

# Isabella Klassik

Digitales Magazin für Liebhaber historischer Borgward-Fahrzeuge · Ausgabe 1/2022

Inklusive der Club-Mitteilungen von:





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



**KFZ-MEISTER-FACHBETRIEB**  
**SVEN PLACKÜTER**

**Hartwarder Str. 1-3 • 26935 Rodenkirchen (nördlich Brake)**  
**Telefon 047 32 / 308 • Fax 047 32 / 83 51**

**[www.plackueter.de](http://www.plackueter.de) • [info@autofit-plackueter.de](mailto:info@autofit-plackueter.de)**

**Inhaltsverzeichnis**

Wieder auf der Straße  
Borgward Lkw BK 555 ..... 3. . . . .

Borgward Mitarbeiter  
Ing. Hermann Lünsmann..... 10

Borgward Club e.V.  
mit Sitz in Bremen ..... 11

Borgward Club Austria..... 13

Carl F. W. Borgward IG e.V..... 15

Borgwards Autos  
Goliath GD 500..... 16. . . . .

Borgward Kleinwagen 500..... 17. . . . .

Neues Buch  
Borgwards Werk..... 21

Rätsel ..... 23

Impressum ..... 24

Termine..... 24

Titelfoto: Isabella bei der Rallye  
Monte Carlo 1955. Foto Eva Jansen-  
Weinberg  
Rücktitel: B611 und Isabella Coupé. . . . .  
Foto Walter Richleske



# Wieder auf der Straße



Bestimmt jeder Borgward-Enthusiast wird wohl einen Traumwagen haben. So auch der Niederländer Berry Bennis. Doch dessen Herzenswunsch auf Rädern hörte nicht auf einen Namen wie Isabella Cabrio, P 100 oder Borgward RS. Seine Leidenschaft brannte für einen Prototyp aus dem Lkw-Bau, einen BK 555-Kurzhauber. Jahrzehntlang setzte der Prototyp eines Borgward-Fünftonnens Staub in der Halle eines Sammlers an, stand dabei warm und trocken. Nun hat ein Niederländer das wertvolle und gut erhaltene Einzelstück mit vergleichsweise geringem Aufwand zurück auf die Straße gebracht. Die Geschichte nahm im vergangenen Herbst ihren Lauf, als bei Berry Bennis in Tiel rund 30 Kilometer westlich von Arnheim das Telefon klin-

gelte: „Sie hatten vor Jahren Interesse an dem Borgward-Lkw meines verstorbenen Vaters bekundet, der Wagen steht zum Verkauf.“ Für Berry mutete dieser Anruf an wie der Hauptgewinn in einer Lotterie. Seit einem Vierteljahrhundert war er bereits scharf auf dieses Einzelstück aus der Borgward-Versuchsabteilung, das die Bremer Autobauer seinerzeit als Typ BK 555 unter der Nummer 141 projektiert hatten. 1960 stellten die Entwicklungsingenieure in Bremen den 110 PS starken 5-Tonner-Kurzhauber – als mögliche Hybridlösung im Lkw-Programm zwischen dem Frontlenker B 655 und dem Langhauber B 555 – auf die Räder. Er überstand die Insolvenz der Borgwards, erhielt eine amtliche Zulassung und landete nach kurzem

Arbeitseinsatz im Straßenbau und als Abschleppwagen in der Kollektion eines Liebhabers. 35 Jahre lang stand der Lkw unbewegt, dafür warm und trocken in einem ehemaligen Molkereigebäude. Nach dem Anruf aus Deutschland drückte Berry mächtig auf die Tube: „Nicht dass mir der Fisch nochmal aus dem Netz springt.“ Über den

Preis war er sich bereits am Telefon mit dem Besitzer einig geworden. Zwei Tage später stand der Exot von der Weser auf dem Hof des 51-jährigen Niederländers. Doch widmen wir uns zunächst der Vorgeschichte dieser fast filmreifen Story.



## *Lkw fester Bestandteil des Programms*

Carl F. W. Borgwards Leidenschaft war der Bau von formschönen und repräsentativen Pkw. Seine Wurzeln als Fahrzeugkonstrukteur lagen zu Beginn der 20er-Jahre im Bereich der Nutzfahrzeuge. Diese Sparte baute der Automobiltycoon von der Weser konsequent aus. Nach dem Zweiten Weltkrieg profilierte sich Borgward in den Marktsegmenten der leichten, mittelschweren und schweren Lkw. 1960 entstanden unter der Marke vier Hauber

- B 511 Leicht-Lkw
- B 522 Mittelschwere Lkw
- B 544/555 Schwere Lkw
- 0,75 t gl (Militärfahrzeug)

sowie drei Frontlenker-Typen

- B 611 Leicht-Lkw
- B 622 Mittelschwere Lkw
- B 655 Schwere Lkw

in diversen Varianten mit einer Nutzlast bis zu 5,6 Tonnen. Die Bremer zählten zwar nicht zu den Volumenherstellern, doch bildeten sie

hinsichtlich ihrer Produktionszahlen eine feste Größe in der Branche. Im Nutzlastbereich zwischen drei und sechs Tonnen besaß Borgward 1960 einen Marktanteil von 9,5 Prozent und belegte unter den deutschen Herstellern den sechsten Platz, wobei die Exportquote bei 20 Prozent lag. Die Kunden schätzten die technisch ausgereiften Konstruktionen und die Fertigungsqualität. Außerdem waren Borgward-Lkw im Vergleich zur Konkurrenz oft kostengünstig. Der Verkauf von Nutzfahrzeugen war für Borgward sehr wichtig, da durch ihren Bau gegenüber der Personenwagensparte größere Gewinne eingefahren werden konnten. Damit glich man in den 50er-Jahren Verluste aus, die zum Beispiel durch den geringen Verkauf der Oberklassen-Limousine Hansa 2400 entstanden.

### *Mut zur Nische*

Doch aus welchem Grund schob Borgward die Entwicklung von Berrys Kurzhauber-Prototyp an? Mit einer Nutzlast von geplanten fünf bis sechs Tonnen war er in einem Segment unterwegs, das im Programm bereits gut besetzt war. Da war zum einen

der 1953 eingeführte Langhauber B4500, von dem es auch eine Allradversion gab. 1959 änderte sich dessen Typbezeichnung in B555. Bis 1960 entstanden rund 10000 Lkw dieser Baureihe. Außerdem brachte Borgward 1959 den 5½-Tonner-Frontlenker B655 auf den Markt. Dessen Absatz lief jedoch mehr als enttäuschend an und fand 1962 nach lediglich 470 gefertigten Exemplaren durch den Borgward-Konkurs ein jähes Ende.

Im Gegensatz zu Nationen wie England war die Zeit für Frontlenker noch nicht reif in Deutschland. Die Bauform setzte sich hier bei den mittleren und schweren Lkw erst ab Mitte der 60er-Jahre durch. Es war weniger eine Glaubensfrage, als ein Aspekt der gefühlten Sicherheit. Am Frontlenker schieden sich im Nachkriegsdeutschland die Geister. Den Ingenieuren war klar, dass dieser Bauweise die Zukunft gehörte. Doch bei den Fahrern dominierte das Gefühl, dass im Falle eines Unfalls die schützende Frontpartie fehlt. Tatsächlich setzten sich Frontlenker-Lkw hierzulande erst ab Mitte der 60er-Jahre durch.

