

# Isabella Klassik

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

Die Corona-Welle verschaffte mir im letzten Jahr Ruhe und Zeit, 2021 nervte sie mich erheblich. Die notwendige Reduzierung meiner Kontakte, der Ausfall vieler Veranstaltungen und die immerwährende Sorge, sich genügend geschützt zu haben, bestimmten den Ablauf. An einen richtigen Urlaub war nicht zu denken und dann rutschte mir mein fast fertig restaurierter Oldtimer von der Hebebühne. Sie können sich meine Laune vorstellen. Doch genug des Jammerns.

Die Berichte über die Jahrestreffen der Borgward IG, des Bremer- und des österreichischen Borgward-Clubs sind im Borgward Magazin (Sonderheft der Borgward-Vereine, September 2021) erschienen, und stehen deshalb nicht in der IK.

Ich wünsche Ihnen ein Viren armes 2022.

Mit besten Grüßen aus Bremen



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

Technik

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| Nachfertigungsaktion Türscheiben.....                    | 13 |
| Schlanke Schlüssel.....                                  | 13 |
| Verbesserter Warnblinkschalter .....                     | 13 |
| Ladegeräte-Test.....                                     | 13 |
| Rundgelutschte Schrauben.....                            | 13 |
| Unterbodenpflege mit Brantho-Korrux.....                 | 14 |
| Zündschloss-Reparatur Isabella Limousine und Combi ..... | 22 |
| Der Kabelbaum der Borgward Isabella.....                 | 31 |

Geschichte

|                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Die Borgward-Krise II.....                                                          | 3  |
| Brief von Finanzdirektor Otto Carstens<br>an Carl F.W. Borgward vom 15.9.1956 ..... | 9  |
| Borgwards-Mitarbeiter: Ing. Heinrich Völker .....                                   | 12 |



Isabella Zündschloss-Reparatur · 22

Szene

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| Borgward Club Italien mit neuer Webseite.....     | 13 |
| Neues vom breMOBILEum.....                        | 15 |
| 38. Treffen Borgward Club Frankfurt-Würzburg..... | 28 |

Clubmitteilungen

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| Borgward Club e.V. mit Sitz in Bremen..... | 16 |
| Borgward Club Austria.....                 | 19 |
| Carl F.W. Borgward IG e.V. ....            | 21 |

Ständige Rubriken

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Titelfoto: Hansa 1500 Kombi am Überseehafen in Bremen, Foto<br>Walter Richleske..... | 1  |
| Vorwort .....                                                                        | 2  |
| Rezension: „Elektrik“ – Sonderheft der Oldtimer-Markt.....                           | 32 |
| Rätsel .....                                                                         | 33 |
| Impressum .....                                                                      | 35 |
| Rücktitel: Isabella Combi, Modell 1957, Foto Paul Botzenhardt....                    | 36 |



*Vor 60 Jahren*

# Die Borgward-Krise II

„Sanierer“ Dr. Johannes Semler (stehend) bei einer Pressekonferenz.



## Nur gekleckert, nicht geklotzt

Auch im Mai 1961 kam zu wenig Geld in Borgwards Kasse. Es entstanden erhebliche Verluste aufgrund der fortlaufenden Personalkosten und der Lieferantenrechnungen. Die Fahrzeugproduktion war gedrosselt, trotzdem lieferten die Zulieferer das vorbestellte Material (Stahl, Reifen, Scheiben usw.) und bestanden auf oftmals auf sofortiger Barzahlung.

Viele Autokäufer fragten sich, ob Borgward „kaputt geht“, wer dann Ersatzteile liefert und wer das Fahrzeug später überhaupt noch repariert. Dass der Wiederverkaufswert des Wagens sehr gering sein wird, wenn Borgward von der Bildfläche verschwunden ist, war jedem Käufer klar. Diese Befürchtungen führten zu einem Verkaufsrückgang um rund ein Drittel.

Bei einem Zahlungsengpass gepaart mit ausgereizten Kreditmöglichkeiten kommt es darauf an, so schnell wie möglich Geld einzunehmen und Kosten zu senken. Und das steht unter dem Motto „klotzen, nicht kleckern“!

Doch Vorstand und Aufsichtsrat der Borgward AG gingen nicht die beiden größten Hindernisse an. Weder drückten sie die auf Halde stehenden

Fahrzeuge (11.896 St am 30. April 1961, 10.706 St am 31. Mai) in den Markt, noch entließen sie das im großen Umfang überzählige Personal.

Semler brach lediglich die Borgward-Hubschrauber-Entwicklung komplett ab und entließ Professor Focke sowie dessen Team, anstatt das Programm lediglich ruhen zu lassen.

Was Carl F. W. Borgward immer unterbunden hatte, gelang Semler dagegen mit einem Federstrich: Betriebsangehörige konnten Borgward-, Goliath- oder Lloyd-Fahrzeuge mit Werksrabatt erwerben. Doch das Heilmittel wirkte nicht. Der Verkauf blieb äußerst gering, da die Zeit für die Mitarbeiter zu unsicher war.

## Die neue Isabella

Der Turiner Stilist Pietro Frua entwickelte 1960 das Design der neuen Isabella, Modell 1962. Borgward- und Goliath-Techniker konstruierten den Wagen. Ein Prototyp sollte auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt/Main im September 1961 präsentiert werden. Semler legte das Projekt auf Eis. Die Frua-Isabella wollte er erst im Frühjahr 1964 vorstellen. Zum Bau eines Prototypen kam es nicht.



Die Fertigung aller Goliath-Fahrzeuge (Pkw, Lieferwagen Goli und Express) sowie der kleinen Lloyd-Typen (LP 600, Alexander, TS und Lieferwagen LT) sollte auslaufen. Bei der Lloyd Arabella war man sich unsicher. Gegen die Arabella sprachen der schlechte Ruf und die geringen zu erwartenden Gewinne. Dem Großen Borgward (P 100, ab Februar 1961 als 2300 bezeichnet) räumte Semler nur Verkaufschancen ein, solange Mercedes-Benz nicht mehr die lange Lieferzeit von einem Jahr für die S-Klasse (heute als Heckflosse bezeichnet) hatte. Die Konzentration

galt der Isabella. Dem Lastwagen-Programm schenkte man wenig Beachtung.

### Vorbereitungen zur IAA

Der September 1961 lag als Termin für die alle zwei Jahre stattfindende Internationale Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt fest. Borgward musste ein Notprogramm entwickeln, das nicht viel kostete, aber die Presse und eventuelle Kunden befriedigen sollte. Die Modellpflege-Maßnahmen (Mopf oder auch Facelifting genannt) durften nicht die Karosserien betref-

fen, weil für Formänderungen des Blechs Werkzeuge benötigt werden. Die sind sehr teuer und haben Lieferzeit bis zu einem Jahr. So änderten die Stilisten die Farbtöne der Lackierungen, die Inneneinrichtungen, um sie der Mode anzupassen, und verpassten allen Fahrzeugen den neuen Rhombus am Kühlergrill.

Anziehungspunkt des Borgward-Messestands wäre das Isabella Coupé mit dem 6-Zylinder-Motor des „Großen Borgwards“ (P 100) geworden. Mit dem Aggregat erreichte der elegante 2-Sitzer eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Das

reichte, um auf der Autobahn fast alle anderen Fahrzeuge zu überholen. Einen großen Verkaufserfolg erwarteten die Bremer nicht, dazu war der Markt für diese Fahrzeuge zu klein und die Konkurrenz durch den Mercedes 190 SL sowie die Porsche-Coupés zu groß. Aber das schwer angeschlagene Borgward-Image, so hoffte die Führungsmannschaft, würde sich verbessern.

Als Blickfang sollte ein Isabella Coupé auf einem Turm vor dem Messegelände stehen. Der Clou: Das Coupé wollte man zweifarbig lackieren, und zwar so, dass man stadtein-

wärts fahrend einen roten und stadtauswärts fahrend einen blauen Wagen sieht.

Weshalb das Motorenprogramm nicht konsequenter genutzt wurde, ist unbekannt. Vorstellbar wäre die Isabella Limousine auch mit Diesel-, 90- und 100 PS-Motor gewesen. Vermutlich hätte der Combi mit 75- und 90 PS sogar Verkaufschancen gehabt.

Mit dem Ende der Borgward-Gruppe im Juli 1961 waren die gesamten Messenvorbereitungen nichtig.



Links: Der von Pietro Frua 1960 entworfene und in Turin gebaute Prototyp sollte Nachfolger des Goliath Hansa 1100 werden. Doch Carl Borgward wollte dieses viertürige Fahrzeug mit einem etwas verlängerten Heckteil als neue Isabella 1961 auf der IAA präsentieren. Ein eventueller Nachfolger des Hansa 1100 sollte ein ähnlicher Frua-Entwurf mit zwei Türen sein. Semler legte das Frua-Isabella-Projekt auf Eis und wollte den Wagen erst 1964 vorstellen. Für die Modellpalette 1962 mussten Modellpflegemaßnahmen, wie ein stilisierter Rhombus im Kühlergrill (rechts) ausreichen.





Juni-Bericht des „Sanierers“

Der Bericht des „Sanierers“ Dr. Johannes Semler vom 21. Juni 1961 beschrieb die Möglichkeit, dass in den kommenden zwei bis drei Jahren die Borgward-Betriebe in die Gewinnzone überführt werden können. Semlers Einschätzung offenbarte das unglaubliche Missverständnis zwi-

schen Bremer Senat und ihm. Jeden Tag sprudelten die Verlustquellen der Unternehmen (Personalkosten, Mieten, Zinsen) weiter. Viele Fachleute fragten sich, wer den Unterhalt der Werke finanzieren sollte. Dem Senat war klar, dass weitere Finanzspritzen in zweistelliger Millionen Höhe den Bremer Haushalt überfordern würden.

Doch Semler kümmerte sich nicht um die Verbesserung der Zahlungsfähigkeit, sondern malte in seinem Memorandum vom 13. Juli die Zukunft in rosa Farben. Schärfste Rationalisierungsmaßnahmen und „das Fertigungsprogramm durch anderweitige Produktionen zu ergänzen“ waren seine Stichworte. Dass der Verkauf der über 10.000 vorhande-

nen Fahrzeuge, die Entlassung von überzähligen Mitarbeitern und die Veräußerung bestimmter Betriebs-teile Vorrang besaßen, kümmerten weder den Aufsichtsrat-Vorsitzenden Semler noch seine Räte. Sie hofften auf eine weitere Förderung Bremens in Höhe von 50 Mio. DM und auf erfolgreiche Gespräche zur kompletten Übernahme der Borgward-Betriebe

mit Chrysler/Simca, der Transportation Corporation of America sowie Citroën. Der von Semler zum 1. März eingestellte Karl-Helmut Warns (Manager Haniel & Cie. GmbH/Duisburg) wirkte als Geschäftsführer der Borgward GmbH und als Aufsichtsrat der Borgward AG. Seine Erfahrungen in der Autoindustrie beschränkten sich

| Pkw-Programm für die IAA 1961                                                            |              |              |               |               |              |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Baumuster                                                                                | LM B4 M0,9   | 4 M 1,5 II   | 4 M 1,5 II TS | 4 M 1,6 II TS | D4 M 1,8 II  | 6 M 2,3 II TS |
| Leistung [PS]                                                                            | 34, 38, 45   | 55, 60       | 75            | 90            | 48           | 100           |
|                                                                                          | 4-Zyl.-Boxer | 4-Zyl. Reihe | 4-Zyl. Reihe  | 4-Zyl. Reihe  | 4-Zyl. Reihe | 6-Zyl. Reihe  |
| Kompaktklasse                                                                            |              |              |               |               |              |               |
| Arabella Limousine                                                                       | wie bisher   |              |               |               |              |               |
| Mittelklasse                                                                             |              |              |               |               |              |               |
| Isabella Limousine                                                                       |              | wie bisher   | wie bisher    | Fehlt         | Fehlt        | Fehlt         |
| Isabella Combi                                                                           |              | wie bisher   | Fehlt         | Fehlt         | NEU          | Fehlt         |
| Sportwagen:                                                                              |              |              |               |               |              |               |
| Isabella Coupé                                                                           |              | Fehlt        | wie bisher    | Fehlt         |              | NEU           |
| Oberklasse:                                                                              |              |              |               |               |              |               |
| Der Große Borgward (2300)                                                                |              |              |               | NEU           |              | wie bisher    |
| Fehlt = Lücken im Programm, die vom „Sanierer“ Dr. Johannes Semler nicht besetzt wurden. |              |              |               |               |              |               |

Vorbereitung des Ausstellungs-Coupés für die IAA 1961 in der Versuchsabteilung. Änderungen gegenüber dem Vormodell: 100-PS-Motor vom P100, dunkles Armaturenbrett mit VDO-Uhr von der Mercedes S-Klasse, geänderte Instrumente und Knüppelschaltung. Das Loch im Gelenkwellen-Tunnel war notwendig für den Schalthebel des 4-Gang-Getriebes.







auf ein sechsmonatiges Praktikum bei Ford im Jahre 1933. Von der Bremer Seite saß der Leitende Regierungsdirektor beim Wirtschaftssenator (verantwortlich für das Referat Fischwirtschaft), Walther Fenske, im Aufsichtsrat. Ab Mai 1961 nahm er auch den Posten des Finanzchefs der Borgward-Betriebe wahr. Beide erstellen am Tag von Semlers Memorandum ein Exposé. Darin gingen sie davon aus, dass Semlers Vorschläge nicht angenommen werden und dass die „bisher nicht in ein konkretes Stadium“ eingetretenen Gespräche im Sande verlaufen. Ihre Vorschläge gingen stärker in die Einzelheiten und berücksichtigten die finanziell angespannte Lage. Ihre Forderung: Bremen soll sich eindeutig hinter die Borgward-Betriebe stellen und für die Verwirklichung ihres Plans weniger als 25 Mio. DM zur Verfügung stellen. Beim Senat machte das Schlagwort „Fass ohne Boden“ die Runde. Nun ging den Senatoren auf, dass die Rettung eines Automobilbau-Unternehmens nicht mit Aufsichtsrats-Mitgliedern, Vorständlern und Geschäftsführern mit wenig bis gar keiner Kompetenz im Automobilgeschäft durchführbar war. Eine weitere Rettungsaktion wollte und konnte man nicht mehr finanzieren.

