



*Borgward
Interessengemeinschaft*



Borgward—Goliath—Lloyd

DER RHOMBS

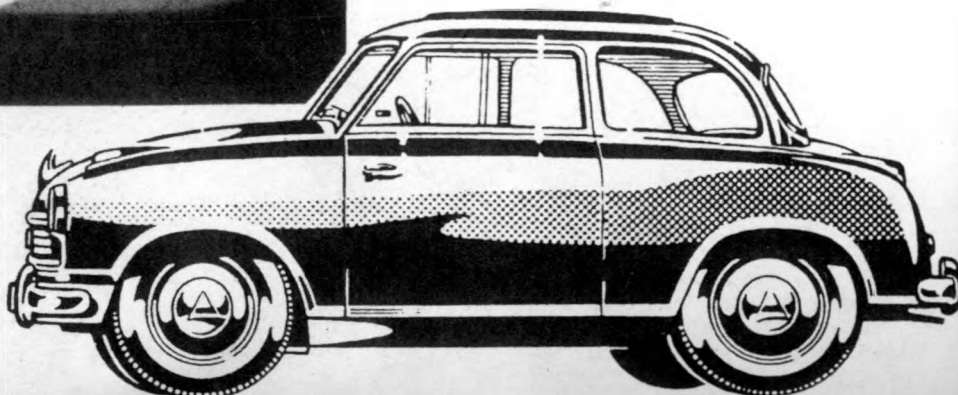
1/84



**„Ehrliche 95 km/Std.
vom Polstersessel aus!“**

Der starke, luftgekühlte, kopfgesteuerte 600-ccm-LLOYD-Viertaktmotor beschleunigt in 12 Sek. von 0 auf 60 km und hat einen Normverbrauch von nur 5,5 Liter auf 100 km.

Sie schaffen sich und Ihrer ganzen Familie mit LLOYD ein schöneres Leben, denn der mit allem Komfort – bis zur steuerbaren Klimaanlage – ausgestattete Wagen bietet vier erwachsenen Personen bequemen Sitzraum und gestattet die Mitnahme umfangreichen Gepäcks.



Ab DM 3350,—

DER RHOMBUS

Mitteilungsblatt der BORGWARD Interessengemeinschaft

- HERAUSGEBER** : BORGWARD - INTERESSENGEMEINSCHAFT
Paul - Goerens - Str. 30, D 4300 E s s e n 1
Tel. 0201 701165
- REDAKTION** : Hartmut Loges
- CLUBLEITUNG** : Hartmut Loges, D 4300 Essen 1 Tel. 0201 701165
- VERTRETUNG** : Ulrich Kotte, Saatweide 16, D 4236 Hamminkeln 1
Tel. 02852 2897
- EHRENMIT-
GLIEDER** : Elisabeth Borgward, Dr. Peter Borgward Hans Bertuleit, Adolf Brudes,
Hans Hugo Hartmann, Fritz Jüttner, W.B. Blydenstein
Karl-Günther Bechem, Karl-Ludwig Brand, Dieter Thomas Heck
- CLUBKASSE** : Wilhelm Hesse, Dortmunder Landstr. 63, 5804 Herdecke
Tel. 02330 / 70706 ab 20.00 h
- CLUBKONTEN** : Stadtparkasse Herdecke Kto. Nr.: 4063210 BLZ 45051485
- CLUBARCHIV** : F.-V. Janssen, Postfach 501, D-1000 Berlin 15,
- ERSATZTEIL-
BESCHAFFUNG** : Lothar Adei, Luxemburger Str. 82, D 5032 Efferen
Tel. 02233 65907 od. abends b.23.00h 02241 47485
- außer Sonn- u. Feiertage
- Firma W. Gerdes, Am Osterdeich, 2800 Bremen 11
Tel. 0421/450225-28 Herr Schökel
- Lloyd Motorenwerke, Duckwitzstr. 51 - 59, 2800 Bremen
Tel. 0421/51611
- B.J. Loonstra, Pipeluursseweg 5, NL 7225 N.D. Olburgen
Tel. 0031 5755 1711 - Borgward Fahrzeuge -

WER SIND WIR?

Die **BORGWARD - INTERESSENGEMEINSCHAFT** ist ein Zusammenschluß von Liebhabern der früheren **BORGWARD - HANSA - LLOYD - und GOLIATH** Automobile, zu denen auch Vorkriegsfahrzeuge zählen.

Ihre **Gründung** geht auf das Jahr **1974** zurück. Bis heute schlossen sich ihr ca. 700 gleichgesinnte mit weit über 1000 Fahrzeugen an, die sowohl in Skandinavien als auch in Südafrika, Australien und den U.S.A. zu finden sind und jährlich zu einem großen Treffen zusammenkommen.

Die **BORGWARD - INTERESSENGEMEINSCHAFT** arbeitet unbürokratisch und gilt ausschließlich der Erhaltung noch existierender Fahrzeuge der Marken

- BORGWARD - HANSA - LLOYD - GOLIATH -

Sie widmet sich primär der Ersatzteilbeschaffung und dem Erfahrungsaustausch zwecks Reparatur und Restaurierung der Fahrzeuge. Sie ist außerdem bestrebt, Ersatzteile, die nicht mehr produziert werden, bei Bedarf in Form von Sammelbestellungen nachfertigen zu lassen. Darüber hinaus steht sie Ihnen bei allen Fragen und Problemen, die das Thema Borgward betreffen, ehrenamtlich zur Verfügung.

Die Interessengemeinschaft bietet die Möglichkeit zur Inanspruchnahme eines selbst eingerichteten Pannenhilfendienstes auf vielen Bundesstraßen und Autobahnen, dessen Funktion durch die Kameradschaft der Mitglieder untereinander gewährleistet ist.

Jedes Mitglied erhält vierteljährlich den **RHOMBUS**. Dieses Mitteilungsblatt beinhaltet u.a. praktische Tips, Berichte, Meinungen, historische Dokumentationen und einen Marktteil von Fahrzeugen, Fahrzeugteilen und Literatur. Jedes Clubmitglied hat die Möglichkeit, sich aktiv an der Gestaltung der Clubzeitschrift zu beteiligen. Annoncen für Clubmitglieder sind kostenlos.

Der Unkostenbeitrag zur Interessengemeinschaft beträgt DM 60,00 jährlich und beinhaltet den Bezug der Clubzeitung. Eine Aufnahmegebühr wird nicht erhoben. Schüler, Studenten und Kleinrentner entrichten einen jährlichen Sonderbeitrag in Höhe von DM 30,00.

Als Beitragsjahr gilt das Kalenderjahr.

Die Mitgliedschaft ist vom Besitz eines eigenen Fahrzeuges unabhängig und beginnt automatisch mit dem Eingang des Jahresbeitrages.

Der Beitrag ist bei Eintritt nach Beginn eines Kalenderjahres **anteilmäßig** zu entrichten.

Beitragsüberweisungen an

Borgward - Interessengemeinschaft, Essen
Wilhelm Hesse

4 063 210 Stadtparkasse Herdecke
BLZ 450 514 85

FAHRZEUG _ TYPREFERATE

Vorkriegsfahrzeuge PKW, LKW (Alle Typen)

Gerhard Würnschimmel, Capistrangasse 3/22, A - 1060 Wien, Tel. 862350

Borgward Hansa Ponton, PKW + Kombi, 1500, 1800 Diesel

Michael Knöller, Konrad Adenauer Str. 55, 7070 Schw. Gmünd, Tel. 07171/812691

Marcus Volk, Ehremer Weg 8, 6300 Gießen 16, Tel. 06403/2439

Borgward Isabella (alle Typen)

Lothar Adei, Luxemburger Str. 82, 5032 Efferen, Tel. 02233/65907 oder 02241/47485

Borgward P 100

Peter Kurze, Parkallee 205, 2800 Bremen 1, Tel. 0421/216332

Borgward Hansa (Fliessheck + Pullman

Willy Krieg, Bracknellstr. 9, 5090 Leverkusen 3 Tel. 02171/43174+44494

Borgward B 2000 A

Heinz Kirchner, Schwabhausenfeld 3, 5600 Wuppertal 12, Tel. 0202/474350

Borgward LKW

Rainer Stadtwald, Klapperstr. 84, 4300 Essen 14, Tel. 0201/588128

Georg Knopp, An der Questenhorst 12, 3000 Hannover 1, Tel. 0511/805567

LLoyd PKW + Kombi (Zweitakt)

Harald Hanisch, Friedrich Ebert Str. 48, 2418 Ratzeburg Tel. 04541/12396

Lloyd PKW + Kombi (Viertakt)

Wolfgang Stutzer, Wilhelm-Leuschner-Str. 12, 4100 Duisburg 18 Tel. 0203/475633

Lloyd LT (Zwei- u. Viertakt)

Henning Trippe, Rüdeshheimer Torwall 3, 5350 Euskirchen Tel. 02251/52171 (abends)

Arabella

Holger Gülow, Fasanenring 10 a, 2401 Groß-Grönau Tel. 04509/2151

Goliath PKW + Kombi 1950-1957 (Zweitakt)

Stephan Veil, Knappenweg 33, 7000 Stuttgart 80

Goliath PKW + Kombi, Hansa 1100 (Viertakt)

Walter Kempa, Hermannshöhe 28, 4630 Bochum 1 Tel. 0234/331159

Goliath Dreirad

Bernd Linge, Bruninghem 8, 2179 Neuenkirchen Tel. 04751/4424

Rüdiger Babst, Grotenbachstr. 11, 4600 Dortmund 50 Tel. 0231/717176

Goliath Express

Rüdiger Babst, Grotenbachstr. 11, 4600 Dortmund 50 Tel. 0231/717176

Goliath Geländewagen (Zwei- u. Viertakt)

Erik Eckermann, Pettenkofer Allee 34, 8124 Seeshaupt

Lesen Sie bitte

Seite

INFORMATION

Club aktuell	5
Ersatzteilmachfertigung	13
Wer? Wo? Was?	13
Fahrzeugtyp-Referenten berichten	15

AUS DER PRAXIS

Der Lloyd-Bus-Report	22
Vergaserprobleme u. Ölundichtigkeiten am Arabella-Motor	27
Probleme mit der Isabella-Kupplung	28

BERICHT UND DOKUMENTATION

16. Int. Motor-Show Essen	31
Mit 84 Jahren Bremen-Wien nonstop (Quelle: Weserkurier)	33
Retrospektive aufs Wirtschaftswunder (Quelle: Weserkurier) - Borgward-Ausstellung in Bremen -	33
So gut macht's keiner - neue Oldtimer - (Quelle: Weserkurier)	38
Mechaniker hat ein Herz f. Borgward-Mobile (Lloyd)	39
Test Hansa 1100 Limousine (Quelle: "AUTO")	40
Lloyd Alexander TS (Quelle: "HOBBY" 1/59)	44
Auszüge aus dem "Kraftfahrzeug-Anzeiger" 21/55	49

MARKT

Literatur-Ecke	58
Fahrzeug- und Ersatzteillbörse	64

Redaktionelle Beiträge für diese Ausgabe stellten freundlicherweise zur Verfügung: Hans Bertuleit / Heinrich Egger / Michael Gieritz / Ralf Gintzel / Holger Gülow / Harald Hanisch / Albert Köster / Winfried Kramer / Wilfried Schmidt-Neteband / Fritz Reichelt / Jörg Rudat / Henning Trippe / Gerhard Würnschimmel.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Eine Weitergabe dieses Heftes an Nichtmitglieder sollte nur ausnahmsweise erfolgen! Abdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion!
Auflage: 800 Exemplare

REDAKTIONSSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE 2/84: 1. Juni 1984

Club aktuell

Liebe Clubfreunde,

zunächst möchte ich mich, wenn auch etwas verspätet, für Ihre zahlreichen Weihnachtsgrüße und guten Wünsche zum neuen Jahr von nah und fern bedanken, verbunden mit vielen Danksagungen für die bisher geleistete Arbeit und der Bitte, diese erfolgreich fortzuführen, der ich gern nachkommen will.

Ich wünsche Ihnen alles Gute für 1984 und viel Freude an unserem gemeinsamen Hobby.

Ihr Hartmut Loges

Mitgliedertreffen '84

Das 10. Jahrestreffen wird am 15. und 16. September in HURTH bei Köln stattfinden.

Die Ausrichtung wird, wie bereits angekündigt, Freund Adel übernehmen. Eine Ausschreibung zu dieser Veranstaltung wird Ihnen in üblicher Weise rechtzeitig zugehen.

Wir freuen uns schon jetzt, Sie zahlreich begrüßen zu dürfen und bitten, diesen Termin in Ihre Urlaubsplanungen einzubeziehen.

Werkseinweihung und Tag der offenen Tür bei Daimler-Benz

Die Daimler-Benz AG. in Bremen - Mitglied unserer Gemeinschaft - wird am Samstag, den 26. Mai und 2. Juni ihre neue Produktionsstätte für die erfolgreiche Typenreihe 190 einweihen.

Zu diesem Anlaß sind alle Freunde der IG nebst Begleitung mit ihrem Borgward-, Goliath- oder Lloyd-Fahrzeug recht herzlich eingeladen.

Aus Dispositionsgründen bittet die Clubzentrale, falls Sie an der Werkseinweihung teilnehmen möchten, per Postkarte um folgende Angaben: Tag, Personen- und Fahrzeugzahl.

Die Daimler-Benz AG und die Borgward-IG wünschen gute Fahrt und einen abwechslungsreichen Samstag.

Stammtisch '84

Die stets gut besuchten Stammtische in Essen, Gaststätte "Schwarzer Diamant", Lüneburger Str. 40 (gegenüber dem Frohnhauser Marktplatz an der Mülheimer Str.), werden auch in diesem Jahr an folgenden Sonntagen fortgesetzt, die Sie bitte vormerken wollen:

27. Mai / 15. Juli / 11. November, Beginn jeweils 11.00 Uhr.

Der Stammtisch im September fällt aufgrund des Jahrestreffens aus.

Telefonsprechstunde

Die Clubzentrale ist 1984 ebenfalls dienstags von 18.00 bis 22.00 Uhr unter der Ruf-Nr. 0201/70 11 65 für Ihre Anliegen erreichbar.

Bitte nutzen Sie diesen Service. Er garantiert Ihnen eine schnelle Erledigung Ihrer Angelegenheiten.

Club-Ausweise, Mitglieder- und Pannendienstverzeichnis

In Kürze wird Ihnen ein neu gestalteter Club-Ausweis überreicht. Der Dank für diese attraktiv aufgemachten Exemplare gebührt Freund Knut-Henning ARNDT, Mönchengladbach, der sie unentgeltlich als Spende fertigen ließ. Aus schreibtechnischen Gründen wollen Sie Ihren Ausweis bitte selbst mit Ihren Angaben versehen. Alte Ausweise verlieren ihre Gültigkeit.

Zusammen mit dem Ausweis erhalten Sie das schon längst fällige Mitglieder- und Pannendienstverzeichnis. Was lange währt, wird endlich gut! Das Verzeichnis wurde alphabetisch lexikalisch und für den Fall einer Panne nach Postleitzahlen konzipiert. Die Form eines Ringbuches - den Einband erhalten Sie preisgünstig im Fachhandel - ermöglicht das Austauschen einzelner Seiten, die bei einer erforderlichen Korrektur neu gedruckt und mit dem Rhombus versandt werden. So entspricht Ihr Verzeichnis stets dem gegenwärtigen Stand, ohne eine kostenintensive Neuauflage des gesamten Verzeichnisses vornehmen zu müssen. Prüfen Sie bitte, ob die Sie betreffende Eintragung korrekt ist. Änderungsmittelungen erbittet Freund Hesse.

Auf vielfachen Wunsch erhoffen wir eine Kontaktaufnahme zu einem Clubfreund oder einer Clubfreundin in Ihrer Nachbarstadt. Wie sagt doch die Post: Schreib' mal wieder, ruf doch mal an...

Fahrzeug-Typpreferat "Goliath-Dreirad / Goliath-Express"

Hiermit bestätigen wir den in Öffentlichkeit aus der Gemeinschaft erklärten Austritt des Herrn Rüdiger Babst, Dortmund.

Das Typpreferat "Goliath-Dreirad" wird nunmehr von Freund Linge allein weitergeführt.

Wir bitten um Neubestzung des Typpreferats "Goliath-Express" zu den bekannten Bedingungen. Wer möchte diese Aufgabe übernehmen??