Offensichtlich wollte Carl F.W. Borgward mit dem BK555-Kurzhauber eine Zwischenlösung etablie-





ren und die Männer am Steuer behutsam an den Frontlenker heranzuführen. Eine Idee, die MAN 1956 mit seinem Ponton-Kurzhauber und Mercedes-Benz ab 1959 mit dem L322 bereits realisiert hatten. Carl F.W. Borgward war bekannt für seinen guten Riecher für unkonventionelle Ideen, Flexibilität und spontane Entscheidungen. Die Abteilung Musterbau unter Leitung von Oberingenieur Fritz Hattesohl war daran gewöhnt, die oftmals spontanen Visionen des Chefs zügig in die Praxis umsetzen zu können. Im Falle des Kurzhaubers griff man auf vorhandene Baugruppen zurück. Beim Fahrerhaus bediente man sich der Kabine des Typen B 611 mit 2 + 1 Sitzplätzen, die im vorderen Bereich für die Aufnahme des Motors erweitert wurde. Für den Vortrieb sorgte der bewährte Sechszylinder-Reihendiesel D6M5II mit 110 PS aus 5 Litern Hubraum. Beide Komponenten wurden auf dem angepassten Leiterraum des B 655 zusammgeführt. Keine hochtechnische Leistung, sondern bodenständige Handwerksarbeit. Ein handschriftlich durch den damaligen Testfahrer verfasstes Protokoll dokumentiert, dass der BK 555 einer intensiven Erprobung unterzogen

wurde. Es datiert vom 9. Juni 1960. Darin sind die Bedienbarkeit betreffende Änderungsvorschläge notiert. Dabei wurden die Optimierung bei der Platzierung von Lenkrad, Abblendschalter, Pedalen und Schalthebeln sowie die Anordnung der Spiegel und Positionsstangen angeregt. Warum der BK 555 nicht in Serie ging, ist nicht überliefert. Doch liegt die Vermutung nah, dass das Projekt 141 im Zuge der Sanierungsbemühungen gestoppt wurde. „Die Fertigungskapazitäten wären vorhanden gewesen. Ebenso ein Absatzmarkt, wie die guten Verkaufszahlen der Kurzhauber von Mercedes-Benz und MAN belegen“, vermutet Berry Bennis.

### *Geringe Laufleistung*

Nur knapp entging der Prototyp der Schrottpresse. Ein Bau- und Fuhrunternehmer aus dem Umland der Hansestadt kaufte drei Borgward-Lkw aus der Konkursmasse, darunter den BK 555. Die amtliche Betriebserlaubnis für den Straßenverkehr als Versuchsfahrzeug wurde am 6. Juli 1961 erteilt, so dokumentiert es der Original-Brief. Zum



Einsatz kam der Laster – versehen mit einem Dreiseitenkipper – ab März 1962 bei seinem neuen Besitzer unter anderem während der Bauarbeiten des Autobahnkreuzes Bremen in den frühen 60ern. Später entfernte man die Pritsche, montierte einen Kranaufbau und nutzte den zugkräftigen Fünftonner als Abschleppfahrzeug.

„Der Kurzhauber wurde über einen längeren Zeitraum nicht genutzt, war nach seiner Ausmusterung viele Jahre in einer Industriehalle eingelagert, erzählte mir der Neffe des damaligen Eigentümers“, erklärt Berry Bennis. „In den frühen 80er-Jahren hat ihn dann der besagte Borgward-Sammler erworben. Allerdings ohne den dazugehörigen Kipperaufbau. Der lag demontiert und in desolatem Zustand neben dem, BK 555. Der neue Besitzer besaß eine umfangreiche Kollektion, die vor allem aus Personenwagen bestand. Ich habe mir seine Borgward-Flotte selbst vor 25 Jahren angesehen und mich sofort in den Kurzhauber verliebt. Mein spontanes Kaufangebot schlug er damals natürlich in den Wind. Nach seinem Tod löste die Familie den Bestand schrittweise auf, bis zuletzt nur noch der Prototyp übrig war.“ Auf die Frage, wo denn seine

Borgward-Leidenschaft herkommt, antwortet Berry: „Mein Vater besaß eine Spedition, ich bin mit Lkw großgeworden. Im jugendlichen Alter las ich, dass Borgward neben Isabella, Arabella und Co. auch Lastwagen produziert hatte. Weitere Informationen holte ich mit aus der Bücherei, Internet gab es damals noch nicht. Die Fahrzeuge faszinierten mich. Wenig später kaufte ich einen B 1250-Sprengwagen von der Gemeinde Leeuwarden. Seitdem bin ich infiziert. Anschließend habe ich einen B 622 Frontlenker, zwei B 4500 und zwei B 1250 Langhauber restauriert und gefahren, nebenbei auch mehrere Oldtimertreffen für Borgward-Nutzfahrzeuge in meiner Heimat und in Deutschland organisiert.

Daraus hat sich eine feste Marken-Szene für die Lkw aus Bremen etabliert. Und zwar grenzübergreifend mit vielen Enthusiasten aus den Niederlanden und Deutschland.“

### *Unbesehen zugeschlagen*

Berry erwarb seinen Borgward-Prototypen ohne ihn vorab einer technischen Durchsicht zu unterziehen. Dies Vertrauen dankte ihm der BK 555 dadurch, dass er ihm keine bösen Überraschungen bescherte. Fahrerhaus und Fahrgestell waren nahezu frei von Durchrostungen. Die ursprünglich blaue Farbgebung musste zwischenzeitlich einer

taubengrauen Farbgebung weichen. Die hat zwar die eine oder andere Macke, aber das soll so bleiben. Denn eine Komplettrestaurierung plant der Niederländer nicht. Technisch perfekt, optisch patiniert – so hat er das Ziel definiert und ist davon nicht mehr weit entfernt.

„Innerhalb von drei Tagen stand der Borgward ohne Vorwarnung in meiner Werkstatt und ich war natürlich voller Tatendrang“, plaudert Berry. „Ich habe zunächst neue Reifen aufgezogen, die Bremsen und die Kupplungshydraulik überholt. Innerhalb von zwei Wochen hat ein Fachbetrieb den unter Inkontinenz leidenden Kühler abgedichtet. Beim Motor wurden sämtliche Flüssigkeiten und Filter getauscht. Nachdem ich die

Einspritzdüsen gereinigt und die Ventile wieder gängig gemacht hatte, sprang der Sechszylinder ohne jegliche Rußentwicklung an, lief rund und lieferte sofort die volle Leistung ab.“

Das verwundert wenig, denn der fünfstellige Tacho dokumentiert eine bislang absolvierte Laufleistung von lediglich 24 113 Kilometern. Berry ist sich ziemlich sicher, dass diese Angabe echt ist. Sie passt zum hervorragenden Zustand des Motors.