Am 18. Juli 1961 schrieb Bürgermeister Kaisen an Semler: „... dass die erbetenen Mittel nicht bereitgestellt werden können. Bei voller Würdigung Ihrer Argumente, ... überwiegen die Zweifel, dass die Voraussetzungen, auf denen Ihre Vorschläge beruhen, eintreten werden. ... Der Senat erkennt nicht die Folgen, die sich aus dieser Entscheidung ergeben können ...“.

Am 28. Juli 1961 stieg Semler in seinen Mercedes 300, fuhr zum Amtsgericht Bremen und beantragte dort das Vergleichsverfahren zur Abwendung des Konkurses.

Die Fahrzeugproduktion wurde eingestellt. Man entließ die Belegschaft bis auf 3.700 Mitarbeiter, die sich um die Ersatzteilversorgung, den Reparaturservice, den Werkschutz und die kaufmännische Abwicklung kümmerten. Borgwards Konkurrenten schalteten schnell. Über große Stellenanzeigen in den Bremer Tageszeitungen versuchten BMW, Rheinstahl-Hanomag und andere das nun frei gewordene Potenzial der Facharbeiter, Techniker und Kaufleute abzuschöpfen. So wechselten Borgwards Motorenkonstrukteur Karl-Ludwig Brandt zu Hanomag, Betriebsdirektor Wilhelm Gieschen und Einkaufsleiter Karl Monz gingen

zu BMW. Die Restbelegschaft deutete daraufhin die Abkürzung BMW um, in „Borgward macht weiter“.

Da anscheinend nicht einmal 35 Prozent der Schulden beglichen werden konnten, kam es zum Anschlusskonkurs und der große Ausverkauf begann. Der Lkw-Produzent Büssing erwarb das Borgward-Lkw-Werk im niedersächsischen Osterholz-Scharmbeck und Siemens kaufte das Lloyd-Werk in der Bremer Neustadt. Rheinstahl-Hanomag übernahm zum Großteil das Sahnestück, die Pkw- und Lkw-Produktionsstätte in Bremen-Sebaldsbrück. Die Hannoveraner versprachen sich durch die Übernahme der Gebäude und der Maschinen eine Kapazitätserweiterung im Lkw-Bereich. Die war notwendig, weil der Standort Hannover nicht mehr ausreichte und man hoffte, die bisherigen Marktanteile der Borgward-Frontlenker-Lkw übernehmen zu können. Ein besonderes Schnäppchen für die Herren von der Leine waren die Borgward-Abteilungen „Sonderentwicklung“ (Dipl.-Ing. Erich Übelacker) und „Musterbau“ (Leitung Obering. Fritz Hattesohl). Die Sonderentwicklung konstruierte und der Musterbau fertigte Prototypen von Amphibienfahrzeugen, Panzermotoren und





anderer Produkte für die Bundeswehr. Die Auftragsbücher der Abteilungen waren prall gefüllt, die Mitarbeiter nicht einen Tag arbeitslos.

Durch die Veräußerung des Vermögens (Schreibtische, Werkzeuge, Autos, Produktionsanlagen, Konstruktionszeichnungen, Grundstücke, Immobilien, Lagereinrichtungen, Patente, Markenzeichen usw.) kam endlich Geld in die Kassen. Diese Verkäufe, die nur einen Bruchteil des Wertes der funktionierenden Fabrik erzielen konnten, brachten mehr ein als alle Schulden zusammen. Der Staat Bremen verzichtete zu dem auf die Rückzahlung des 50 Mio.-DM-Kredits, was viele als Eingeständnis einer Mitschuld am Desaster werteten. Das ergab Ende der 60er-Jahre die sensationelle Konkursquote von über 100 Prozent.

## Rheinstahl-Hanomag

Hanomag hatte anfangs erwogen, Borgward Lastkraftwagen in das Hanomag Lieferprogramm aufzunehmen, um Lücken zu schließen. Borgwards Palette bestand aus drei modernen Frontlenker-Versionen mit

1,8 t Nutzlast Typ B 611  
3 t B 622 und  
5,5 t Nutzlast B 655,

denen die Hanomag-LKW

2 t Kurier,  
2,6 t Garant und  
3,5 t Markant

gegenüber standen. In die Nutzlast-Lücke passte nur der B 655. Doch die Übernahme nur eines Typs



**Oben:**  
Rheinstahl-Hanomag-Schriftzüge auf dem Gebäude des Lohnbüros und an der Portierloge.

**Mittlere Reihe:**  
Keine Chance für die modernen Borgward Frontlenker B 611 mit 1,8 t- (links), B 622 mit 3 t- und B 655 mit 5,5 t-Nutzlast (rechts) im Produktionsprogramm der Rheinstahl-Hanomag.



**Untere Reihe:**  
Das jeweilige Rheinstahl-Hanomag-Pendant zu der Borgward-Typenreihe bestehend aus dem Kurier mit 2 t- (links), dem Garant mit 2,6 t- und dem Markant mit 3,5 t-Nutzlast (rechts)







hätte das Baukastensystem gestört, die Kapazitäten im Bau der kleinen LKW beeinträchtigt und einen enormen Aufwand bei Einkauf, Ersatzteildienst und Reparatur bedeutet. So beschränkte man sich auf die Übernahme von drei Borgward-Motoren.

Im März 1962 erhielt das Bremer Werk einen Großauftrag des Bundesverteidigungsministeriums. Für den Einsatz bei der Bundeswehr sollten amerikanische Schützenpanzer M 113 umgerüstet werden.

Die Fertigung des LKW Markant und des allradgetriebenen Behörden-Lastwagens AL 28 lief im September an. 1965 rollte auch der Kurier vom Band. Damit war die gesamte LKW-Fertigung von Hannover nach Bremen verlagert worden.

Links: Produktionsstopp im Sommer 1961. Rechts oben: Dank der Nutzfahrzeugproduktion von Rheinstahl-Hanomag, den Hanomag Henschel Fahrzeugwerken (HHF) und Daimler-Benz überlebte die Autoindustrie in Bremen.

Rechts unten: Mit der Mercedes-Benz-Baureihe S 123 begann 1978 erneut die Pkw-Produktion in Bremen.





## Beurteilung

Der Konkurs der Borgward-Gruppe kam für viele Zeitgenossen völlig überraschend, war man doch an ein enormes Wirtschaftswachstum gewöhnt. Wie konnte es passieren, dass ein florierendes Großunternehmen in einer Phase der Hochkonjunktur zusammenbrach?

Die Ursachen für den Niedergang lagen in der Anfälligkeit der Borgward-Gruppe. Es gab keine finanziellen Polster, so dass bei Eintritt einer negativen Verkaufsentwicklung sehr schnell mit einem Liquiditätsengpass gerechnet werden musste. Trotz zahlreicher Warnungen beließ es Firmenchef Carl F. W. Borgward bei diesem ungesunden Zustand. Mit seinem Motto „Geld gebe ich 5 Minuten, bevor ich es habe aus“ hatte er ja auch den Aufbau und das Leben seiner Unternehmen seit dem Jahr 1919 gemeistert. Beratungsresistent bewältigte er allerdings die gleichzeitig auftretenden Probleme - schleppen der Arabella-Verkauf und Isabella-Exportrückgang - nicht mehr. Zögerliche und falsche Handlungen brachten die Unternehmen im Januar 1961 an den Abgrund.

Dass die Firmen nun auch noch hinein stürzten, lag an den dilettantischen Sanierungsversuchen seitens des vom Bremer Senats eingesetzten „Sanierers“ Dr. Johannes Semler. Überfällige Entlassungen von Mitarbeitern (zu denen sogar der Betriebsrat sein Einverständnis gegeben hatte), um Personalkosten zu sparen, setzte Semler nicht um. Den Verkauf der Neuwagen, die mengenmäßig auf Halde standen, zu

Sonderpreisen lehnte er ab, obwohl er damit hätte die Liquidität verbessern und die Zinslasten senken können. Carl F. W. Borgward rauszudrängen war ein weiterer großer Fehler. Ihn hätte man gebraucht, um das verlorengegangene Vertrauen bei den Händlern und Mitarbeitern wieder zu gewinnen.

Eine Überschuldung, das heißt, dass die Verbindlichkeiten höher sind als die Vermögenswerte, gab es bei Borgward nie. Den Verzicht des Bremer Staates auf die Rückzahlung des 50 Mio. DM-Kredits betrachteten viele als Eingeständnis der staatlichen Fehlleistung. Die Verwertung des Umlauf- und des Anlagevermögens durch die Konkursverwalter (die ja nur einen Bruchteil des Wertes der funktionierenden Fabrik erzielen konnten) brachte mehr ein, als die Schulden zusammen. Das ergab Ende der 60er-Jahre die sensationelle Quote von über 100%. Damit wurde jedem klar: Der Konkurs war völlig unnötig.

Rechts: Brief von Finanzchef Otto Carstens an Carl F. W. Borgward vom 15. September 1956, der eindringlich auf die Gefahren des eingeschlagenen Kurses hinweist. Das 5-seitige Schreiben stellte uns Volker Janssen aus Südafrika zur Verfügung. Dafür danke ich ihm sehr.

Sehr geehrter Herr Dr. Borgward!

Ich habe im Laufe der Jahre oft mit Ihnen Gespräche über die Zukunft der Borgward-Gruppe gehabt, in denen wir unsere unterschiedlichen Meinungen feststellten. Es mag Ihnen langweilig sein, von mir immer dasselbe zu hören. Meistens lag ein akuter Anlass für meine Äusserungen vor. Gestatten Sie mir deshalb, meinen Standpunkt einmal ausführlich schriftlich darzulegen, da die Logik meiner Gedanken dann mehr sichtbar wird als in einer Diskussion, die oft angefangen und oft unterbrochen wurde.

Die Zeit nach 1948 steht unter folgenden Stichworten:

- a) Wiederaufbau
- b) Nachholbedarf
- c) Sättigung
- d) Konkurrenz

Über a) bis c) waren wir uns immer einig. Bei d) Konkurrenz gingen unsere Meinungen auseinander. Sie sagten, dass Sie die Konkurrenz nicht fürchteten, da neben der "Konfektion" die "Massarbeit" gewünscht und deshalb notwendig sei. Ich habe auch verstanden, dass gerade Sie als technischer Pionier und begabter Styler für die Massarbeit prädestiniert sind. Es hängt jedoch alles an Ihnen. Was soll geschehen, wenn Sie mal nicht mehr da sind? Sie sagen immer, dass die Herren im Konstruktionsbüro noch für 2-3 Jahre nach Ihren Ideen zu tun hätten. Dann würde sich schon ein "Neuer" finden. Das ist m.E. eine zu vage Hoffnung, da ein tüchtiger "Neuer" wahrscheinlich ganz andere Vorstellungen hat als Sie und deshalb die Fortsetzung der Tradition verloren geht.

Wie wichtig die Fortsetzung der Tradition ist wird uns laufend von Mercedes vorexerziert. Bei Mercedes mag die Tradition eine größere Rolle spielen als bei uns, da die Mercedes-Wagen ja mehr Repräsentations-Wagen sind. Vielleicht messe ich der Tradition zuviel Gewicht bei. Die Tradition ist aber irgendwie mit der "Massarbeit" verbunden.

Wichtig ist nun, dass die Massarbeit von den Käufern anerkannt wird, denn sie sollen ja für einen PKW der Mittelklasse mindestens DM 500,-- mehr bezahlen als für Konfektionsarbeit. Das tun sie nur, wenn die Massarbeit Vorzüge bietet in Form, Technik, Ruf, Tradition u.a.m.

Nun fürchte ich die Mass-Konfektion. Ich beobachte schon seit Jahren die Entwicklung in USA. Von der Vielzahl von PKW-Fabriken sind doch nur die Grossen drei übrig geblieben. Die restlichen kleinen Krebsen dahin bis sie auch übergeschluckt werden oder eingehen. In USA kann sich keine Fabrik mit Massarbeit halten, da die Grossen die Massarbeit in Form der Mass-Konfektion bieten. So wird es auch in Europa kommen.

Zum Kaufwert eines PKW gehört aber auch der nationale und internationale Kundendienst, der von grossen Fabriken besser geboten werden kann als von kleinen. Die Auto-Neulinge messen dem aus Unkenntnis zwar meistens nicht so viel Wert bei wie die alten



Land importierten V.1 sondern von der Anzahl der das Land besuchenden V.1.

In einigen Jahren werden wir in Deutschland und Europa den Sättigungsgrad erreicht haben. Die europäischen Auto-Fabriken vergrössern jedoch rücksichtslos ihre Kapazität. Damit zusammen hängt auch eine Selbstkostensenkung durch Mechanisierung und Automatisierung. Wie soll das werden? Es wird ein grosser Konkurrenzkampf ausbrechen, nicht nur in Deutschland sondern in ganz Europa. Ich erzählte Ihnen laufend von den GATT-Besprechungen, über die ich vertraulich in Bonn fuhr. Die Vereinigten Staaten von Europa werden kommen! Was dann?

Diese Überlegungen waren der Grund, weshalb ich Ihnen empfahl, rechtzeitig an Chrysler oder Ford zu verkaufen. Die Motive bei beiden Amerikanern mögen unterschiedlich sein. Das ist für Sie ohne Bedeutung. So lange 2 Interessenten da sind können Sie in etwa den Preis bestimmen. Ich bin überzeugt, dass Sie mindestens 150 Mio DM erzielen können.

Sie hatten immer Einwendungen gegen den Verkauf, die grösstenteils privaten Charakters waren. So sagten Sie, Sie wüssten nicht, was Sie mit dem Geld anfangen sollten. Geld würde entwertet. Ich empfahl Ihnen den gestreuten Kauf deutscher oder ausländischer Aktien. Es ist richtig, dass Sie im Verlauf der letzten 12 Monate an deutschen Aktien verloren hätten. Ich bin jedoch überzeugt, dass die deutschen Aktien in den nächsten 2-3 Jahren um 50% und mehr steigen werden. Soviel werden Sie nie an der Automobilfabrikation verdienen können.