Wir stellen vor

Durch das ständige Wachstum der Gemeinschaft tritt zunehmend leider auch eine Anonymität ein, so daß sich Clubfreunde untereinander bestenfalls nur namentlich kennen. Um dieser Tendenz entgegenzuwirken, wäre es sehr zu begrüßen, wenn Sie sich und Ihr Fahrzeug in Form eines Porträts vorstellen würden. Beigefügt sein sollte zudem ein Foto, das Sie mit Ihrem Oldie zeigt. Es gibt bestimmt originelle Erlebnisse, die Sie zu diesem schönen Hobby führten oder die Sie beim Kauf des Fahrzeugs hatten. Von allgemeinem Interesse sind natürlich auch Probleme, die bei der Restaurierung des Wagens zu lösen waren. Vielleicht läßt sich diese einst beliebte Serie schon bald fortsetzen. Wer schreibt??

CLUB-BOUTIQUE

BORGWARD-ANSTECKNADELN

Stck. DM 6,--

BORGWARD-ANSTECKNADELN

" " 24,50

Extra große Ausf. m. Nadel od. Klammer f. Mütze
u. Schlüssel etc., echt vergoldet!

LLOYD-ANSTECKNADELN

" " 8,50

GOLIATH-ANSTECKNADELN

" " 12,50

Rot/silber, emailliert

BORGWARD-AUFNÄHER

" " 6,50

Gestickt, verwendb. f. Overall, Blazer etc.

LLOYD-AUFNÄHER

Stck. DM 6,50

KUGELSCHREIBER

" " 7,50

2-Farbenstift, Messing verchr., eingrav. Borgw.-Emblem

GASFEUERZEUGE

" " 30,--

Elektron. Zündung, Messing verchr., eingrav. Borgw.-Embl.

METALLPLAKETTEN

" " 20,--

Emailliertes Messing, sonst wie Clubaufkleber

METALLPLAKETTEN " 10 JAHRE BORGWARD-IG "

" " 10,--

Dekorative Sonderprägung, Messing, Vorrat begrenzt!

Alle Preise zzgl. Versandspesen.

Bestellungen erbittet ausschließlich Freund Wilhelm Hesse, Dortmunder Landstr. 63, 5804 Herdecke, Tel. 02330/70706.

PREISRÄTSEL PREISRÄTSEL PREISRÄTSEL!!!

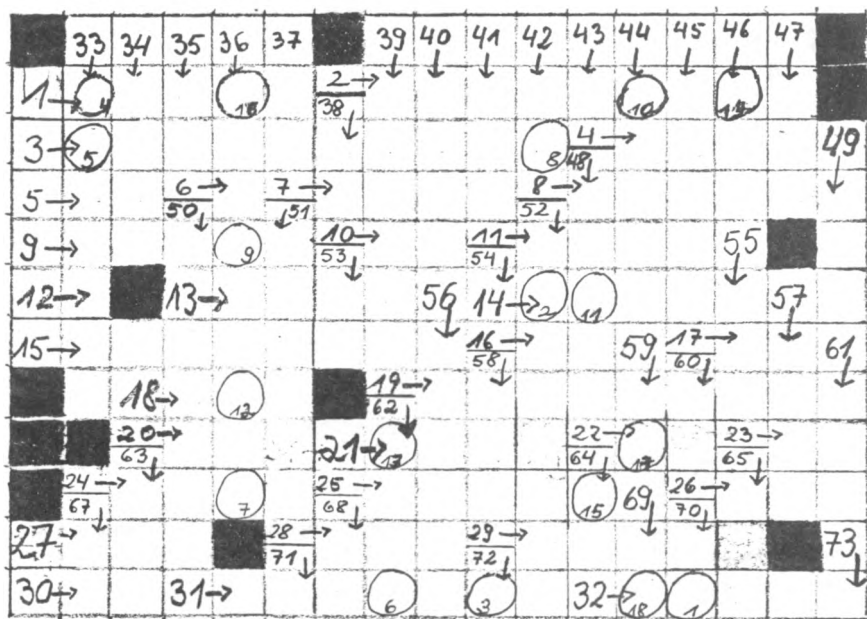
Wenn Sie das auf der nächsten Seite abgedruckte und von Freund Holger GÜLOW entworfene Kreuzworträtsel richtig lösen, erhalten Sie den Vor- und Nachnamen eines Prominenten aus dem Fernsehen. Ein Tip vorab. Es handelt sich nicht um unser Ehrenmitglied Dieter Thomas Heck, sondern... Es werden folgende Preise verlost:

- | | | | |
|----|---|-----------------|--|
| 1. | Preis 1 Buch "Carl F.W. Borgward und seine Autos" | | |
| 2. | " 1 Feuerzeug | (Club-Boutique) | |
| 3. | " 1 Kugelschreiber | " " | |
| 4. | " 1 Borgward-Aufnäher + Anstecknadel | " " | |
| 5. | " 1 Lloyd-Aufnäher + Anstecknadel | " " | |

Ihre Lösung senden Sie bitte auf einer Postkarte bis zum 31. Mai 1984 (Datum des Poststempels) an die Clubzentrale. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die richtige Lösung sowie die Gewinner werden im Rhombus 2/84 veröffentlicht.

Viel Glück und viel Spaß!

Wußten Sie, daß ...?... bei Borgward „gelernt“ hat??



Waagerecht

1) Fahrzeugtyp, 2) ein Elefant im ...-Laden, 3) bes. Borgw.-Getriebe, 4) ital. Währung, 5) hohe Spielkarte, 6) Sitz d. Clubzentrale, 7) Fahrzeug, 8) Karosserieform, 9) Blutflüssigkeit, 10) Weise, Art, 11) Kaptain .. auf seiner Bounty, 12) Kfz.-Z. von Stgtr, 13) Behälter, 15) röm. Kaisername, 16) chem. Z., 17) frz.: er, 14) Wassersucht, 18) Indianerstamm auf Feuerland, 19) schwed. Schriftsteller u. Zeichner, 21) russ. Stadt, 22) Abk. chemisches Element, 20) germ. Kriegsgott, 23) chem. Z., 24) wertvoller Stoff, 25) anderer Name f. Zagreb, 26) Danziger Münze, 27) gekocht, 28) Abschiedswort, 29) ROss, 30) vertraute Anrede, 31) legendärer Kleinschnellstwagen, 32) skand. Küstengestade.

Senkrecht

33) Fahrgestell, 34) Wüsteninsel, 35) Abk. United States, 36) Deckname, 37) Doppelvokal, 39) Rast/Mz, 40) dt. Kaisername, 41) portug.: Fluß, 42) Abk. Zentralkomitee, 43) Musikart, 38) Abk. Mittelalter, 44) Borgwarderzeugnis, 45) Laubbaum, 46) Sorte, 47) griech. neu, 48) unterste Bürgerschicht, 49) Vertiefung, 50) Abk. Radius, 51) österr. Komponist, 52) Vater unserer Oldies, 53) chem. Z., 54) entfällt, 55) Abk. Million, 56) Zeiger, 57) russ. Fluß, 58) Nbnfluß der Warthe, 59) Abk. Technische Fakultät, 60) Skatausdruck, 61) Göttertrunk, 62) islam. Richter, 63) weibl. Schwein, 64) frz.: meine, 65) Papstname, 67) Goliath-Typenbezeichnung, 68) Doppelvokal, 69) Abk. Pfennig, 70) Abk. prakt. Jahr, 71) Kfz.-Z. Augsburg, 72) Kfz.-Z. Düsseldorf.

BORGWARD-GOLIATH-HANSA-LLOYD



Svenska Borgward Klubben

Claes Jägevall

Tel. 0504 - 136 58

Bergmans gata 7

Postgiro 438 13 96 - 3

543 00 Tibro

Tibro 1984 02 01

Sehr geehrte Mitglieder der Borgward Interessengemeinschaft !

Svenska Borgward Klubben wird Ihres 6. Jahrestreffen am 26- 27 Mai 1984 nach Tranås/ Südschweden verlegen.

Wir, in Svenska Borgward Klubben haben die Hoffnung auf ein internationaler Austausch zwischen unsere Clubs imstande zu bringen und laden hiermit Clubfreunden aus der Borgward IG zu dem Jahrestreffen in Schweden ein.

Das Programm besteht wie üblich auf kleinere Wettkämpfe, Bensingespräche, Ersatzteilsmarkt usw.

Der Abend verbringen wir hoffentlich mit ein nettes Beisammen.

Zum Uebernachten gibt es zwei Hotells in der Stadt Tranås.

Bitte richten Sie eventuelle Anfrage an:

Svenska Borgward Klubben
Claes Jägevall
Bergmans gata 7
S- 543 00 TIBRO
Schweden

Mit freundlichen Borgwardgrüssen

Claes Jägevall

Vorsitzender

Zwar hat das Bundesaufsichtsamt einem Sondertarif für die Haftpflichtversicherung von Veteranenfahrzeugen bisher nicht zugestimmt. Trotzdem sollten wir uns noch stärker als in der Vergangenheit darum bemühen, Vorbehalte der Aufsichtsbehörde gegenüber Tarifierleichterungen abzubauen. Was können wir dazu beitragen?

Sicher ist, daß wir unserem Ziel nur näherkommen, wenn wir dem Amt die im Vergleich zu den Alltagsfahrzeugen geringe Schadenquote bei Oldtimern über einen längeren Zeitraum statistisch nachweisen. Das aber setzt die Konzentration einer möglichst großen Zahl von Versicherungsverträgen bei einer Gesellschaft und einer innerhalb deren Organisation zentralen Anlaufstelle voraus. Dabei sollte es sich natürlich um einen auf dem deutschen Markt anerkannten und günstige Konditionen bietenden Versicherer handeln.

Inzwischen hat die HESSIA Assekuranz-Kontor GmbH, Kassel, einen größeren Bestand an Veteranenfahrzeugen an die dortige Geschäftsstelle des Haftpflichtverbandes der Deutschen Industrie V.a.G. (HDI) vermittelt; nicht zuletzt deshalb, weil sich der HDI mit den besonderen Problemen der Halter von Oldtimern aufgeschlossen auseinandersetzt. So werden z.B. Kraftfahrtversicherungen für Veteranenfahrzeuge in einem besonderen EDV-Bestand erfaßt. Dadurch kann der HDI den Schadenverlauf ständig überwachen. Sollten die daraus gewonnenen Erkenntnisse die bisherigen positiven Erfahrungen bestätigen, werden wir über die DEUVET als unserer Interessenvertretung mit dem HDI bzw. der HESSIA über weitere Leistungsverbesserungen verhandeln. Wir denken dabei an

- den Ausbau des bereits bestehenden günstigen Spezialtarifs und der Besonderen Bedingungen für die Voll- und Teilkaskoversicherung von Veteranenfahrzeugen und
- die Erfassung der Oldtimer-Versicherungen in einem gesonderten Gewinnverband. Dadurch soll im Rahmen der HDI-Satzungen eine zusätzliche Rückvergütung ermöglicht werden, die den guten Schadenverlauf berücksichtigt.

Auf jeden Fall wird unser Ziel umso leichter zu erreichen sein, je mehr Veteranenfreunde sich der hier entstehenden Solidargemeinschaft anschließen.

Im übrigen zählt der HDI ohnehin zu den preisgünstigsten Versicherern, wie Sie den einschlägigen Veröffentlichungen entnehmen können. Für die Oldtimer-Versicherung konnten inzwischen weitere Vorteile erreicht werden:

Nach der Tarifänderung per 01.01.1984 verzichtet der HDI darauf, für Veteranenfahrzeuge einen generellen Selbstbehalt von DM 300,-- in der Teilkaskoversicherung einzuführen. Ohne Mehrkosten bleibt es bei den bisherigen Konditionen.

Als Oldtimer gelten jetzt bereits Fahrzeuge, die mindestens 20 Jahre alt sind (bisher 25 Jahre).

Weitere Spezialitäten "Rund um den Oldtimer" können Sie bei der HESSIA erfragen.

Unabhängig vom Bestehen einer Versicherung können Sie mit dem HDI einen Werbevertrag abschließen. Für das Anbringen einer Plakette an Ihrem Oldtimer-Fahrzeug vergütet Ihnen der HDI ein jährliches Honorar. Dieses beträgt DM 100,-- für Pkw und DM 80,-- für Motorräder. Die Werbeplakette besteht aus einer schweren silberfarbenen Metallegierung und zeigt künstlerisch gestaltet das geprägte Bild eines Oldtimer-Fahrzeuges.



Asssekuranz-Kontor GmbH
Henschelplatz 1
3500 Kassel
Telefon (05 81) 89 86 57

Ersatzteilmachfertigung

KOLBEN FÜR LLOYD-ZWEITAKTER

Da einige Lloyd-Freunde nach Kolben für den Motor L 250 und L 400 fragten und neue Kolben bei den mir bekannten Bezugsquellen nicht zu erhalten waren, möchte ich versuchen, den tatsächlichen Bedarf zu ermitteln.

Sollte die Nachfrage groß genug sein, so würde ich versuchen, eine Nachfertigung zu organisieren.

Ich bitte daher alle Lloyd-Zweitakt-Freunde zu prüfen, ob die Bestände an Kolben ausreichend sind. Bitte teilen Sie mir einen eventuellen Bedarf mit. Kommt eine ausreichende Stückzahl zusammen, so werde ich die Einzelnen informieren und nach Eingang der verbindlichen Bestellung die Nachfertigung durchführen lassen.

Harald Hanisch (Typreferent), Auf dem Tischerland 7, 2418 Ratzeburg, Tel. 04541/83823.

SCHWELLER-ZIERLEISTEN

für Isabella Coupé, verchromt, originale Nachfertigung, Stck. DM 85,- zzgl. Porto + Verp.

Bestellungen richten Sie bitte an die Clubzentrale.

LENKUNGSDÄMPFER

für alle Isabella-Typen, Stck. DM 125,- zzgl. Porto + Verp.

Bestellungen erbittet die Clubzentrale.

Wer? Wo? Was?

LENKRADLACKIERUNG

Ihr abgegriffenes Lenkrad lackiert neu für DM 140,-:

Louven-Fahrzeugbau, Uedemer Str. 4178 Kevelaer, Tel. 02825/487

ASBESTFREIE BREMSBELÄGE

Ab 1. Feb. 1984 führen wir asbestfreie Bremsbeläge für alle PKW, Motorräder und LKW, umweltfreundlich und mit längerer Lebensdauer als herkömmliche Beläge. Die Bremsbacken werden im Austausch beklebt. Preis, z.B. PKW pro Achse (Stück) zwischen 130,- u. 160,- DM zzgl. MwSt. u. Porto. Rücksendung innerhalb 1 Woche!
Altteile einsenden an: Oldtimer-Ersatzteile, Weserstr. 183, 1000 Berlin 44, Tel. 030/6241720.

ISABELLA STIRNRÄDER

Novotex, 1. Übermaß, sind noch zum günstigen Stückpreis von DM 45,- zzgl. Porto + Verp. bei der Clubzentrale erhältlich.

ISABELLA RADKAPPEN

Restposten original alter Radkappen in der flachen Ausführung 1959-61, (Stahl verchromt), Stück. DM 22,- DM zzgl. Porto + Verp.
Bestellungen bitte an die Clubzentrale.

BENZINPUMPEN-REPARATURSATZ

f. alle Isabella-Typen, komplett, Restposten, Stck. DM 29,- DM zzgl. Porto.
Bestellungen bitte an die Clubzentrale.

SUCHE IM RAUM 7800 FREIBURG KONTAKT

zu Mitgliedern der Borgward-IG zwecks Ersatzteil- u. Reparaturnhinweise für Lloyd Arabella.

Alfred Ullmann, Im Kuhwinkel 3, 7800 Freiburg-Waltershofen, Tel. 07665/6770.

EDELSTAHL-AUSPUFFANLAGEN FÜR DIE ISABELLA

wurden nachgefertigt von der Fa. E. Thiesen GMBH, Winterhuder Marktplatz 16, 2000 Hamburg 60, Tel. 040/4604015.
Der Stückpreis beträgt DM 1.083,- incl. MwSt.

Fahrzeugtyp - Referenten berichten

TIPS ZUR ERSATZTEILBESCHAFFUNG LLOYD LP 300/250/400

Reflektoren : Hella 9 DR 063 212-01 ersetzt Lloyd 135 441-1
Glashaltering : Hella 9 AG 067 298-00 " " 135 443-1
Bremslichtschalter : ATE 3.3526 0800.3
Hauptbremszylinder : ATE 3.3119-1003.3 gerinfüglige Änderungen
03.3119-1207.3 sind erforderlich
Stoßdämpfer hinten : F&S VW 1200 vorne bis 1961
Dicht- und Führungsgummi für Schiebefenster LP 250-400 kann ersetzt
werden durch Mercedes-Benz 608.725.0025,
2m Paket
Blinkleuchte Hella BA 001239-00 ersetzt Lloyd 435.301-01
Bremsbeläge passen vom Trabant (DDR), Fa. Textar)

Tip Arabella

Nach Änderung der Befestigung paßt der Reflektor 9 DR 089 955-001,
möglicherweise ist auch der Reflektor 08 1963-00 noch am Lager.
Dieser paßt ebenfalls.