<b>Technische Daten:</b>	<b>Borgward BK 555, Kurzhauber-Prototyp Projekt 141</b>
Hersteller:	Carl F. W. Borgward G. m. b. H., Automobil- und Motoren-Werke, Bremen
Motor:	Borgward D6M5II, Viertakt-Reihendieselmotor
Zylinder:	6
Bohrung x Hub:	94 mm x 120 mm
Hubraum:	4996 cm <sup>3</sup>
Leistung:	110 PS bei 2800 U/min
Drehmoment:	314 Nm bei 1600 U/min
Kraftübertragung:	Einscheiben-Trockenkupplung Fichtel & Sachs G 30 KZ 5-Ganggetriebe, 2. bis 5. Gang synchronisiert
Fahrgestell:	U-Profil-Leiterrahmen aus Pressstahl, Faustachse mit Halbelliptik-Blattfedern vorn, Starrachse mit Halbelliptik-Blattfedern hinten
Lenkung:	ZF-Gemmer
Bremsen:	hydraulisch mit Druckluftvorspannung auf Trommeln vorn und hinten, Handbremse auf Scheibe

Bereifung:	8.25-20, hinten zwillingsbereift
L x B x H:	6250 mm x 2300 mm x 2560 mm
Radstand:	3700 mm
Spur vorn / hinten:	1800 mm + 1620 mm
Zul. Nutzmasse:	5515 kg
Anhängermasse:	8800 kg
Tankinhalt:	100 Liter
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 90 km/h
Baujahr:	1960
Pritsche:	Meiller Dreiseiten-Kippaufbau
L x B x H:	3400 mm x 2100 mm x 400 mm, ca. 2,9 m <sup>3</sup>
	Stahlrahmen, Bordwände und Boden aus Holz

## *Glück muss man haben*

Jetzt fehlte nur noch ein passender Dreiseitenkipper. Berry durchforstete das Internet, scheinbar auf der Suche nach der Nadel im Heuhaufen. 80,5 Zentimeter war das Maß der Dinge, sprich die gesuchte Breite des Hilfsrahmens. Doch einmal mehr war das Glück auf seiner Seite. In Hessen nahe Fulda wurde ein Anhänger mit Meiller-Kipper angeboten. Der entpuppte sich als umgebautes Fahrgestell eines einstigen Borgward-Lkw und passte exakt. Sogar farblich. Was noch fehlte, war eine Rockinger-Anhängerkupplung. Die war zwar im Fahrzeugbrief eingetragen, am Fahrzeug jedoch nicht mehr vorhanden. Im Internet stieß er auf ein Verkaufsangebot in Dänemark, das allerdings schon drei Jahre alt war. Trotzdem nahm er Kontakt auf und traf einmal mehr ins Schwarze: Die Kupplung war noch zu haben. Nagelneu und originalverpackt, mit passenden Lochmaßen und Typnummer, Papieren und Anbauanleitung. Zwischen Weihnachten und dem Jahreswechsel erledigte Berry die finalen Restarbeiten. Kleinkram an der Elektrik, die Scheibenwischer bedurf-

ten ein wenig Zuwendung, die eine oder andere optische Verbesserung

...

In der ersten Januarwoche pilotierte Berry seinen Borgward stolz zur Zulassungsstelle. Das Anmeldeverfahren war reine Formsache. Nach über fünf Jahrzehnten und knapp 100 in die Renovierung investierten Arbeitsstunden ist das Einzelstück aus Bremen zurück im Straßenverkehr.

**Text: Ulf Kaack**

**Fotos: Berry bennis, Walter Richleske**

**Kontakt: Berry Bennis**

**Tiel, Niederlande**

[Borgward@upcmail.nl](mailto:Borgward@upcmail.nl)



## Hermann Lünsmann



Hermann Lünsmann (1905–1996) begann 1920 eine Lehre als Schlosser beim Eisenbahnausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück und studierte ab 1924 Maschinenbau am Technikum Bremen (heute Hochschule Bremen, Fachbereich Technik).

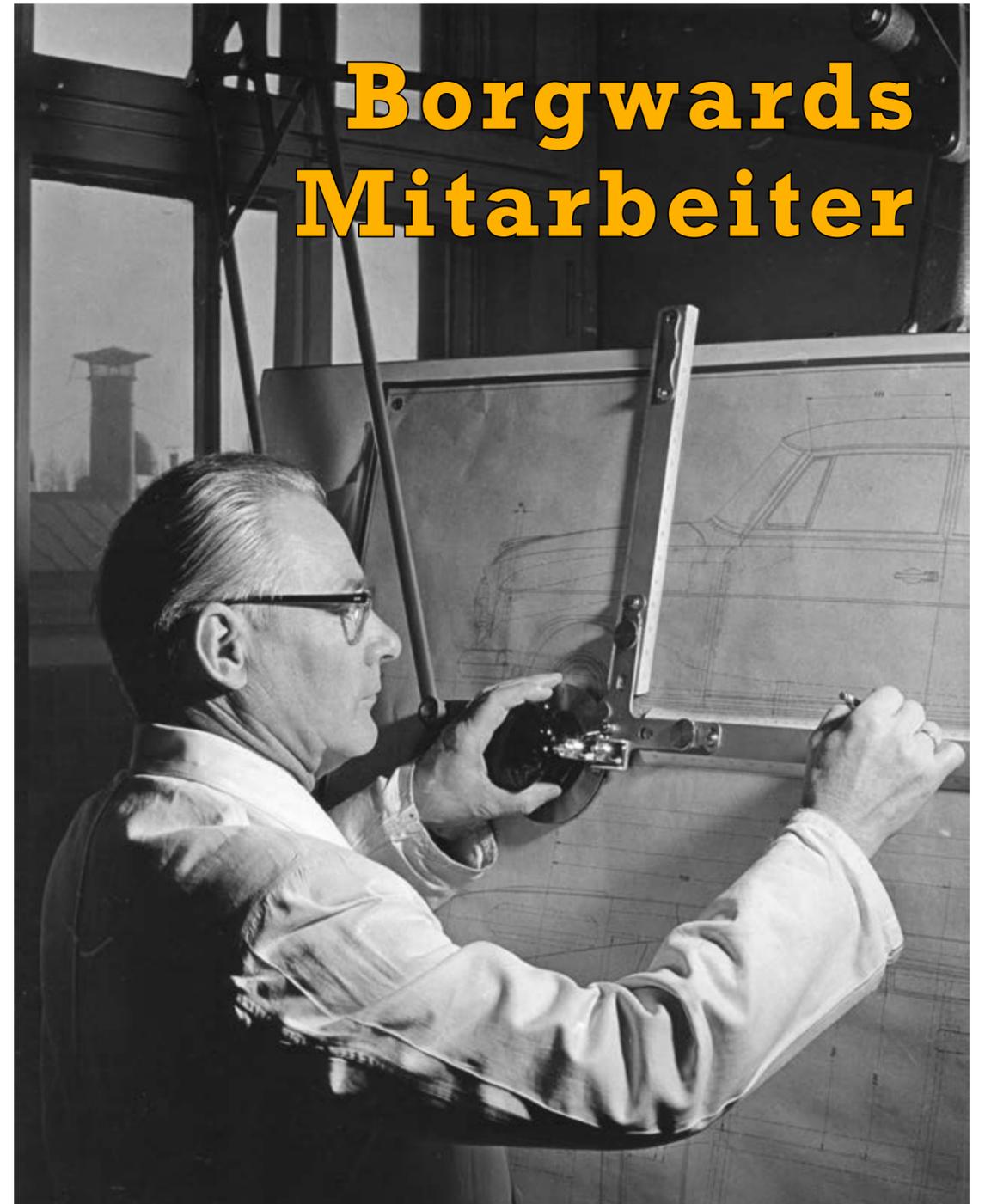
Er fing am 20. September 1927 bei Carl F.W. Borgward als Konstrukteur an. Aufgrund seiner Begabung im Bereich der Stilik ergab sich eine sehr enge Zusammenarbeit mit Carl F.W. Borgward. Er war im technischen Bereich der engste Mitarbeiter des Chefs.