Sie hatten noch einen andern Einwand, der ernster ist. Sie sagten, Sie seien durchaus rüstig und könnten ohne Arbeit nicht leben. Ausserdem wollten Sie Ihren Söhnen, die doch noch zur Schule gehen, eine Kontakte Fabrik übergeben. Dazu kann ich nur folgendes sagen oder fragen: Wissen Sie, ob Ihre Söhne Peter und Claus geeignet sind, die Fabriken fortzuführen? Es ist doch wohl sicher, dass dazu überdurchschnittliches Talent gehört! Ist nicht auch der grosse Altersunterschied zwischen Ihnen und den Söhnen ein Hindernis? Wären Sie nicht froh, wenn Sie auf einfache Weise aus dem Risiko herauskommen würden?

Als ich nun merkte, dass Sie sich zum Verkauf nicht entschliessen konnten, empfahl ich mehrfach meinen früheren Gedanken der Gründung einer Aktiengesellschaft.

Sie werden sich noch erinnern, dass wir z.Zt. der Gründung von LLOYD und GOLIATH Diskussionen über die spätere "Wiedervereinigung" hatten. Als im Sommer 1950 Herr Kynast starb hielt ich den Zeitpunkt für eine Zusammenfassung in einer AG für gekommen. Ich trug Ihnen vor, dass meiner Meinung nach ein grosser Investitionswettlauf beginnen würde und dass Sie als Familienunternehmen nicht mithalten können. Sie sagten immer, dass der durch Abschreibungen und Nettogewinne zur Verfügung stehende Betrag für Investitionen ausreiche. Da mir die Frage sehr wichtig erschien habe ich mich gelegentlich mit den Herren Girschner und Bräthke darüber

Schon nach Herrn Kynasts Tod 1950 empfahl ich die Zusammenfassung in einer AG. Ich hatte schon damals genaue Organisationsvorstellungen, die sich bis heute nur wenig geändert haben:

- 1) ein Konstruktionsbüro mit tüchtigen Abteilungsleitern für die jeweiligen Gruppen wie Motore, Getriebe usw.
- 2) eine Versuchsabteilung mit tüchtigen Leuten, die alles ausprobieren müssten im Inland und Ausland, im Sommer und Winter, "in der Sahara und am Nordpol", evtl. Zusammenarbeit mit gewissen Händlern. Prinzip: Erst in Serie, wenn wirklich ausprobiert.
- 3) einen Einkauf wenn notwendig mit Fachleuten aus allen Branchen durchgesetzt, aber mit grosser Kaukraft, günstigsten Preisen und höchsten Rabatten.
- 4) eine Produktionsabteilung als Steuerstelle für alle Vorgänge in den verschiedenen Werken, vermutlich Sebaltsbrück als Endmontage für alle Typen mit Presswerk. Aggregatbau in den andern Werken.
- 5) ein Personalbüro mit einem tüchtigen Chef, Lochkarten für alle Lohn- und Gehaltsabrechnungen
- 6) eine Finanzbuchhaltung
- 7) eine Betriebsbuchhaltung, wenn nötig auch mit Lochkarten, um das tägliche Zahlenmaterial besser zu verarbeiten
- 8) einen Verkäufer für alle Typen
- 9) eine Händlerorganisation für alle Typen mit grossem Umsatz, gutem Verdienst, grossen Läden, grossen Werkstätten mit grossen Ersatzteillagern und geschultem Personal, finanzstark
- 10) Zusammenfassung einer Unzahl von andern Abteilungen, die überall, bei allen Firmen, im Verborgenen blühen.

Wir haben uns öfter darüber ausgesprochen. Ich sagte immer, dass Fischen, die erst einmal tief verwurzelt sind, schwer umgepflanzt werden können.

Gegen die Konzentrationspunkte 1) bis 7) hatten Sie nur geringe Einwendungen. Aber die Zusammenfassung im Verkauf wurde von Ihnen als falsch bezeichnet. Sie sagten mehrfach, die Händler würden nur das verkaufen, was "leicht ginge", weil das den geringsten Aufwand erfordere und sie davon leben könnten. Bei der getrennten Verkaufsorganisation müssten die Händler eben von ihrer Type leben. Sie würden sich also mehr anstrengen. Ich wandte dagegen ein, dass das nicht so krass sichtbar werden würde, da ja die Händler getrennte Verkäufer für die verschiedenen Typen hätten. Ich sagte allerdings, dass die Antwort des Marktes auf eine bestimmte Type schneller gehört würde und dass man sich vielleicht dann schneller zum Sterbenlassen dieser Type entschliessen würde, was ja der Typenvereinigung diene. Sie hatten dann noch den grossen Einwand, dass die Verkaufsorganisation LLOYD jugendlicher sei als die von BORGWARD, dass Sie fürchteten, dass, wenn die LLOYD-Fahrzeuge von BORGWARD "mitverkauft" werden müssten, der Umsatz viel kleiner sein würde. Ich konnte darauf nur antworten, dass die Verkaufsorganisation der ganzen BORGWARD AG dann eben verjüngt werden müsse.

Ich unterliess aber auch nicht, darauf hinzuweisen, dass die Verkaufsmethoden von LLOYD auf die Dauer nicht gut gehen würden, dass man z.B. starke angeschene Händler nicht "kajonieren" könnte. Sollte LLOYD da schlecht stehen würden viele Händler sich "rächen". Neben der LLOYD AG gab es keinen Geldverdiener, gibt es noch immer.



Mein Standpunkt ist nun immer gewesen, dass Sie sich speziell in der PKW-Partigung nicht halten können wegen der starken Mechanisierung und Automatisierung der Grossen und wegen deren Mass-Konfektion. Nun sagten Sie oft, dass man sich durcharbeiten müssen zur "Marke". Sie verwiesen auf den Mercedes-Stern, der ja hoch bezahlt wurde. Dem konnte ich nur entgegen halten, dass es ungeheurer Anstrengungen bedürfe, um zu dem "Stern-Ruf" vorzudringen, dass wir das noch nirgends erreicht hätten und dass gerade unsere Bemühungen in den billigen Klassen den Aufstieg entgegenstünden. Ich verwies immer auf die schwierige Lage des Opel-Kapitäns, der standesmässig nicht anerkannt ist, weil es eben auch den billigen Opel gibt. Ich glaube nicht, dass Mercedes sich jemals zu einem billigen Massenartikel mit Stern entschliessen würde.

Zu dem Thema Konzentration Verkauf gehörte auch das Thema Finanzierung. Ich hatte gesagt, dass die Händler durch grosse Umsätze aus dem gesamten Programm viel Geld verdienen müssten mit der Wirkung grosser Finanzkraft, um uns bei der Winterfinanzierung für unsere winterliche Überproduktion zu helfen. Es ist eine grosse Schwäche unserer Werke, dass wir zum Winter die Produktion einschränken und Leute entlassen müssen, weil wir den Überbestand finanziell nicht verkraften können. Wenn wir jedoch gleichmässig das ganze Jahr durchproduzieren können ist die Ersparnis an Löhnen bei uns und bei den Zulieferanten erheblich mit der Wirkung geringerer Herstellkosten. Unsere Arbeitsvorbereitung kann dann wirklich die Arbeit vorbereiten.

Abgesehen von der geschilderten finanziellen Mithilfe der Händler müssen wir uns auch mit unserer eigenen Finanzierungsmethode befassen. Ich habe immer gesagt, dass wir flüssiger sein müssten. Wir können durch Skonto-Zahlungen an unsere Lieferanten erhebliche Preisreduktionen erzielen, was Herr Monz zwar nicht anerkennt. Allein der Überschuss der Skontoeinnahmen über die Debetzinsen ist schon eine Anstrengung wert. Wenn wir flüssiger wären, würden wir auch etwaige Krisenzeiten besser überstehen können. Ihre Methode ist die der Finanzierung durch Lieferantenkredite. Das setzt jedoch voraus, dass Sie die überzogenen Zahlungsziele einigermaßen einhalten können. Solange der Umsatz steigt oder gleich bleibt mag das gehen. Was aber, wenn der Umsatz der gesamten Borgward-Gruppe sinkt? Damit muss man doch rechnen, wenn man die Anstrengungen der andern europäischen Autofabriken sieht! Dann kann es sehr gefährlich werden! Die Bankdirektoren haben Ihnen ja auch mehrfach den gleichen Standpunkt entwickelt. Ich weise besonders darauf hin um damit zu betonen, dass der dargestellte Standpunkt nicht meine einsame Gründung ist. Bei jedem Bilanzfachmann erregt Stirnrunzeln die Feststellung der grossen Differenz zwischen Anlagevermögen und Kapital und der "unklassischen" Finanzierung von Anlagevermögen durch Lieferantenkredite.

Sie sagten immer, dass Ihnen die Zinsen auf langfristige Kredite zu hoch seien. Ich habe Ihnen darauf gesagt, dass es zweifellos günstige Zinsbedingungen im Auslande gäbe. Man müsse nur Zeit dazu haben und auch Reisen dazu unternehmen. Auch höhere Debetzinsen können wir durch Skonti leicht wieder hereinholen. Hohe Debet-

- 2) Sie werden auf die Dauer in der PKW-Produktion gegen die Grossen nicht mithalten können, wenn Sie ein mittlerer Betrieb bleiben und das System der "Selbstfinanzierung" oder "Lieferantenfinanzierung" fortsetzen.
- 3) Sie müssen sich zu einer "gesunden" Finanzierung entschliessen, sonst geht es eines Tages schief.
- 4) Das Vernünftigste wäre eine AG, damit Sie sich Geld vom Kapitalmarkt holen können über Aktien und Obligationen.
- 5) Es bleibt aber trotzdem noch die ernste Frage, ob Sie so gross werden können, dass Sie mit den Grossen mithalten können.
- 6) Ich rate deshalb immer noch zum Verkauf aller Ihrer Werke. Sie dürfen es nicht als Wink des Schicksals auffassen, dass Ihre beiden Gesprächspartner von Chrysler und Ford zufällig beide gestorben sind. Beide werden Nachfolger haben. Das Leben geht weiter.

Ich habe damit das Wesentliche gesagt. Darüber hinaus gibt es noch viele Einzelheiten, zu deren Diskussion ich Ihnen natürlich jederzeit zur Verfügung stehe. Empfehlenswert wäre auch eine Diskussion mit den andern Herren der Borgward-Gruppe. Bedingung müsste dabei Objektivität sein, was sehr schwer ist. Ich könnte mir jedoch denken, dass der eine oder andere der Herren sich zu einem sachlichen Standpunkt durchringt, wie ich glaube, es getan zu haben. Es ist mir auch nicht leicht geworden. Ich muss doch damit rechnen, dass der erste Mann, der von Chrysler oder Ford kommt, der Finanzmann ist, der sich auf seinen Stuhl setzt, weil er die Finanz-Verantwortung hat. Ich darf dann noch einige Wochen oder Monate auf einem Besuchsstuhl sitzen und Auskünfte geben.

Ihr Ihnen sehr ergebener







Oben: Heinrich Völker an seinem Arbeitsplatz in der Versuchsabteilung.

Unten: Inspektionsstand in der Kundendienst-Musterwerkstatt im Werk Sebaldsbrück.



## ***Borgwards-Mitarbeiter: Ing. Heinrich Völker***

Heinrich Völker, 1923 geboren, studierte Maschinenbau an der Staatlichen Ingenieurschule Bremen (Technikum). 1939 absolvierte er ein Praktikum im Flugzeug- und Motorenbau bei dem Flugzeughersteller Junkers in Dessau. Im Oktober 1941 zog ihn die Luftwaffe zum Kriegsdienst ein und beurlaubte ihn 1944 für ein Studium (Junkers-Stipendium) an der Magdeburger Ingenieurschule.

Nach dem Krieg konnte er das Studium im Fachbereich Maschinenbau in Bremen beenden. Da der Bau von Flugzeugen in Deutschland durch die Alliierten verboten war, bewarb er sich 1953 bei der Carl F.W. Borgward GmbH. Dort begann er in der Versuchsabteilung (Fahrversuch). Gleich in den ersten Tagen seiner neuen Tätigkeit traf er bei der Isabella-Messplatte mit Carl Borgward zusammen, der ihn fragte, wie es ihm hier gefällt: „Sie sehen, Herr Borgward, ich stehe bereits mit beiden Beinen in der Arbeit!“ Borgward sah ihn an und antwortete knapp: „Na, denn woll’n wir mal hoffen, dass sie mit dem Kopf auch noch hineinkommen!“ Völker war ei-

ner der Geburtshelfer der Isabella. Er war mitverantwortlich für die fortschrittliche Bremsanlage und die Weiterentwicklung der Lenkung, für die Entwicklung des Frontlenker-Lkws B 611 und für die Luftfederung beim GROSSEN BORGWARD (P 100). Ausdruck seiner Kreativität sind Patente zur Luftfederung.

1960 baute er im Werk Sebaldsbrück eine große Musterwerkstatt auf, die für die Händler als Beispiel für vorbildliche, durchorganisierte und rationell funktionierende Kundendiensträume fungierte. Die Musterwerkstatt war ebenso zuständig für defekte Autos, an denen sich die Händlerwerkstätten schon die Zähne ausgebissen hatten, wie für die Vorbereitung der Rallye-Fahrzeuge.

