehr emotionale Worte und bedankte sich herzlich bei allen Mitwirkenden.

Wenn Euch der Film zur 1. Borgward Worldtour gefallen hat, freut sich der Borgward-Club mit Sitz in Bremen als Organisator über eine Spende. Euer Beitrag für das großartige Zirkuszelt und die Technik beim Live-Event sind sehr willkommen:

Borgward-Club e.V. · Sparkasse Bremen
IBAN: DE34 2905 0101 0081 7033 99 · BIC: SBRE DE22 XXX

Paypal Spende: https://www.paypal.com/donate/?hosted_button_id=RRL78792YSRB6

Auf den folgenden Borgward-Treffen 2021 werden DVDs der Borgward Worldtour zum Kauf angeboten – 25,00 €

27.-29. August	Int. Borgwardtreffen IG, Hassfurt/Main
03.-05. September	Int. Borgwardtreffen Borgward-Club e.V. Bremen, Oldenburg/Oldenburg

Vorbestellungen und Bestellungen (inkl. Versand) sind möglich

vorstand@borgward-club-bremen.de



Wow!!!! Fantastic Marion what a great production and so many people i know thank you for letting us take part. I hope to be over in September if allowed.
Cheers, John

EL DORADO - und ein heißer Sommertag, der herzliche Empfang, in Bremen - dem Borgward Club, das Team um Norbert & Marion mit seiner gesamten Organisation. Auf der Videoleinwand im luftig schattigen Zirkuszelt „live“ zur Premiere einer Video-Schneidekunst geladen - war für uns das Event schlechthin „in der Stadt der Geburt unseres Lloyd 400“ mal vor 66 Jahren.
Dankeschön!!! Lloyd Quickly

Die Worldtour 2021 reflektiert die große bunte Vielfalt Borgwards Palette an Fahrzeugen, in der Art und Weise, wie ihre Besitzer die Fahrzeuge aus den verschiedensten Blickwinkeln heraus und ihre persönliche Beziehung vorstellen. Da kommt schon das Gefühl auf, dass C.F.W. Borgward „von der Wolke 7“ rund um den Globus herum zuschaut! Unser Gefühl nach Betrachtung des gelungenen Films - wir können nur ansatzweise ahnen mit wieviel Herzblut und Liebe, Arbeit und Schweiß in dieser genialen Idee und der überaus erfolgreichen Umsetzung steckt!
Dankeschön Uwe & Sabine

Filmpremiere im Zirkus Eldorado.



Journalist und Lloyd-Fan Norbert Bogdon reiste mit seinem LP 600 an.



Videos zur Worldtour im Netz

[Dank-Video von Monica Borgward](#)

Borgward Worldtour 2021
(45 Minuten)

<https://www.youtube.com/watch?v=bDeDa1qSyKM>

Borgward Worldtour
(Spielfilmlänge 150 Minuten)

<https://www.youtube.com/watch?v=0L6SbaCU7ns&t=2121s>

Weitere kleinere Filmsequenzen sind unter folgender Adresse zu finden:

YouTube Worldtour

<https://www.youtube.com/watch?v=0L6SbaCU7ns>

[Buten un Binnen](#)

[SAT1-Regional](#)

www.ps-perlen.de



BORGWARD-CLUB e.V.
mit Sitz in Bremen

INT. BORGWARD-TREFFEN

03. bis 05. September 2021

Oldenburg/Oldenburg

Liebe Borgward-Freunde,

der Borgward-Club e.V. mit Sitz in Bremen lädt Euch ganz herzlich vom 3.-5. September 2021 zum internationalen Borgward-Treffen nach Oldenburg ein.

Wir haben ein schönes Programm zusammengestellt. Am Anreisetag werden wir in der weltberühmten Meyer Werft in Papenburg eine Besichtigung machen. Alle Spätanreisenden kommen direkt zu unserer Unterkunft City Club Hotel, in dem wir offiziell unser Treffen einläuten und den ersten Abend ausklingen lassen.

Am Samstag präsentieren wir unsere Fahrzeuge am Schloss im Herzen von Oldenburg einem großen Publikum. Wer möchte, kann am Nachmittag an einer Stadt- und Schlossführung teilnehmen oder individuell das Horst-Janssen-Museum besuchen. Am Abend erwartet uns im Festsaal des City Club Hotel ein geselliger Abend mit Buffet und Musik.

Wir haben ein günstiges limitiertes Abrufkontingent für die Zimmer im City Club Hotel Oldenburg eingerichtet. Bitte bucht Euer Zimmer schnellstmöglich telefonisch oder per E-Mail direkt beim Hotel unter dem Stichwort: Borgward-Club (siehe Teilnahmebedingungen). Für unsere LKW-Freunde gibt es die Möglichkeit auf einem Platz direkt neben dem Hotel (Weser-Ems-Halle) das Lager aufzuschlagen und zu übernachten.

Wir freuen uns auf Eure Teilnahme
und auf faszinierende Erlebnisse in Oldenburg!

Eure Bremer Borgward-Freunde

Marion Kayser, Dieter Bohlmann, Henry Wiegand,
Klaus Tanneberg-Nullmeyer und Werner Hilscher

[Ausschreibung](#) und [Anmeldung](#)





BORGWARD-CLUB e.V.
mit Sitz in Bremen

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, Postkarten, 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, 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

Termine 2021

1. August 2021
10.30 Uhr Stammtisch, Gasthaus Gerken, Achim. Anschließend Sommerausfahrt

3.-5. September
Jahrestreffen in Oldenburg

3. Oktober
10.30 Uhr Stammtisch, Gasthaus Gerken, Achim.

7. November
10.30 Uhr Stammtisch, Gasthaus Gerken, Achim.

5. Dezember
Weihnachtsfeier, Gasthaus Gerken, Achim.



BORGWARD-CLUB e.V.
mit Sitz in Bremen

Wir sind sehr stolz auf unsere Fahrzeuge. Zu allen sich bietenden Gelegenheiten werden sie gezeigt oder gefahren. Darunter der einzigartige Sparkassenbus und der Nachbau des Borgward Traktors, den wir als Dauerleihgabe von Gerhard Puls erhalten haben. Die Mitglieder pflegen und reparieren die Fahrzeuge mit größter Sorgfalt und zeigen sie mit großer Freude allen InteressentInnen.



Borgward	B4500F
	„Rollende Filiale 49“
Dieselmotor	Borgward D6M5
Zylinder / Hubraum	6 / 4962 cm ³
Leistung	110 PS bei 2800 1/min
Antrieb	Heckantrieb
v _{max}	90 km/h
Zul. Gesamtmasse	7490 kg
Im Besitz des BCB seit 2019	

Club-Fahrzeuge

Borgward	B522A/O
	TLF 8 Ziegler
Ottomotor	Borgward 6M2,4
Zylinder/Hubraum	6 / 2.335 cm ³
Leistung	82 PS bei 4.000 1/min
v _{max}	95 km/h
Zul. Gesamtmasse	5500 kg
Löschwasser	1600 l
Im Besitz des BCB seit 1987	



Borgward	Traktor
	Nachbau des Prototyps
Dieselmotor	Borgward D4M1,8
Zylinder / Hubraum	4 / 1758 cm ³
Leistung	42 PS bei 3400 1/min
Antrieb	Heckantrieb
v _{max}	40 km/h
Baujahr Prototyp	1955
Dauerleihgabe von Gerhard Puls seit 2020	





BORGWARD-CLUB e.V.
mit Sitz in Bremen

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 ...

Klaus Tanneberg-Nullmeyer, 73 Jahre, Kraftfahrzeug-Mechanikermeister, ist seit 2016 Mitglied im Borgward-Club mit Sitz in Bremen

Seit wann bist Du Borgward-Fan?

Ich habe um 1980 das Borgward-Buch von Georg Schmidt gelesen. Seitdem interessiert mich die Geschichte der Firma. Ich habe fast jedes Buch über das Bremer Autowerk.

Welche Fahrzeuge besitzt Du?

Ich fahre eine Borgward Isabella Limousine. Sie stammt aus Südafrika und die Karosserie befindet sich im Original-Zustand ohne Rost! Sie ist ein Rechtslenker.

2020 habe ich von Norbert Hilker, einem Clubfreund, einen Großen Borgward (P100) gekauft. An dem Wagen muss noch etwas geschweißt werden und ich will die In-

neneinrichtung erneuern lassen. Motor und Luftfederung sind okay.