Seine Tätigkeit umfasste die Konstruktion einschließlich der Berechnung der Personen-, Lieferwagen und der Sonderfahrzeuge mit Rad- und Kettenantrieb. Auch die Überwachung des Baus der Prototypen gehörte zu seinen Aufgaben.

Nach dem Konkurs 1961 ging Lünsmann zur Deutschen Maschinenbau AG (Demag) und leitete das Bremer Konstruktionsbüro.

1970 trat er in den Ruhestand.

## Borgwards Mitarbeiter





**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, Postale, Raritäten etc.

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

### Archivare

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

### Clubfahrzeuge

Borgward Sparkassenbus, Borgward Feuerwehr, Borgward Traktor (Dauerleihgabe)

### Clubkonto

DE34 2905 0101 00817033 99  
BIC: SBRE DE22 XXX

### Mitgliedsbeitrag

Jahresbeitrag: 50 €, Paare 75 €

### Kontakt

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

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

[www.borgward-club-bremen.de](http://www.borgward-club-bremen.de)

[vorstand@borgward-club-bremen.de](mailto: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 ...**

Holger (65) und Bettina Nabelberg, Verkauf von Werkzeugen und Werkzeugmaschinen, Rentner

## **Wie bist Du zum Thema Borgward gekommen?**

Als 3-jähriger Steppke stand ich schon neben dem Lloyd 600 meines Onkels, der später eine Arabel-

la fuhr. 2003 hatten wir uns zur Hochzeit eine Isabella gemietet und 2016 waren wir auf dem Borgward-Welttreffen in Bremen. Das Borgward-Fieber war ausgebrochen.

## **Welches Fahrzeug besitzt Du?**

Wir suchten eine Isabella, Arabella

oder ein Coupé. Tatsächlich wurde es ein Goliath Hansa 1100, Baujahr 1960. Unser „Dada“ hat die 40 PS-Maschine eingebaut und es ist schon eine Umstellung vom Alltagsauto auf den Hansa. Lenkradschaltung, keine Servolenkung und der noch fehlende rechte Außenspiegel sind ungewohnt.

## **Schraubst Du selbst?**

Ich weiß nur, wo ich Benzin, Öl und Waschwasser hineinfüllen muss.

## **Weshalb wurdest Du Mitglied im Borgward-Club?**

Das gehört doch irgendwie dazu.

[www.borgward-club-bremen.de](http://www.borgward-club-bremen.de)



## Der Vorstand

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



Vizepräsident  
Heinz Kadlez  
Khekgasse 83  
A 1230 Wien  
Tel.: +43-666 433 866 22  
[heinz.kadlez@aon.at](mailto:heinz.kadlez@aon.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](mailto:wuernschimmel@borgward.org)

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



Beirat  
Thomas Maftievici  
Finkenweg 3  
A 8570 Voitsberg  
[arabella-60@drei.at](mailto:arabella-60@drei.at)

## Termine

23. + 24. April 2022  
Frühlingsausfahrt  
Roland Scharfetter führt uns zwei Tage durch das Weinviertel. Ein abwechslungsreiches Programm steht auf dem Plan: Weinviertler Museumsdorf in Niedersulz, über barocke Schloßanlage bis zum Oldtimer Museum Heldenberg und der Radetzky Gedenkstätte.  
Nennungen an  
[elfriede.scharfetter@aon.at](mailto:elfriede.scharfetter@aon.at)

1.-3. Juli 2022  
40. Int. Borgward Treffen  
Kreischberg/Steiermark

24. + 25. September 2022  
Herbstausfahrt  
Steiermark

22. Oktober 2022  
Clubabend Gmunden  
Gasthof Engelhof

[www.borgward.at](http://www.borgward.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](mailto:wuernschimmel@borgward.org)





Carl F. W. Borgward IG e.V. · [www.borgward-ig.de](http://www.borgward-ig.de)

Hartmut Loges · Tel. 02 01/75 74 44

Trierer Straße 11 · 45145 Essen

[h.loges@borgward-ig.de](mailto:h.loges@borgward-ig.de)

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



Foto Klaus Jesper CC-BY-SA

Nach zweijähriger coronabedingter Pause findet dieses Jahr wieder die TechnoClassica Essen 2022 als Oldtimer Weltmesse statt.

In 2019 für unsere ununterbrochene 30-jährige Teilnahme an dieser Messe geehrt und prämiert mit dem 3. Platz für die Gestaltung des Messestandes unter dem Motto ‚Borgward im All‘ will die Borgward IG e.V. diese langjährige Tradition fortsetzen und wird unter einem neuen Motto wieder versuchen, auch in diesem Jahr die Borgward-Gruppe höchst interessant in Szene zu setzen.

**Lasst Euch überraschen!**

Trotz Corona ist es der Borgward IG e.V. auch in den letzten Jahren gelungen, ihr regelmäßiges Internationales Borgward-Treffen zur Freude unsere Mitglieder und interessierter Oldtimerfreunde durchzuführen.

So soll es auch dieses Jahr geschehen.

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

Wir freuen uns darauf, möglichst viele Borgward-Freunde auf unserem Treffen begrüßen zu können. Es gibt sicher viel zu sehen.

Noch kein Mitglied? Aber interessiert? Dann melden Sie sich doch bitte. Entweder ab ins Forum unter

[www.borgward-ig.de](http://www.borgward-ig.de)

oder Email an

[mitgliederverwaltung@borgward-ig.de](mailto:mitgliederverwaltung@borgward-ig.de)

# Borgwards Autos Goliath GD 750

Unter dem Beifall der Belegschaft des Goliath-Werks rollte das erste Nachkriegs-Lieferdreirad am 19. April 1949 vom Endmontageband. Im Mai präsentierte das Werk diesen GD 750 genannten Lieferwagen auf der Export-Messe in Hannover.

Um die durch den Krieg zerstörten Städte aufzubauen und um die Artikel des täglichen Bedarfs zu befördern, benötigten die Deutschen dringend Transportmöglichkeiten. Pferdefuhrwerke, notdürftig zusammengeflückte Vorkriegslastwagen und ramponierte Güterwagen der Bahn konnten die Aufgabe nicht bewältigen. Es waren zu wenige.

Goliath kam mit diesem leichten dreirädrigen und billigen Nutzfahrzeug gerade richtig. Die Dreiräder verkauften sich „wie geschnittenes Brot“. Die Kundschaft bestand aus Markthändlern, Kleingewerbetreibenden und Handwerkern. Sie entschieden sich für den Goliath, weil er billig war.