Harald Hanisch, Typreferent

LLOYD-FAHRZEUGE UND ERSATZTEILE

In der bekannten "Letzten Lloyd-Werkstatt Deutschlands" von Helmut Jordan, Körtestr. 10, 1000 Berlin 61, bekommt man noch immer (fast) alle Lloyd-Ersatzteile.

Herr Jordan hat unzählige Lloyd-Fahrzeuge ausgeschlachtet und auch noch einige restaurierungsfähige Lloyd auf Lager. Hierbei handelt es sich durchweg um Fahrzeuge, die vor über 20 Jahren einen Unfallschaden (oft nur Blechschaden) erlitten haben und seit dieser Zeit rostfrei in der trockenen Werkstatt stehen, allerdings ohne je repariert worden zu sein. Die benötigten Ersatzteile sind jedoch vielfach vorhanden. Es handelt sich um drei Arabellen, sowie je einen LT, LS und LP 600.

Da Herr Jordan (68 Jahre) in absehbarer Zeit die Werkstatt aufgeben wird, dürfte es sich hier um die letzte Gelegenheit handeln, relativ preiswert an Ersatzteile und ggf. Fahrzeuge zu kommen. Herr Jordan ist Montag bis Freitag (10-15 h) in seiner Werkstatt zu err. Tel. 030/6927730

Ergänz. Info: Fahrzeug-Typreferent Lloyd LT, Henning Trippe, Weisgerberstr. 8, 5900 Siegen, Tel. 0271/39698.

LLOYD
MOTOREN WERKE
GMBH

TYP LP 400
LC 400
LS 400

Gruppe **11**

Lloyd
Motoren Werke
82



LP 400



LS 400

Otto-Motor · 2 Zylinder · 2-Takt · 0,4 Liter · 13 PS bei 3750 U/min

4 Personen

Triebwerk

Motor

Hersteller und Typ	LLOYD 400 cm ³
Höchstes Drehmoment	2,9 mkg bei 2750 U/min
Dauerleistung	13 PS bei 3750 U/min
Kurzleistung	13 PS bei 3750 U/min
Literleistung	33,7 PS/l
Mittlerer Arbeitsdruck	4,0 kg/cm ²
Mittl. Kolbengeschwindigkeit	8,0 m/sek
Verdichtungsverhältnis	6,85
Kurbelverhältnis	3,75
Lage im Fahrzeug	vorn/quer zur Fahrtrichtung
Aufhängung	3-Punkt/gummigelagert
Schmiersystem	Mischungsschmierung
Kühlung	Luft (Gebläse)
Gewicht	40 kg
Niedrigster Kraftstoffverbrauch	310 g/PS·h bei 3000 U/min
Zylinder-Anzahl	2
Zylinder-Anordnung	stehend
Zylinder-Gußform	einzel
Zylinder-Werkstoff	Gußeisen
Zylinder-Bohrung	62 mm
Kolbenhub	64 mm
Gesamthubraum	386 cm ³

Motor-Zubehör

Kraftstoffförderung	Gefälle
Kraftstofffilter	25 l
Luftreiniger	im Kraftstoffhahn
Zylinderkühlung	Naßluftfilter
Vergaser	Gebälse
Vergaser-Prinzip	Solex 30 BFRH
Vergaser-Anzahl	Horizontale-Vergaser
Vergaser-Einstellung	1
Hauptdüse	100 x F
Leerlaufdüse	0,45
Luftfrichter	28
Starterkraftstoffdüse	130
Starterluftdüse	3,0

Zylinderkopf	Leichtmetall/abnehmbar
Laufbuchsen	keine
Kolbenhersteller	verschiedene
Kolben-Werkstoff	Leichtmetall
Kolbenringe	3 Verdichtungsringe
Pleuel	Doppel-T-Schaftquerschnitt
Pleuellager	Rollenlager mit Käfig
Kurbelwelle	Stahl/gepreßt
Kurbelgehäuse	Leichtmetall
Spülverfahren	Umkehrspülung
Spülmittellieferung	Kurbelkammerpumpe
Gasein- und Gasauslaß	Schlitze
Steuerung Ein- und Auslaß	durch Arbeitskolben
Saugrohr	Gabelstutzen
Elektrische Anlage	6 V
Zündung	Batteriezündung
Unterbrecher	Doppelunterbrecher ZV/U2 R 11
Zündsteinstellung	0,8–0,9 mm bzw. 12° vor OT
Zündkerze	Bosch M 225 T 1 oder T 11 bzw. Beru 225/18 u 2
Elektrodenabstand	0,7 mm
Zündfolge	1–2
Anlasser	Bosch CD 0,3/6 AR 10
Anlasser-Ausführung	Schubtrieb-Anlasser
Anlasser-Betätigung	mechanisch
Lichtmaschine	Bosch LJ/GEH 90/6/2300 R 4
Art der Regelung	Spannungsregelung
Regler	Bosch RS/TB 75 ... 90/6/1
Ladebeginn	bei 1300 U/min der KW
Keilriemen	13 x 850 DIN 2215
Übersetzung	
KW/Lichtmaschinenwelle	i = 0,77
Batterie	6 V/50 Ah

Kraftübertragung

Kupplung	Fichtel & Sachs/K 4,5
Kupplungs-Art	Einscheibentrackenkupplung
Schallgetriebe	LLOYD
Schallgetriebe-Art	Mechanisches Stufenge triebe
Schallgetriebe-Anordnung	mit Motor verblockt
Anzahl der Gänge	3 V; 1 R
Übersetzungen	4,58/2,19/1,31 R; 4,58
Geräuscharme Gänge	—
Synchronisierte Gänge	—
Schnellgang-Anordnung	—
Schalthebel-Anordnung	neben Lenksäule

Schaltungsart	Schaltstange
Getr.-Geh.-Ölfüllmenge	0,9 l
Kraftübertragung	direkt auf Vorderräder
Treibende Räder	2 (Vorderräder)
Ausgleichgetriebe	Kege lräder/im Schallgetriebe-Gehäuse
Antrieb der Halbachsen	schrägverzahnte Stirnräder
Zusatzgetriebe	—
Übersetzung:	Getriebedrehzahl/Raddrehz. i = 4,87
Schubübertragung	Querfedern

Fahrwerk

Räder und Bereifung, Lenkung

Räderart	Schlitzscheibenrad
Anzahl der Räder	4 (1 Reserverad)
Anzahl der Reifen	4 (1 Reservereifen)
Reifengröße, vorn u. hinten	4,25-15
Reifenluftdruck	(siehe Fußnote)
Felgenart	Tiefbetfelge
Felgengröße, vorn u. hinten	2,5 C x 15
Radaufhängung, vorn	achslos an Querfedern
Radaufhängung, hinten	Pendelachse
Federung, vorn	2 Querfedern

Federung, hinten	2 Längsfedern
Stoßdämpfer	4 Teleskopstoßdämpfer
Radsturz	2°
Spurweite	7°
Vorspur	2-3 mm
Nachlauf	0°
Art der Lenkung	Zahnstangen-Einzelradlenkung
Lenkübersetzung	17,65
Größter Radeinschlag	innen 28°, außen 24,5°
Lenksäulen-Anordnung	links
Spurstange	geteilt
Kleinster Spurkreis-Ø	10,5 m

Bremsen

Bremsanlage	Teves/hydraulisch
Wirkungsweise der Fußbremse	auf 4 Räder/Innenbacken
Wirksame Gesamtbremsfläche	456 cm²

Bremskraftübertragung	hydraulisch
Bremstrommel-Ø	200 mm
Wirkungsweise d. Handbremse	mechanisch/Vorderräder/Innenbacken

Allgemeine Daten des Fahrgestells

Radstand	2000 mm
Spurweite, vorn	1050 mm
Spurweite, hinten	1100 mm
Bodenfreiheit	115 mm
Bauchfreiheit	mm
Fahrgestellgewicht	345 kg

Achslast aus Fahrgestellgewicht	vorn 210 kg/hinten 135 kg
Fahrgestelltragfähigkeit	LP: 475 kg, LS: 480 kg
Rahmenausführung	Zentralrohrrahmen
Schmiernsystem	Einzelschmierung

Allgemeines

Achslasten und Gewichte

	LP	LC	LS
Zulässige Achslast, vorn	400 kg	400 kg	400 kg
Zulässige Achslast, hinten	450 kg	450 kg	450 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	820 kg	820 kg	825 kg
Leergewicht	500 kg	510 kg	520 kg
Nutzlast	320 kg	310 kg	305 kg
Brutto-Anhängelast	200/200 kg		
(gebremst/ungebremst)			

Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	75 km/h
Autobahn-Geschwindigkeit	70 km/h
Kraftstoffnormverbrauch	5,4 l/100 km (Gemisch)
Spezifische Motordrehzahl	3600

Maße

Länge über alles	3355 mm
Breite über alles	1410 mm
Höhe über alles	1400 mm
Überhang, vorn	630 mm
Überhang, hinten	820 mm
Kleinster Wendekreis-Ø	11 m

Zubehör

Scheinwerfer	35 W/im Seitenteil eingebaut
Abblenden	Fußabblendschalter
Standlicht	im Scheinwerfer eingebaut
Fahrtrichtungs-Anzeiger	Blinkanlage vorn und hinten
Öldruckanzeiger	—
Öldruckmanometer	Kontroll-Leuchte
Geschwindigkeitsmesser	0 bis 100 km/h Meßbereich

Reifenluftdruck	vorn	hinten
bei 4 Personen u. Gepäck, atü	1,6	2,0
2 Personen u. Gepäck, atü	1,5	1,5
3 Personen, atü	1,5	1,5
2 Personen, atü	1,5	1,2
1 Person, atü	1,35	1,0

Laut VDA-Revers technische Daten entsprechend DIN 70020 und DIN 70030

Nummer(n) der allgemeinen Betriebserlaubnis: 1022/L.

Holger Gülow

2401 Gr. Grönau
Fasanenring 10 a
Tel. 04509/2151

Borgward IG
Clubzentrale
Paul Goerens Str. 30
4300 Essen 1

Bestandsaufnahme

Sehr geehrte Mitglieder der Borgward IG,

hiermit möchte ich ein paar Gedanken über das Umfeld der IG äußern. Seitdem ich das Typreferat ehrenamtlich übernommen habe, ahnte ich nicht, mit welchen Dingen ich konfrontiert werden würde. Mit der Bekanntgabe des Typreferatwechsels lief bei mir das Telefon für ca. 3 Wochen heiß. Zunächst waren die Anrufe sachbezogen, jedoch nach der 3. Woche riefen mich 2 IG-Mitglieder an und äußerten ihr Mißfallen in bezug auf die Fertigung von Blechen mit Betonabdrücken. Ohne Namensangabe beschimpften sie mich wie "Sie Grünschnabel, wie können Sie so 'n Unsinn machen und schreiben" oder " Sie sind ein grüner Junge, und Sie wollen Typreferent sein?" Meine Frage, "wie machen Sie es denn" wurde mit weiteren emotionsgeladenen Ausdrücken beantwortet. Über solche Beleidigungen kann ich nur milde lächeln.

Nach dem Borgwardtreffen in Essen riefen mich einige Mitglieder zwecks Ersatzteilbeschaffung an. Einige zeigten kein Verständnis dafür, daß ich meine Ersatzteile nicht veräußere. Sie versuchten hartnäckig, mich umzustimmen, aber ich blieb ebenfalls hart, weil ich diese Teile selbst benötige. Ich bot dafür Adressen an, die diese Teile vielleicht verkaufen würden. Wie man es eigentlich erwarten darf, verhielt sich das Gros der Anrufer vorbildlich und bedankte sich für die Vermittlung der Adressen.

Im übrigen habe ich den Eindruck gewonnen, daß sehr viele Mitglieder den "Rhombus" als Unterhaltungslektüre oder als Berieselungsliteratur betrachten. Man konsumiert den Inhalt des "Rhombus" und legt ihn nach Gebrauch ad acta. Dabei suchen z.B. einige Mitglieder bestimmte Ersatzteile, die die passiven Leser besitzen, aber sie nicht benötigen. Nur durch Dritte erhielten diese Mitglieder die Adressen der passiven Leser und erhielten ihre begehrten Ersatzteile.

Was ich ebenfalls nicht verstehe, ist die Tatsache, daß einige Mitglieder nicht gewillt sind, Ersatzteile mit der Post zu schicken. Lieber sehen sie es, wenn man die Ersatzteile persönlich abholt. Meist verzichte ich dann auf diese Ersatzteile, da die Benzinkosten höher sind als die Beförderungskosten mit der Post.

In der "Rhombus"-Ausgabe 4/83 wurde unter der Rubrik "Auf Schrottplätzen gesichtet" 10 Borgward-Pontonkarosserien gemeldet. Nach Rücksprache mit Herrn Loges war kein Mitglied daran interessiert, obwohl Herr Loges einige Mitglieder kennt, die nach Karosserieteilen dieses Typs schreiben. Zwar ist der Standort dieser Fahrzeuge recht ungenau angegeben, aber ich habe den Inserenten ausmachen können. Wenn diese Mitglieder die besagten Autos käuflich erwerben wollen, rufen Sie Herrn Biermann in Hamburg an: Tel.: 040/564477. Herr Biermann ist spätabends zu erreichen. Er gibt Tips, wie man besonders günstig an diese Autos herankommt. Ebenso die Abwicklung der Formalitäten wird Herr Biermann unterstützen. Nur folgende Bedingungen müssen dafür geschaffen werden:

- a) 3 - 4 verbindliche Zusagen
- b) verbindlicher Termin zum Schrottplatz
- c) persönliche Anwesenheitspflicht

Herr Biermann wäre bereit, persönlich die Organisation zu übernehmen. Je mehr verbindliche Zusagen bei Herrn Biermann eingehen, um so geringer können die Kosten gehalten werden. Die Kosten belaufen sich bei mindestens 4 Zusagen auf ca. DM 600.-- pro Zusage. Der Schrottplatz befindet sich in der Nähe der Brauereistadt Karlstadt in Schweden.

Ich verfolge mit regem Interesse die Berichte der Fahrzeugtyp-Referenten. Leider vermisste ich einige Referate über unsere Borgward-Erzeugnisse. Hervorheben möchte ich die Typreferenten für ihre ausführlichen Berichte

Veil, Hanisch und Krieg.

Ich besitze zwar keine Fahrzeuge dieser Typreferenten, jedoch gibt es einige Mitglieder, die mich u.a. auch Herrn Hanisch anriefen, um um Rat zu fragen. Diese Mitglieder besitzen nicht die Fahrzeuge unseres Ressorts. Daraus entnehme ich die mangelhafte Mitarbeit einiger Typreferenten für die IG. Ich bin der Meinung, daß das Angebot der Clubzentrale mit seinen Privilegien für Typreferenten Anreiz genug sein sollte, sich uns mehr in Erinnerung zu rufen. Es dürfte diesen Herren doch zuzumuten sein, einmal im Jahr ein Referat ihres Ressorts für die IG zu liefern.

Die von Clubfreund B.J. Loonstra veröffentlichte Aufschlüsselung der Farbtabelle entspricht leider nicht den Originalfarben für Lloyd-Fahrzeuge. Ich überprüfte mit einem nagelneuen Originalmuster der Arabella und einem Farbreist aus einer Originalfarbdose von Lloyd die dafür vorgesehenen Farben in der Tabelle. Beide Vergleiche ergaben deutliche Unterschiede im Originalfarbton. Z.B. LD 42 Oxfordgrau AR 746, AR heißt nicht Arabella, sondern Alfa Romeo und LD 46 Nizzablau PF 5245 (Polski Fiat) entspricht nicht der Oräg inalfarbe von Lloyd. Lloyd-Nizzablau entspricht der Farbtabelle von Sikkens, VW/Audi L 398 Pacific. Mir ist es unverständlich, wie der Firma Glasso/Glassomax eine solche Fehldiagnose unterlaufen konnte. Aufgrund dieses Irrtums entnehme ich diesen Tabellen, daß sie nur in Anlehnung an die bestehenden Farben anderer Fahrzeugfabrikate zu den Originalfarben der Borgwardfahrzeuge zu verstehen sind.



Liebe Clubfreunde,

als erstes gibts gleich eine - dienstliche - Rüge :
auch die Clubmitglieder mit vor 1945 gebauten Fahr =
zeugen der Borgward, Hansa - Lloyd und Goliath
Produktion sind schreibfaul !!! Die Erfahrungen
meiner als Typreferenten tätigen Kollegen von viel zu
geringer Resonanz auf Ihre Fragebögen muß leider auch
ich bestätigen.