Obwohl ihm mehrere Angebote der Automobilindustrie vorlagen, ist er nach dem Borgward-Konkurs wieder in den Flugzeugbau gegangen und hat sich um die Produktion des ersten westdeutschen Verkehrsjets (VFW 614) und die Entwicklung der Senkrechtstarter insbesondere der VAK verdient gemacht. Nach seiner Pensionierung widmete er sich dem Modellflug und schrieb viele Artikel für Fachzeitschriften, z. B. über Bodeneffekt-Fluggeräte. Im Jahr

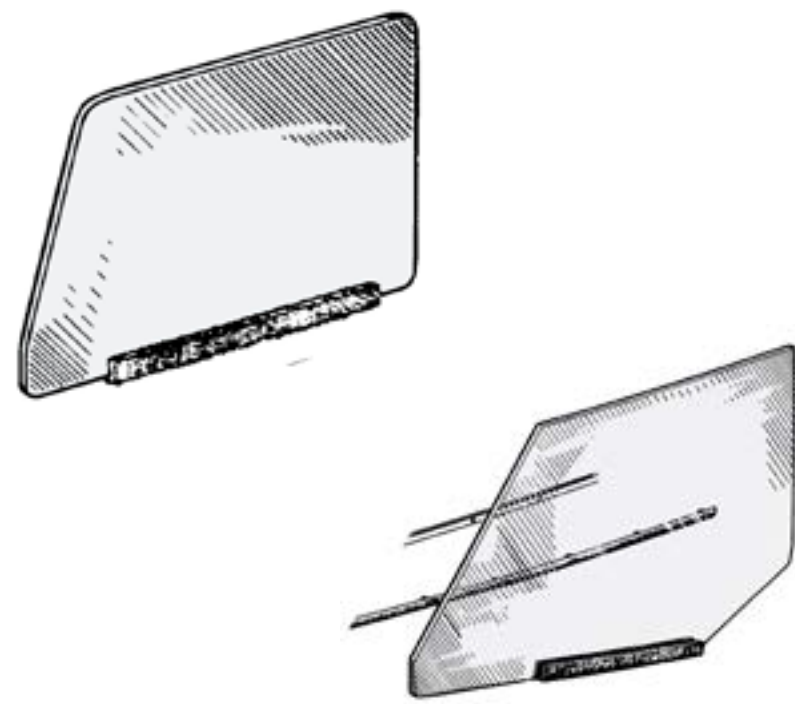
2000 erschien sein umfangreiches Werk „Der Weg zur Borgward Isabella“, ein Buch über die technische Entwicklung der Fahrzeuge der Borgward-Werke. Vier Jahre später kam ein weiteres Buch von ihm auf den Markt, das sich mit den Rennsportwagen der Borgward-Werke befasste und bis heute als Standardwerk zum Thema RS galt.

Heinrich Völker starb 2004 im Alter von 81 Jahren.

Unten VFW 614, erstes westdeutsches  
düsengetriebenes Verkehrsflugzeug.



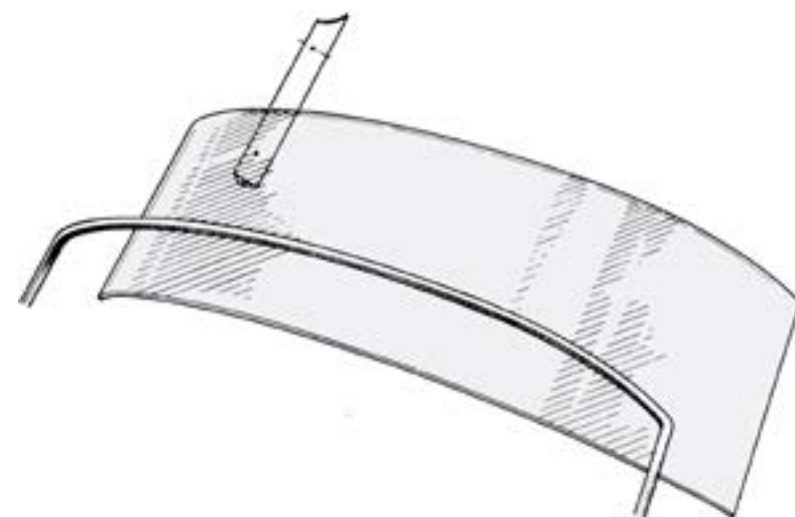




### Nachfertigungsaktion Türscheiben

Ulrich Feldhaus und sein Partner Kurt Heim wollen Türscheiben für Isabella Limousine (145 EUR) und Coupé (195 EUR) nachfertigen. Verbindliche Vorbestellung an K+U Automobile, 025 62/90 82 575, [info@automobile-motorsport.de](mailto:info@automobile-motorsport.de).

K+U haben auch noch Verbundglas-Windschutzscheiben (340 EUR) für die Isabellen.



### Schlanke Schlüssel

Die Länge der zehn schlanken Ring-Maulschlüsseln von Hazet ist 25 % größer als die der Standardschlüssel. Somit wird bei gleicher Kraft mehr Drehmoment auf die Schraube oder Mutter gebracht. Festsitzende Schraubverbindungen können so einfacher gelöst werden. Auch tiefliegende Verschraubungen sind mit den gering gekröpften Schlüsseln sehr gut zugänglich. Die Schlüsselweiten betragen 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 19 mm.

Die Belastbarkeit der Schraubenschlüssel ist doppelt so hoch, als es die DIN vorschreibt. Die Qualität hat aber auch ihren Preis. Im Internet kostet der Satz 133 Euro. Hazet Bestellnummer Satz 600LG/10



### Verbesserter Warnblinkschalter

1963 wurde in Deutschland die erste Warnblinkanlage zugelassen, seit 1973 muss jedes Fahrzeug mit einem Warnblinklicht ausgestattet sein. Es dient nicht nur der eigenen Sicherheit, sondern hilft auch, andere Verkehrsteilnehmer vor gefährlichen Situationen zu warnen. Der Warnblinkschalter von Bosch wurde nun in einer Neuauflage konstruktiv verbessert und wieder für eine Zweikreisanlage (Isabella) ausgestattet. Brems- und Blinklicht können zusammen geschaltet werden. Dies betrifft Fahrzeuge mit Einkammer-Rückleuchten.

Bosch Teilenummern:  
6 Volt F026T00015  
12 Volt F026T00016

### Borgward Club Italien mit neuer Webseite

Vom 27. bis 29. Mai 2022 will der italienische Borgward-Club sein Treffen veranstalten. Aufgrund der Unterbringungsmöglichkeiten können maximal 40 Fahrzeuge und 80 Personen an dem Treffen teilnehmen.

Nähere Hinweise gibt es auf der neuen Internetseite: [Borgward Club Italien](http://Borgward Club Italien)

### Ladegeräte-Test

In der Ausgabe 10 der AutoBild klassik (ABK) testete die Redaktion mit Unterstützung des KÜS e. V. (Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger) Autobatterie-Ladegeräte. Der ABK-Test ist sehr aufschlussreich, weil er u. a. die Prüfung der Bedienbarkeit, des Funktionsumfangs, der Qualität und der Elektrik umfasst. Der Test wurde im Labor der Fakt-GmbH in Heimerdingen/Bayern durchgeführt. Testsieger ist das CTEK CT5 (Internetpreis ca. 60 Euro). Preis-Leistungssieger ist das Bosch C3 (ca. 46 Euro).

### Rundgelutschte Schrauben

Gedore hat einen Nussatz (Aufnahme 1/2-Zoll [12,5 mm]) herausgebracht mit den Schlüsselweiten 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 und 19. Diese Nüsse eignen sich für rundgelutschte Muttern und Schraubenköpfe, die kein Maul-, Ringschlüssel oder Standard-Nuss mehr lösen kann. Die Ausdreher-Nüsse besitzen jeweils ein linksdrehendes Schneidgewinde mit 6 konisch zulaufenden Schneiden, die in die Restflächen eindringen und wieder eine stabile formschlüssige Verbindung herstellen.

Der Ausdreher-Satz 1/2" (R6800 3010) kostet einschließlich eines stabilen Kunststoffetuis ca. 68 Euro.





# Unterbodenpflege mit Brantho-Korrux

In Schrauberkreisen genießen die Schutzfarben der Firma A. V. Branth KG, Glinde bei Hannover, einen sehr guten Ruf. Bekannt sind sie unter dem Markennamen Brantho-Korrux.

„Brantho-Korrux 3 in 1“ ist eine Metall- und Rostschutzfarbe, die es mittlerweile in mehr als 70 Farbtönen (RAL und Fahrzeughersteller-Tönen) gibt. Bei Personenwagen dürfte die Tönung egal sein, da die Farbe an der Unterseite angewandt wird und normalerweise nicht sichtbar ist. Bewährt hat sich bei einer Restaurierung der zweimalige Auftrag mit Pinsel, Rolle oder Spritzpistole von zwei farblich verschiedenen Schichten auf das blanke Metall. Die erste Schicht in weiß, damit man gut erkennen kann, ob die Schutzfarbe tatsächlich alle Flächen abdeckt. Der zweite Auftrag erfolgt in einem deutlich anderen, aber auch hellem Ton. So kann man auch hier sehen, ob alles durch die zweite Schicht abgedeckt ist.

Abschließend versiegelt ein transparenter Unterbodenschutz (z.B. Fertan UBS 240) die Wagenunterseite. Rostansätze, z.B. durch Steinschlag, lassen sich auf den hel-

Brantho-Korrux lässt sich streichen, rollen oder spritzen. Einfach verarbeiten lässt es sich mit den Biodruckgas gefüllten Spraydosen.



len Flächen und Dank des transparenten Unterbodenschutzes bei einer Inspektion leicht entdecken, und im Anfangsstadium behandelt werden.

„Brantho-Korrux 3 in 1“ besitzt eine seidengänzende Schmutz abweisende Oberfläche. Es eignet sich neben dem Unterboden auch für Achsen, Rahmen, Radläufe. Es lässt sich auf blanken, per Hand entrosteten altem und neuen Stahl auftragen. Die Farbe ist hoch deckend und verträgt sich mit Altlacken und Unterbodenschutz. Man kann sie ohne anzuschleifen überlackieren.

Für die einfache Verarbeitung bietet Branth auch Spraydosen an, die unverdünntes Brantho-Korrux in der normalen Viskosität enthalten. Damit ist auch hier ein guter Kanten- und Korrosionsschutz gewährleistet.

Dem Trend, den Unterboden zu zeigen, wie er nach Jahren des Gebrauchs und der Restaurierung aussieht, kommt die transparente Glasur von Branth entgegen.

Nähere Informationen zur Verarbeitung, Sicherheit, Kosten und Händlern auf [www.Branth-Chemie.de](http://www.Branth-Chemie.de)

Text: Peter Kurze  
Fotos: Brandt, Kurze

Der Tank wurde hell gestrichen, damit bei einer Inspektion Beschädigungen sofort ins Auge fallen.







# Neues vom breMOBILEum

*Technik aus Bremen  
Schiffbau · Fahrzeugbau · Luftfahrt · Raumfahrt*

Seit Gründung der breMOBILEum gGmbH im Dezember 2020 sind die verantwortlichen Gesellschafter auf der Suche nach einer geeigneten Lokalität, in der das breMOBILEum dauerhaft eine Heimat finden könnte. Die Anforderungen sind hoch und das Angebot knapp: gute Lage, mindestens 2.000 m<sup>2</sup> Fläche (ausbaufähig), Parkplätze, vorhandene Infrastruktur (ÖPNV, Restaurant, etc.).

Durch einige Gespräche mit potenziellen Vermietern und Projektentwicklern, die sich durchweg vom Konzept des breMOBILEums begeistert zeigten, haben sich bis heute zwei geeignete Objekte in Bremen herauskristallisiert. Eine Zusammenarbeit und Weiterentwicklung ist allerdings nicht von heute auf morgen zu realisieren.

Die Gründung des breMOBILEums hat sich bis in die Chefetagen von Daimler herumgesprochen. Im Mai dieses Jahres wurde ein Heckteil eines R231 (Mercedes SL, 2012-2020), das zur Produktschulung verwendet wurde dem breMOBILEum übergeben. Ein erstes Ausstellungsstück für die zukünftige Mobilitätsausstellung. Herzlichen Dank an Michael Frieß für die Überlassung, an Lars Brüns für die Vermittlung und Übergabe, an Lothar Gehlhaar und weitere Helfer für die Abholung.

Wir halten Euch an dieser Stelle auf dem Laufenden und berichten in unregelmäßigen Abständen über die Fortschritte und Neuigkeiten, das breMOBILEum betreffend.

**Text: Marion Kayser**

**Foto: Lars Brüns**

[www.breMOBILEum.de](http://www.breMOBILEum.de)



# Immer eine Idee voraus ...

## DER VORSTAND



Vorsitzende  
Marion Kayser  
+49 421 57 61 25 00



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



Stellv. Vorsitzender  
Heinrich Wiegand  
+49 4221 86 980



Schatzmeister  
Klaus Tanneberg-  
Nullmeyer  
+49 170 45 53 755



Schriftführer  
Werner Hilscher  
+49 171 19 36 757

### Club

Unser Verein besteht seit Mai 1981. Die über 180 Mitglieder aus dem In- und Ausland besitzen annähernd 400 Fahrzeuge. Dazu gehören Personenwagen der Marken Borgward, Hansa, Lloyd und Goliath sowie Last- und Lieferwagen, wie z. B. das Dreirad von Goliath.

Wir fördern und erhalten die Fahrzeuge der Borgward-Gruppe, die Meilensteine des Fahrzeugbaus sind.

Wir freuen uns auf aktive Mitglieder, ob mit oder ohne Fahrzeug, die uns unterstützen, die Historie Borgwards wach zu halten.

Unser Stammtisch findet jeden ersten Sonntag im Monat ab 10.00 Uhr im Gasthaus Gerken, Uphuser Heerstraße 55, 28832 Achim statt. Gäste sind herzlich willkommen. Zur Zeit bieten wir auch Online-Stammtische an.

### Borgward-Archiv

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

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

### Archivare

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

### Clubfahrzeuge

Borgward Sparkassenbus, Borgward Feuerwehr, Borgward Traktor (Dauerleihgabe)

### Clubkonto

DE34 2905 0101 00817033 99  
BIC: SBRE DE22 XXX

### Mitgliedsbeitrag

Jahresbeitrag: 50 €, Paare 75 €

### Kontakt

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

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

[www.borgward-club-bremen.de](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

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 D 6 M 5        |
| Zylinder /Hubraum           | 6 /4962 cm <sup>3</sup> |
| Leistung                    | 110 PS bei 2 800 1/min  |
| Antrieb                     | Heckantrieb             |
| v <sub>max</sub>            | 90 km/h                 |
| Zul. Gesamtmasse            | 7 490 kg                |
| Im Besitz des BCB seit 2019 |                         |

# Club-Fahrzeuge

|                             |                          |
|-----------------------------|--------------------------|
| Borgward                    | B 522 A/O                |
|                             | TLF 8 Ziegler            |
| Ottomotor                   | Borgward 6 M 2,4         |
| Zylinder/Hubraum            | 6 /2.335 cm <sup>3</sup> |
| Leistung                    | 82 PS bei 4.000 1/min    |
| v <sub>max</sub>            | 95 km/h                  |
| Zul. Gesamtmasse            | 5 500 kg                 |
| Löschwasser                 | 1600 l                   |
| Im Besitz des BCB seit 1987 |                          |



|                                          |                         |
|------------------------------------------|-------------------------|
| Borgward                                 | Traktor                 |
|                                          | Nachbau des Prototyps   |
| Dieselmotor                              | Borgward D 4 M 1,8      |
| Zylinder /Hubraum                        | 4 /1758 cm <sup>3</sup> |
| Leistung                                 | 42 PS bei 3 400 1/min   |
| Antrieb                                  | Heckantrieb             |
| v <sub>max</sub>                         | 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 ...**



Werner Hilscher, 62 Jahre, Marine-Soldat im Ruhestand, ist seit 2009 Mitglied im Borgward-Club e. V. mit Sitz in Bremen. Werner ist Schriftführer und Archivar beim Borgward-Club e. V., freiwilliger Feuerwehrmann, Ausbilder Feuerwehr LK Wesermarsch sowie aktiv im „Freundeskreis VFW 614“.