Der Kaufpreis betrug 3.600 DM (nach heutiger Kaufkraft ungefähr 9.600 €). Einen VW „Bulli“ (lieferbar ab März 1950) konnten sich viele Selbstständige nicht leisten. Der kostete über 2.000 DM mehr und konnte auch nur wie der Goliath eine Last von maximal 785 kg tragen. Allerdings leistete der 4-Zylinder-Boxermotor des Volkswagens 25 PS (Höchstgeschwindigkeit 90 km/h, Verbrauch 10 Liter/100 Kilometer). Mit dem GD 750 kam der Fahrer nicht so flott voran. Magere 14 PS besaß der 2-Zylinder-2-Takt-Motor. Das reichte gerade für 60 km/h (8 l/100 km) Spitzengeschwindigkeit. Mehr war auch nicht zu empfehlen. Dreirad-Fahrzeuge unterliegen im Gegensatz zu einem Vierrad-Auto keiner Verbiegung (wackeln Sie einmal einen dreibeinigen Tisch). Das wirkt sich vorteilhaft auf die Herstellkosten aus. Die Kippgefahr ist der große Nachteil. Allzu fix sollte

man nicht in die Kurve gehen, da die Kippkante näher am Schwerpunkt liegt als bei einem Normalfahrzeug. Der Wagen fällt einfach um, was auch häufiger passierte. Beeindruckend für die damalige Zeit waren die vielen Ausführungen des Fahrzeugs. Neben drei verschiedenen Fahrgestell-Abmessungen gab es drei Pritschenausführungen: hoch, tief mit und tief ohne Radkästen. Das Werk lieferte auch Kastenwagen (Laderaum aus Stahlblech), Kofferverbinder (abgetrennter Laderaum) Kombiwagen (Laderaum mit Fenstern und herausnehmbaren Sitzen) sowie Verkaufswagen. Fahrzeuge mit Spezialaufbauten gab es für Fleischer und Bäcker, für den Transport von Groß- und Kleinvieh sowie Melkwagen für die Landwirtschaft. Noch bis in die 1970er-Jahre nutzen die Händler auf den Märkten die dreirädrigen Nutzfahrzeuge. Das Goliath-Werk, im August 1948 gegründete Schwesterfirma des Borgward-Werks (Sebaldsbrücker Heerstraße, heute Atlas Elektronik und Mercedes-Benz Werk), befand sich in Hastedt in dem Karree Osterdeich, Föhren-, Pfalzburger- und Malerstraße. Viele der historischen Gebäude sind noch erhalten.

**Foto Karl-Heinz Witte**



# Borgward-Kleinwagen 500



Eines der unbekanntesten Borgward-Projekte ist der Kleinwagen 500, der vom Leiter der Abteilung Sonderkonstruktion, Erich Übelacker, konzipiert und von seinem Team konstruiert wurde. Die Fertigung der 500er-Prototypaggregate oblag dem „Musterbau“. Diese Abteilung mit ca. 60 Mitarbeitern leitete Oberingenieur Fritz Hattesoehl. Sie war mit einem vielseitigen und hochwertigen Werkzeugmaschinenpark sowie mit ausgewählten Fachkräften ausgestattet und hauptsächlich für die Umsetzung der Ideen der Sonderentwicklung zuständig.

Von der Existenz des 500ers zeugen nur drei Dokumente und das Getriebe. Vermutlich war dem Besitzer das Getriebe zu schade zum Verschrotten. Deshalb „entsorgte“ er es vor der Bruchhausen-Vilsener Borgward-Werkstatt von Volker Wischnewski. Zwei Rohrleitungen am Getriebeturm weisen auf die hydraulische Betätigung der Schaltgabeln hin. Es ist sonst ein konventionelles, schrägverzahntes 4-Gang-Getriebe mit geradverzahntem Rückwärtsgang. Auffällig sind die beiden Deckel an den Seiten und der leere Raum zwischen den Zahnrädern und der

Kupplungsglocke. Vermutlich sollte hier später ein Differenzial untergebracht werden; entweder für Frontantrieb mit Motor vorn, Heckantrieb mit Motor hinten oder für einen Allradantrieb. Letzteres ist nicht so abwegig, da es sich um eine Konstruktion der „Militär“-Abteilung handelte und weil das Getriebe auch einen hinteren Abtrieb besitzt.

Die mit Ersatzteil-bzw. Zeichnungsnummern (z. B. 7 500 321 022) versehenen Gussteile geben weiteren Aufschluss. Die führende 7 stand vermutlich für ein Prototyp-Teil bzw. für die Abteilung Sonderentwicklung. Es folgt die Baumuster-Nummer 500 (z. B. Isabella = 055) und die Baugruppe 321 (Schaltgetriebe Hydraulik lt. Baugruppenplan der Abteilung Sonderentwicklung. Die beiden erhaltenen Zugkraft-Diagramme geben Auskunft über technische Daten:

- Stirnfläche 1,5935 m<sup>2</sup>
- Leermasse 900 kg
- $c_w$ -Wert 0,4
- Übersetzungsverhältnisse  
Getriebe 2,4 - 1,63 - 1,22 - 0,96  
Achsantrieb 3,43 (Diagramm vom 15.8.1958) und  
4,83 (Diagramm vom 20.8.1958).





Vermutlich handelt es sich bei der Stirnfläche um einen anhand der Entwurfszeichnungen ausgezählten Wert, bei Gewicht und cw-Wert um Schätzungen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist es nämlich nicht zu der Fertigung eines Prototyps gekommen. Das dritte Dokument ist ein Plan der Bordhydraulik. Er offenbart folgende Details:

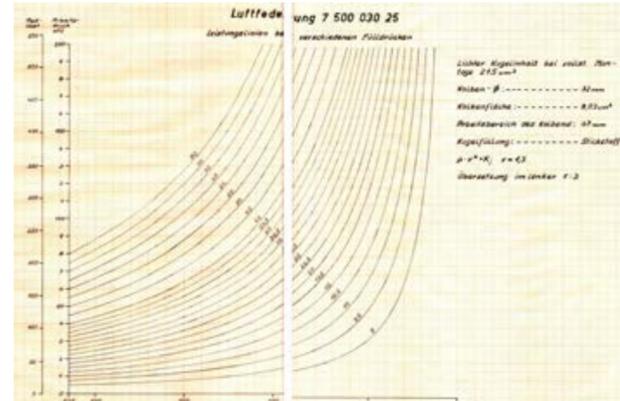
- hydropneumatische Federung nach Citroën
- Citroën Hochdruckpumpe mit 115 atü (Voll- und Teillastmessung, Musterbau, 22.10.1958)
- hydraulische Betätigung des Schaltgetriebes (vermutlich über Joystick)
- automatische oder servobetätigte Kupplung

Zum Motor gibt es mehr Quellen in Form von Versuchsberichten des Musterbaus. Ihnen sind folgende Daten zu entnehmen:

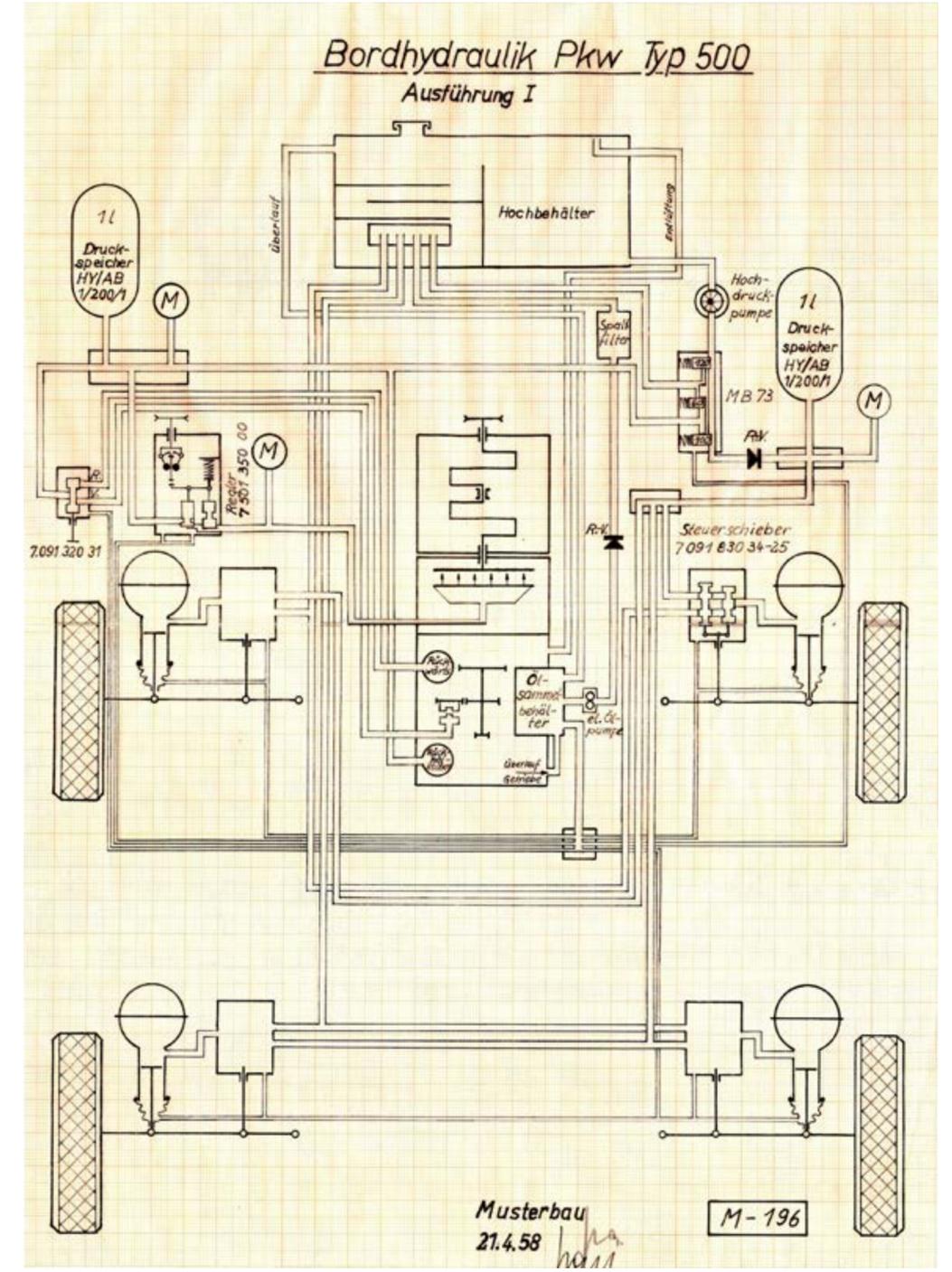
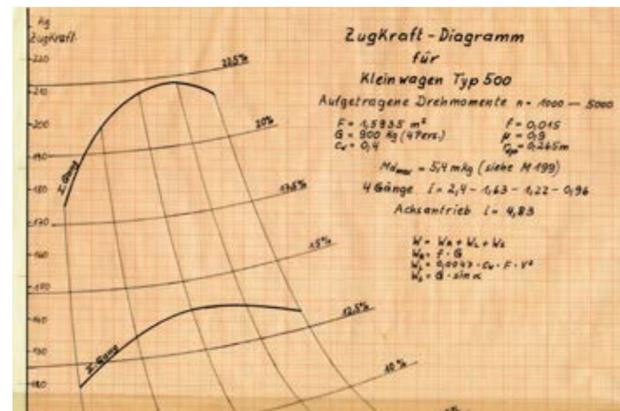
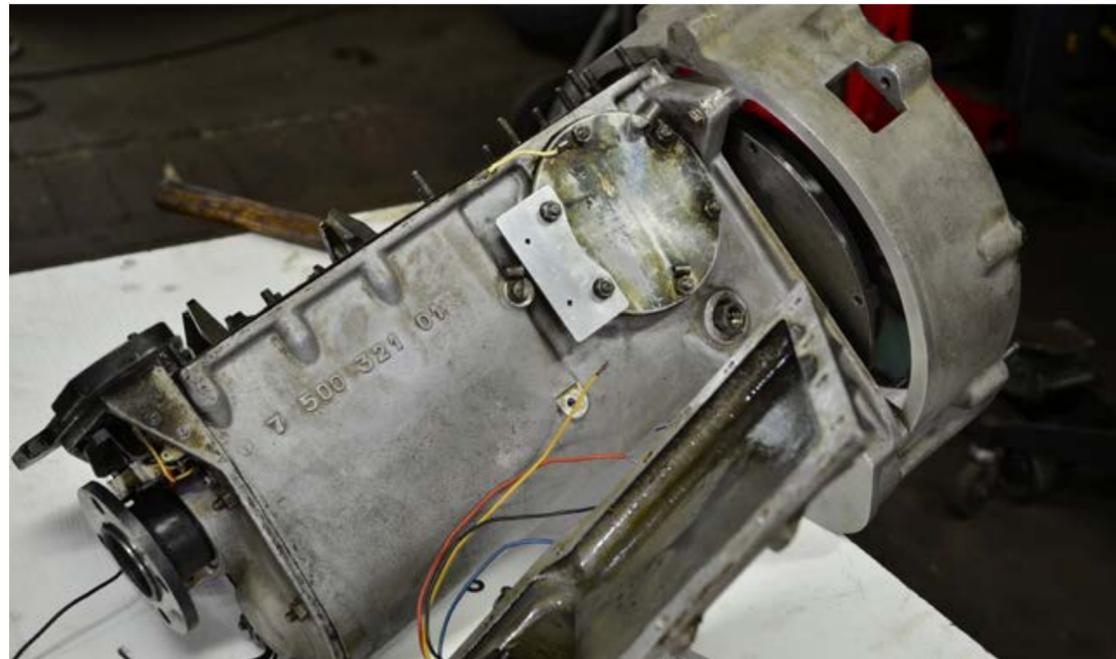
- 4-Zylinder-Boxermotor wassergekühlt
- Baumuster 109, Bezeichnung 4 M 0,75 B
- 750 cm<sup>3</sup> Hubraum

- Leistung bis zu 42 PS
- Verdichtungsverhältnis 9,85 zu 1, auch 9,15, 9,5
- Motor-Prototyp Nr. 1 gebaut zwischen 1/ und 7/1957
- Anlauf auf dem Prüfstand Juli 1957
- Vergaser Solex 28 PCI, auch 2x40 PII-4 und Zenith 32 NDIX
- Antrieb der Nockenwelle/-wellen (?) über Kette

Der Motoren-Konstrukteur in der Abteilung Sonderentwicklung, Dipl.-Ing. Günter Sonneborn, traf in den 60er-Jahren den Lloyd-Ingenieur Arnemann. Dieser erzählte ihm, dass der Übelacker-Motor von Lloyd umkonstruiert wurde. Die Lloyd-Version unterschied sich beim Ventiltrieb, der Kurbelwelle (Mail von Lloyd-Konstrukteur Rudolf Matura, 21.11.2012) und beim Hubraum [900 cm<sup>3</sup>]). Das Aggregat fand in der Arabella Verwendung, als sich der 600er-Lloyd-TS-Motor als zu leistungsschwach und der Goliath-1100-Motor als zu groß entpuppte. Das ist denkbar, da Lloyd erheblich unter Druck stand, einen geeigneten Motor für die Arabella „aus dem Hut zu zaubern“. Ein weiterer Hinweis auf den 750-cm<sup>3</sup>-Kleinwagen 500 ist ein aus der Konkursmasse gerettetes



PKW-Modell im Maßstab 1:5 der Abteilung Sonderentwicklung, das bisher nicht zugeordnet werden konnte. Es weist die Trapezlinie und die Panorama-Windschutzscheibe auf, die der Designer Battista „Pinin“ Farina (1893-1966) 1956 mit dem Lancia Florida bzw. 1957 mit der Flaminia-Limousine einführte. Das Modell könnte eine Designstudie aus dem Jahr des 500ers sein, der als Nachfolger des Lloyd 600 angedacht war.