Nur 3 (in Worten drei !) Mitglieder haben mir Angaben
zu ihren Fahrzeugen gemacht, und von diesen 3 wackeren
hat sich auch nur einer der schriftlichen Form bedient...
Was soll's - auch im Orwell'schen 1984 benötigen wir
Eure Informationen, Euer Wissen und Eure Erfahrungen.
Ich kann mich zwar schriftlich und telephonisch mit
den bisher ca 20 Informationsuchenden VK - Besitzern
auseinandersetzen (von denen mir nur erwähnte 3 Daten
gaben), aber wieviel zusätzliche Hilfe könnte ich
bringen, die zwei oder drei nächstgelegenen Besitzer
gleicher Fahrzeuge = gleicher Probleme zu nennen.
Es erleichtert das Auffinden fehlender Ersatzteile
auf zB. Flohmärkten ungemein, wenn diese vom Fahrzeug
des Clubkameraden bereits bekannt sind. Auch mir hatte
es bei der Restaurierung meines Hansa 1100 / BJ 1939
sehr geholfen, als ich zB. die richtige Verlegung der
neuen Kabelstränge mir anschauen konnte, oder ein
Stoffmuster von der Tapezierung bekam.

Dazu gleich noch ein Hinweis : bei Neutapezierung Ihres
Wagens heben Sie sich ^{originale} Stoffmuster von Sitzen, Verkleidungen
und Himmeltuch auf. Wenn möglich auch ein Muster an mich.
Vieleicht gibt es in einigen Jahren wieder aus einer
Nachfertigung ein ähnliches Material, dann hilft dem
Nächsten Ihr altes Muster.





Doch jetzt zu dem, mir bisher bei Mitgliedern, sonstigen Sammlern und in Museen bekanntgewordenen Fahrzeugbestand.
Ende 1983

- 1 Hansa Lloyd Typ 10/18 PS 1908
- 1 Hansa Lloyd Typ A 6/18 PS 1914
- 1 Hansa Lloyd Feuerwehr 1922
- 1 Goliath Standard 1928
- 1 Hansa Lloyd Trumpf Ass 1928
- 2 Goliath F 200 ?
- 1 Goliath Express 1932
- 1 Hansa Lloyd Bremen IV Fahrgestell ?
- 24 Hansa 1100 1934 - 1940
- 10 Hansa 1700 1934 - 1938
- 6 Hansa / Borgward 2000 1938 - 1939
- 2 Borgward FW 400 1939
- 1 Hansa 2300 1940
- 1 Hansa 3500 ?
- 1 Borgward B 1000 Kastenwagen 1940

Zu den oben genannten Wagen kommen noch die Exponate der Sammlung Schramm - Borgward Museum Neuwed dazu.

Die Jahreszahlen geben die teils bekannten, teils vermuteten Baujahre der vorhandenen Fahrzeuge an

Als abermaligen Anlauf drucken wir nochmals den sehr knapp bemessenen Fragebogen ab. Detaillierter Bogen wird nach Einsendung dieser Erstinfo zugeschickt.

Von " Nur - Literaturbesitzern " (vor 1945) würde ich auch um möglichst detaillierte Nachricht bitten.

Hier noch ein " heißer Typ " :

Die Firma Matz / Flensburg hat mir bei meinem letzten Besuch mitgeteilt, es gäbe noch eine größere Menge an Zylinderkopfdichtungen bis weit vor 1930.

Des weiteren gibt es Nockenwellenräder a DM 68.- bei Matz für folgende Typen :

Hansa 1100 / 1700	Z 52	L 2000, L 1400, B 1000	Z 58
Bremen IV, H3500, L 3500	Z 60	Hansa 1800, B 1500	Z 58
3 to B 3000 Otto	Z 60	Hansa 2400 (6M 2.4)	Z 52





DER LLOYD-BUS-REPORT

Erkahrungsberichte - Restaurations-
tips - Motoren - und Getriebe-
technik

Ralf Gintzel, Keplerstr. 40 7031 Ailingen/S
Tel. 07056-2827

TEIL 2

Heute: -Dachbezug mit Kunstleder-

-Neuverglasen-

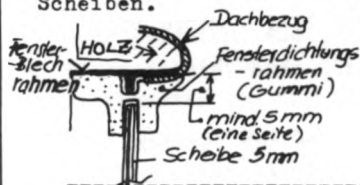
-Teilweises Erneuern der Holzspanten im
Schwellerbereich-

-Dichtungen und Schiebefenster-

-Jede 13,1 e Sekunde wird heute ein Stück Blech in die Presse geschoben (Herstellerstückzahlen v. 09/1983, alle Automobilhersteller i. d. BRD), -und schon ist "frums", das verbraucherfreundliche Konsumdach da. Perfekt von Roboterhand eingeschweißt, lackiert, innen bespannt usw., kommt einem die Herstellung auch des LLOYD's mit Holzkarrosserie als auch die der LLOYD-Busse (insgesamt ca. 10 000), richtiggehend "minimal" vor - aber es war noch Handarbeit! Für manche Schreinerbetriebe war es der Broterwerb, -heute ist die Instandsetzung und das Neubeziehen einer Sperrholzkonstruktion schon eher problematisch.

-Sofern der richtige "Autosattler" gefunden ist, sollte sich man zuerst über den Preis einig werden, da auch das Ausglasen der entsprechenden Fenster darin enthalten ist (das Einsetzen der Scheiben nimmt man selbst vor).

Im Falle des LT 600 entglaste der "Autosattler" vollständig. Alle 4 seitlichen Scheiben gingen zu Bruch. Der Vorteil: Das Dach konnte bezogen werden. Nachteil: ca. DM 400.- für neue Scheiben.



Dachbezug läuft bis unterhalb des Fensterrahmens - deswegen Entglasen!

Maß der Scheibe mind. insgesamt 10 mm kleiner als Innenmaß des Rahmens.

Als Dachbezugsstoff können Kunststoff- oder Vinylbezugsstoffe verwendet werden, die man (BMW, Mercedes, Opel) auch zum Beziehen heutiger Autodächer verwendet. Ebenso ist die Farbe passend z. Lackierung wählbar.

Maße: 2,3m x 1,5m (LT 600). Preis inklusive Material (komplett) ca. DM 350.-

Für den LP 600 dürfte es etwas billiger werden. Im Falle eines eingebauten Schiebedaches wird der Bezug dann vermutlich etwas komplizierter.

NEUVERGLASEN

...ist bei allen geraden bzw. ebenen Scheiben möglich.
In Frage kommen Verbundglas (Frontscheiben), qm-Preis ca DM -180.-, sowie Securitglas, qm-Preis ca. DM-150.-

Beide Sicherheitsglasarten werden nach Schablone angefertigt, wobei die Radien (pro Ecke) auch noch DM-10.- kosten.

Bsp.: 1le Verbundscheibe (vorn) f.d. LT, Maße 79x36cm = 93.70 DM. (entspricht einem qm-Preis abzügl. DM 40.- = 0,28 qmx 150.- = DM 42.-). Die Frontscheibe des LP würde demnach in Verbund-glas etwa 120.- DM kosten. (mit Radien).

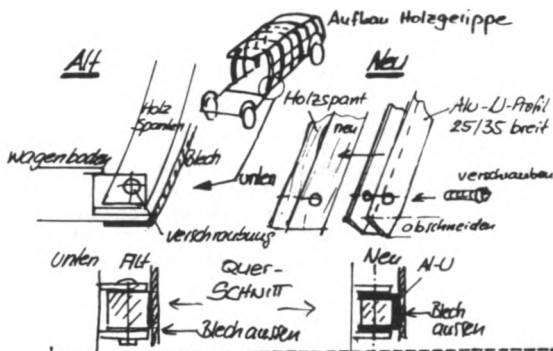
Beim Einglasen ist der alte Trick mit der im Gummirahmen eingelegten Schnur anwendbar. Nur so lassen sich (auch gekrümmte) Scheiben einglasen.



Dies in Kürze zum Einglasen!

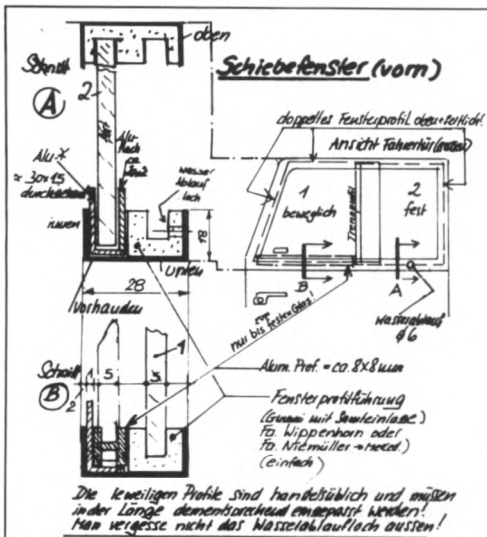
Die Holzkarosse, -

hatten früher Wagner und andere ehrbare Handwerker unter der Mache. Heute kann man noch zu Schreinerbetrieben eilen, um sich die nicht mehr reparablen Holzteile zu beschaffen (Hartholz). Eine Instandsetzungsöglichkeit:



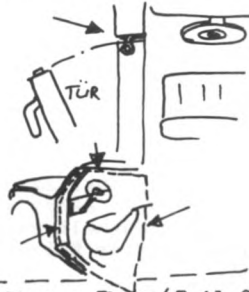
Das Alu-U-Profil wird als Verbindung vom alten zum neuen Spant verwendet und von der Seite aus verschraubt. (innen).

Das äussere Karosserieblech wird unten gelöst und das Alu-U von unten eingeschoben.



Abweichend vom
Schiebefenster:

Sonstige Profilgum-
mis an der Türrahmen
-seite bei den LP's
(und LT) passen vom
R 4. (Tip v. Club-
freund). Ausprobiert
wurde dies jedoch
noch nicht.

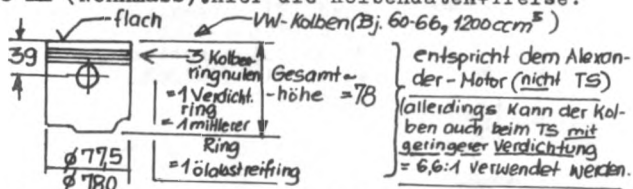


Das wär's mit 'Tips und "Anregungen" zu diesem Thema (Teil 2)
Im Teil 3 folgt demnächst:

- Heizung und Lüftung-
- Auspuffanlage-
- Bremsanlage -

Ersatzteile und Nachfertigungen

Es können für den LLOYD 600 Neukolben sowie das Ausschleifen (Honen) der Zylinder angefertigt bzw. geliefert werden. Durchmesser: 77,5 mm oder 78 mm (Nennmass). Hier die Kolbendaten+Preise:



Pro Kolben(neu) = DM 48.-, Ausschleifen (Honen) auf Nennmaß 77,5/78.00 mm = DM 58.-

Gesamtpreis demnach insgesamt DM 212.- (ohne MwSt.). Bei ca. 50 Stk. kämen 20-30% in Frage (Rabatt) bzw. Minderpreis. Es hängt also nur von der Stückzahl bzw. einer Sammelbestellung ab. Anfertigung bei einem autorisierten KOLBEN-MOTOR-Fachbetreiber bei Stuttgart.

Bremsbeläge und Nieten können im Bedarfsfalle (momentan liefern die LLOYD-Werke in Bremen noch) bei d. F. JURID nachgefertigt werden. Pro Belag incl. Nieten DM 6.-

Ralf Gintzel Keplerstr. 40 7031 Aidlingen 3 Tel.-07056-2827-

Borgward-Neuteile

Angeboten werden von Herrn Hubert Schratz, Talstr. 21, 8973 Hinterstein (Allgäu), Tel. 08324-8217, ein grösserer Posten Goliath-Hansa-Lloyd-Neuteile. Verkauf nur nach vorheriger Besichtigung. Preis Verhandlsache.

Ersatzteil-Gesuch

Suche Getriebe für LLOYD-BUS, Übersetzung Differential 14: 74 Zähne (Schaltwelle-Diff. rad = 1: 5,29)
R. Gintzel, 7031 Aidlingen 3, Tel. 07056-2827, -BB -"M"

Vergaser-"Loch" beim plötzlichen Öffnen der Drosselklappe

Beim plötzlichen Öffnen der Drosselklappe - besonders nach vorhergehendem Schubetrieb - kommt es bei manchem unserer Autos zu einem Motorstottern (einem "Loch" im Vergaser) bis der Motor das Gas wieder annimmt. Ursache hierfür ist neben ggf. falscher Leerlaufgemisch-Einstellung in der Mehrzahl der Fälle eine nicht mehr einwandfrei arbeitende Beschleunigerpumpe. Diese hat nämlich die Aufgabe, den beim Übergang von der Versorgung mit Leerlaufgemisch auf das Hauptgemisch zwangsläufig entstehenden Kraftstoffmangel auszugleichen. Die Beschleunigerpumpe kann ihre Aufgabe oft nicht mehr erfüllen, weil die Pumpenmembrane mit den Jahren unelastisch oder gar hart geworden ist.

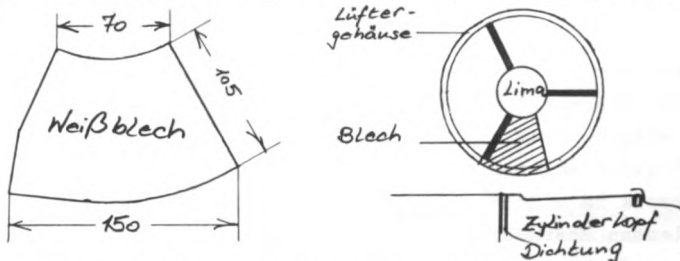
Teilenummern der Pumpenmembranen für die Solex-Vergaser

- | | | | |
|-------------------|------------------|---------|----------------------|
| - 28 PCI | (Arabella 34/38) | ZK 4526 | (30 050 452 600 000) |
| - 32 PCI | (Alexander TS) | ZK 3651 | (30 050 365 100 000) |
| - 34 PCI | (Arabella 45) | " | " |
| - 32 PJCB / PAJTA | (Isabella) | " | " |

Michael Giertz

Ölundichtigkeiten am Arabella-Motor

Die linke Zylinderkopfdichtung des Arabellamotors läßt bei fast allen Fahrzeugen mehr oder weniger Öl austreten. Da dies nur auf der linken Seite zu beobachten ist, liegt der Schluß nahe, daß die Ursache im Unterdruck des direkt über der Dichtungsfuge laufenden Kühlerlüfters zu suchen ist. Um den Unterdruck von der Dichtungsfuge fernzuhalten, habe ich bereits vor 12 Jahren ein Blech - wie auf den Zeichnungen erkennbar - am Lüftergehäuse an-



gelötet. Der Erfolg hat sich umgehend eingestellt; beide Zylinderreihen sind seitdem völlig ölfrei.

Michael Giertz

Albert Köster

*Seilergasse 3
4030 Ratingen 8
Tel. 02102/50139*

Albert Köster · Seilergasse 3 · 4030 Ratingen 8

Liebe Borgwardfreunde .

Aus Schaden wird man klug, so die Aussage eines alten deutschen Sprichwortes. Ich für meinen bin jetzt etwas klüger als vor Jahresfrist, und um Sie vor vermeidbarem Schaden zu bewahren heute dieser Bericht.

Außer meist großen Werken, in denen Kupplungen hergestellt werden, gibt es in Deutschland eine beachtliche Anzahl von Aufarbeitungsbetrieben. Sie florieren durchweg recht gut, zumal in Zeiten knappen Geldes viele Automobilisten die verschlissene Kupplung statt durch eine " fabrikneue " gegen eine " reparierte " ersetzen. Etliche Mark Ersparnis schlagen dann zu Buche, so könnte man meinen, doch daß diese Meinung nicht richtig sein muß habe ich leider im Mai vergangenen Jahres erfahren müssen.

Nach rund 100 000 km Fahrleistung war bei meiner Isabella (1961) eine neue Kupplung fällig. Die Lloyd-Motorenwerke und auch die auf Borgward-Teile spezialisierte Firma Gerdes, die bisher immer noch Kupplungen liefern konnten, mußten diesmal passen. Daraufhin besorgte mir ein Borgwardfreund aus dem Düsseldorfer Raum eine aufgearbeitete Kupplung. Bunde-Kupplung war per Stempel in den Automaten eingeschlagen. Durch einen Autoschlosser der sich mit Borgwardfahrzeugen noch auskennt wurde sie fachgerecht eingebaut. Als mir das Auto übergeben worden war und ich die Heimfahrt antreten hatte erlebte ich mein blaues Wunder: Die Kupplung arbeitete derart bockig, daß selbst, wenn mein linker Fuß eine Mikrometerschraube gewesen wäre, ein vernünftiges anfahren unmöglich war. Sie mußte wieder ausgebaut werden.