Sonst fahre ich einen Mazda CX7 und an schönen Tagen das Mazda Cabrio MX5.

Aber neben Borgward habe ich noch ein weiteres, sehr schönes Hobby: Seit 1965 bin ich Segelflieger.

Schraubst Du selbst?

Klar, ich habe doch eine Werkstatt und bin Kraftfahrzeug-Meister. Gelernt habe ich bei dem Bremer VW-Händler Schmidt & Koch. Bei der Bundeswehr war ich in der Kfz-Instandsetzung und konnte da auch meinen Meister machen. Später gehörte mir eine Mazda-Vertretung, dann übernahm ich eine Tankstelle und baute VW-Bullis Typ 3 in Wohnmobile um. Meine Frau Imme eröffnete eine Versicherungsagentur, ich arbeitete dort ab 1993 ständig mit.

Ab 2011 übernahm ich die Pflege,

Wartung und Reparatur der Oldtimer-Flotte vom Hachez-Chef Hasso Nauck.

Warum wurdest Du Mitglied im Borgward Club?

Weil es Spaß macht!

Das war alles?

Mein Interesse an der Borgward-Geschichte führte mich 2016 zum Borgward-Welttreffen hier in Bremen. Die Autos und die Stimmung; das war wunderbar. Ich wurde gleich Mitglied.

Von Clubfreund Helmut Lauterbach kaufte ich die Isabella Limousine und bekam von allen Seiten Hilfe bei Ersatzteilen und erhielt wichtige Tipps. Und den P100 erhielt ich, wie ich schon sagte, auch von einem Clubmitglied. Man hilft sich gegenseitig und das ist prima.

www.borgward-club-bremen.de



Der Vorstand

Clubleitung / Präsident
Manfred Wolfsgruber
Bundesstrasse 39
A 4817 St. Konrad
Tel.: +43-6766128056



Liebe Clubfreunde !

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

www.borgward.at

TERMINE

18. + 19. September Herbstausfahrt

**16. Oktober Herbstausfahrt
(Mittag / Nachmittag/Abend... ?)**

Es wird spannend! Lasst Euch impfen, dann dürfen wir sicher mehr!

Vizepräsident
Gerald Maftievici
Finkenweg 3 · A 8570 Voitsberg
Tel.: +43-680 /2120338
Fax: +43-3142/23698
borgward@drei.at



Schriftführer
Gerhard Würnschimmel
Penzingerstrasse 17
A 1140 Wien
Tel.: +43-18692270
wuernschimmel@borgward.org

Kassier
Rudolf Friedhuber
Ziebergstr. 91a
A 4052 Ansfelden
Tel.: +43-7229/89933
rudolf.friedhuber@aon.at



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

Bei den Jahrestreffen bieten Clubmitglieder und andere Borgward-

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

Mitglieder helfen mit Tipps und Tat bei Restaurierung sowie Reparatur.

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

Unser Mitgliedsbeitrag beträgt 35 €

Info: Gerhard Würnschimmel · Tel.: +43-18692270 · wuernschimmel@borgward.org





Jährliche internationale Treffen mit Ersatzteilmarkt · Fotos Friedhelm Blumberg



Carl F. W.
Borgward
Interessengemeinschaft

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

Mitglied werden!

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

Hartmut Loges · Tel. 02 01/75 74 44

Trierer Straße 11 · 45145 Essen

h.loges@borgward-ig.de

Straßenlage der Isabella

Teil II



Foto Bleydenstein

Entscheidend für die Straßenlage ist die Kurvenfahrt. Im ersten Teil dieser Abhandlung (IK I/2021) betrachteten wir die Fliehkräfte und die Stabilität in Kurven. Dabei nahmen wir an, dass das Fahrzeug ein starres Gebilde ist. Tatsächlich befindet sich ein elastisches System zwischen den Rädern und dem Wagenaufbau, bestehend aus Federn und Gummilagern. Diese Federung soll während der Fahrt des Wagens die durch Fahrbahnunebenheiten erzeugten Stöße aufnehmen. Damit bietet man den Insassen einen gewissen Komfort, dämpft aber auch die Abrollgeräusche der Reifen auf die Karosserie und gewährt den Reifenkontakt zur Straße. Letzteres dient der Straßenlage.

Beim Überfahren eines Hindernisses wird die jeweilige Feder zusammengedrückt und geht beim Nachlassen der Kraft auf ihre normale Form zurück. Die Rückstellkräfte der Feder wirken nach beiden Seiten, also einmal in Richtung Straße auf die Räder und entgegengesetzt auf den Aufbau.

Um springende Reifen zu vermeiden, müssen die ungefederten Teile (Reifen mit Felgen, im Rad vorhandene Bremse, Teile der Achsen und Stoßdämpfer) möglichst leicht sein, um beim Ausfedern schnell wieder den Kontakt zur Fahrbahn zu erhalten. Die bauartbedingt recht schwer ausfallenden Starrachsen (Opel bis in die 70er-Jahre, Volvo Kombi, Lkw) ließen schnelle Federungsbewegungen nicht zu. Das löste in bestimmten Fahrsituationen Trampeln (ein Rad springt und verliert den Bodenkontakt) und Springen (beide Räder einer Achse verlieren den Bodenkontakt) aus, was sich auf die Straßenlage verheerend auswirken kann.

Erfolge in der Gewichtersparnis der ungefederten Teile erzielten Autohersteller mit der Verlegung der Bremsen der angetriebenen beiden Räder an das Differenzial (NSU Ro80, Citroën, Mercedes Rennwagen). Die Verwendung von Leichtmetallfelgen könnte sich auch positiv auswirken, wenn sie denn tatsächlich leichter als Stahlfelgen sind.

Links: Der in Holland geborene Luftfahringenieur Bill Bleydenstein (1929-2007) treibt eine von ihm getunte Isabella durch die Kurve. Deutlich erkennt man das belastete Kurvenäußere und das entlastete Kurveninnere Vorderrad.

Unten: Citroën und andere Hersteller verlegten die Bremse an das Differenzial, um die ungefederte Masse zu verringern.

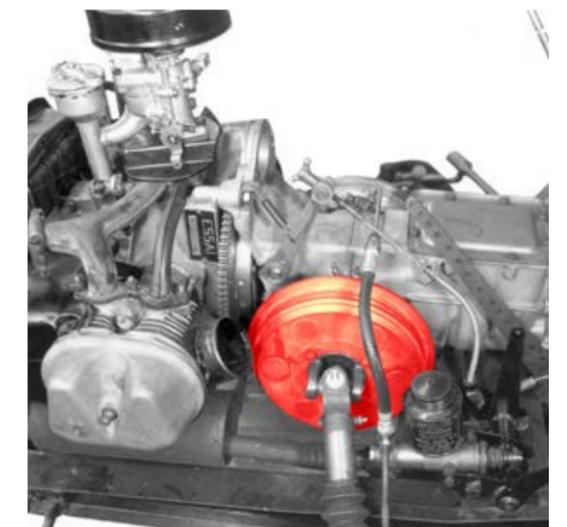
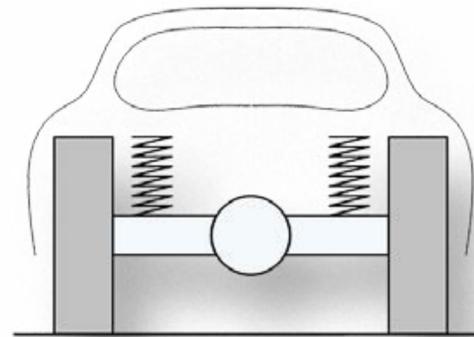


Foto Botzenhardt

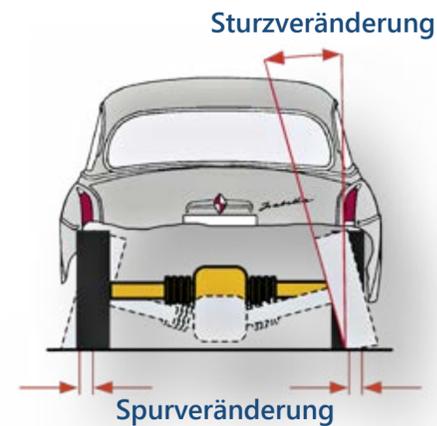


Starrachse

Links: Starrachsen sind einfach und günstig, bieten aber aufgrund ihrer großen Masse (inkl. Differential) nur mäßige Straßenlage.

Mitte links: Die Isabella besitzt eine Pendelachse. Vorteil: geringe ungefederte Massen.