# Ein neues Borgward-Buch

## Autos aus Bremen - Band 16

Borgwards Werk

Carl F.W. Borgwards Sohn Peter (1937-1989) hatte vor 50 Jahren eine gute Idee. 1972 erzählte er dem Journalisten Klaus Ebel die Geschichte der Borgward-Werke aus seiner Sicht als Zeitzeuge. Ebel leitete die Vereinszeitung „Fit am Steuer“ des Verkehrsübungsplatzes Bremen e.V. Die Mitglieder des Vereins waren hauptsächlich Firmen des Transportgewerbes und der Kraftfahrzeugbranche sowie der ADAC. Da das Blatt umsonst war und in Werkstätten, Autohäusern, der Zulassungsstelle, Tankstellen und bei Teilehändlern auslag, erreichte es hohe Auflagen.

Ebel begann das von Dr. Peter Borgward Erzählte aufzuschreiben und die Artikelserie in dem Blatt zu veröffentlichen. Man kann sich heute gut vorstellen, dass diese

Erinnerungen bei den Auto affinen Bremern gut ankam. Machte sich doch endlich jemand daran, die Geschichte ausführlich, komplett und in einem Rutsch darzustellen.

Doch nach 27 Folgen war Schluss. Aus welchen Gründen ist unbekannt. So erläuterte Borgward junior die Zeit vom 10. November 1890, dem Geburtstag seines Vaters, bis zum Erscheinen der Isabella 1954. Und das machte er sehr interessant. Sein tiefes Wissen hatte er sich durch die Gespräche mit seinem Vater und den führenden Borgward-Managern sowie seinem Volkswirtschaftsstudium angeeignet. Die Geschichte würzt er mit seinen Erlebnissen bei der Fahrzeugüberführung vom Borgward-Händler in Darmstadt zum Werk oder beim Kauf eines Blitzkarrens in der Nachkonkurszeit.

Die 27 „fit am Steuer“-Artikel gerieten ebenso wie Peter Borgwards Wissen und Aussagen in Vergessenheit. Erst 2021 entdeckte der Borgward-Fan Werner Hilscher einzelne Artikel und schlug vor, die Serie als Buch zu veröffentlichen. In meinem und auch Friedhelm Blumbergs Archiv gab es nur 27 Artikel. Zu dem Zeitpunkt dachten ich, die Serie geht bis 1961. Die Sachbearbeiterin im Staatsarchiv Bremen wunderte sich sehr, dass überhaupt jemals jemand nach der längst eingestellten Zeitung „fit am Steuer“ fragt. Dort offenbarte sich, dass im Gesamtwerk keine weiteren Folgen als die Nummer 27 erschienen sind. Und so schrieb ich die Geschichte der Zeit von 1955 bis 1961, sodass sich ein abgerundetes Bild der Borgward-Historie ergibt.

**Peter Kurze**

21 × 30 cm, 112 Seiten, 163  
Abbildungen, 24,90 Euro

Klaus Ebel & Peter Kurze

**Borgwards Werk**

**Erinnerungen von Peter Borgward**





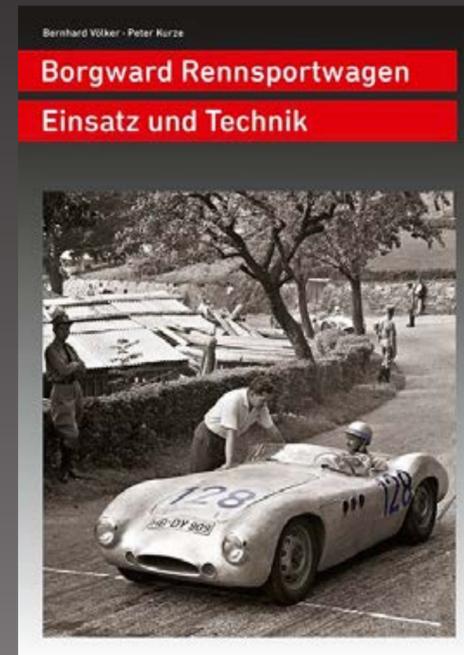
Band 14  
**Borgward Isabella**  
 Vom Zeichenbrett zum Roll-out

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 Euro.

Link: Der YouTube-Film zum

[Isabella-Buch](#)



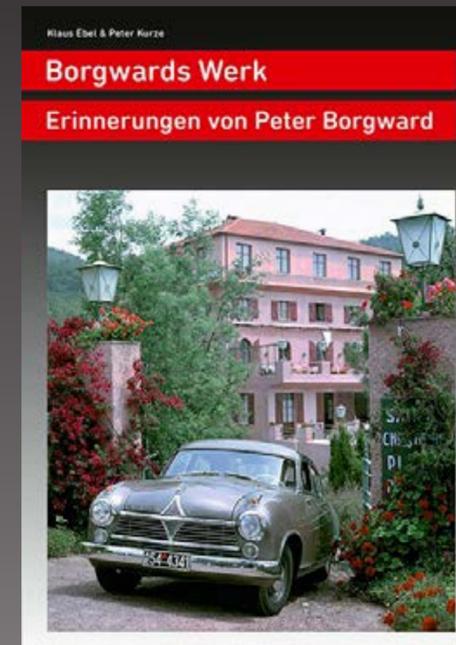
Band 15  
**Borgward Rennsportwagen**  
 Einsatz und Technik

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

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

Link: Der YouTube-Film zum

[Rennsportwagen-Buch](#)