Da ich wissen wollte warum ein vernünftiges fahren mit dem Austauschaggregat nicht möglich war habe ich selbiges zur Überprüfung ins Herstellerwerk nach Schweinfurt gebracht. Die Kupplung wurde hier von Fachleuten überprüft und kann heutzutage im Besonderheitenmuseum der Firma Fichtel & Sach besichtigt werden. Den Prüfbericht (Datum 8.8.1983) füge ich an und empfehle ihn Ihrem aufmersamen Studium.

Mit freundlichen Borgward-Grüßen

Albert Köster
Priv. Sammler Optischer Geräte
4030 Ratingen - Hohenberg
Seilergasse 3



Ernst-Sachs-Straße 62
Telefon: Schweinfurt (0 97 21)
Vermittlung 981, Durchw. über 98...
Telex: 67 340
Telegramme: SACHS
Geschäftszeit: Mo.-Fr. 7.30-16 Uhr
Besuchszeit: Mo.-Fr. 8-12 Uhr

Fichtel & Sachs AG · Postfach 1140 · 8720 Schweinfurt

Herrn
Albert Köster
Seilergasse 3

4030 Ratingen 8

Postcheck: Nürnberg 4196-650
Girokonto:
Landeszentralbank von Bayern
Zweigstelle Schweinfurt
(BLZ 793 000 00) Kto. 793 08400

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	T-Durchw.-Nr.	TX-Durchw.-Nr.	Schweinfurt
		KEZR-2/ri-bm	98 - 2179	67 340 -25	08.08.83

Reklamation an einer Kupplung für Borgward-Isabella

Sehr geehrter Herr Köster,

die uns am 06.07.83 überlassene Kupplungsdruckplatte und -Scheibe haben wir in unserer Reklamationsabteilung auf ihre Funktionstüchtigkeit und Richtigkeit überprüft.

Im einzelnen mußten wir folgende Fehler feststellen:

Wie Ihnen bereits mündlich mitgeteilt, handelt es sich bei beiden Teilen um Nachbauaggregate, d.h. die Firma, bei der diese Teile regeneriert wurden, ist nicht autorisiert, F&S-Aggregate aufzuarbeiten.

So ist z.B. anstelle der vorgeschriebenen Kupplungsscheibe eine veraltete, Torsionsdämpferausführung an Sie verkauft worden.

Nachfolgend die festgestellten Mängel:

1. Druckplatte:

Die Kupplungshebel, die, um eine hohe Verschleißgrenze zu erreichen, bei uns verchromt werden, wurden lediglich mit Silberbronze überpinselt.

Das von der Anpressplatte abgeschliffene Material ist nicht durch Unterlegen von Scheiben unter die Hauptfedern ausgeglichen worden.

Daher liegt die Anpresskraft bereits mit 4.300 N um 360 N unter dem Mindest-Sollmaß. Die Druckplatte wurde nicht gewuchtet, die vorhandene Restunwucht liegt ca. 7 x höher als lt. Zeichnung vorgeschrieben.

2. Kupplungsscheibe:

Die Torsionsdämpfungseinrichtung, welche bei F&S generell bei einer Aufarbeitung völlig demontiert wird, wurde in diesem Fall nicht geöffnet und nur mit Hammerschlaglack überspritzt.



Blatt	zum Brief vom	an	Unsere Zeichen
2	08.08.83	Herrn A. Köster, Ratingen	KEZR-2/ri-bm

zu 2. Die vorgeschriebene Belagfederung wurde gänzlich entfernt und durch dickere Beläge statt auf das Mitnehmerblech aufgenietet.
Hierdurch entstehen normalerweise Anfahrrupfer.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß beide Teile völlig unsachgemäß "repariert" wurden. Eine auch nur annähernde Funktion kann nicht erreicht werden.

Als Ersatz erhalten Sie von uns eine Kupplungsscheibe 12 1861 123 234 und eine Druckplatte 03 1881 059 208.

Hierbei handelt es sich nicht mehr um die Originalbestückung des Fahrzeuges. Beide Teile sind problemlos tauschbar.

Zu beziehen sind diese Aggregate über unsere Vertretungen oder über den Fachhandel.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Lange

i. A.

Richter

Nach einjähriger Abstinenz war unsere Interessengemeinschaft in diesem Jahr wieder auf der Essener Motor Show - Europas größte und bekannteste Auto- und Oldtimershow - vertreten.

Von den Organisatoren war uns der Stand Nr 1111 in Halle 11 (!!) zugewiesen worden - übrigens kostenlos.

Zu dieser ausgefallenen Zahl wollten wir natürlich auch etwas Besonderes auf die Beine stellen.

Am Donnerstag und Freitag vor der Eröffnung krempelten denn auch die Clubkameraden Bühnen, Hesse, Kempa u. Copilot, Kipp u. Braut, Letzl, Loges (sen. u. jun.), Rudat und Schrade (sen. u. jun.) die Ärmel hoch: Fahnen u. Embleme wurden aufgehängt, Tannenbäume (die hatte Horst Letzl beim Autobahnbau organisiert) gepflanzt, Schneeflocken rieselten, Ketten wurden gespannt, die Auslage für die Clubboutique wurde aufgebaut, Hinweischilder gesetzt und zu guter letzt eine weiße Plastikfolie.

Am Freitag rollten dann unsere Exponate an, die teilweise vom Eingang der Messe mehr Zeit brauchten, als von Hagen nach Essen beispielsweise. Aber nach gut einer Stunde hatten wir unsere Schäfchen im Trockenen:

- Hansa 1700 , Bj.1937 (Loges , Essen)
- Goliath 1100 , Bj.1957 (Kempa , Bochum)
- Borgw. Arabella, Bj.1961 (Schrade, Hagen)
- Isabella Cabrio, Bj.1959 (Bühnen , Sprockhövel)
- Isabella Coupé , Bj.1957 (Letzl , Gelsenkirchen)

Nach einigen Experimenten stand die Fahrzeuggruppe und zur Verschönerung wurde noch ein Puppenpärchen aufgestellt. Zur Belustigung aller Beteiligten zeigten sich die Männer beim Anziehen der Puppen wenig geschickt; das mag wohl daran liegen, daß sie nur Übung im umgekehrten Vorgang haben.

Das Resultat dieser arbeitsreichen Abende war eindeutig: die Borgward IG präsentierte sich mit dem gelungensten Stand seit Jahren. Alle Mühen hatten sich gelohnt, auch wenn kräftig improvisiert werden mußte und Horst Letzl für den Aufbautrupps um Bier schreien mußte.

Am Wochenende ging der Rummel dann richtig los. Ab 9.00 wälzten sich die Besuchermassen durch die Hallen. Die Clubfreunde Bühnen, Hesse, Kempa, Loges (sen. u. jun.) und Letzl - alle mit Frau, hatten alle Hände voll zu tun, um dem Interesse der Besucher nach-

zukommen. Der Stand war die ganze Woche über mit zwei Clubfreunden besetzt, zwar gab es an zwei Tagen Probleme, weil sich einige Freunde zum Standdienst gemeldet hatten, aber nicht erschienen sind; doch Herr Kempa und Schrade jun. konnten kurzfristig einspringen.

Die Bilanz der tollen Tage konnte sich sehen lassen. Beim von Buchhalter Willi Hesse spendierten Abendessen am 4.12, wurde erster Kassensturz gemacht und ein erstes Resumé gezogen: die Clubboutique hatte Riesenumsätze zu verzeichnen, einige Publikationen waren vergriffen, manches Ersatzteil kam zutage, und eine ganze Reihe neuer Mitglieder konnte geworben werden - na wenn das kein Erfolg ist!? Zwar waren wir alle ganz schön groggy, doch die ehrenamtliche Betätigung hat Spaß gemacht und unserer IG wohl eine Reihe neuer Freunde gebracht; allen Beteiligten sei an dieser Stelle - hoffentlich haben wir keinen vergessen - ganz herzlich gedankt. - Jörg Rudat -



So präsentierte
sich unsere IG
dieses Jahr
in Essen



Mit 84 Jahren Bremen-Wien nonstop

War sie nicht ein schönes Auto, die Borgward Isabella? Das Foto in dem Buch „Bremen nach der Stunde Null“, von Georg Schmidt (Schönmann-Verlag), zeigt die „Lady“ mit dem Rennfahrer Adolf Brudes hinter ihrem Lenkdr. Sein Name ist eng mit dem ehemaligen Automobilwerk Borgward aus Bremen verbunden.

In dem kleinen Reihenhäus in der Paul-Singer-Straße hängen im Flur und im Wohnzimmer große Rennwagenfotos. Sie erinnern daran, daß der weißhaarige Hausherr – er ist heute 84 Jahre alt – mal einer der besten Rennfahrer der Welt war. Adolf Brudes hat seine zahllosen Pokale und Medaillen in Kisten verpackt: „Sonst müßte meine Frau sie zu oft putzen“, sagte er.

Der Vater von drei Kindern erinnert sich: „Ich war schon fast 54 Jahre alt, als Dr. Borgward mich 1954 als Werksfahrer einstellte.“

Mit seinem Freund Mombberger startete er 1950 in einem selbst frisierten und umgebauten Borgward in Monthéry, Frankreich zum 1000-Meilen-Rennen. Mit 12 Klassenrekorden in der Tasche kehrten sie nach Bremen zurück. Nun übernahm Dr. Borgward nachträglich die Umbau- und Reisekosten.



Vorher hatte er abgelehnt: „Wenn das schief geht, könnte das Image meines Werkes darunter leiden.“

Bis 1957 fuhr Brudes für Borgward Rekorde und war im Kundendienst angestellt.

In Oberschlesien wurde Adolf Brudes 1899 geboren: 1919 fuhr

Weißer Haare, ein lebenskluges Lächeln im Gesicht: Adolf Brudes (84) wurde 1954 schnellster Fahrer der Klasse bis 1600 cm³ – er ist mit Recht noch heute stolz darauf.

er sein erstes Rennen auf einem Motorrad. Der Breslauer Kfz-Meister, er hatte eine BMW-Motorrad- und Automobilvertretung, kassierte schon vor dem Krieg auf Kräden und in Rennwagen Meistertitel.

Dann, 1945, wurde seine Familie aus der Heimat von den Russen zwangsevakuiert. Über

Berlin kamen sie nach Bremen. Doch durch Borgward fand er wieder Anschluß an das Renngeschehen. Schon bald wurde Brudes mit dem goldenen ADAC-Sportabzeichen, dem deutschen goldenen Sportabzeichen und dem A.v.D.-Sportabzeichen in Gold mit Eichenlaub geehrt.

Als 56jähriger startete er 1955, mit zwei entschieden jüngeren Kollegen, in Paris zu einem 10 000-Kilometer-Nonstoprennen. Alle 4 Stunden sollten sich die drei Fahrer ablösen. Doch nur Brudes hielt durch! Die letzten 300 Kilometer fuhr er alleine, ohne turnusmäßige Ablösung, 6 Weltrekorde!

Mit 69 Jahren fuhr er als Rentner sein letztes Bergrennen, in einem Alfa. Adolf Brudes ist der einzige der alten Rennfahrergarde, der noch lebt. Der bescheidene Mann: „Ich bin gesund, meine Augen sind o. k., die Reaktionen stimmen noch. Ich könnte jederzeit auf die Bahn gehen – aber irgendwann muß ja mal Schluß sein.“

Wenn er heute mit seinem 2,8 Liter BMW verreist, fährt er gemütlich mit 130 über die Autobahn. Aber Bremen-Wien zum Beispiel nonstop ...



Der „Rekord“-Borgward am Ziel: Helfer reichen Getränke ins Wageninnere. Am Steuer Adolf Brudes.

Retrospektive aufs Wirtschaftswunder

Borgward-Ausstellung verdeutlicht Zeit- und Lokalgeschichte

Lo Bremen. Ein Stück Zeit- und Lokalgeschichte will die Steintor-Galerie mit einer Ausstellung aufbereiten, die am 2. März um 19.30 Uhr ihre Pforten öffnet und ein Vierteljahr lang zu sehen ist. Anhand des im Sommer 1961 zusammengebrochenen Bremer Autokonzerns Borgward soll ein Rückblick auf „Wirtschaftswunder, Werksalltag und Automythos“ versucht werden. Dazu tragen Plakate, Prospekte, Fotografien, Dokumente, Alltagsgegenstände und nicht zuletzt einige „Oldtimer“ der Marken Lloyd,

Goliath und Borgward bei.

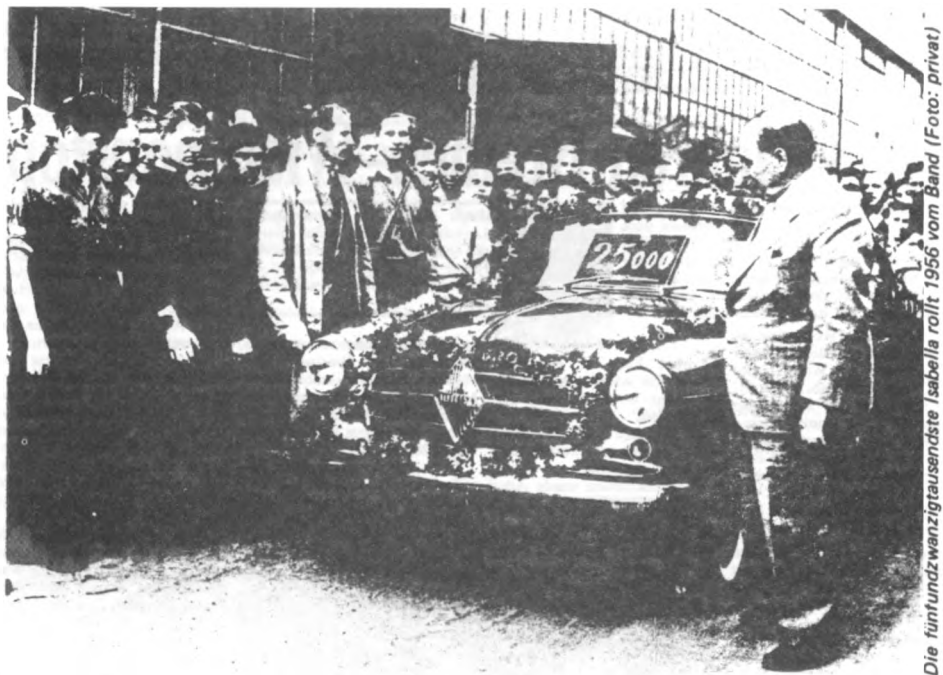
Gut zwei Jahrzehnte nach der Borgward-Pleite, bei der 20 000 Beschäftigte arbeitslos wurden, wird die alte Zeit wieder lebendig. Im Mittelpunkt der Ausstellung stehen allerdings nicht nur die Automobile von Carl F. W. Borgward, sondern auch Männer und Frauen am Band, Lehrlinge und Meister, Konstrukteure und Angestellte. Ins Bild gerät der Lloyd-Fahrer der 50er Jahre, „der den Tod nicht scheut“, der Milchmann, der von Pferd und Wagen auf das Goliath-Dreirad umsteigt, und

der typische Vertreter neugewonnenen Selbstwertgefühls, der Borgwards klassische „Isabella“ steuert. Die über 400 Fotografien und 200 Originalprospekte dokumentieren auch das bundesdeutsche Wirtschaftswunder.

Bei der Retrospektive wird die Vergangenheit des Konzerns als Rüstungsproduzent ebenfalls nicht ausgespart. „Die Ausstellung wird zu einer Zeit gezeigt, in der Bremen nach dem Verlust einer großen Textilindustrie im Nordwolle-Zu-

sammenbruch 1931 und dem Verlust einer eigenständigen Automobilindustrie im Borgward-Konkurs 1961 mit dem Schiffbau die dritte Säule seiner Industrie zu verlieren droht“, heißt es in der Ankündigung.

Die Galerie in der Straße Vor dem Steintor 56 ist montags bis sonnabends von 10 bis 18.30 Uhr sowie sonn- und feiertags von 12-17 Uhr geöffnet. Der Eintritt ist frei. Zur Ausstellung erscheint ein umfangreicher Katalog.



Die fünfundzwanzigtausendste Isabella rollt 1956 vom Band (Foto: privat)

„Borgward, Goliath, Lloyd – Für immer ausverkauft“

Es läßt sich schon jetzt voraussagen: Das Borgward-Fieber, das in Bremen seit je virulent war, wird in den kommenden Monaten wieder um einige Grade steigen. Den Anlaß zu nostalgischen Rückblicken in die Isabella-Zeit und zur Neuaufnahme der unendlichen Diskussion über Gründe und Hintergründe des Konzern-Konkurses im Jahre 1961 wird eine Ausstellung bieten, die am 2. März um 19.30 Uhr in der 'Steintor-Galerie' eröffnet werden wird und dann dort für drei Monate zu sehen ist. Titel: Borgward-Goliath-Lloyd – Für immer ausverkauft.