Unten links: Bei Längslenkern liegen Drehpunkt (Lagerung) und Anlenkpunkt an Radnabe parallel zur Längsachse des Wagens.

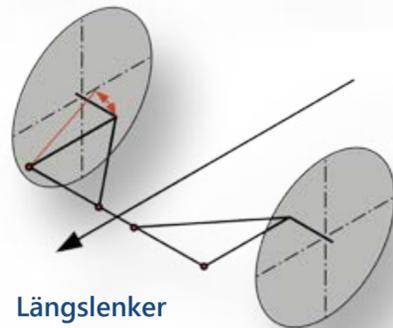


Sturzveränderung

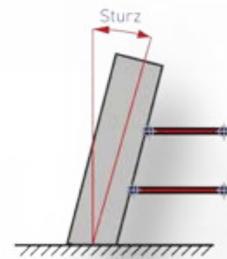
Spurveränderung



Spur



Längslenker



Sturz

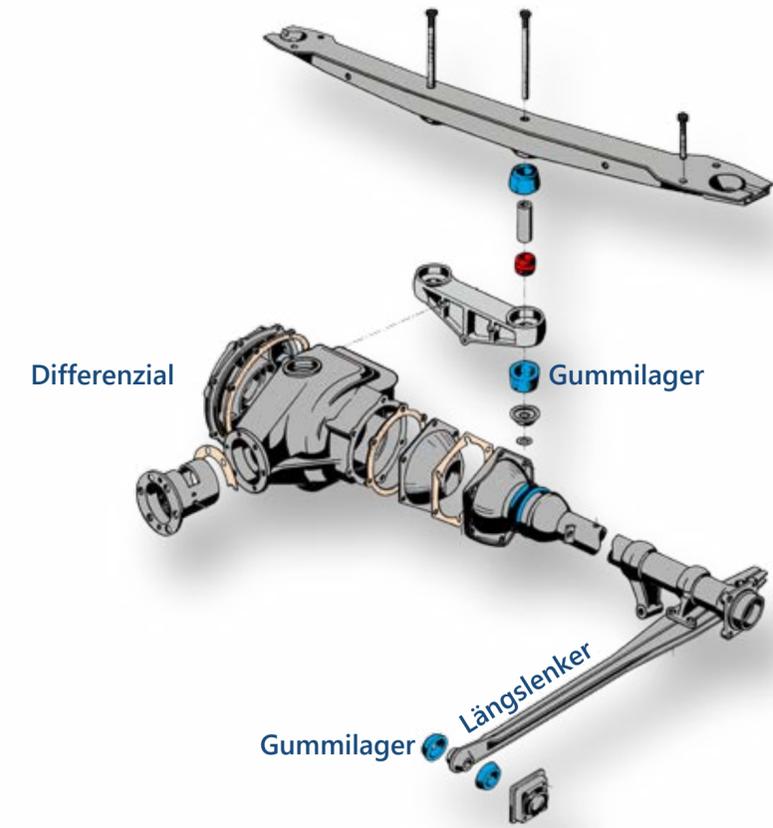
Wichtig für die Straßenlage sind also die ungefederten Massen und die Bauart der Achsen.

Hinterachse

Der Antrieb der Isabella erfolgt über eine Pendel-Hinterachse. Längslenker fingen die Schub- und Zugkräfte ab. Durch die Trennung des Differenzials vom Achskörper wog die ungefederte Masse (Rad, Hinterachsrohr) wesentlich weniger gegenüber der Starrachse. Der Kontakt der Reifen zur Straße war erheblich besser.

Der Radmittelpunkt der Isabella durchläuft beim Federn eine Raumkurve, der durch die Führung des Achsrohrs sowie durch den Längslenker bestimmt war. Damit sich die auf verschiedenen Bahnen ablaufenden Bewegungen nicht gegenseitig blockierten und auch um die Reifen-Abrollgeräusche von der Karosserie zu isolieren, lagerte der Längslenker in elastischen Gummiformteilen.

Der Nachteil der Pendelachse bestand beim Federn aus großen Spur- und Sturz- sowie geringen Radstandsänderungen. Das kann bei hohen Geschwindigkeiten und unebener Strecke zu einer schlechten Richtungsstabilität führen.



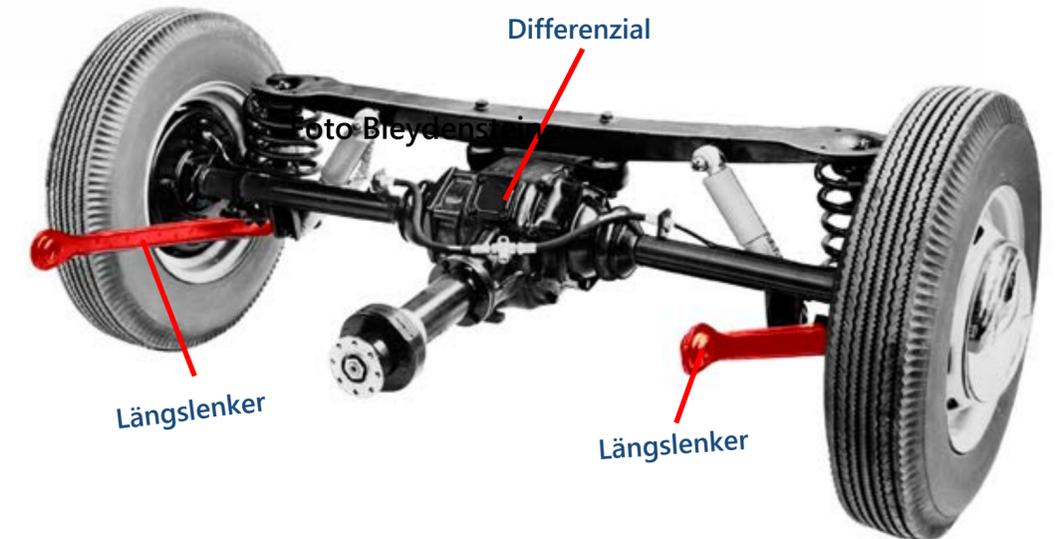
Differenzial

Gummilager

Gummilager

Längslenker

Hinterachse der Isabella
Zeichnung Borgward



Differenzial

Längslenker

Längslenker



Fliehkraft zieht das Auto aus der Kurve heraus. Seitenführungskräfte stehen dem entgegen.

Fahrzeuge der 50er-Jahre ...

... mit hinterer Starrachse

- DKW
- Ford
- Goliath + Hansa
- Opel

... mit hinterer Pendelachse

- BMW
- Borgward
- Lloyd
- Mercedes (1-Gelenk-Pendelachse)
- NSU
- Porsche 356
- VW Käfer

Vorderachse

Bis in die 30er-Jahre dominierte die blattgefederte starre Vorderachse den Pkw-Bau. Die Pendel-Vorderachse löste die starre Konstruktion ab, wobei man weiterhin Blattfedern verwendete. Der Isabella-Vorläufer Hansa 1500/1800 besaß noch eine untenliegende Querblattfeder.

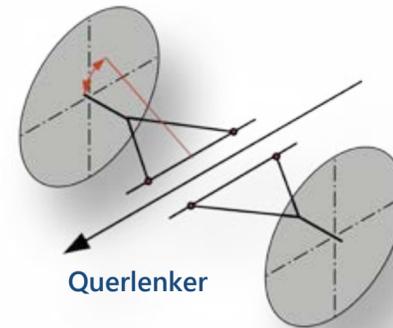
Der Repräsentationswagen Hansa 2400 von 1953 und die Isabella besaßen Schraubfedern, die aufgrund ihrer kompakten Bauform die Blattfedern aus dem Fahrzeugbau verdrängten. Für den 2400 und die Isabella verwendeten die Konstrukteure ebenfalls die übliche Pendelachse, allerdings mit zwei übereinander liegende dreieckförmigen Querlenkern mit einer Schraubenfeder pro Seite.

Die übereinanderliegenden Querlenker haben unterschiedliche Längen. Dadurch können Spur- und Sturzänderungen durch das Federn festgelegt und so dem Fahrzeug angepasst werden.

Ab den 70er-Jahren löste die MacPherson- und die Mehrlenkerachse die doppelte Querlenker-Bauweise ab.