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

Das erste Auto meines Vaters war ein Lloyd LT 600, mit dem wir oft unterwegs waren. Traum für uns Kinder war aber die Isabella, die unser Versicherungsvertreter fuhr. Nach meiner Pensionierung 2009 keimte der Wunsch wieder auf, einen eigenen Feuerwehr-Oldtimer zu besitzen. Da bot man mir ein Borgward-Tanklöschfahrzeug an. Das war genau das Richtige. So bekam ich mein Interesse an Borgward und am Feuerwehrwesen unter einen Hut.



## **Welche Fahrzeuge besitzt Du?**

Die erwähnte Feuerwehr. Ein 1959-Borgward B 2500-Allrad-Löschfahrzeug mit 1600 Liter Tank und dem 82-PS-6-Zylinder-Ottomotor. Der Aufbau ist von Arve in Springe. 3.700 Euro zahlte ich für den Wagen, der TÜV hatte und sogar komplett neu bereift war. Das Fahrzeug ist auch heute noch im Einsatz. Wenn die Dampflokomotiven der Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen fahren, kann es zu Funkenflug führen, der auf der Museumsstrecke das Gras zwischen den Schienen entzünden kann. Da halten wir mit dem Fahrzeug Brandwache und mussten auch schon löschen. Eine weitere Borgward-Feuerwehr erwarb ich 2011. Es war das dienstälteste Löschfahrzeug (53 Jahre) im Saarland. Eingebaut ist der gleiche Motor wie im ersten Wagen. Aber es gibt zwei Pumpen an Bord: eine

festmontierte Pumpe an der Vorderseite und eine Tragkraftspritze hinten. Früher waren die Schläuche aus Hanf und innen ungummiert, was zu hohen Reibungsverlusten auf kurzer Schlauchstrecke führte. Daher setzte man zwei Pumpen ein, um diese Verluste zu kompensieren.

## **Schraubst Du selbst?**

Ja, aber an die Überholung eines Motors gehe ich nicht ran.

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

Ich wollte gleichgesinnte Fachleute und ehemalige Borgward-Mitarbeiter treffen, die mir mehr über die Firma Borgward und die Lastkraftwagen erzählen konnten. Das ist gelungen!

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

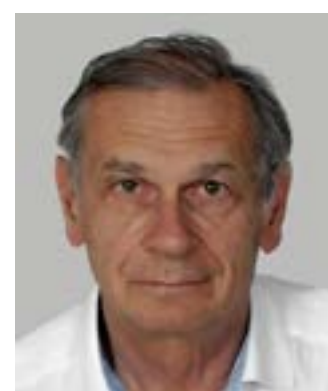


## *Der Vorstand*

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)



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



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



Liebe Clubfreunde !

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

[www.borgward.at](http://www.borgward.at)

## Termine

23. + 24. April 2022  
Frühlingsausfahrt  
Marchfeld

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

24. + 25. September 2022  
Herbstausfahrt  
Dunkelsteiner Wald







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)







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

Hartmut Loges · Tel. 02 01/75 74 44

Trierer Straße 11 · 45145 Essen

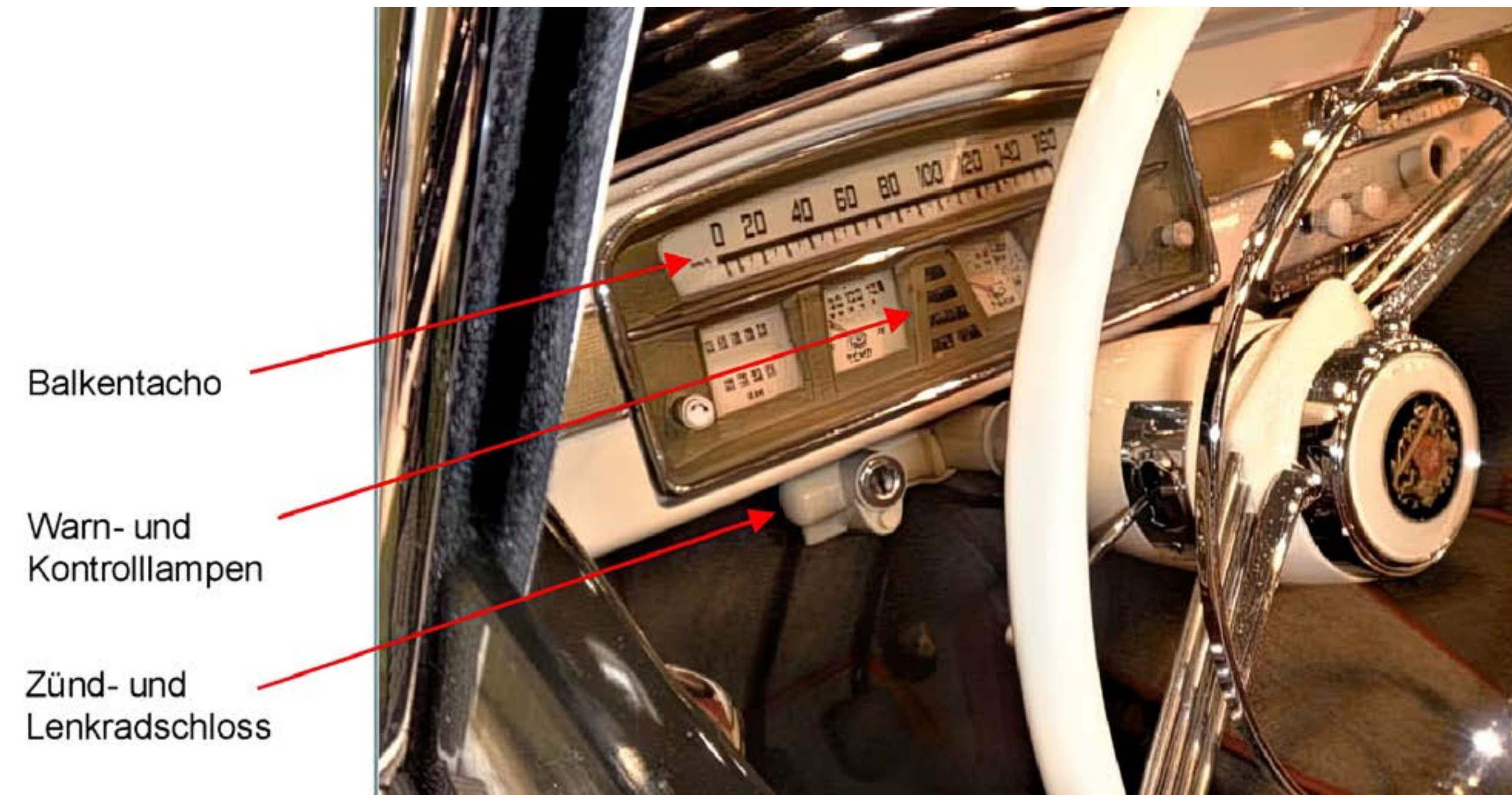
[h.loges@borgward-ig.de](mailto:h.loges@borgward-ig.de)



# Zündschloss-Reparatur

*für Isabella Limousine und Combi aller Baujahre*

**Die Anleitung für das Zündschloss des Coupés erschien im Borgward Magazin (Sonderheft der Borgward-Vereine), Ausgabe 2021.**



Ab ca. Baujahr 1958 wurden eine Reihe von Veränderungen eingeführt. Die Rundinstrumente in der Limousine/Combi wurden durch das sogenannte Balkentachometer ersetzt. Darüber hinaus wurde unter anderem dem dringenden Wunsch der deutschen Autoversicherer nach einer serienmäßigen Diebstahlsicherung entsprochen und ein kombiniertes Zünd- und Lenkradschloss eingeführt. Dieses kombinierte Zünd- Lenkradschloss wurde ebenfalls, wie das Zünd- und Lenkradschloss des Coupés von der Firma Neimann bezogen.

Aufgrund der Erfahrungen wurden drei wesentliche Veränderungen/Verbesserungen umgesetzt:

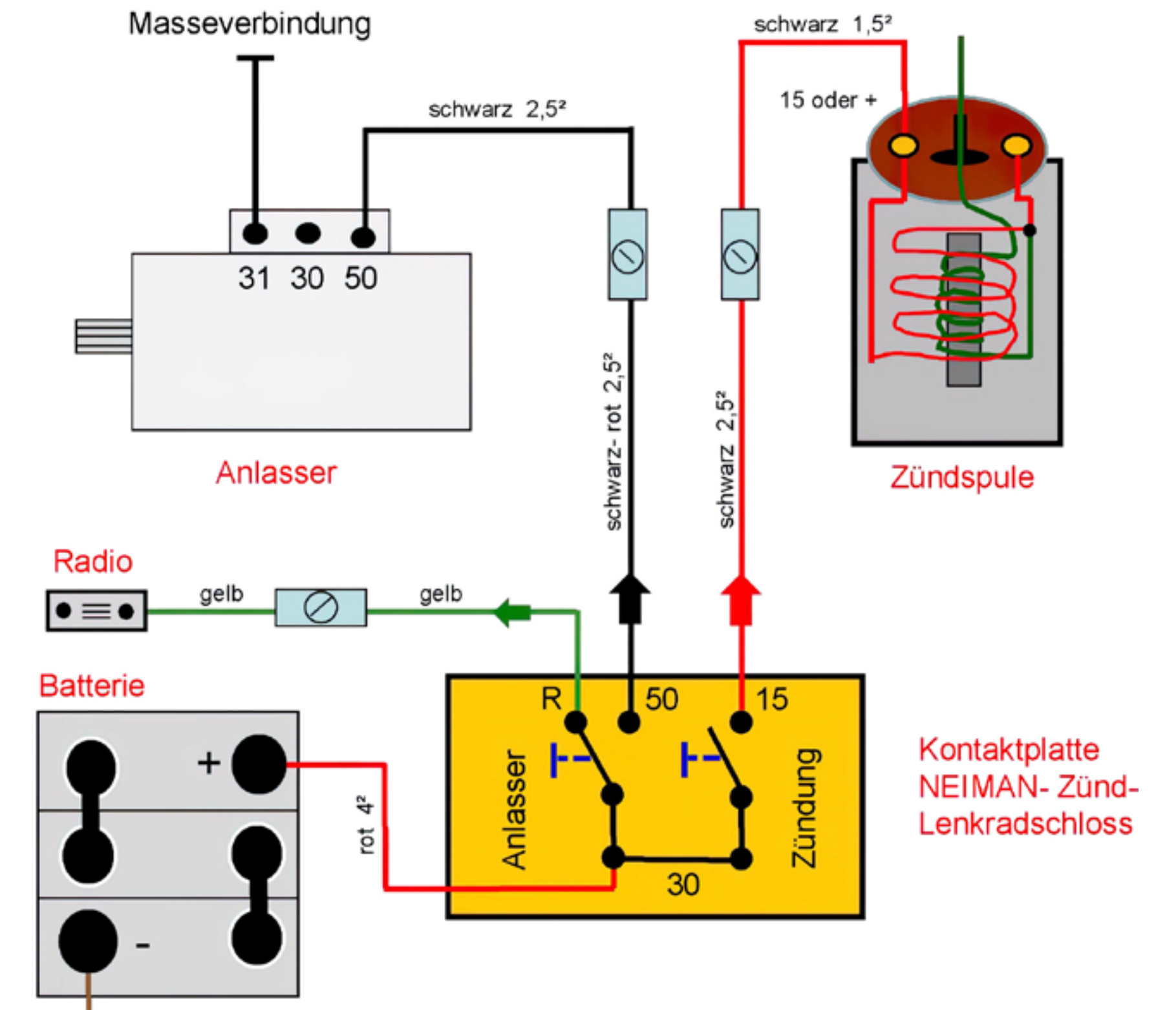
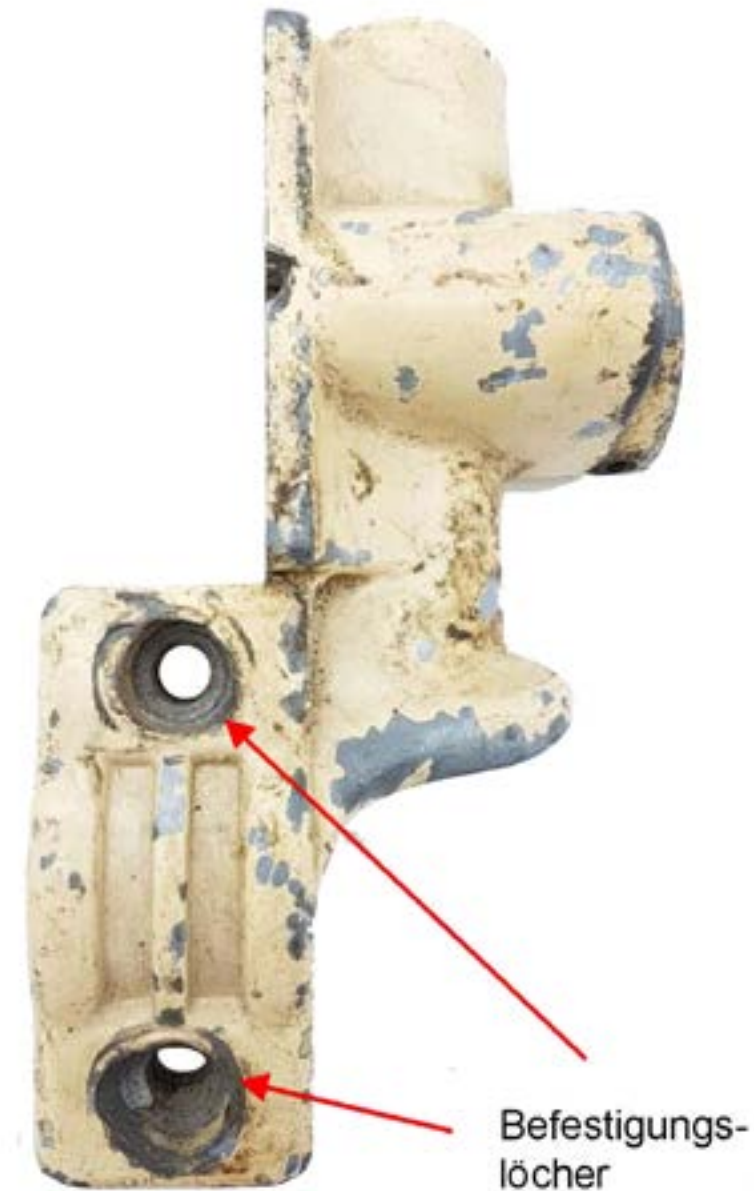
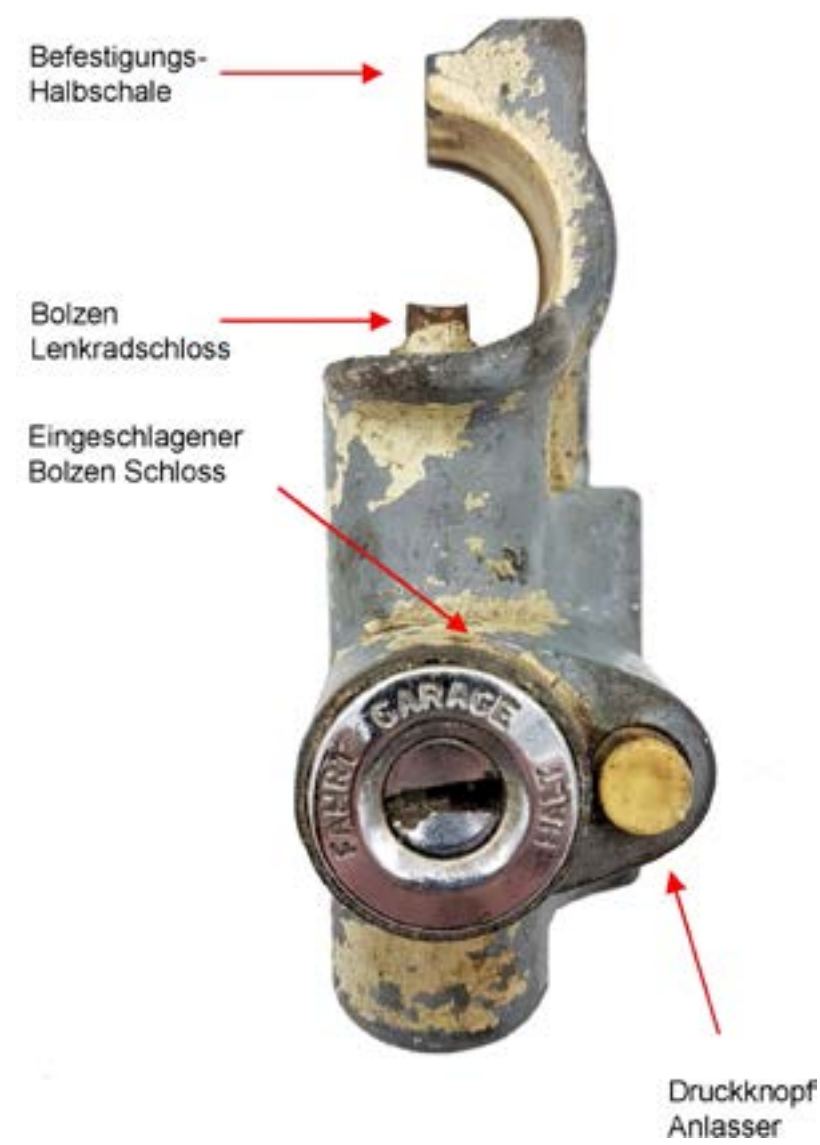
- Das Lenkradschloss wurde, gegenüber dem Coupé, um 90° versetzt an der Lenksäule angebracht, um die Verletzungsgefahr bei Unfällen zu reduzieren. Das senkrecht montierte Zünd-Lenkradschloss im Coupé hat häufig zu Knieverletzungen geführt. Das Loch in der Lenksäule, in das der Bolzen zur Sicherung des Lenkrades fährt, ist zwangsweise ebenfalls um 90° versetzt, daher sind die Lenksäulen zwischen Coupé und Limousine/Combi nicht kompatibel.