Die Faszination, die vom Namen Borgward noch heute ausgeht, die Emotionen, die die Geschichte der Bremer Autoschmiede noch immer auslösen, haben etwas Erstaunliches.

In Bremen fahren noch Dutzende von Isabellas, und auch andere Modelle aus der Konzernpalette sind hin und wieder zu sehen. Borgward-Traditionsvereine und Einzelpersonen pflegen diese und andere Reliquien aufs sorgfältigste. Dies mag noch erklärbar sein aus einer hier weit verbreiteten Identifikation mit hanseatischen Traditionen und Leistungen.

Wie aber soll man verstehen, daß es in der Bundesrepublik eine Borgward-Interessengemeinschaft mit über 600 Mitgliedern und einer eigenen Club-Zeitschrift ('Der Rhombus') gibt, ja, daß in skandinavischen Ländern oder gar in Australien Borgward-Fan-Clubs existieren?

Und der Gipfel des Aberwitzes: Wie in den 50er Jahren die Borgward-Käufer aus der Oberschicht auf die PS-schwachen Menschen in ihren Lloyd-'Leukoplastbomben' herablickten, so haben noch heute die Lloyd- und Goliath-Fahrer in den Fan-Clubs um Beachtung zu kämpfen.

In gewisser Weise – so gesteht Günther Pöbking, der die Ausstellung in der Steintor-Galerie vorbereitet – ist sie selbst ein Ergebnis der Borgward-Faszination, die ihn ergriffen hat; die ursprüngliche Planung sah nämlich anders aus....

Fotografie der Arbeitswelt

Ursula und Walter Richleske arbeiteten bei Borgward über Jahre als Werksfotografen. Ihre Bilder zeigen die Produktionsanlagen, die Bänder und Pressen und natürlich die fertigen Wagen. Darüberhinaus aber bemühten sie sich – im Gegensatz zu vielen ihrer Kollegen – auch die Arbeiter an den Maschinen und Bändern zu zeigen.

Die umfangreiche Sammlung ihrer Bilder ist im Berliner 'Borgward-Archiv' aufbewahrt, das von Franz-Volker Janssen betreut wird.

Auf dieser Grundlage war ursprünglich daran gedacht, das Thema, das mit der Ausstellung über die 50er Jahre vor einiger Zeit angeschlagen worden war, wieder aufzunehmen und es in Richtung 'Arbeitswelt und Industriedesign in den 50er Jahren' am Beispiel Borgward zu erweitern.

Bald jedoch entfaltete der Name 'Borgward'

eine Eigendynamik, die die ursprüngliche Konzeption schließlich über den Haufen warf.

Zu dieser Entwicklung trugen verschiedene Faktoren bei:

- Meist kommt die Liebe zu den alten Automodellen reichlich unpolitisch daher. Die Fans begeistern sich für die schönen Formen, tauschen sich über Details der Konstruktionen aus und verfolgen die Weiterentwicklungen mit der Hingabe eines Naturwissenschaftlers an seine Gegenstände.

Die konkreten Umstände der Autoproduktion wie beispielsweise die Arbeitsbedingungen in den Werkshallen bleiben ebenso ausgeblendet wie die politischen Bedingungen. Und dazu gehört vor allem die Zeit des Faschismus, in der die Borgward-Werke eine erste Blütezeit erlebten.

- Ganz und gar nicht unpolitisch sind viele Verlage, die Werke über Oldtimer produzieren und in den Fan-Gemeinden gut verkaufen. Hier läßt sich nur allzuoft feststellen, daß im Verlagsprogramm der Abteilung 'Alte Autos' die weiteren Sparten 'Panzerfahrzeuge', 'Kreuzer' und sonstiges Kriegsgeschehen folgen. Von solchen konservativen bis rechten Publikationen ist natürlich eher Beschönigung und Verschleierung als Aufklärung über die politischen Umstände der Autoproduktion zu erwarten.

Konkurs

- Schließlich war unvermeidlich, daß die Diskussion um den Borgward-Konkurs wieder aufbrach; unvermeidlich deshalb, weil die Akten über diesen Vorgang noch immer unter strengem Verschuß liegen und so aller Art von

Vermutung und Spekulation Tür und Tor geöffnet ist: Handelte es sich um eine primär politische Entscheidung, die im Bremer Senat gefällt wurde, der einen weiteren Stützungskredit verweigerte?

Immerhin trat der damalige Senator Eggers als erster mit der Nachricht von der Zahlungsunfähigkeit des Unternehmens an die Öffentlichkeit.

- Oder kam der Anstoß von den Banken, denen es nicht gefiel, daß Borgward seine Finanzierung an den Banken vorbeitrieb?

- Oder lag es am alten Borgward selbst, einer auch für die 50er Jahre schon fossilen Alleinunternehmergestalt, der mehr an der Optik seiner Produkte als an ökonomischen Zusammenhängen interessiert war? Ein Indiz dafür war, daß die trotz einiger Mängel gut verkaufte Lloyd-Arabella so kalkuliert war, daß jedes verkaufte Exemplar einige hundert Mark Verlust einbrachte.

- Als schwerfällig und unökonomisch erwies sich auch die Aufteilung des Konzerns in drei unabhängig voneinander operierende Firmen — Borgward, Goliath, Lloyd — mit drei getrennten Händlernetzen. War diese Konstruktion gewählt worden, um unmittelbar nach dem Krieg die Rohstoff- und Energiezuteilung für jede Firma einzeln einheimen zu können, so wurde sie zunehmend unrentabel.

- Oder betrieb der nach dem Ausscheiden von Borgward zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden bestellte Dr. Semler aus München den endgültigen Zusammenbruch des Konzerns aus gar nicht uneigennützigen Gründen; hatte er zuvor doch die 'Bayrischen Motorenwerke' (BMW)

Und ewig lockt (Foto: privat)



saniert und konnte mit Borgward einen Konkurrenten ausschalten?

Rätselhaft ist auch heute noch ein Aspekt des Konkurses: die fast völlige Passivität der Borgward-Belegschaft: kein Streik, kein Protest, keine Betriebsbesetzung oder dergleichen. Auch angesichts der Tatsache, daß alle Arbeiter in den Zeiten der Vollbeschäftigung, sehr schnell wieder einen Arbeitsplatz fanden – ein merkwürdiger Vorgang.

Und was ist vom Untersuchungsergebnis eines Sozialwissenschaftlers zu halten, der herausfand, daß in den Wohnvierteln, in denen Arbeiter wohnten, die ehemals bei Borgward beschäftigt waren, die Selbstmordquote nach 1961 signifikant anstieg?

Alles in allem: zwar soll die Borgward-Fan-Gemeinde durchaus mit allerlei Leckerbissen zufrieden gestellt werden, doch will andererseits die Ausstellung nicht wegdrücken und verschweigen, unter welchen Bedingungen bei Borgward gearbeitet wurde und daß dieser Betrieb insbesondere in der Zeit des Faschismus nicht nur Autos, sondern auch Rüstungsgüter hergestellt hat.

Wehrwirtschaftsführer Borgward

Carl F. W. Borgward mag der Autonarr und Tüftler gewesen sein, von dem die Legende erzählt, daß er stets ein Stück Knetmasse bei sich gehabt habe, um sich jederzeit der Formung eines schön geschwungenen Kotflügels hingeben zu können. Er war aber auch der Konzernherrscher, der skrupellos zugriff, wenn sich ihm die Chance bot, die Produktion auszuweiten. Er sah sie gekommen, als Hitler 1933 zum Reichskanzler gewählt wurde.

Eineiße wollten die Faschisten den Automobilbau ankurbeln; dazu diente unter anderem die Aufhebung der Automobilsteuer, eine Maßnahme, die im April 1933 verfügt wurde. Dadurch sollte der Anreiz zum Kauf eines Autos vergrößert werden.

Weiter aber ging es um die beginnende Ausrüstung der deutschen Wehrmacht, die von den Faschisten zielgerichtet betrieben wurde.

Zu Schiffsbau und Flugzeugindustrie, die Bremen zur vor schon zu einem Zentrum der Rüstung gemacht hatten, sollte nun noch der Kraftwagenbau treten.

Am sprunghaften Anwachsen der Borgward-Belegschaft in dieser Zeit läßt sich ablesen, wie erfolgreich der Konzern sich den faschistischen Plänen einfügte. Arbeiteten 1932 gerade einmal 740 Menschen in den Borgward-Fabriken, so stieg ihre Zahl über 4 500 im Jahre 1936 auf über 9 000 im Jahre 1944.

Seit dem Beginn des Krieges 1939 wurde eine wachsende Zahl von Zwangsarbeitern aus den besetzten Gebieten Osteuropas beschäftigt. 1942 machten sie über 30% der Belegschaft aus. Ab August 1944 wurden tausend Häftlinge aus dem Konzentrationslager Neuengamme gezwungen, in der Rüstungsproduktion zu arbeiten. Ein beispielloser Aufschwung also: die alten Werkshallen platzten aus allen Nähten, so daß man 1938 eine nagelneue Produktionsstätte in Sebaldsbrück eröffnen konnte.

Die großzügig gebaute Anlage wurde als ein

Meilenstein in der Geschichte der Industrie-architektur gefeiert. Selbstverständlich enthielt sie die modernsten Fertigungsanlagen, sprich: Fließbänder.

Goldene Unternehmerzeiten, denn der faschistische Staat sorgte für Ruhe und Ordnung. Firmengeschichtsschreiber Schmitt schwärmt noch 1979: „Kein Werksleiter braucht mehr mit Streiks und Störungen des Arbeitsfriedens zu rechnen. Der Chef ist wieder Herr im Hause.“

Und der Chef wußte, wem er das zu verdanken hatte und trat in die Nazi-Partei ein. So konnte der Leiter des Gaus Weser-Ems dem frischgebackenen Parteigenossen zurufen: „Wir sind stolz darauf, in unseren Reihen einen Betriebsführer zu wissen, der Borgward heißt. Möge allzeit in diesen Hallen der Geist Adolf Hitlers herrschen!“

Und das tat er denn auch: mit der Fertigung von Artillerie-Zugmaschinen, Schützenpanzerwagen und Lastkraftwagen trug der Konzern mit dazu bei, daß die Kriegspläne der Faschisten verwirklicht werden konnten.

Neben der Fahrzeugproduktion wurden im übrigen noch eine Torpedowerkstatt eingerichtet, sowie Bombenabwurfteinrichtungen für die Luftwaffe hergestellt.

Infolgedessen stieg die Anerkennung, die Konzernchef Borgward bei den Faschisten genoß und er avancierte zum 'Wehrwirtschaftsführer'. Diese Tatsache unterstreicht nachdrücklich, daß Borgward keineswegs gezwungenermaßen an der Rüstungsproduktion teilnahm, sondern vielmehr aktiv die Kriegsvorbereitung betrieb.

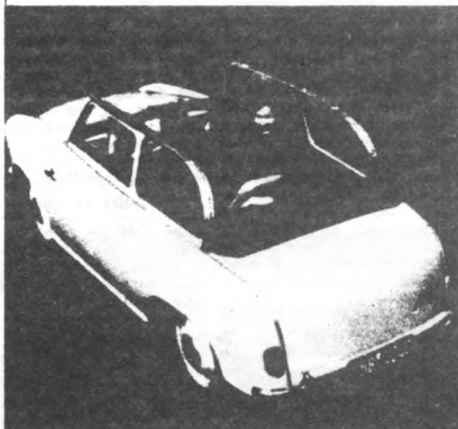
So wurde er denn auch nach Kriegsende von der amerikanischen Besatzungsmacht interniert. Diese Tatsache jedoch wirkte sich für seine Karriere keineswegs negativ aus, im Gegenteil. Er wurde aus dem Rampenlicht des öffentlichen Interesses zurückgezogen; und in dem Maße, in dem die Deutschen ihre Verantwortung für den Faschismus, die Konzentrationslager und den Krieg verdrängten, in dem Maße wurde auch Borgwards braune Weste wieder weiß und schon 1948 wieder nahm er in der Chefetage der zu 75% zerstörten Werke Platz, in denen die Arbeiter unmittelbar nach Kriegsende eine Notproduktion angekurbelt hatten. Und bereits kurz danach befand sich Carl F. W. Borgward, der 'Konsul', wieder in führenden Positionen von Wirtschaftsorganisationen. Der Krieg hatte seine Schuldigkeit getan und zerstört. Der neue Aufschwung 'Wirtschaftswunder' genannt, konnte beginnen, die Borgward-Werke waren wieder mit dabei. Auch diesmal begann man – wie schon in den 20er Jahren – ganz friedlich und baute Personenwagen und Kleinlaster: die sagenhaften 'Leukoplastbomber' bei Lloyd und die dreirädrigen 'Goliath'. Doch als es darum ging, die Bundeswehr auszurüsten, da hatte Borgward seine Prototypen für geländegängige Jeeps und für Mannschaftstransporter mit im Spiel. Die Konkurrenz hatte diesmal allerdings die geeigneteren Fahrzeuge zu bieten. Borgwards Beteiligung an der Kriegsvorbereitung ist im vierten Teil der Ausstellung dokumentiert, der 'Räder für den Sieg' betitelt ist.

Die anderen Teile sind:

- „Wirtschaftswunder“: hier werden die Themen Industriedesign und Konkurs behandelt;
- „Werksalltag“: dieser Teil wird im wesentlichen aus den schon erwähnten Bildern der Werksfotografen bestritten;
- „Automythos“: hier sollen Dokumente zur technischen Entwicklung der Wagen und zur Persönlichkeit Borgwards zu sehen sein.

Die Steintorgalerie hatte sich im Rahmen der Ausstellungsvorbereitung an die Bremer Öffentlichkeit gewandt und darum gebeten, private Sammelstücke zur Verfügung zu stellen. Es fanden sich immerhin 50 Leihgeber, die unter anderem Borgward-Ehrendadeln, alte Werbefilme und Fotos aus der Rüstungsproduktion beisteuerten.

Günther Pölking berichtet auch, daß er im Zuge der Recherchen für die Ausstellung auf einen letzten noch existierenden Rest der Borgward-Werke gestoßen ist: in den alten Lloyd-Fabrikhallen im Neustädter Gewerbegebiet wird der Motor des Goggomobils nachgebaut. Er ist bestimmt für den Einbau in die alten Modelle des Fiat 127. Damit können dann alle, die den Führerschein 4; nicht aber den mit der Nummer 3 erworben haben, im Straßenverkehr mitmischen.



Der 'Leukoplastbomber' als Cabrio (Foto: Richleske)

Alltagskultur

Museums- und ausstellungsreif sind nicht nur die Werke der 'hohen Kunst', sondern auch die Gegenstände des Alltags, insbesondere auch der Arbeitswelt – das ist die These dieser Ausstellung.

Unbestritten ist sie für historische oder gar prähistorische Zeiten. Das Thema Borgward war aber vor 25 Jahren noch aktuell – beweist diese Tatsache nicht in gewisser Weise die Einfallslosigkeit der Ausstellungsmacher?

Doch fragen wir umgekehrt: welche Alltagsgegenstände aus der damaligen Zeit sind heute noch vorhanden? Ist vieles nicht (fast) ebenso

entfernt und vergessen wie die griechische Amphore, die heute in einem zweitausend Jahre alten Grab entdeckt wird?

Das Auto ist geradezu ein Symbol dieses Verschleißes, der seine Entsprechung im Verschleiß der Erinnerung hat. Insofern wäre auch gegen die nostalgischen Aspekte einer solchen Ausstellung nichts einzuwenden, wenn man darunter nicht das lügnische Beschwören einer – nur angeblich – heilen Welt versteht, sondern dem Schmerz Raum gelassen wird, der im Vergessen liegt.

Der Katalog zur Ausstellung wird bei 'Elefanten Press' erscheinen; bei seiner Erstellung wurde ein erstaunliches Phänomen deutlich: soviel einerseits über Borgward geschrieben wurde, so wenig hat sich andererseits die Wissenschaft um dies Thema gekümmert. Das gilt für Borgward im besonderen und die Automobilgeschichte im allgemeinen.

Sicherlich gibt es bergeweise Literatur über „Das Automobil von seinen Anfängen bis zur Gegenwart“ – und sie wird im kommenden Jahr noch beträchtlich anwachsen. Dann nämlich ist der hundertste Jahrestag des Beginns der Automobilproduktion zu feiern. Es gibt aber sehr wenig sozialwissenschaftliche Untersuchungen über das Phänomen Auto, insbesondere die merkwürdige Symbiose, die viele Menschen mit diesem Gefährt eingehen. Die Ausstellungsmacher würden sich freuen, wenn dazu einige Anregungen von der Ausstellung ausgingen.