Text und Zeichnungen: Peter Kurze

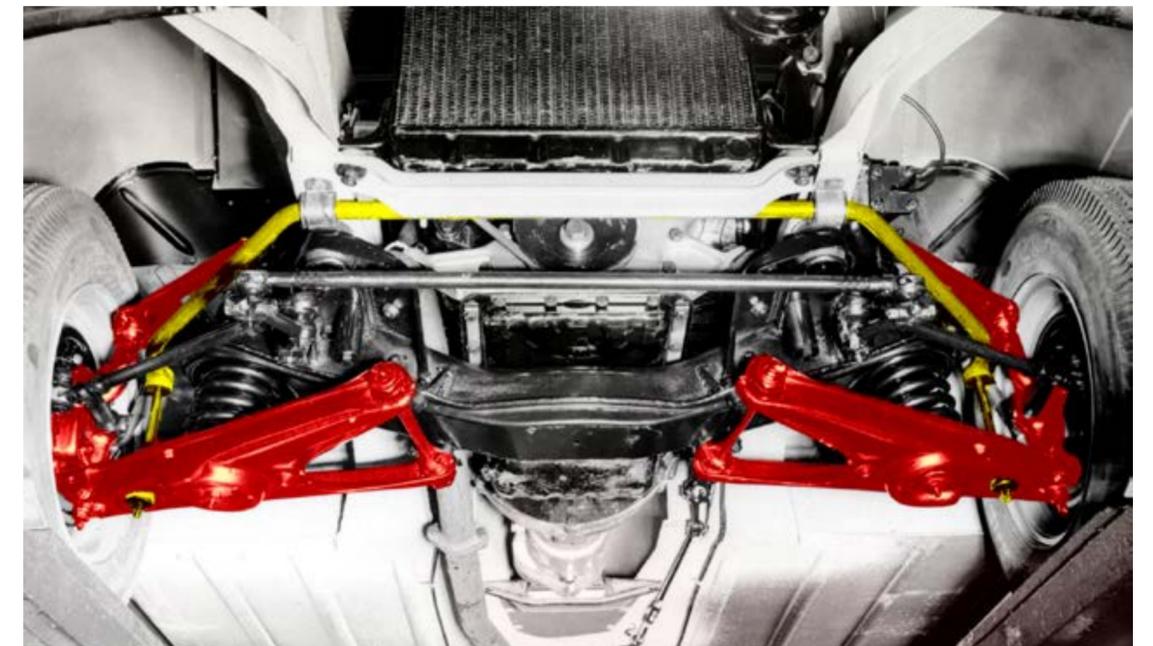
Fotos: Botzenhardt, Richleske



Oben:
Bei Querlenkern liegen Drehpunkt (Lagerung) und Anlenkpunkt an Radnabe quer zur Längsachse des Wagens.

Oben rechts:
Hansa 1500 Vorderachse mit oberem Querlenker und untenliegender Querblattfeder.

Unten:
Blick unter die Isabella. Die Vorderachse besitzt jeweils zwei dreieckförmigen Querlenker (rot) an jeder Seite der Achse sowie einen Drehstab-Stabilisator (gelb).



Isabella Deutsch Coupé



Fahrzeugkabinett

Der Karosseriekonstrukteur Johannes Beeskow (*1911 †2005) hatte 1953 das Berliner Karosseriewerk Rometsch verlassen und bei der Firma Karl Deutsch in Köln-Braunsfeld als Technischer Leiter angefangen. 1954 kam die Isabella Limousine auf den Markt, die Beeskow sogleich in ein Cabriolet umbauen wollte. Beeskow, der Carl F.W. Borgward bei der Entwicklung des Hansa 1500-Sportcabriolets und -Sportcoupés kennengelernt hatte, erhielt eine Isabella Rohkarosserie. (Beeskow, Johannes: Telefoninterview, 1996, und Interview, Melle, 2000) Das Problem war die mangelnde Steifigkeit der selbsttragenden Isabella-Zentralrohr-Karosserie, zumal beim Cabriolet das fehlende Stahlblechdach die Festigkeit noch erheblich verringerte.

Beeskow kompensierte die mangelnde Stabilität durch eine Vielzahl von Verstärkungen, zusätzlichen Streben und Trägern. Trotzdem waren die ersten Cabriolets so weich, dass sich die Karosserie enorm verformte und die Windschutzscheibe aus dem Rahmen zu springen drohte. Mit

der Zeit bekam man die statischen Schwierigkeiten zwar einigermaßen in den Griff, aber prinzipiell eignete sich die Isabella nicht besonders gut für eine Offen-Version. Es entstanden annähernd 1.000 Cabrios.

Mit einem an die Karosserie geschweißten Stahlblechdach löste die Karosseriefabrik von Karl Deutsch in Köln die statischen Probleme und nannte die anscheinend aus der Not geborene neue Kreation „Isabella Coupé“. So schick die Limousine, so elegant das Cabriolet, so unförmig wirkte das 2/2-sitzige Coupé. Doch Carl F. W. Borgward nahm diesen Wagen trotzdem in das Verkaufsprogramm ab 1955 auf und ließ einen Prospekt drucken. 9.950 DM kostete das Fahrzeug. Ob Borgward jemals eines dieser Coupés verkaufte, ist allerdings unbekannt. Überlebt hat keines. (Ab Mitte der 10er-Jahre erschien bei Borgward-Treffen häufiger ein Nachbau des Deutsch-Coupés.)

Beeskow konstruierte neben dem Isabella-Coupé und dem -Cabriolet auch die VW-„Banane“ (Kleinserie ab 1950) auf Käfer-Fahrgestell, das Goliath Sportcoupé (25 Exemplare ab 1951), ein 2/2-sitziges Coupé auf dem Fahrwerk und mit dem Motor des Hansa 1500 (2 Stück 1951). Von 1956



Oben: Signet der Karl Deutsch Karosseriefabrik, Köln-Braunsfeld, Maarweg 92

Rechts: Titelblatt des Isabella Coupé -Prospekts von 1955.





Karosseriekonstrukteur und
Stilist Johannes Beeskow (1911-
2005) im Jahr 2000.

Rechts:
Werbeaufnahme des Isabella Coupés
von 1956, dem Jahr, als die neuen Auto-
Kennzeichen eingeführt wurden.

bis 1976 leitete der Berliner die tech-
nische Entwicklung der Wilhelm
Karmann GmbH in Osnabrück.

Text: Peter Kurze
Fotos: W. Richleske, Peter Kurze



Mipa Protector · Ein hochfester Acryl-Lack

Die Firma Mipa hat einen hochbelastbaren 2K-Polyurethan-Acryllack entwickelt, der zur kratzfesten und robusten Beschichtung der Radhäuser der Karosserie dient.

Mögliche Einsatzbereiche sind. Er kann ebenso im Unterboden- und Fahrwerksbereich eingesetzt werden.

Der Mipa Protector verfügt neben einer extrem hohen Verschleißfestigkeit auch über ausgezeichnete mechanische und chemische

Beständigkeit

Die sehr hohe Standfestigkeit ermöglicht extrem dicke Schichten.

Verarbeitung

Für einfache Anwendung gibt es den Protector als Spray.

Metalluntergründe sollten gereinigt, eventuell angeschliffen (Rost, Zunder, Walzhaut entfernen) und mit Silikonentferner entfettet werden.

Größere Flächen kann man rollen oder spritzen. Die Farbmischung besteht aus Stammlack und 2K-Härter.

Beide Komponenten kräftig in der Dose schütteln und anschließend mittels Heizkörperrolle oder UBS-Spritzpistole auftragen. Die Acryl-Lacke können auch farblich abgestimmt werden.

Eigenschaften:

- hohe UV- und Witterungsbeständigkeit
- ausgezeichnete Schlag und Kratzfestigkeit
- hohe Beständigkeit gegen Kraftstoffe und Öle
- sehr gute Wasserbeständigkeit
- wirkt geräuschunterdrückend
- Temperaturkurzbelastung: 180 °C
- Temperaturdauerlastung: 150 °C

Ergiebigkeit:

3 m²/l bei 0,2 mm
Trockenschichtdicke

Hersteller

MIPA SE · Am Oberen Moos 1 ·
D-84051 Essenbach

[Mipa-Protector](#)



Wundermittel Bremsenreiniger

In der Werkstatt wird Bremsenreiniger für das Säubern von Fahrzeugteilen und Werkzeugen verwendet.

Doch man kann diesen Reiniger auch zur Motordiagnose einsetzen. Nebelt man den Vergaser bei laufenden Motor von außen ein, und der Motor läuft plötzlich schneller, so zieht der Vergaser falsche Luft und der Motor wird nie korrekt laufen. Ursache sind meistens die verschlissenen Wellen der Vergaserklappen. Auch das Luftfilter lässt sich auf so prüfen.