- Das Zünd-Lenkradschloss wird mittels zweier Halbschalen an der Lenksäule befestigt, was einen Ausbau gegenüber dem Coupé erheblich vereinfacht. Damit der Autodieb das Schloss nicht einfach abschrauben kann, wurden bei der Montage Spezialschrauben verwendet.

- Die Ladekontrolllampe wurde in das Feld der Warn- und Kontrollleuchten integriert und befindet sich nicht mehr am Zündschloss. Das Gehäuse unterscheidet sich daher wesentlich zwischen Coupé und Limousine/Combi. Da der Durchmesser der Lenksäulen jedoch ähnlich ist, kann das Zünd-Lenkradschloss der Limousine/Combi auch im Coupé Verwendung finden. Das Schloss wird in diesem Fall senkrecht angebracht und die Ladekontrolllampe wird in das Kombi-Instrument verlegt, hier kommt die meist ungenutzte Getriebe-Warnleuchte für Automatik-Betrieb als Ladekontrolllampe zum Einsatz.

Der Schlüssel wird zum Einschalten der Zündung links herum gedreht, bei Herausnahme des Schlüssels fährt ein Bolzen heraus der in das entsprechende Loch in der Lenksäule gleitet





und somit das Lenkrad sichert. Auf der rechten Seite befindet sich der Druckknopf zur Betätigung des Anlassers, der Anlasser- Druckknopf ist mechanisch verriegelt und lässt sich nur bei eingeschalteter Zündung betätigen.

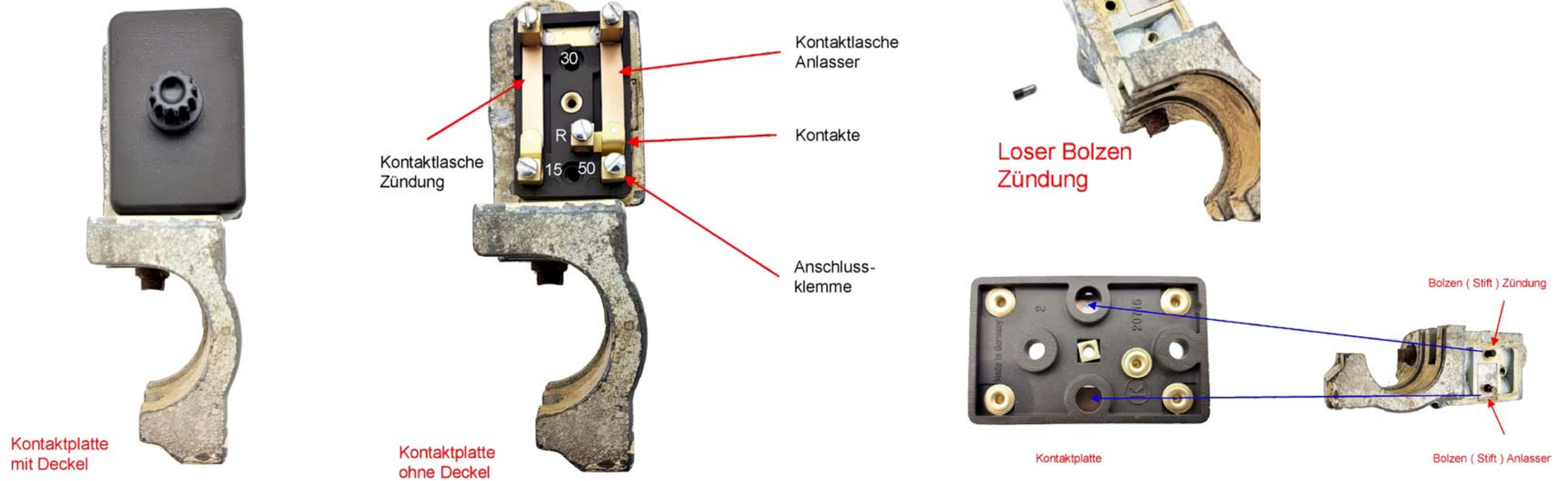
Im Rahmen der Zerlegung des Zünd- Lenkradschlusses sind einige Hürden zu überwinden. Das Schloss

ist mit einem eingeschlagenen Bolzen gesichert, der Bolzenkopf ist oft unsichtbar unter der Lackierung verborgen. Dieser Bolzen muss, möglichst sauber, ausgebohrt werden. Ist der Bolzen ausgebohrt, so lässt sich das Schloss, mit viel Geduld, heraushebeln. Voraussetzung dafür ist allerdings die richtige Stellung des Schlosses, das Schloss sollte in

Stellung Zündung stehen, steht das Schloss in Stellung verriegelter Anlasser- Druckknopf, so wird der Ausbau durch den Riegel des Anlasser- Druckknopfes behindert. Der Schaltplan zeigt die Schaltfunktionen des Zündschlusses. Über die Klemmen 30 und 50 wird der Magnetschalter des Anlassers angesteuert, damit dem Anlasser die volle

Leistung der Batterie zukommt wird die Zuleitung zum Radio im Einschalt- augenblick unterbrochen. Die Zuleitung zur Zündspule wird über die Klemmen 30 und 15 geschaltet. Die Schaltkontakte sind auf einer Kontaktplatte integriert die auf der Rückseite des Zündschlusses montiert ist.





Zur Betätigung der beiden Kontaktflaschen sind zwei Bolzen angebracht. Ein Bolzen betätigt die Kontaktflasche der Zündung, während der andere Bolzen die Kontaktflasche für den Anlasser bedient. Beide Bolzen sind am Kopfende mit einer Kunststoffhaube versehen, die sollen die Bolzen bei Berührung der stromführenden Kontaktflasche gegen Masse isolieren.

Der Bolzen zur Betätigung der Zündung ist lose in das Loch eingelegt, daher sollte man bei der Demontage der Kontaktplatte entsprechend vorsichtig sein, um einen Verlust zu vermeiden. Der Bolzen zur Betätigung des Anlassers ist fest mit dem Anlasser-Druckknopf verbunden, hier sollte man darauf achten, dass die Kunststoffhaube bei Reini-

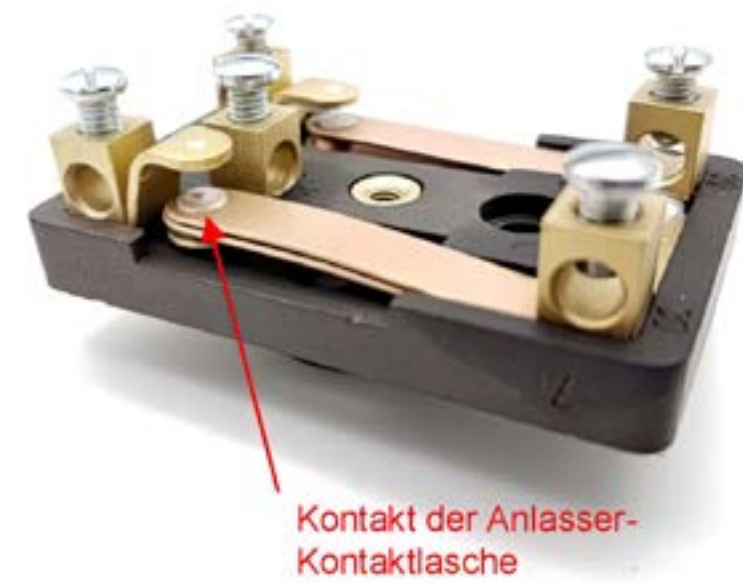
gungsarbeiten mit der Drahtbürste nicht beschädigt oder entfernt wird, ansonsten kann es zu fatalen Kurzschlüssen kommen.

Wie bereits erläutert führt die Kontaktplatte zwei Schaltfunktionen aus, Zünden und Anlassen. Hierzu sind zwei getrennte Kontaktflaschen angebracht die jeweils durch einen Bolzen (Stift) betätigt werden. Dreht

man den Zündschlüssel in Stellung Zündung, so wird der Bolzen ausgefahren der die Kontakte für die Zündung bedient, die Ladekontrollleuchte brennt. Bei Betätigung des Anlasser-Druckkopfes wird zusätzlich der Bolzen ausgefahren der die Kontakte zum Betrieb des Anlassers bedient. Sind die Befestigungsschrauben der Kontaktplatte lose, so

drückt dieser Bolzen die komplette Kontaktplatte nach hinten, der Bolzen für den Zündstromkreis kann keinen Druck mehr auf die Kontaktflasche aufbringen und der Zündstromkreis wird unterbrochen. Daher sollte man immer beobachten, ob die Ladekontrollleuchte auch während des Anlassvorgangs brennt. Geht die Ladekontrollleuchte beim Drücken





Das Zündschloss der Isabella Limousine/Combi befand sich bis ca. Baujahr 1958 im Armaturenbrett rechts neben dem Kombi-Instrument. Es handelt sich um ein reines Zündschloss ohne Diebstahlsicherung. Als Diebstahlsicherung wurde bei Bedarf ein Gestänge an der Lenksäule, mit separatem Schlüssel, angeboten. In diesem Fall mussten zwei Schlüssel

mitgeführt werden. Es kamen Zündschlösser von Bosch und Kostal zum Einsatz. Die Schaltfunktionen sind weitgehend gleich, der Unterschied liegt in den verschiedenen Schlüssel- Stellungen:

Stellung 0: Alles ausgeschaltet (keinerlei Verbindungen der Klemmen)

Stellung 1: Radio einschaltbar bei ausgeschalteter Zündung (Klemmen 30 verbunden mit Klemme 54/75)

Stellung 2: Zündung eingeschaltet (Klemmen 30, 15 und 54/75 verbunden)

Starten : Zündschlüssel in Stellung 2 eindrücken und nach rechts drehen.