Band 16  
**Borgwards Werk**  
 Erinnerungen von Peter Borgward

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

21 x 30 cm, 112 Seiten, 163

Abbildungen, 24,90 Euro



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

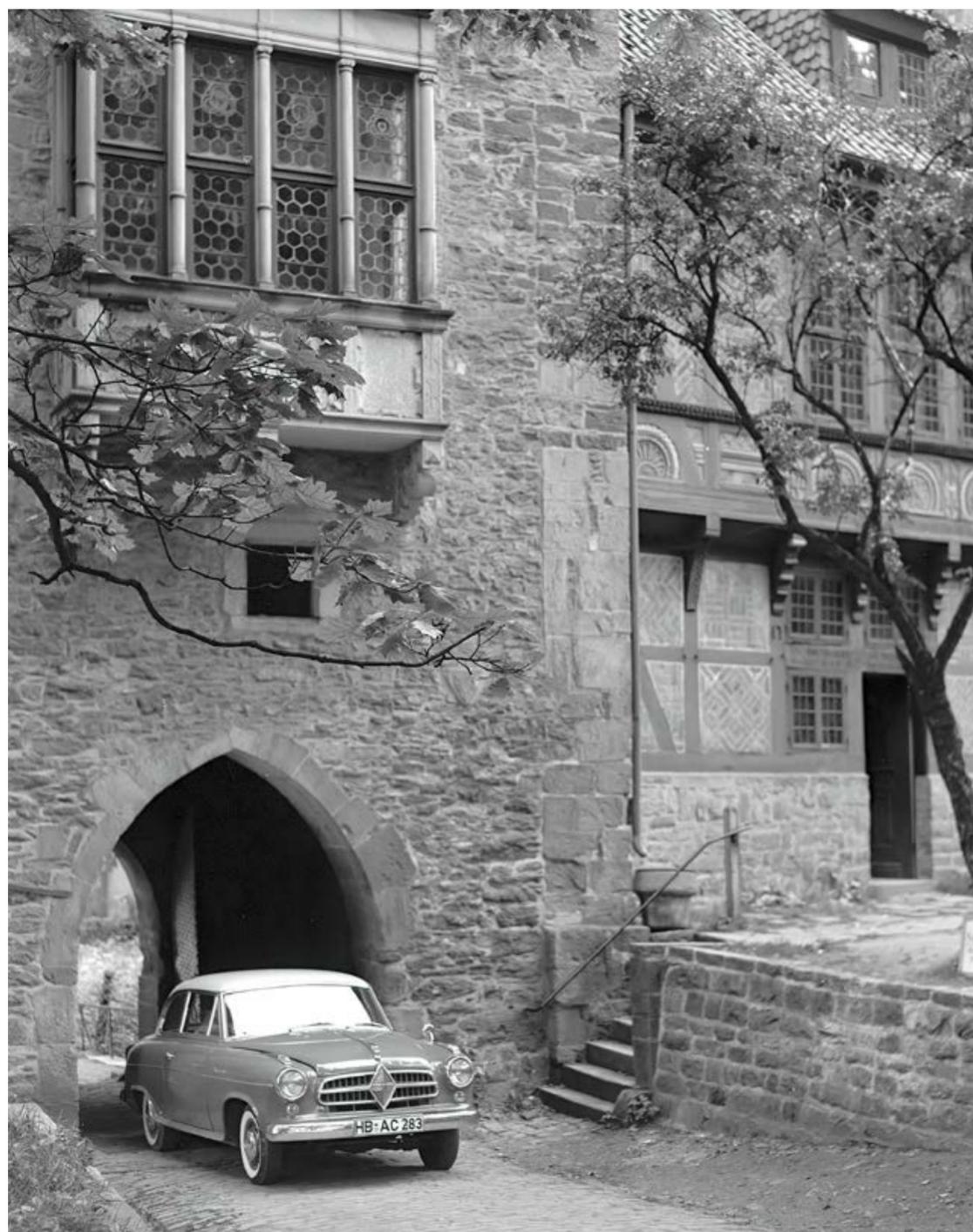
Hier können Sie bestellen:  
 Verlag Peter Kurze  
 c/o Runge Verlagsauslieferung  
 Postfach 1364  
 33793 Steinhagen

- Bestelltelefon: 05204-998-123

- Bestell-Mail: [msr@rungeva.de](mailto:msr@rungeva.de)

- Shop: [www.edition-b6.de](http://www.edition-b6.de)

- Bestellfax: 05204-998-114



# Rätsel

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

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

Wo ist das Foto entstanden?

Diesmal gilt es eine sehr schwere Nuss zu knacken.



Die Lösung mit der genauen Ortsangabe per Mail an

[pk@peterkurze.de](mailto:pk@peterkurze.de).

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

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

Auflösung in der nächsten Ausgabe.



Lösung des Rätsels aus IK III/2021

Einige Einsender tippten auf Garmisch-Patenkirchen. Tatsächlich zeigt das Foto die Gaststätte der Bob-Rennfahrer-Legende Andreas Ostler in der Alpspitzstraße 6 in 82491 Grainau.

Das Gebäude wurde umgebaut und beherbergt heute eine Weiterbildungseinrichtung. Gewonnen haben Frank Meyer (Bremen), Sascha Fillies (Einbeck) und Joachim Scheuring (Hollstadt). Herzlichen Dank für das Gegenwart-Foto an Hartmut Riedel (Bernried).

Die Lösung ergab sich, wenn man den Namen Anderl Ostler bei Google eingab und den angezeigten Spiegel-Artikel durchlas.

## Impressum

Isabella Klassik

Das digitale Borgward Magazin  
© 2022

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](mailto:pk@peterkurze.de)

Redaktion:  
Ulf Kaack, Peter Kurze

Kostenfrei abonnieren:  
[isabella-klassik.de](http://isabella-klassik.de)

Ihre Beiträge:  
Eingesandte Beiträge beurteilen wir  
auf ihren Nachrichtenwert und behal-  
ten uns vor, Artikel nicht zu ver-  
öffentlichen. Die Verfasser von Bei-

trägen erlauben uns die redaktionelle  
Bearbeitung und die kostenfreie Ver-  
öffentlichung. Sie versichern mit der  
Einsendung des Materials, dass sie  
Inhaber der Rechte an den eingelie-  
ferten Fotos und Texten sind.  
Namentlich gezeichnete redaktionelle  
Beiträge geben nicht unbedingt die  
Meinung der Redaktion wieder.

### Rechte:

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

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

Gewerbliche Anzeigen:  
Peter Kurze

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

[Anzeigen-Information](#)

Termine 2022	Veranstaltung	Veranstalter
23.-27. März	<a href="#">Techno Classica Essen</a>	Messeplatz 1, 45131 Essen
23.-24. April	<a href="#">Technorama Ulm</a>	Messegelände
29. April-1. Mai	<a href="#">Veterama Hockenheimring</a>	Hockenheimring
6.-8. Mai	<a href="#">Motorworld Classic Bodensee</a>	Messe Friedrichshafen
22. Mai	Maischollen-Fahrt Jadebusen Dangast	<a href="#">Borgward Club mit Sitz in Bremen</a>
26.-29. Mai	Borgward-Treffen Schweden/ Malmköping	<a href="mailto:claes@jagevall.se">claes@jagevall.se</a>
27.-29. Mai	Borgward-Treffen Italia/Comer See	<a href="#">Borgward Sympatizzanti Italia</a>
10.-12. Juni	<a href="#">39. Bockhorner Oldtimermarkt</a>	Oldenburger Weg/Südstr. 26345 Bockhorn
1.-3. Juli	Borgward-Treffen Österreich-Kreischberg	<a href="#">Borgward Club Austria</a>
12.-14. August	48. Int. Treffen in Bebra	<a href="#">Carl F.W. Borgward IG</a>
24.-25. Sept.	Herbstausfahrt	<a href="#">Borgward Club Austria</a>
7.-9. Oktober	<a href="#">Veterama Mannheim</a>	Maimarktgelände Mannheim
Achtung: Alle Termine sind unsicher und von der Corona-Lage abhängig.		

# Isabella Klassik