Eugen Wohlhaupter



So gut macht's keiner – neue Oldtimer

Funken sprühen: Ein junger Mann in blauer Kombination bearbeitet mit einem Winkelschleifer den verrosteten Seitenholm eines 24 Jahre alten Autos „Borgward-Isabella“. Er ist einer von den 46 Feinblechner-Lehrlingen im zweiten Jahr bei Mercedes in Sebaldsbrück. Die „Azubis“ aus der Lehrwerkstatt – Feinblechner, Autoschlosser, Polsterer und Lackierer – reißen sich darum, an dem Oldtimer arbeiten zu dürfen. Die Besten kommen zuerst dran.



Mit Freude ist dieser Lehrling dabei – er und seine Kollegen restaurieren eine „alte Bremer Dame“, einen Borgward Isabella.

dieren und lackieren die Azubis aus der Lackiererei die Teile.

Die Polsterer-Lehrlinge schneiden Stoffe für die Sitze, den Himmel, Seitenverkleidung und Bodenteppich zurecht. Zum Schluß feilen und schleifen die Lehrlinge, spachteln Unebenheiten aus. Die Endlackierung ist dann die Krönung ihrer Arbeit.

Azubis macht die Arbeit Spaß

Die Meister aus der Lehrwerkstatt bieten seit sechs Jahren dieses Programm ihren Lehrlingen an.

Die Fertigkeiten aus dem ersten, dem Grundlehrjahr, können so praxisbezogen angewendet und geübt werden. Das soziale Verhalten, die gemeinsame Arbeit wird gefördert. Sie haben so viel Spaß dabei, weil sie erleben, wie aus einer alten „Schrottbox“ ein fachmännisch restaurierter Oldtimer entsteht.

Außerdem wird das Verständnis für die Geschichte der Bre-

mer Autoindustrie geweckt. So ganz nebenbei erfahren die jungen Menschen, daß schon 1906 auf dem Gelände des heutigen Lloyd Dynamowerkes die Norddeutsche Automobil und Motoren Werke entstanden. Sie hießen später Hansa Lloyd Werke AG. Borgward lieferte dem Nutzfahrzeughersteller Kotflügel und Kühler. 1931 übernahm Borgward das Werk. 1938 expandierte Borgward und baute ein neues Werk in Sebaldsbrück, wo heute Mercedes ist.

Die Lehrlinge beeilen sich. Denn zur Einweihung des neuen Mercedeswerkes am 21. Mai sollen die wieder hergestellten Oldtimer den Besuchern gezeigt werden. Um die neue supermoderne Produktionsstätte in Sebaldsbrück mit guten Fachkräften aus der eigenen Ausbildung an den wichtigsten Stellen besetzen zu können, hat Mercedes zuerst die Lehrlingswerkstatt neu aufgebaut. In den letzten drei Jahren hat Mercedes dafür 18 Millionen Mark investiert.

Nach der Prüfung Jobs für alle

Die Zahl der Lehrlinge seit 1980 ist von 212 auf 440 mehr als verdoppelt worden. Jeder einzelne, der die Prüfung besteht, kann davon ausgehen, daß er anschließend eine gute Arbeit bei seinem Lehrherrn findet.

Die Autoschlosser-Lehrlinge zerlegen Bremsen, Achsen, Getriebe und Motoren. Gleichzeitig biegen die Feinblechner-Lehrlinge aus Blechen Holme, Schwellen oder formen auf Holzunterlagen Kotflügel. Alte verrostete Teile der Isabella weichen neuen handgefertigten Stücken. Bevor alles wieder zusammengesweißt wird, grun-



In frischem Glanz, ein Borgward Isabella Coupé. Lehrling und Meister prüfen die Elektrik. Fotos: Kücholl

Konzern stellte vor 20 Jahren Produktion ein:

Mechaniker hat ein Herz für Borgward-Automobile

LLOYD 250 mit viel Kleinarbeit selbst restauriert

OBERSTAUFEN tja – „Für Oldtimer hatte ich schon immer eine Schwäche“. Heinrich Egger, Mechaniker aus Oberstaufen, hat sein Herz an die Automobil-Veteranen des Borgward-Konzerns gehängt, der vor mehr als 20 Jahren seine Produktion einstellte. Seit fast zwei Jahren ist er selbst der stolze Besitzer eines der etwa 800 Original-LLOYD, die im Bundesgebiet für den Straßenverkehr zugelassen sind. Sein Prachtstück – ein blauer LLOYD 250, 11 PS, Baujahr 1955 – hat er in mühevoller Kleinarbeit selbst restauriert.

Seine Liebe zu den fahrbaren Untersätzen des Bremer Konzerns entdeckte Heinrich Egger vor etwa fünf Jahren. 1981 rang er sich dazu durch, ein unrestauriertes Exemplar der seltenen Fahrzeuge zu erstehen. In Bruchsal fand er dann sein Traumauto: Keine „Isabella“, wie er sich ursprünglich gedacht hatte, sondern ein „Prüfungsangst-Wagen“ mit 250-ccm-Motor, zugelassen für die alte Führerscheinklasse vier. Der Lack war stark angegriffen, Radlager und Bremsen fest, Gummiteile verrottet und die ge-

samte Inneneinrichtung kaputt. Der Motor selbst war intakt.

Alter Renner

Rund 400 Arbeitsstunden am Wochenende und nach Feierabend widmete der Mechaniker dem „alten Renner“ in seiner Werkstatt im Keller. Fachlichen Rat und Tips für die Restaurierung bekam er bei einer Tagung in Essen vom zuständigen Typ-Referenten des Borgward-Klubs. Ersatzteile besorgte ihm eine ehemalige Werkstätte in Kempten.



WIE NEU STEHT DER LLOYD 250 des Oberstaufener Mechanikers Heinrich Egger wieder da. 400 Arbeitsstunden waren nötig, um den Veteranen auf Vordermann zu bringen. Bild: Privat

„Die Karosserie-Konstruktion des LLOYD ist faszinierend“, erzählt Egger. Die einzelnen Teile sind nicht verschweißt, sondern miteinander verschraubt. Die Seitenwand seines Liebhaberstücks ist zum Beispiel mit 32 verzinkten Schrauben befestigt. Dieser Aufwand verhindert Rost. Die Technik der Borgward-Automobile war zukunftsweisend. Frontantrieb, Mehrschichtenglas und Wasserkühlung setzten sich rasch bei ganzen Autogenerationen durch. Viel Sprit brauchten die kleinen Zweitakter zudem nicht.

Marktlücke

Mit seinen Kleinwagen stieß Firmenchef Carl Friedrich Wilhelm Borgward Anfang der 50er Jahre in eine Marktlücke: Der erste LLOYD, der LP 300, kostete weniger als 3500 Mark und bot vier Personen Platz. Mit seinen 10 PS konnte er fast 75 Stundenkilometer Spitzengeschwindigkeit erreichen. Da Metall rar und teuer war, stellte Borgward die Karosserie aus Sperrholz her, das er mit Wachstuch überzog. Der „Lackoplastbomber“, wie er im Volksmund genannt wurde, sicherte sich sofort einen guten Marktanteil.

Bis zum Jahr 1958 wurden die einzelnen Typen mehrmals verbessert und modernisiert. Die LLOYD-Wagen waren auch bei zahlreichen Rennen in ihrer Klasse erfolgreich.



Der Goliath „Hansa 1100“

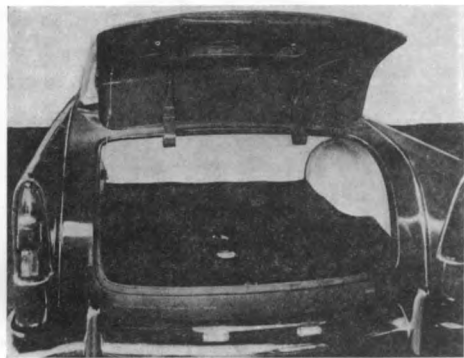
Eine elegante Mittelklasse-Limousine mit vielen technischen Vorzügen

Testfahrt-Impressionen

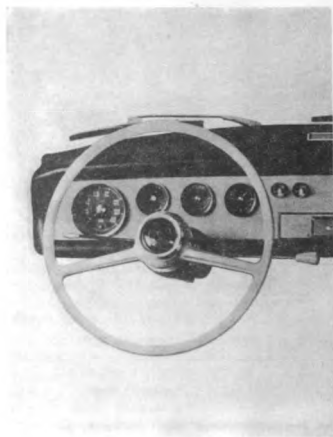


Mit der wohlausgewogenen Linienführung seiner modernen Karosserie zählt der „Hansa 1100“ zu den elegantesten Fahrzeugen seiner Klasse.

Wenn gesagt wird, daß es Menschen gibt, die auf ihre Automarke genauso schwören wie Gläubige auf ihre Weltanschauung, so ist diese Erkenntnis durchaus ernst zu nehmen. Um der tieferen Ursache nachzuspüren, machten wir uns einmal die Mühe und richteten an ein Dutzend „Hansa-1100“-Fahrer die Frage, was sie dazu bewegen habe, sich für das von ihnen gewählte Fabrikat zu entschließen, und ob sie – falls sie sich erneut vor die Wahl gestellt sähen – ihren Entschluß ändern würden. Die Antworten hatten es in sich! Denn bis auf einen erklärten die Befragten übereinstimmend, daß es schlechthin die technische Gesamtkonzeption gerade dieses Modells wäre, die sie zum Kauf bewegen und in der täglichen Fahrpraxis so zufriedengestellt habe, daß sie auch bei einer späteren Neuanschaffung „ihrer“ Marke treu zu bleiben gedächten. Ein besseres Befragungsergebnis ist eigentlich kaum denkbar, zumal der einzige Außenseiter nicht etwa an den Leistungen seines Wagens etwas auszusetzen hatte, sondern vielmehr aus privaten und geschäftlichen Überlegungen zu einem Fahrzeug der größeren Hubraumklasse neigt. Man sieht: „Hansa-1100“-Fahrer wissen, was sie wollen. Ob sie nun mit dem Pfennig zu rechnen gewohnt sind, was bei anderen nicht minder der Fall sein dürfte, oder ob sie grundsätzlich von der Fahrzeug-Größenordnung her eine bestimmte Grenze nicht zu überschreiten gewillt



„Ein Kofferraum, der sich sehen lassen kann! Das Familiengepäck für eine mehrwöchige Ferienreise läßt sich spielend in ihm unterbringen.“



Die formschöne, gepolsterte Instrumententafel mit zur Serie

sind – sie handeln nach ihrer Überzeugung. Und daran halten sie eben fest, zumindest so lange, bis ihnen für das gleiche Geld ein noch höherer Gegenwert geboten wird.

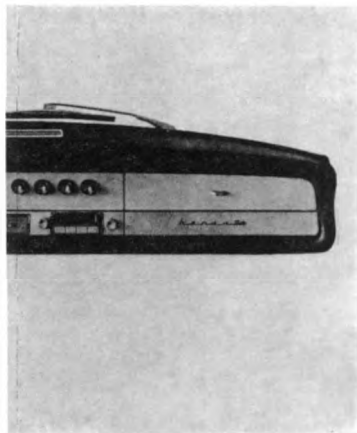
Wir selbst haben unlängst die Probe aufs Exempel gemacht, indem wir einer – selbstverständlich serienmäßigen – „Hansa-1100“-Limousine über 2000 Testkilometer das Leben schwer zu machen versuchten. Das heißt nichts anderes, als daß wir dem Wagen, den das Bremer Werk uns zu diesem Zweck überließ, in keiner Weise etwas zu schenken bereit waren. Wir wollten es mit ihm gewissermaßen auf die Spitze treiben und anschließend den Bilanzstrich ziehen, um solcherart seinen negativen Seiten auf die Schliche zu kommen. Nun ist die Bewertung eines Automobils bekanntlich ein zweischneidiges Schwert. Was der eine nämlich für gut und richtig findet, mag der andere für verbesse- rungsreif erklären. Bisweilen scheiden sich die Geister schon an der Parkstellung der Scheibenwischer oder gar an der Anord- nung des Handbremshebels. Das ist und bleibt Ansichtssache und hängt nicht zuletzt von der persönlichen Einstellung des Fahrers ab. Deswegen wäre der Sache selbst auch nur wenig gedient, wollte man in diese Richtung gehende Kritiken auf die Gold- waage legen. Für uns soll vielmehr der Gesamteindruck entschei- dend sein, den das Testobjekt auf uns gemacht hat – und der ist unbedingt als positiv zu bezeichnen.

Zugegeben – der „Hansa 1100“ zeigt gegenüber seinem Vor- läufer, der nach den Namen GOLIATH im Schilde führte, nur wenig Veränderungen. Zunächst fällt lediglich die neue, elegante Heckpartie auf. Der Wagen wirkt – insgesamt betrachtet – ästhetisch und form schön. Doch vor allem haben die Bremer Kon- struktoren die Zweckmäßigkeit gesetzt. Das zeigt sich auch an der Karosserie: sie ist stabil, strömungsgünstig und geräumig. Alle Kotflügel kann man austauschen. Auf überflüssigen Zierat wurde wohlweislich verzichtet, um so mehr achte man auf eine wohlausgewogene Linienführung, bei der Front- und Heckteil hübsch miteinander harmonieren.

Viel Sorgfalt hat man aber auch auf die gediegene Innenraum- gestaltung gelegt. In mancher Hinsicht möchten wir ihr das Prädikat „vorbildlich“ zuerkennen. Daran sollte selbst die Tat- sache nichts ändern, daß das Fahrzeug in seiner Grundkonzep-

KRITIK IM BILD

31 von Wolfgang Hocke

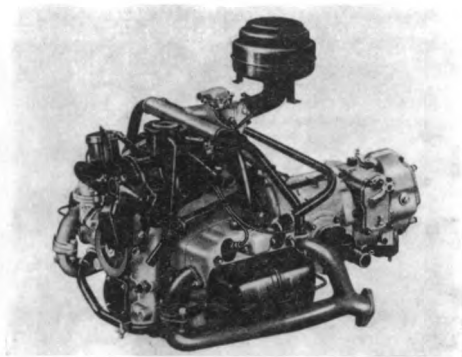


dem Zweispeichenlenkrad. Selbst die Zeituhr gehört zur Ausstattung.

tion gar nicht mal brandneu ist. Die Dimensionen, die dieser wirklich bequeme Viersitzer vorstellt, sind in jeder Beziehung gut genutzt. So hat er zum Beispiel auch vorn eine durchgehende, leicht verstellbare Sitzbank, deren schräg vorschwenkende Einzelrückenlehnen sich ebenfalls verstellen lassen. Sehr gut sind die richtig geformte Polsterung und die allseits angebrachten Armstützen. Von allen Plätzen sieht man gleich gut, obschon wir uns eine noch sichtfreiere Frontscheibe und einen entsprechend flacheren Bug wünschten, damit auch kleinere Leute hinter dem „Hansa“-Volant in ihrer Sicht nicht zu kurz kommen.

Alle wichtigen Instrumente liegen – ein Vorzug des Zweispeichenlenkrades! – im unmittelbaren Blickfeld des Fahrers. Selbst die Zeituhr macht da keine Ausnahme. Daß sie serienmäßig dazu gehört, sei nur der Ordnung halber festgestellt, weil das nicht bei allen Fabrikaten der Fall ist. Die in der Mitte der gepolsterten Instrumententafel angebrachten Zugknöpfe könnten vielleicht etwas flacher gehalten sein, wenngleich sie bei einer Stoppbremsung höchstens denjenigen in Verlegenheit bringen, der – bei der mit drei Personen besetzten vorderen Sitzbank – in der Mitte sitzt. Sehr gut gefiel uns die griffbereite Lichthupe, die serienmäßig mit dem handlichen Blinkerschalter kombiniert ist. Die Handbremse liegt in der Mitte der Vordersitze, und nur wer einen kurzen Arm hat, dem scheint sie etwas weit von der Hand zu sein. Auch sonst wurde an alles gedacht: Ablage im Fond, zugarme Belüftung durch schwenkbare Dreieckscheiben, zuverlässig regulierbare Frischluftheizung mit Scheibenentfroster, rundherum Sicherheitsglas und bequem zugänglicher 45-Liter-Tank im Heck. Da man als Fahrer immer danach trachtet, Kavalier zu sein, sollte man die rechte Tür mit einem Schloß versehen, um solcherart der beifahrenden Schönen den Schlag auch von außen öffnen zu können.