Aber Vorsicht: Gute Lüftung ist wegen der Dämpfe unbedingt notwendig. Da Bremsenreiniger auch höchst feuergefährlich sind, und ein Funke ausreicht sie zu entzünden, sollte ein Feuerlöscher in der Nähe und die Werkstatt gut gelüftet sein.

Der Reiniger eignet sich wie auch Multiöl zur Beseitigung von Klebstoffresten verschiedener Sticker. Silicon-Reste lassen sich auch recht gut entfernen. Völlig ungeeignet ist er für das Händewaschen. Die Chemikalien dringen durch die Haut und schädigen die Gesundheit.

Test Multiöle

Zu den kleinen Werkstatthelfern zählen die Ölsprays, die man immer gern bei festgerosteten Schrauben, bei Feuchtigkeit in der Elektrik sowie bei Dreck und Klebstoffresten anwendet. Auto Bild, Oldtimer Markt und die Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation KÜS führten Tests durch. Testsieger ist das Sonax SX90 Plus Multifunktionsöl. Für das 400 ml Spray zahlt man im Internet 7,84 Euro inkl. Versandkosten.



Einrichtungshaus
osmers

... wir freuen uns auf Sie!

Obernstr. 125-127
28832 Achim
Tel. 04202-2002

www.einrichtungshaus-osmers.de

Mo.-Fr. 9.00-19.00 Uhr
Sa. 9.00-14.00 Uhr



Werkzeug

Das Merkwürdige an diesem Werkzeug ist, dass man sich anscheinend auf keinen Namen einigen konnte. Mal wird das Ding als Gewindegange, Blindnietgewindegange oder Nietmutternzange bezeichnet. Am treffendsten dürfte **Nietmutternzange** sein.

Das Problem, welches die Nietmutternzangen lösen, sind Befestigungen am Karosserieblech mit Maschinengewinde.

Ein Beispiel: Die Zündspule ist an einem Lüftungsschacht aus Karosserieblech befestigt (Foto links oben). Die übliche Befestigung mit Schraube und Mutter konnte nicht angewandt werden, weil die Mutter im Lüftungsschacht unerreichbar war. Beim Festschrauben war das Gegenhalten mit einem Schraubenschlüssel unmöglich oder erforderte einen zweiten Mann. Für solche Spezialfälle verwendete die Autoindustrie früher Käfig- oder „Champion“-Muttern, falls keine Blehschrauben vorgesehen waren. Bei der Restaurierung fehlen dann diese „automatischen“ Gegenmuttern. Ersatz ist oft schwierig zu bekommen.

In diesen Fällen hilft die Nietmutternzange, die allerdings bei en-

gen Raumverhältnissen (Motorraum) nicht benutzt werden kann. Die bessere Lösung ist die Nietmutternzange (foto rechts oben), weil sie erheblich kleiner ist.

Führt eine Schraube mit dem Gewinde M8 (Ø 8mm) bohrt man ein Loch in das Karosserieblech (Ø 11mm), entgratet es und schützt die Kanten mit Roschutzfarbe vor Korrosion. Auf die M8-Gewindegange der Nange (Foto links unten) wird die Gewindegange (auch Einnietmutter genannt, Foto unten rechts innen) aufgeschraubt und in das Loch von der zugänglichen Seite (Befestigungsseite) hineingeschoben. Mit der Nange wird nun die Gewindestange angezogen. Dadurch verformt sich die Hülse und quetscht sich am Karosserieblech durch ihren Rand und den sich bildenden Wulst fest. (Foto unten rechts außen. Das Karosserieblech ist durch eine Scheibe dargestellt.) Nun wird die Gewindegange herausgeschraubt und am Karosserieblech kann die Zündspule bequem befestigt werden.

Einnietmuttern eignen sich für Befestigungen im Motorraum, für Brems- und Kraftstoffleitungshalterungen sowie für Haltebügel der Gepäckgurte im Kofferraum (Koffer, Reservekanister usw.). Die Einniet-





muttern gibt es in allen gängigen metrischen Gewinden. Bei der Restaurierung dürfte man mit M6 und M8 auskommen. M8-Muttern eignen sich für einen Klemmbereich von 0,5 bis 3 mm Dicke. 50 Muttern kosten ca. 12,50 Euro.

Der Preis für das Ratschenset rund 110 Euro (ohne Muttern) und ist ausgestattet mit Zugstangen für M5, M6, M8, M10 und M12. Außerdem lassen sich auch Niet-Stehbolzen verarbeiten (M5, M6, M8).

Text: Peter Kurze
Fotos: Peter Kurze



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



KFZ-MEISTER-FACHBETRIEB

SVEN PLACKÜTER

Hartwarder Str. 1-3 • 26935 Rodenkirchen (nördlich Brake)
Telefon 047 32 / 308 • Fax 047 32 / 83 51
www.plackueter.de • info@autofit-plackueter.de

Die Funktion der Isabella Tankanzeige

Das Tankanzeige-Instrument ist mit dem Tankgeber, der sich im Tank befindet, in Reihe geschaltet. Der Stromkreis wird am Tankgeber gegen Masse geschlossen. Ein elektrischer Drahtwiderstand im Inneren des Tankgebers wird durch einen Schwimmer verstellt, entsprechend des Grades der Befüllung. Der Widerstandsbereich liegt zwischen 0 und 180 Ohm:

Stellung Tank leer: ca. 0 Ohm
 Stellung Tank 1/2 voll: ca. 90 Ohm
 Stellung Tank voll: ca. 180 Ohm

In den Fahrzeugen wurden seinerzeit unterschiedliche Tankanzeige-Instrumente verbaut. Es kamen Drehspul- oder Kreuzspulinstrumente zum Einsatz. Drehspulinstrumente sind von der Bordspannung abhängig und nicht resistent gegenüber Spannungsschwankungen. Kreuzspulinstrumente verfügen über zwei einander gegen wirkenden Wicklungen im Instrument, wodurch Spannungsschwankungen kompensiert werden. Die Anzeige solcher Instrumente ist somit auch bei Spannungsschwankungen, z.B. bei Einschaltung des Fahrlichtes, konstant.

Das Tankanzeige-Instrument der Isabella, hergestellt von der Firma VDO, ist ein solches Kreuzspulinstrument.

Auch ein Umbau der Bordspannung auf 12 Volt hat keinerlei Auswirkung auf die Tankanzeige, weder das Tankanzeige-Instrument noch der Tankgeber müssen verändert werden.

Das Gehäuse des Kreuzspulinstrument und der Tankgeber benötigen jedoch unbedingt eine gute Masseverbindung.