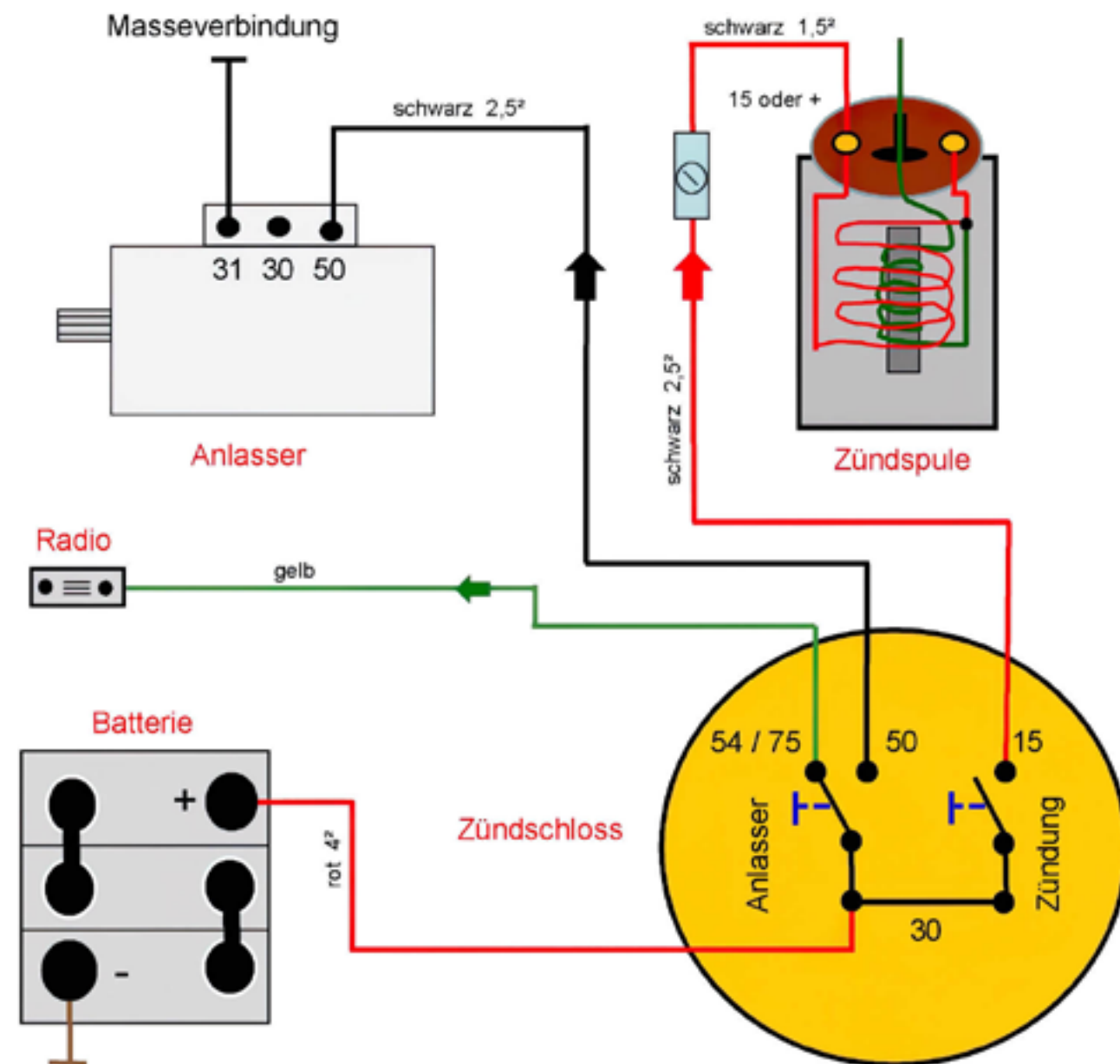


des Anlasser- Druckknopfes aus, können lose Befestigungsschrauben der Kontaktplatte der Grund sein.

Durch die hohe Strombelastung leidet häufig der Kontakt der Anlasser-Kontaktflasche. Der obere Kontakt, der als Halbmond ausgebildet ist, brennt sich in den unteren Kontakt ein. Es entsteht über die Zeit ein Krater. Der Krater kann mit einer Kontaktfeile bereinigt werden.







Während des Startvorgangs wird die Verbindung zu den Klemmen 54/75 (Radio) unterbrochen, um dem Anlasser die volle Kapazität der Batterie zukommen zu lassen. (Klemmen 30, 15 und 50 verbunden).

Der Schaltplan zeigt die Schaltfunktionen des Zündschlosses. Über die Klemmen 30 und 50 wird der Magnetschalter des Anlassers angesteuert. Damit dem Anlasser die volle Leistung der Batterie zukommt wird die Zuleitung zum Radio im Einschalt Augenblick unterbrochen (Klemme 54 oder 75). Die Zuleitung zur Zündspule wird über die Klemmen 30 und 15 geschaltet.

Text und Fotos:  
Dipl.-Ing. Egon Krill



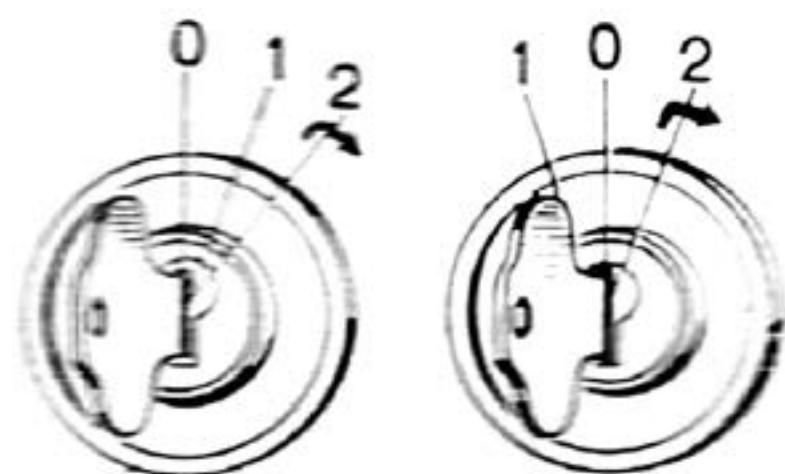
***Hier könnte Ihre Anzeige stehen!***

*Die kostenlose Isabella-Klassik erreicht mit Abstand die meisten Borgward-Fahrer.*

*Deshalb lohnt sich das Inserieren!*

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

*PS: Diese gewerbliche Anzeige kostet 130 Euro*



Typ Kostal

Typ Bosch



Zündschloss Typ 1



Zündschloss Typ 2





Anzugsdrehmomente für Borgward-Zündkerze  
M14×1,25 mit Plandichtsitz bei nicht gefettetem  
Gewinde:

20-35 Nm in Gusseisen-Zylinderkopf  
15-30 Nm in Leichtmetall-Zylinderkopf

| Die richtigen Zündkerzen |             |             |            |           |
|--------------------------|-------------|-------------|------------|-----------|
| Fahrzeug                 | Orig. Bosch | Bosch heute | Beru heute | NGK heute |
| Hansa 1500               | W 225 T1    | W5A         | 14-7AU     | B7HS      |
| Hansa 1800               |             |             |            |           |
| Hansa 2400 2,4l          | W 225 T1    | W5A         | 14-7AU     | B7HS      |
| Hansa 2400 2,3l          | W 240 T1    | B7HS        | 14-5A      | B7HS      |
| Isabella 60 PS           | W175 T1     | W7AC        | 14-7AU     | B6HS      |
| oder auch                | W 225 T1    | W5A         | 14-7AU     | B7HS      |
| Isabella 75 PS           | W 240 T1    | B7HS        | 14-5A      | B7HS      |
| P100                     | W175 T1     | W7AC        | 14-7AU     | B6HS      |
| B1250                    | W 225 T1    | W5A         | 14-7AU     | B7HS      |
| B 511/B 611              | W 225 T1    |             |            |           |
| B2000 A/O                | W 225 T1    |             |            |           |



*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 / 3 08 • Fax 047 32 / 83 51  
[www.plackueter.de](http://www.plackueter.de) • [info@autofit-plackueter.de](mailto:info@autofit-plackueter.de)





## 38. Treffen Borgward Club Frankfurt-Würzburg

Unser Jahrestreffen 2021 vom 10. bis 12. September führte uns in den Donnersbergkreis in der Pfalz nach Kirchheimbolanden (kurz: KiBo). Auch wenn einige Teilnehmer, ob aufgrund einer längeren Anreise oder auch wegen der Vorfreude, bereits am Donnerstag anreisten, startete der offizielle Teil mit Eintreffen der Fahrzeuge am Veranstaltungsort traditionell am Freitag gegen Mittag.

Ab 13:00 Uhr stand uns eine mit Bäumen beschattete Parkfläche vor der Kreisverwaltung zur Verfügung, deren Absperrung (Halteverbots-schilder bereits ab Montag, Absperrgitter und -band) wir auf Anweisung des Ordnungsamtes selber durchführen mussten. Zunächst hatten wir Sorge, dass wir die Parkfläche gegen

Nicht-Borgward-Fahrzeuge tatkräftig verteidigen müssten. Es stellte sich jedoch schnell heraus, dass die überwiegende Anzahl der noch vorhandenen „Falschparker“ Bedienstete der Kreisverwaltung waren, die nach und nach in das Wochenende fuhren.

Nach Begrüßung und ersten Gesprächen brachen wir gegen 15:00 Uhr zur ca. 44 km langen Rundfahrt mit dem Donnersberg als Zwischenstopp auf. Der Donnersberg ist mit rund 690 m der höchste Punkt der Pfalz, vom darauf befindlichen Ludwigs-turm kann man je nach Wetterlage eine unglaubliche Aussicht genießen. Nach intensiven Verhandlungen in den Wochen davor hatte die dortige „Keltenhütte“ an diesem sonnigen Nachmittag extra für uns geöffnet. So

konnten wir bei Kaffee und Kuchen die Anfahrt, die von Steigungen und Gefällen von 10 bis 12% geprägt war, Revue passieren lassen. Alle Fahrzeuge und deren Insassen hatten diese Tour klaglos überstanden.

Nach Rückfahrt und Aufsuchen der jeweiligen Unterkünfte trafen wir uns zum geselligen Abend. Da die ursprünglich geplante Lokalität vom Landkreis zum Impfzentrum umfunktioniert worden war, fand er in der alten rustikalen Jahn-Turnhalle statt, die auch zu Veranstaltungszwecken angeboten wird. Hier wurden bei dem einen oder anderen Erinnerungen an den Sportunterricht in der eigenen Schulzeit und die damals genutzten Sportgeräte wie Medizinbälle oder Reckstangen wach.





Leider mussten einige von uns teilweise mehr als zwei Stunden auf das Essen warten. Hier zeigte sich, dass die Küche und vor allem der Wirt mit der wenn auch im Vorhinein bekannten hohen Anzahl an Gästen überfordert war. Die gute Qualität der Speisen in Verbindung mit der Leidenschaft der Gäste tröstete darüber hinweg.

Zum Wetter: Außer einem kurzen Schauer am Freitagvormittag war es während unseres Treffens trocken und mit mindestens 20 Grad angenehm warm.

Der Samstag war wie gewohnt durch Ausstellung der Fahrzeuge, emsiges Treiben an der Anmeldung sowie Begutachtung der Angebote der Teilehändler geprägt. Die Teilnehmer der vom Club spendierten Stadtführungen kehrten nach ihrem Ausflug sehr zufrieden auf den Platz zurück.

Statistik der vertretenen Fahrzeuge (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- 1 Lloyd-Bus
- 1 Lloyd-Kastenwagen LTK 600 als Restaurierungsobjekt
- 1 Goliath Express
- 1 Goli

- 4 P100
- 2 Arabellen
- 1 Hansa 1100
- 2 Lloyd (600, Alexander TS)
- 1 Borgward 1500
- 1 Borgward 1800 Diesel
- 1 Isabella Pickup
- 2 Isabella Limousinen Cabrio
- 13 Isabella Limousinen
- 15 Isabella Coupés
- 3 Isabella Combis
- 1 B 4500 „Küchenwagen“
- 1 B1500 „Alligator“ Womo

Somit rund 50 Fahrzeuge. Auch Tagesgäste aus Bingen mit 3 Borgwards waren am Samstag am Platz. Leider erlitt ein Fahrzeug einen Motorschaden, konnte aber mit Unterstützung von Clubmitgliedern auf einem Trailer wieder in die häusliche Garage gebracht werden.

Wie bei solchen Treffen schon üblich, gesellten sich auch einige Oldtimer-Fremdfabrikate auf der angrenzenden Parkfläche hinzu, unter anderem Fiat und Renault.

Für Aufsehen sorgte am Nachmittag die Landung eines Rettungshubschraubers in unmittelbarer Nähe, der vorsorglich einen anders nicht verfügbaren Notarzt zum angrenzenden





Corona-Impfzentrum brachte. Die Luftverwirbelungen des startenden Hubschraubers waren so stark, dass eines unserer Zelte abhob, durch die Luft wirbelte und zu Boden fiel. Es wurde zum Glück niemand verletzt. Das stabile Zelt erlitt nur einige kleinere Beschädigungen. Leider schrammte es beim „Flugversuch“ leicht Joachim Hanickes Combi.

Die Abendveranstaltung fand im Hotel Schillerhain, oberhalb von KiBo gelegen, in gepflegter Atmosphäre statt. Wir verzichteten diesmal auf eine musikalische Untermalung. Als Randprogramm hat unser Clubmitglied Rainer Appel in der Rolle eines Lloyd-Händlers mit tatkräftiger Unterstützung einer Teilnehmerin ein imaginäres Verkaufsgespräch improvisiert. Unterstützt wurde der Sketch durch zwei Lloyd-Fahrzeuge, die den Saal schmückten. Für die letzten Gäste endete der Abend gegen 3 Uhr am Sonntagmorgen.

Ein weiterer Höhepunkt unseres Treffens war dann der Besuch am Sonntagmorgen im Weingut Unger in Mauchenheim. Auf dem Weg dorthin legten wir eine kurze Rast am Viadukt bei Marnheim ein, dem beeindruckenden Rest einer ehemaligen

Eisenbahnlinie. Im Weingut wurden wir bei herrlichem Wetter mit Grillgut, Salat und Getränken bestens umsorgt. Einige nutzten die Chance, die eigenen Weinvorräte aufzufüllen. Dies war der perfekte Abschluss unseres Jahrestreffens.