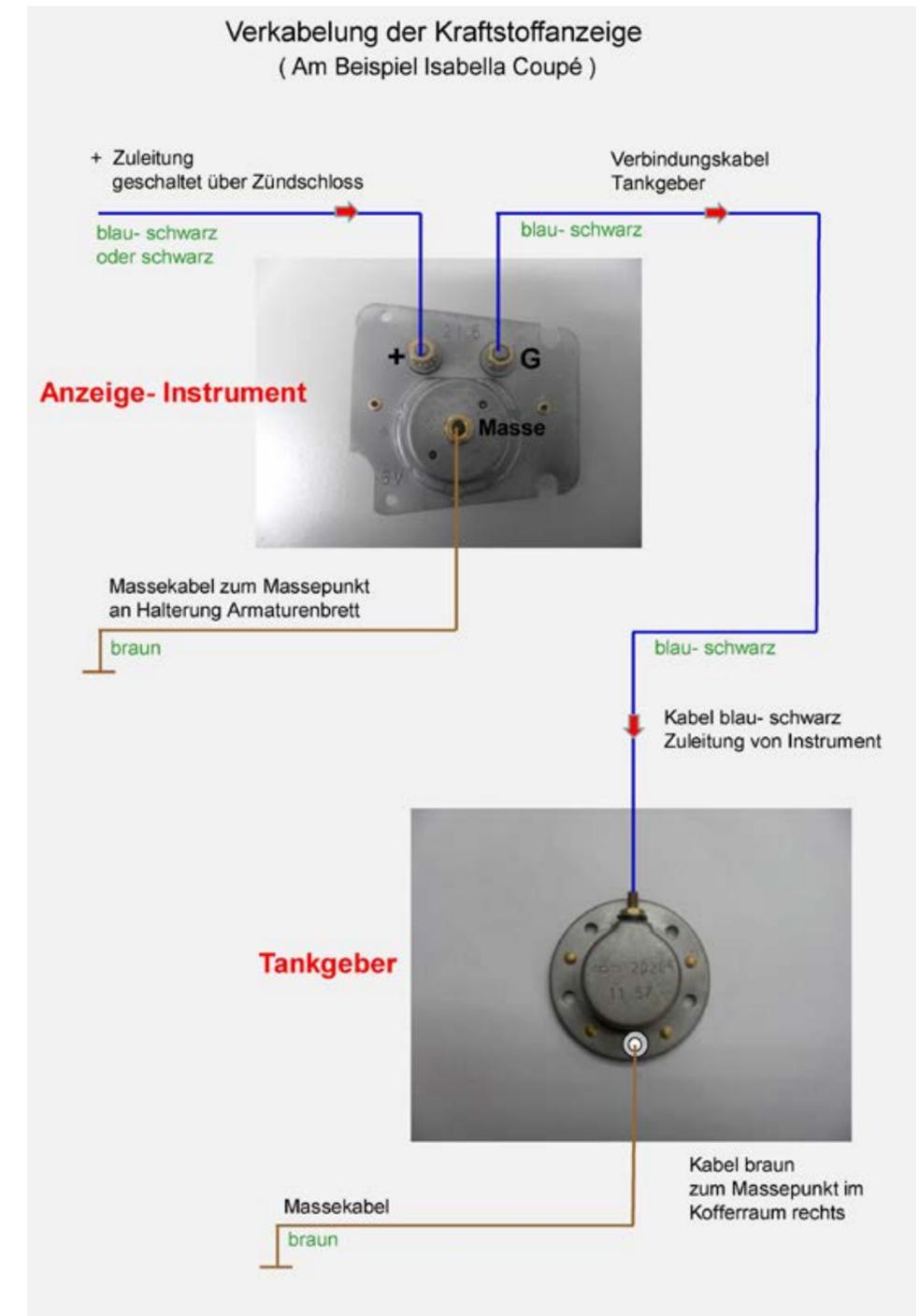
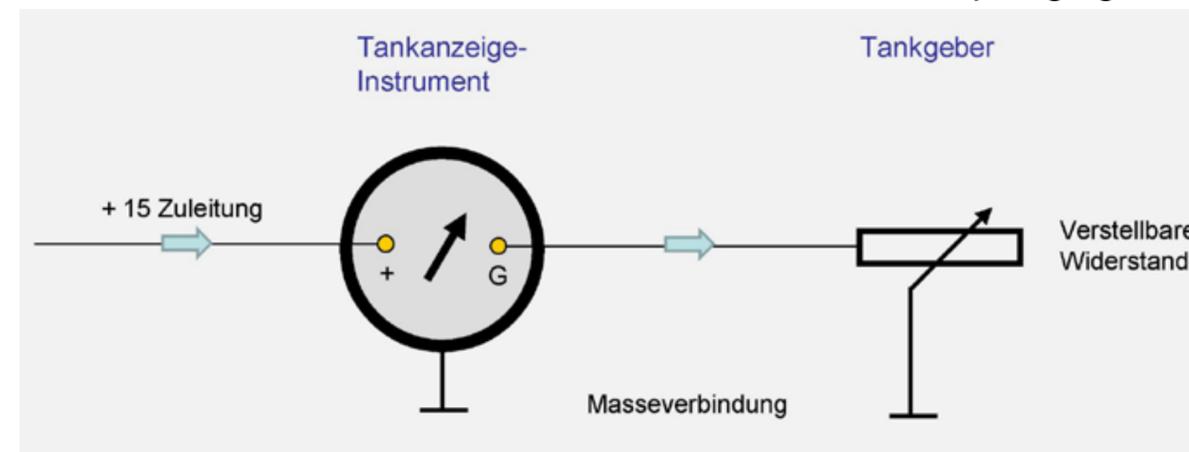
Wenn der verstellbare Drahtwiderstand im Tankgeber defekt ist, was häufig vorkommt, dann hat das Kreuzspulinstrument die Eigenschaft, bei Einschalten der Zündung, schlagartig auf Vollausschlag zu springen. Der Füllstand des Tanks spielt dabei keine Rolle. Wird der Wagen lange Zeit in diesem Zustand bewegt, so hat das für das Anzeige-Instrument eine brisante Nebenwirkung. Die Permanentmagnete in der Spule, die zum Zurückfallen des Zeigers

verantwortlich sind, entmagnetisieren sich, da sie über eine lange Zeit mit dem entgegengesetzten Magnetfeld konfrontiert werden. Der Zeiger wird dann labil und fällt nicht mehr ordentlich zurück. Daher sollte man den Tankgeber stets zeitnah reparieren lassen oder erneuern, ansonsten riskiert man die Funktion des Anzeige-instruments.

Wichtiger Hinweis:

Die Zuleitung für das Instrument (+) sowie der Abgang zum Tankgeber (G) sind oftmals mit Leitungen in der Farbe blau-schwarz ausgeführt. Die Leitungen dürfen nicht verwechselt werden, da ansonsten der Drahtwiderstand im Tankgeber durchbrennen kann.

Dipl.-Ing. Egon Krill



Stimmen zur ersten Ausgabe der Isabella Klassik

Hallo Peter, das ist Klasse-Klassik. Allerdings bin ich old-school und würde gern real blättern. Aber deine digitale Version ist überzeugend. Wünsche dir und euch viel Erfolg damit. LG Eckhart B.

Lieber Peter Kurze, vielen Dank für die Übersendung des Magazins! Es ist inhaltlich interessant und vom Layout hervorragend gelungen. Auch durch die Verknüpfung der großen Borgward-Clubs erhält es einen besonderen Wert. Ich bin begeistert. Liebe Grüße aus S., Rainer B. (IG-Mitglied in Essen)

Sehr geehrter Herr Kurze, danke für die Zusendung des sehr informativen, lebendigen Magazins für Borgward Freunde! Ich wünsche Ihnen und allen Beteiligten, die an der Produktion beteiligt sind, viel Erfolg! Ich bin begeistert von der Informationsmenge, die von ganz verschiedenen Seiten zur Attraktivität beiträgt! Mit den herzlichsten Grüßen Helmut E.

Hallo Herr Kurze, danke für das schöne Magazin! Mit freundlichen Grüßen! HP. Lu.

Vielen Dank, Peter! Sehr informativ. Als „Nicht-nur-Borgward-Freund“ hat mir auch die Darstellung zur Fahrdynamik gut gefallen. Gerne mehr davon. Viele Grüße Burkhard

Lieber Peter, vielen Dank für die Isabella Klassik! Tolles Magazin! Ich habe mich sehr gefreut. Beste Grüße... H. M.

Lieber Peter, herzlichen Dank für die schöne PDF, ich habe mich darüber gefreut und sie gleich gespeichert. Herzliche Grüße Lothar S.

Moin Peter, wirklich klasse gemacht! Ich wünsche Dir noch weiterhin viel Spaß mit Deinem digitalen Medium. Lieben Gruß Rainer

Lieber Peter, gut gemacht, sieht schön aus, interessante Artikel (auch wenn ich sie bisher nur teilweise gelesen habe). LG Lars

Lieber Herr Kurze! Gratuliere zu dieser Ausgabe von Isabella Klassik! Sehr informativ, sehr interessant, gutes Layout, eine Freude für den Liebhaber historischer Automobile. Liebe Grüße aus W. Siegfried C. S.

Vielen Dank, lieber Peter, ein schönes und sehr lesenswertes Werk, Kompliment! Schönen Gruß Christian

Moin Peter, super Projekt, informativ und lesenswert. Bin schon auf die nächste Ausgabe gespannt. Viele Grüße A.J.

Hallo Peter, der Bericht liest sich echt klasse! Wenn ich nur wüsste, wo das Rätsel-Bild mit dem großen Borgward aufgenommen wurde. Die eine Halle würde ich mal als eine Lodders Halle bezeichnen. Aber der hat sowas bestimmt öfter gebaut, als ich ahne... In Bremen steht sie jedenfalls nicht. Dafür ist mir der Klotz im Hintergrund zu unbekannt. Beste Grüße Lutz W.

Lieber Herr Kurze, „Isabella Klassik“ ist eine tolle Idee und eine hochinteressante Arbeit! Bitte auf jeden Fall weitermachen! :-)) Mit herzlichen Grüßen Holger S.

Glückwunsch zu der ersten Ausgabe der Isabella Klassik, der hoffentlich viele weitere folgen werden! Du hast Dich selbst übertroffen, wirklich sehr schön gemacht. Ich hoffe und wünsche, dass die positiven Rückmeldungen deutlich überwiege! Danke für diese schöne Bereicherung. LG Micha

Lieber Peter, es liegt eine sehr gelungene und vielseitige Ausgabe dieses neuen Experiments vor. Herzliche Grüße Hartmut

Hallo Peter, ganz große Klasse und vielen Dank. Danke dieses Format wird viele erreichen auch über die eingefahrenen Kontakte hinaus. Bin mir sicher, dass das ein Mega-Erfolg wird. Mach weiter so!! Mit freundlichen Grüßen Helmut L.

Lieber Herr Kurze, da ist Ihnen etwas ganz Wunderbares gelungen! Interessante Texte, tolle Fotos und ein sehr ansprechendes modernes Layout. Was mir besonders gefällt, der Inhalt umfasst auch Themen, die am Rand des Hobbys liegen. Neulich habe ich einen Artikel eines Architekturkritikers über die heutige Gestaltung öffentlicher Gegenstände am Beispiel der Berliner S-Bahn gele-

sen, es war ein ziemlicher Verriss. Eine derartige vergleichende quasi kunsthistorische Betrachtung am Thema Borgward, könnte ich mir sehr gut vorstellen, das würde bestimmt kein Verriss! Vielleicht finden Sie Jemanden der das kann. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg. Ihr Arn H.

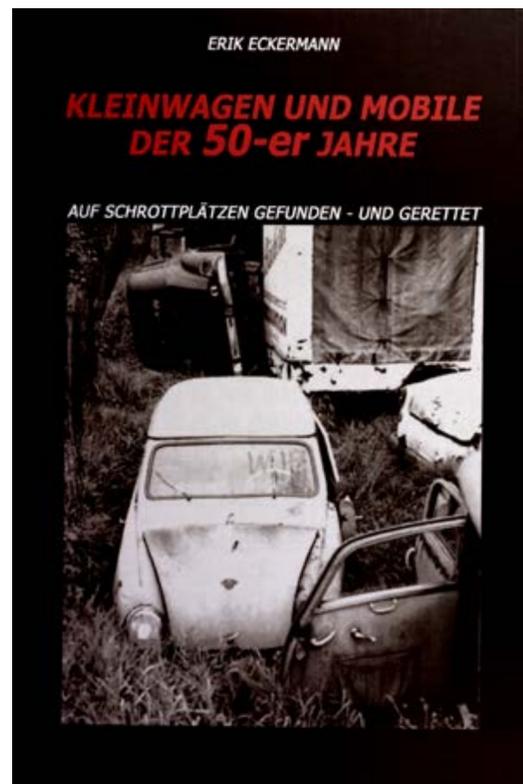
Lieber Herr Kurze, einfach mal ein Kompliment zu dieser schönen und interessanten Ausgabe – sehr schön. Dieter H.

Hallo Herr Kurze! Danke, ich bin beeindruckt von der Isabella Klassik. Grüße H.P.K.

Ich wünsche Ihnen ein großes Lesevergnügen. Mit besten Grüßen aus Bremen Peter Kurze
Antwort: Habe ich gehabt, lieber Peter Ich habe es Dir ja prophezeit „It is a never ending story“, mit der Du viele Menschen immer wieder begeisterst und da bin ich mir auch relativ sicher, Dir auch selbst stets Befriedigung verschaffst. Ich finde diese Lösung, Idee und Umsetzung durch Dich hervorragend und habe das Meine für die Verbreitung getan. In Vorfreude auf ein reales Wiedersehen, herzlich, Monica B.

Buchbesprechung: Auf Schrottplätzen gefunden und gerettet

Erik Eckermann
Kleinwagen und Mobile der 50er-Jahre
Auf Schrottplätzen gefunden und gerettet
280 Seiten, 240 Abbildungen, Format
19 x 27 cm, 38 Euro plus Versand
Bestellungen an
AutoHistorica@t-online.de



Der urmenschlichen Eigenschaft des Sammelns und Jagens konnte sich auch Erik Eckermann nicht entziehen. Doch statt Kräuter und Niederwild hatte er es auf Mobile und Kleinstfahrzeuge aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg abgesehen. Es sollte sich nicht die Situation nach dem Ersten Weltkrieg wiederholen, in der versäumt wurde, die Leichtfahrzeuge und Cycle Cars als Zeitzeugen des sozialen, wirtschaftlichen und politischen Umfelds zu bewahren. Diese Erkenntnis teilten auch andere, und so kommen Museumsbetreiber, Privatsammler, Restauratoren und Motorspezialisten als Gastautoren zu Wort.

Der Autor sammelte Kleinwagen nach dem Zweiten Weltkrieg und beschreibt ihre Entwicklungsgeschichte mit situationsbedingten Ergänzungen: Zufallsfunde wie einzelgefertigte BMW V8-Cabriolets von Autenrieth und Baur, ein Stöwer V5 sowie zwei Formel Junior-Rennwagen von Hartmann befanden sich zwar außerhalb der selbstgesteckten Zielgruppe, wurden dennoch aufgehoben wie auch die Personen- und Jagdwagen von Goliath und Borgward: Dort die Zweitakter, z.T. mit Benzin-Direkt-einspritzung, und die Viertakt-Boxer,

hier die Ponton-Hansa 1500/1800, Isabella, 2400 S und Pullman bis hin auf zum P 100.

Darüber hinaus werden Porsches ungewöhnlicher KdF-Motor, Zweitaktmotoren für den Volkswagen, Ebenheitsmessungen auf den Autobahnen der 30er-Jahre und die Museumsszene ab den 60er-Jahren beleuchtet.

Wenn große Verlage Manuskripte ablehnen, geben die meisten Autoren ihr Buch auf. Nicht so Erik Eckermann, bekannt als Oldtimer-Fan, Mitarbeiter des Deutschen Museums, Borgward-Liebhaber und Autor vieler Fachbücher zur Geschichte des Automobils, insbesondere zur Historie des Karosseriebaus.

Mutig brachte er selbst das Buch in kleiner Auflage heraus. Deshalb wirkt es auch ein bisschen handgemacht. Eckermann vermittelt aber ein immenses Hintergrundwissen, sodass die Ausstattung keine Rolle spielt. Im Gegenteil: Es ist ein sehr persönliches Buch geworden. Auch die biografischen Bezüge besitzen einen großen Unterhaltungswert. Ich habe das Buch verschlungen und kann es ohne Wenn und Aber empfehlen. pk



- Restaurierung
- Instandsetzung
- Wartung
- Wertgutachten
- TÜV + Vollabnahme
- Hol- und Bringservice
- Karosseriearbeiten
- Achsvermessung



Bei uns sind Oldtimer in guten Händen

Bertram Fahrzeugtechnik

Bremer Straße 170 · 27751 Delmenhorst

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

Rätsel

Lösung des Rätsels aus IK I/2021:

52°30'20.2"N 13°16'29.0"E

Das Foto zeigt die Rückseite des Messebaus in Berlin. Die Bar ist das Palais am Funkturm. Die Aufnahme wurde aus dem Innenhof (Sommergarten) heraus fotografiert.