Unser Clubmitglied Kay Vietor mit seiner Multimedia-Ausstattung veröffentlichte den Verlauf des Treffens und insbesondere die Ausfahrten fast in Echtzeit in den sozialen Medien und auf der Homepage. Man konnte den Eindruck haben, dass die Teilnehmer hier nur nachschauen mussten, um zu sehen, wo wir gleich sein werden.

**Text: Bernd Plettemeier**  
**Fotos: Silke Held**  
**Dr. Kay Vietor**





# Der Kabelbaum der Borgward Isabella



Der Kabelbaum, in der Regel älter als 65 Jahre, transportiert den Stromfluss zu den diversen Aggregaten und Verbrauchern des Fahrzeuges.

Der Zahn der Zeit geht auch an dem Kabelbaum nicht vorbei. Die Kunststoffummantelung der einzelnen Leitungen ist verhärtet und spröde, die Kabelfarben sind verblichen und nicht mehr eindeutig erkennbar. Scheuerstellen, Bruchstellen und Oxydation an versteckten Stellen führen, in Verbindung mit eindringender Feuchtigkeit, zu Kriechströmen, die einen optimalen Stromfluss behindern. Die Kabelenden sind verlötet, da seinerzeit Aderendhülsen nicht bekannt waren. Verlötete Kabelenden führen zu Kontaktproblemen, da Lötzinn relativ weich ist und insbesondere bei Wärme, durch hohen Stromfluss, seine Konsistenz verändert. Die Verbindungsschrauben der Schalterleiste und der Sicherungsdosen lockern sich, es kommt zu Wackelkontakten und im schlimmsten Fall zu Schmorstellen.

Darüber hinaus kommt dem Kabelbaum in einer 6-Volt-Anlage eine besondere Bedeutung zu, denn

es fließt der doppelte Strom zum Betrieb der Verbraucher gegenüber einer 12- Volt- Anlage.

Beispiel:

Zum Betrieb einer Fahrlichtbirne von 30 Watt fließt in einer 6-Volt- Anlage ein Strom von 5 Ampere, während in einer 12-Volt- Anlage lediglich 2,5 Ampere fließen. Der Stromfluss sollte also idealerweise durch einen großzügig bemessenen Leitungsquerschnitt unterstützt werden. Leider ist das nicht der Fall, die Zuleitung zu den Scheinwerfern ist zum Teil lediglich mit dem Leitungsquerschnitt 1,0 mm<sup>2</sup> ausgelegt. Die Folge ist jedem Isabella-Fahrer wohl bekannt. Die Scheinwerfer leuchten schwach, da sich der Strom durch einen eng bemessenen Leitungsquerschnitt „quälen“ muss.

Ein neuer Kabelbaum wird unter Verwendung von FLRY-Fahrzeugkabeln hergestellt. FLRY- Fahrzeugkabel unterliegen der DIN- und ISO-Norm, sind beständig gegen Benzin/ Öl und für einen Temperaturbereich von -40° C bis +105° C ausgelegt. Darüber hinaus bieten FLRY- Fahrzeugkabel einen höheren Leitungsquerschnitt, ohne dass der Gesamt-

durchmesser der Leitung wesentlich verändert wird. Ein genialer Nebeneffekt. So kann man alle Kabel des Kabelbaums mit dem Querschnitt 0,5 mm<sup>2</sup> durch Kabel mit dem Querschnitt 1,0 mm<sup>2</sup> ersetzen. (Verbesserung 100%). Kabel mit dem Querschnitt 0,75 mm<sup>2</sup> oder 1 mm<sup>2</sup> können durch Kabel mit dem Querschnitt 1,5 mm<sup>2</sup> ersetzt werden (Verbesserung 50%- 100%).

Im Bereich der Fahrlichtbirnen sollten alle Kabel mindestens durch den Querschnitt 2,5 mm<sup>2</sup> ersetzt werden (teilweise 4 mm<sup>2</sup>).

Darüber hinaus sollten alle Kabelenden mit modernen Aderendhülsen verpresst werden, damit ein stabiler Stromfluss ohne Kontaktprobleme gewährleistet ist.

Ein neuer Kabelbaum ist inklusive bebildeter Einbauanleitung und farbigem Schaltplan in der Größe A1 erhältlich bei Dipl.-Ing. Egon Krill, Tel. 02 243-5602



## Rezension: „Elektrik“ – Sonderheft der Oldtimer-Markt

Einige Sachbücher aus dem Oldtimer-Bereich kann man getrost in die Tonne treten. So schreibt der eine Autor permanent vom 5-Zylinder-Motor im ersten Audi TT, obwohl es nur 4- oder 6-Zylinder-Aggregate gab. Ein anderer Autor hat ein Manuskript des 2-Takt-Fachmanns Siegfried Rauch „überarbeitet“ und bekommt nicht den Unterschied zwischen Goggo und Lloyd gebaht. Ganz klar, Fehler passieren immer

wieder und sind verzeihlich. Aber die genannten Fehler zeigen deutlich, dass sich die Schreiber nicht mit der Materie auseinandergesetzt haben.

Ganz anders das Sonderheft „Elektrik“ der Zeitschrift Oldtimer-Markt.

Komplizierte Vorgänge, wie z. B. die Fehlersuche und die Reparatur elektrischer Baugruppen, werden von Fachleuten haargenau erklärt. OM-Chefredakteur Peter Steinfurth „über-

setzt“ die Erklärungen so hervorragend, dass der Schrauber ohne große E-Vorkenntnisse sie versteht und, viel wichtiger, den Fehler tatsächlich entdeckt und reparieren kann. Jede Handlungsanweisung wird durch eine Reihe zahlreicher Fotos dargestellt.

Das Sonderheft beinhaltet unter anderem die Kapitel:

- Umgang mit dem Multimeter
- Ladekontrollleuchte und Fehler
- Batterien und ein langes Leben

- Zündung und Unterbrecher
- Verteiler und der richtige Takt
- Zündkerzen A+O
- Anlasser

Das Heft ist Pflichtlektüre. Viel Wissen, Rat und Tipps bei bester Qualität und einem unschlagbaren Preis-Leistungsverhältnis: 108 Seiten für 6,90 €.

[www.shop.oldtimer-markt.de](http://www.shop.oldtimer-markt.de)

Text: Peter Kurze



## Weihnachts-Tipp



DVD zur

## Borgward

## Worldtour 2021

150 Minuten  
Film + Extras  
25 Euro zzgl. Versand.  
Erhältlich beim



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

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

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

Tel: 0421/57 61 2500

Fax: 0421/30 32 429



# Rätsel



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

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

Wo ist das Foto entstanden?

Die Lösung mit der genauen Ortsangabe per Mail an

[pk@peterkurze.de](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 II/2021:

Das Foto zeigt das Tor zum Schloss im Zentrum der 20.000-Einwohner-Stadt Bückeburg. Sie liegt 50 km westlich von Hannover und etwa 10 km östlich von Minden.

Gewonnen haben zwei Teilnehmer, die erst vor kurzer Zeit den Ort besucht hatten: Klaus Köstermann, Bremen, und Sascha Fillies, Einbeck. Falls man das Tor nicht aus Augenschein kennt, so wäre die Lösung doch recht Nahe gewesen, wenn man bei der Google-Bildersuche nach „Schlossstor Deutschland“ gesucht hätte.







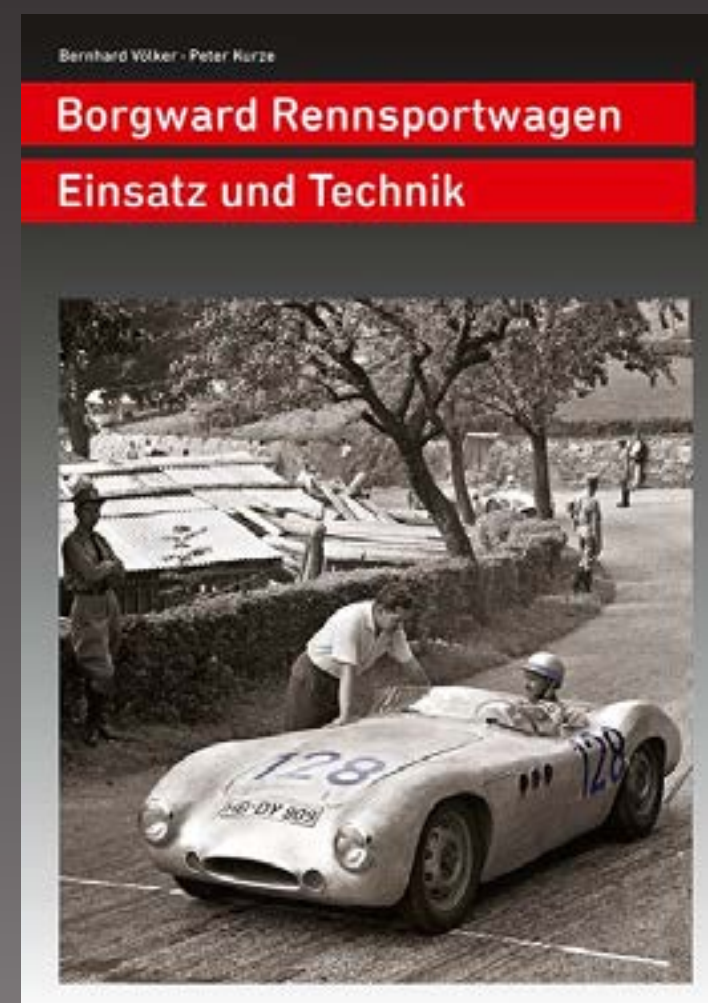
Band 14  
**Borgward Isabella**  
**Vom Zeichenbrett zum Roll-out**

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

21 × 30 cm, 96 Seiten, 19,90 €.

Link: Der YouTube-Film zum

[Isabella-Buch](#)



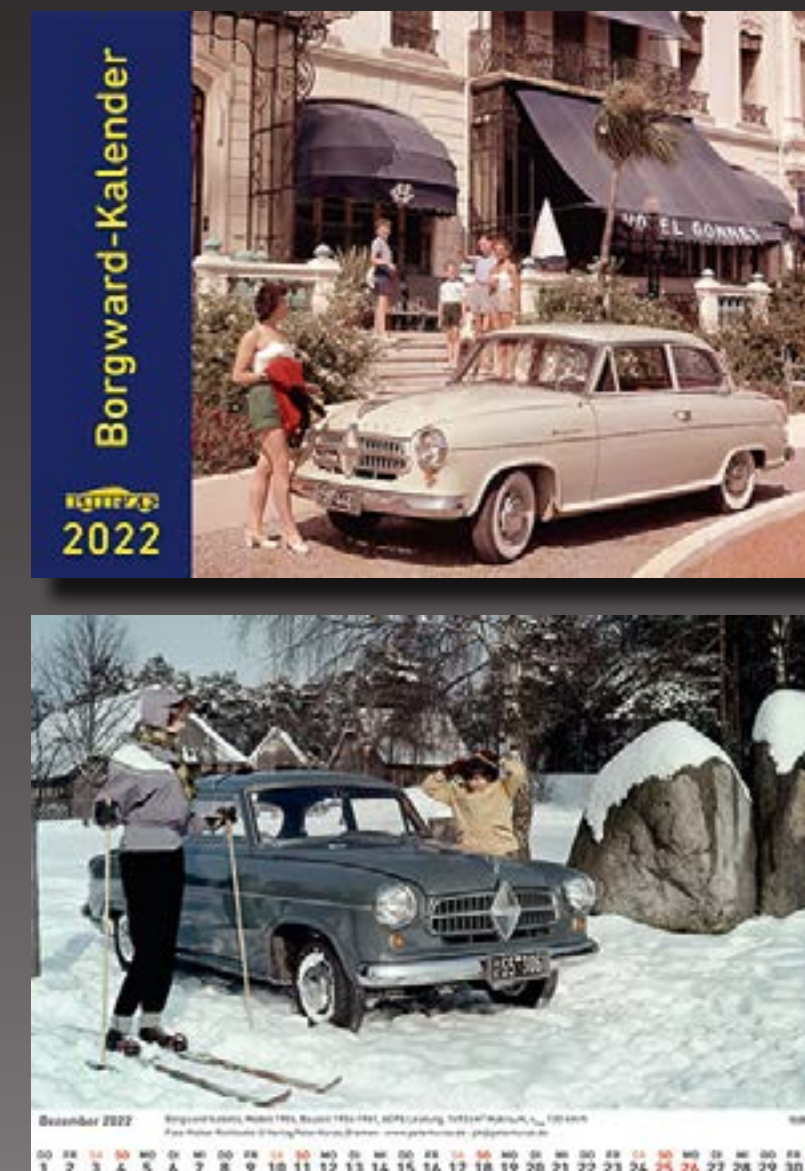
Band 15  
**Borgward Rennsportwagen**  
**Einsatz und Technik**

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

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

Link: Der YouTube-Film zum

[Rennsportwagen-Buch](#)



**Borgward Kalender 2022**

Auch im nächsten Jahr erinnert der Borgward-Kalender an die herrlichen Fahrzeuge aus Bremen.

Die 13 farbigen Fotos zeigen Pkw, Lkw und den „Boss“ Carl F.W. Borgward. Die Bilder stammen von den Werksfotografen und wurden in den 50er-Jahren aufgenommen.

30 × 21 cm Querformat, 13 Seiten, Spiralbindung, 12,95 €.

[Borgward-Kalender 2022](#)



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)
- Bestellfax: 05204-998-114



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](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 behalten uns vor, Artikel nicht zu veröffentlichen. Die Verfasser von Beiträgen erlauben uns die redaktionelle

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

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                                             |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 4.-6. Februar                                                         | <a href="#">Bremen Classic Motorshow</a>     | Messe Bremen, Bürgerweide                                |
| 12.-13. März                                                          | <a href="#">Technorama Kassel</a>            | Messegelände                                             |
| 17.-20. März                                                          | <a href="#">Retro Classic Stuttgart</a>      | Messegelände                                             |
| 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                                    |
| 26.29. Mai                                                            | Borgward-Treffen Schweden/<br>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>                    |
| 7.-9. Oktober                                                         | <a href="#">Veterama Mannheim</a>            | Maimarktgelände Mannheim                                 |
| Achtung: Alle Termine sind unsicher und von der Corona-Lage abhängig. |                                              |                                                          |



# Isabella Klassik