Jeweils ein Buch erhielten die Gewinner Herbert Metz, Seelze
Gerd Klioba, Ahrensburg
Paul Krause, Kaiserslautern

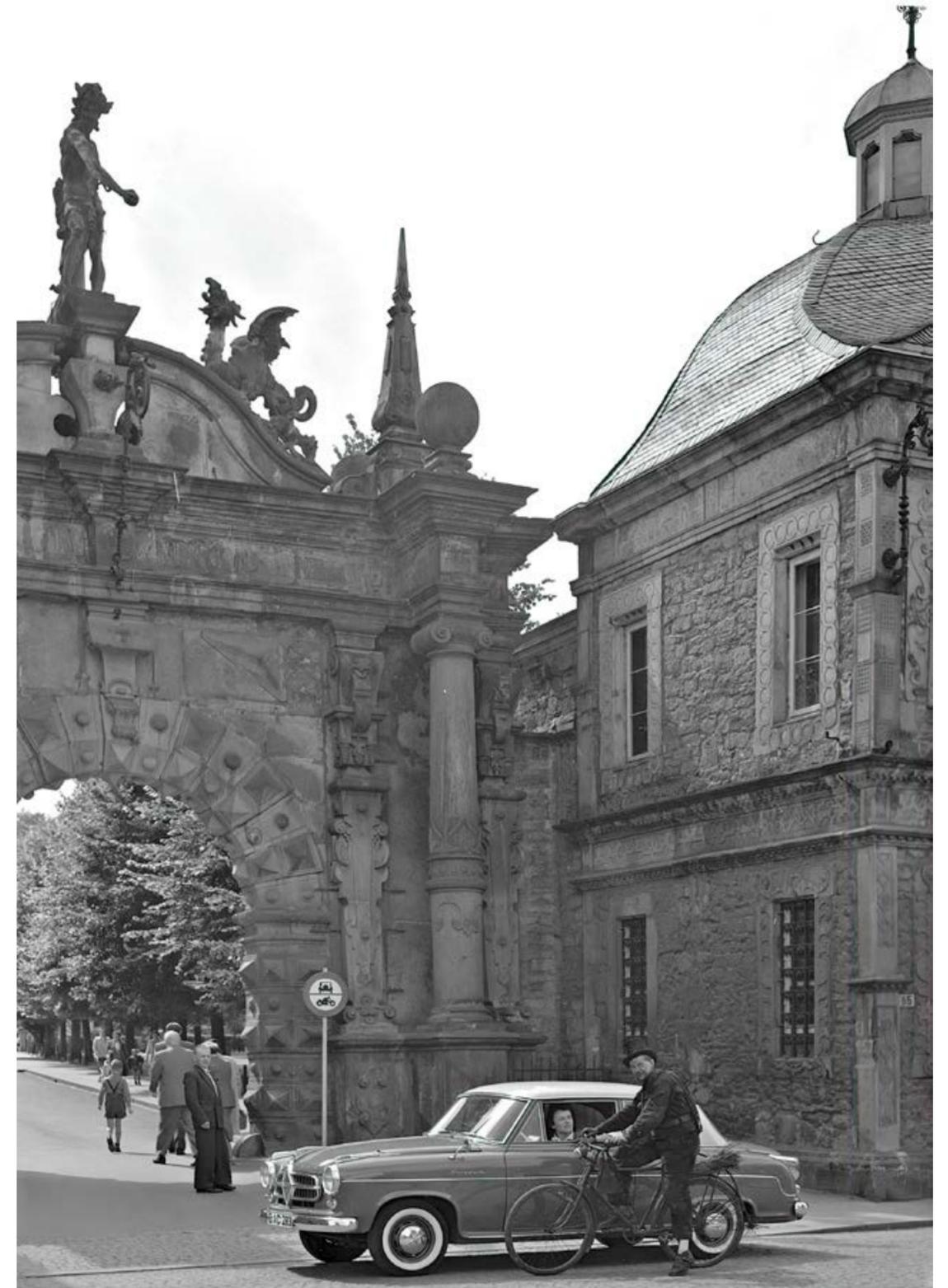


Häufig begegnen uns alte Werbeaufnahmen, die Borgward-Fahrzeuge vor großer Kulisse zeigen. Einige erschienen in den Werkskalendern, im Rhombus oder in Verkaufsprospekten. Die meisten Fotos erblickten allerdings nie das Licht der Öffentlichkeit. Es ist spannend, die abgebildeten Orte aufzuspüren, wo die 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 fünf Teilnehmer mit den richtigen Einsendungen erhalten jeweils einen Nachdruck des Borgward-Isabella Servicehefts. Dank an Wilfried Dirzus, der die Hefte spendete. Teilnehmer sind damit einverstanden, dass ihr Name und ein eventuell mitgeliefertes Foto veröffentlicht werden. Die Auflösung in der nächsten Ausgabe.

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





Band 14
Borgward Isabella
Vom Zeichenbrett zum Roll-out

Das Buch zeigt, wie die Isabella 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 x 30 cm, 96 Seiten, 19,90 €.

Link: Der YouTube-Film zum

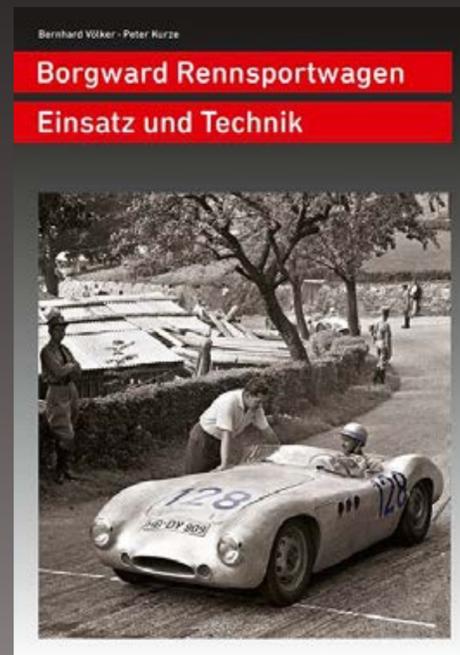
[Isabella-Buch](#)



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 Buchladen](#)



Band 15
Borgward Rennsportwagen
Einsatz und Technik

Im ersten Teil beschreibt der Motorsport-Experte Bernhard Völker die Rennen auf den berühmten Strecken, an denen Borgward teilnahm. Im zweiten Teil geht Peter Kurze auf die Rennsportwagen-Technik ein, da in den letzten Jahren viele Neuigkeiten ans Licht kamen.

21 x 30 cm, 120 S., 208 Bilder, 24,90 €.

Link: Der YouTube-Film zum

[Rennsportwagen-Buch](#)



The Return Of Borgward

Herausgegeben von der Borgward AG 2015, Inhalt: Vorstellung von Christian Borgward und Karlheinz L. Knöss, Wiedergeburt einer großen Marke, eine globale Marke, Meilensteine der Borgward Entwicklung, die Borgward-Geschichte 1919-1962, Modellübersicht, Motorsport, drei treue Borgward-Fans, der Designer Einar Hareide.

27 x 22 cm, 84 Seiten, Hardcover, zahlreiche Farbfotos, Text englisch/deutsch. Nur noch ein Exemplar (leichte Mängel) vorhanden, 14 Euro

Diese beiden Bücher bitte direkt hier bestellen: pk@peterkurze.de



Brand New Borgward

Herausgegeben von der Borgward Group AG
 Inhalt: Brandneu, hier und jetzt, lebender Mythos, schnell vorwärts, Vorstellung der 24 wichtigsten Borgward-Mitarbeiter, Tabelle der Gesamtproduktion, Zeittafeln der Fahrzeuge.

28 x 23 cm, 160 Seiten, Hardcover, zahlreiche s-w- und Farbfotos, Text englisch, 49,80 Euro.

Impressum

Isabella Klassik

Das digitale Borgward Magazin
© 2021

Die Isabella Klassik enthält Seiten
folgender Clubs:

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

Herausgeber &
verantwortlicher Redakteur:

Peter Kurze
Freudenbergstraße 4
28213 Bremen
pk@peterkurze.de

Redaktion:
Ulf Kaack, Peter Kurze

Kostenfrei abonnieren:
isabella-klassik.de

Ihre Beiträge:
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 Ver-

öffentlichung. Sie versichern mit der Einsendung des Materials, dass sie Inhaber der Rechte an den eingeleiteten Fotos und Texten sind. Namentlich gezeichnete redaktionelle Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Rechte:

Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz 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 hingegen als PDF-Gesamtdokument frei weitergeben und versenden. Wir würden uns darüber auch sehr freuen.

Gewerbliche Anzeigen:
Peter Kurze

Sie haben die Möglichkeit, gewerbliche Anzeigen in der Isabella Klassik zu schalten.

[Anzeigen-Information](#)



Termine 2021	Veranstaltung	Veranstalter
5.-8. August	Lloyd Days in Bremen	Lloyd Freunde IG e. V. Arabella Freunde Deutschland
27.-29. August	47. Int. Treffen in Hassfurt/Main	Carl F.W. Borgward IG Anmeldung
3.-5. September	Int. Borgward-Treffen in Oldenburg	Borgward-Club e.V. mit Sitz in Bremen Anmeldung BCB
10.-12. September	Int. Borgward-Treffen in Kirchheimbolanden/Pfalz	Borgward-Club Frankfurt-Würzburg
18. September	Herbstausfahrt	Borgward Club Austria Nähere Infos BCA
Achtung: Alle Termine sind unsicher und von der Corona-Lage abhängig.		

Isabella Klassik