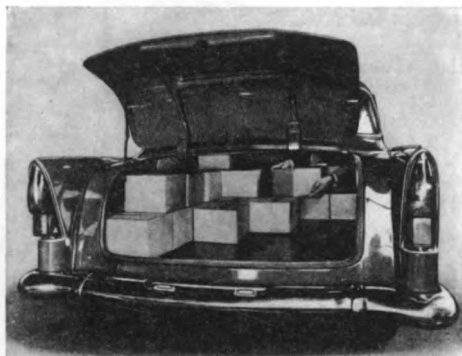
Wichtigstes Merkmal des „Hansa 1100“ ist zweifellos das, was unter seiner langgezogenen Bughaube schlummert: der wassergekühlte Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor. Eine gekannte Lösung! Bei einem Hubraum von exakt 1093 ccm, leistet dieser unerhört robuste Motor, dessen Entwicklung das Bremer Werk sich eine Menge kosten ließ, 40 PS bei 4250 U/min. Seine Verdichtung liegt bei 1:7,3. Trotz seinem hohen Temperament arbeitet er keineswegs so laut. Dabei zeigt er sich derart anspruchslos, daß man



40 PS sind in der Normalausführung des „Hansa-1100“-Viertakt-Boxermotors reichlich lebendig. Trotzdem ist sein Verbrauch erstaunlich niedrig und auch dem kleinen Geldbeutel angemessen.

ihn schon mächtig strapazieren muß, um die 8-Liter-Verbrauchsgrenze zu erreichen. Wer beispielsweise ständig 90 km/st fährt, wird jedenfalls noch darunter bleiben. Die Verbrauchskurve verläuft so flach, daß selbst bei lang anhaltender schärfster Fahrweise ein wirtschaftlicher Reiseverbrauch erzielt wird.

Über die Vorzüge des von Goliath so bewußt gepflegten Frontantriebs weitere Worte zu verlieren, hieße die berühmten Eulen nach Griechenlands Hauptstadt tragen. Man findet schwerlich ein Aggregat, das im Verein mit dem Frontantrieb mit mehr Leistung, Laufruhe und Sparsamkeit aufzuwarten vermag. Die Schaltung des erfreulicherweise vollsynchronisierten Vierganggetriebes geht mit äußerster Leichtigkeit vonstatten. Ohne den geringsten Kraftaufwand lassen sich die einzelnen Gänge weich einlegen. Zudem sind die Schaltwege kurz gehalten, so daß dem rechten Arm lästige Ruderbewegungen erspart bleiben. Nicht zu vergessen: der Siegeslauf der automatischen Fichtel-&-Sachs-Kupplung „Saxomat“ ist auch am „Hansa 1100“ nicht spurlos vorübergegangen. Wer sich für den „Saxomat“ entschließt, dem wird der Wagen ohne Kupplungspedal geliefert, das beim

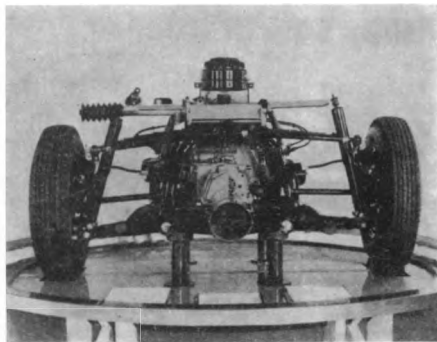


Das Fassungsvermögen des Gepäckraumes läßt sich durch Herunterklappen der Rücklehne der hinteren Sitzbank noch erheblich erweitern.

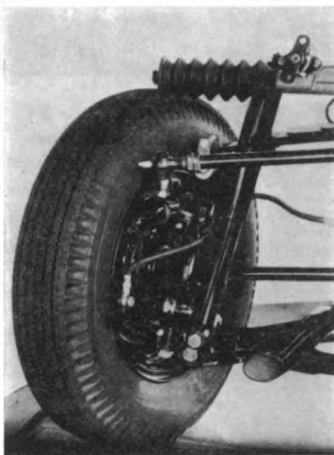
„Saxomat“ bekanntlich überflüssig ist. Der linke Fuß hat dann sozusagen dauernd dienstfrei.

Schon nach wenigen Radumdrehungen ist man mit dem „Hansa 1100“ völlig vertraut und fühlt sich in ihm wie zu Hause. Die Lenkung ist kaum stoßempfindlich und wirkt verhältnismäßig direkt. Auch auf schlechten Straßen zeigt der Wagen gute Spursicherheit, und wenn man in kritischen Situationen, wie sie beim heutigen Verkehrsgedränge immer einmal vorkommen, mit etwas zuviel Dampf in die Kurve geht, braucht man nicht zu befürchten, daß er seine guten Manieren verleugnet. Dank dem Frontantrieb zieht es ihn beim Gasgeben immer wieder in die befohlene Richtung. Daß die vorzügliche Bodenhaftung ein enormes Sicherheitsgefühl schafft, versteht sich am Rande! Große Teleskop-Stoßdämpfer, Einzelradfederung vorn und Starrachse hinten mit normalen Halbfedern verraten schon, daß die Federungscharakteristik in Ordnung sein muß. Bodenwellen und Schlaglöcher können ihr nichts anhaben. Die Bremsen sind ausgeglichen und sprechen schon auf kleinsten Pedaldruck wunderbar weich an, was im „Ernstfall“ Goldes wert ist.

Blitzschneller Start und rasches Beschleunigen sind für den „Hansa 1100“ Ehrensache! Ja, darin liegt seine eigentliche Stärke.



Motor und Fahrgestell wirken aufgeräumt bis ins letzte Detail



Die Vorderradaufhängung mit den Federungselementen

Wir benötigen auf ebener Fahrbahn von 0 bis 80 km/st mit Durchschalten vom 1. bis 3. Gang nur 15,6 sec; nach weiteren 10 sec hatten wir – natürlich unter Hinzunahme des 4. Ganges – bereits die 100-km/st-Grenze erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit ermittelten wir mit echten 127 km/st. Das ist sogar mehr als die zurückhaltende Prospektangabe des Werkes vorsieht.

Alles in allem bietet der „Hansa 1100“ eine Menge beachtlicher Vorzüge, wie man sie bei anderen Fahrzeugen dieser Preisklasse in derart ausgereifter Form selten findet. Der „Hansa 1100“ ist ein liebenswertes Automobil, dessen Gesamtkonzeption auch auf dem internationalen Markt einen festen Freundeskreis hat – und das, obgleich sich seine Hersteller in der Werbung eine sehr große Zurückhaltung auferlegen.

Technisches auf einem Blick

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, 1093 ccm, Verdichtung 1 : 7,3, Leistung 40 PS bei 4250 U/min., Höchstgeschwindigkeit 127 km/st, Bergsteigefähigkeit max. 35%, Normverbrauch 7,8 Liter/100 km.

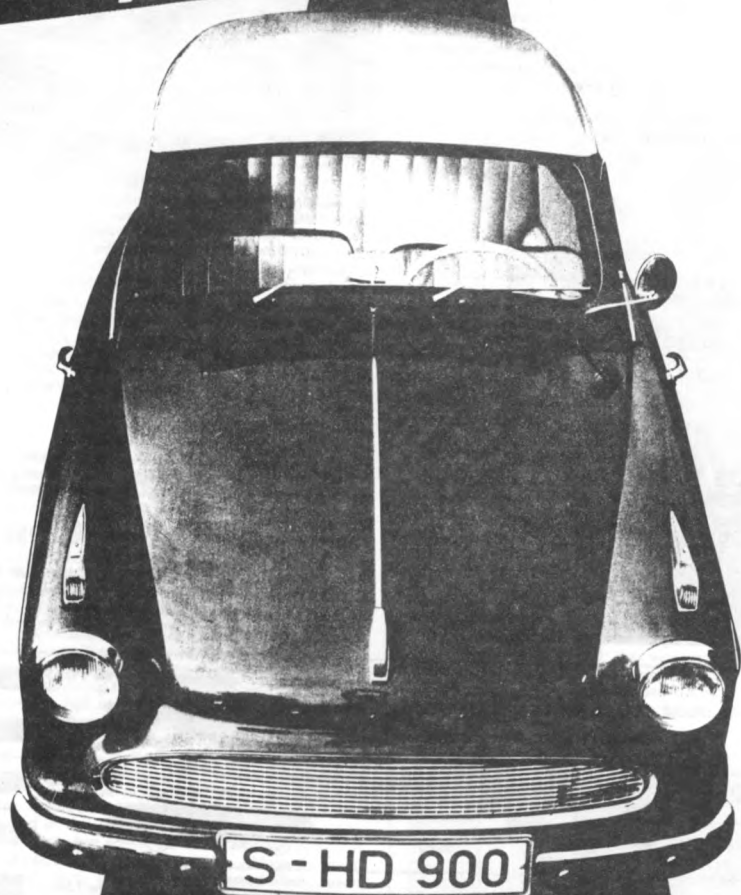
Kraftübertragung: Frontantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Schallthebel an Lenksäule.

Maße und Gewichte: Länge 4100 mm, Breite 1630 mm, Höhe 1450 mm, Leergewicht 900 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1265 kg, Radstand 2270 mm, Spurweite 1290 mm, Wendekreisdurchmesser 10,70 m, 45-Liter-Tank im Heck.

<i>hansa 1100</i> LIMOUSINE	40 PS		DM 5950.-	
	55 PS		DM 6310.-	
<i>hansa 1100</i> LUXUS-LIMOUSINE	40 PS		DM 6620.-	
	55 PS		DM 6980.-	
<i>hansa 1100</i> COUPE	40 PS		DM 7240.-	
	55 PS		DM 7600.-	
<i>hansa 1100</i> KOMBI	40 PS		DM 6430.-	
	55 PS		DM 6790.-	

Kam, sah und siegte.

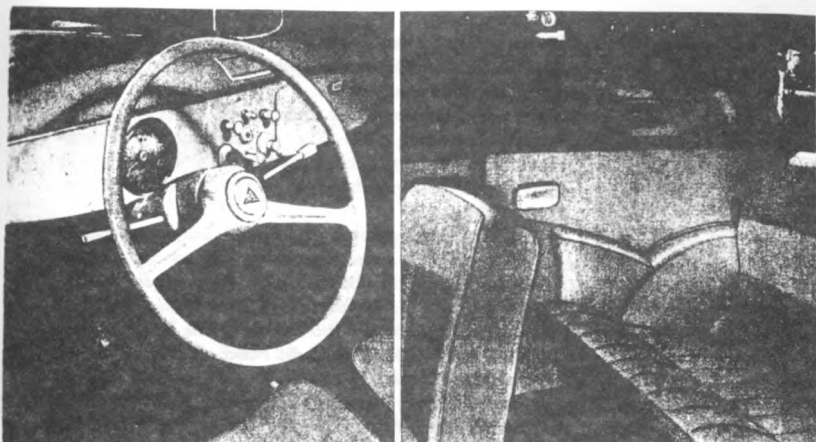
Lloyd Alexander TS



Ein wirtschaftliches
mit s

Er kam, sah und
bei seinem
Hockenheim-Rennen

den bereits in
eingegangenen
en konnte. Als
ragen gefahre-
ilte, da kam,
Tankpausen
110,7 km/h
eit für einen



DER INNENRAUM kommt in seiner Ausstattung dem eines Mittelklassenwagens gleich. Das Armaturenbrett (links außen) ist gepolstert. Die Radkästen ragen nur noch wenig in den Fahrgastraum hinein (links); sie sind gepolstert und laufen nach vorn in eine zusätzliche Armstütze aus. Vorbildlich ist auch der geräumige Kofferraum des Alexander TS.

Wagen der Kleinwagen-Klasse. Wenige Tage später stand der Sieger, die Nr. 6 mit dem polizeilichen Kennzeichen HB—DV 888, vor meiner Tür, so, wie er vom Hockenheim-Ring zurückgekehrt war, lediglich mit frischem Motoröl versehen. Der Wagen war tatsächlich die reinste Rakete, und da man ihm äußerlich diese Eigenschaft nicht ansehen konnte, kam mancher Fahrer eines durchaus nicht schlafmützigen Mittelklassenwagens auf den Verdacht, daß mit seinem Wagen irgend etwas nicht in Ordnung sein könnte; wie würde ihn sonst ein gewöhnlicher Lloyd im Beschleunigen einfach mattsetzen? Aber auch in der Spitze ließ sich der kleine Lloyd nicht lumpen. 5000 U/min zeigte der Tourenzähler ständig, das sind gute 110 km/h, und wenn es darauf ankam, dann schaffte er 5500 U/min, und das sind 120 km/h!

Beim Hockenheim-Alexander wurde die Straßen- und Kurvenfestigkeit mit einer reichlich unfeinen Federung erkaufte: sie war so hart, daß sie wohl in den schärfsten Kurven ihren Mann stand, aber auf normalen Straßen dem Fahrer unangenehm deutlich machte, wie beweglich doch des Menschen Innereien sind. Wenige Monate nach Hockenheim kam der endgültige Alexander TS heraus, und siehe da, man hatte den rauen Knäben von Hockenheim zivilisiert. In der Motorleistung im

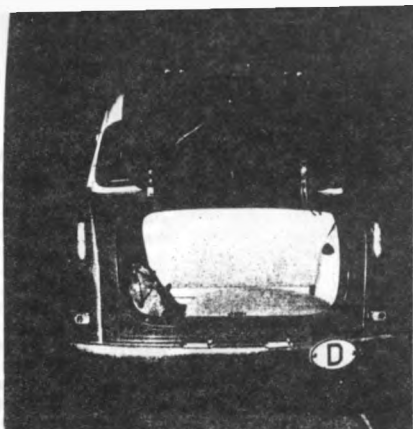
unteren Drehzahlbereich hatte man zum Beschleunigen alles dringelassen, oben, knapp vor 5000 U/min, aber der Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer wegen, ein wenig abgedrosselt und schließlich die Federung komfortabler gemacht.

Wie kann man eigentlich einen Alexander-Motor schneller machen, ohne seine Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer zu beschneiden? Wie die Aufgabe in Bremsen gelöst wurde, ist durchaus normal, sozusagen angewandter Physikunterricht. Die Leistung ist abhängig vom Füllungsgrad der Zylinder mit einem gut durchwirbelten Kraftstoff-Luft-Gemisch, das möglichst vollständig verbrennen soll. Also nahm man bei Lloyd statt des üblichen Vergasers einen, der einige Nummern größer ist. Der Solex-Vergaser 32 PCI zeigt eine Querschnittserweiterung von bisher 28 auf 32 mm; es wird also mehr Luftsauerstoff angesaugt; er steht im Verhältnis zum Kraftstoff wie 15 zu 1, was die Voraussetzungen für eine vollkommene Verbrennung schafft.

Nachdem die 'Gasanstalt' in Betrieb war, sorgte man dafür, daß die Zylinder von Restgasen gereinigt und die Wärmeverluste geringer wurden; das geschah mittels einer Verdichtungerhöhung von 6,6 : 1 auf 7,2 : 1. Damit wurden Mitteldruck und Drehmoment so angehoben, daß im gesamten Drehzahlbereich fast ein gleichwertig hohes Drehmoment zur Verfügung steht, das für gute Beschleunigung sorgt. Die Drehzahl wurde von 4500 auf 5000 U/min heraufgesetzt, um einmal die Leistungszunahme von 19 auf 25 PS gemeinsam mit der Drehmomenterhöhung zu erzielen, um aber auch bei gleichen Untersetzungen des Getriebes die höheren Geschwindigkeiten herauszuholen. Das Bild wird abgerundet durch die zum 32-PCI-Vergaser gehörende Beschleunigerpumpe, deren Kolben beim Durchtreten des Gaspeds einen zu-

Erstmals bei Lloyd:
asymmetrisches Abblendlicht





sätzlichen Kraftstoffstrahl einspritzt und beim Nachlassen des Pedals wieder neuen Kraftstoff ansaugt. Dadurch werden die Löcher überbrückt, die sich sonst beim plötzlichen Gasgeben einstellen — meist dann, wenn die Beschleunigung wirklich einsetzen soll.

Soviel zum Motor. Zum Getriebe ist zu sagen, daß es ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe ist. Die Abstufungen der ersten drei Gänge sind ausgezeichnet. Im 4. Gang erscheint mir die Stufe ein wenig zu hoch für eine gute Beschleunigung von 80 auf 100 km/h; allerdings läßt sich diese Erscheinung auch bei manchem 1,2- bis 1,5-Literwagen feststellen. Bis 80 klettert die Tachonadel ziemlich rasant, ab 80 muß man sich ein wenig gedulden. Andererseits läuft der Motor bei dieser Untersetzung sehr ruhig, weit ruhiger als der des normalen 'Alexander bei gleichen Geschwindigkeiten, so daß man bei 100 km/h sich noch ohne zu schreien unterhalten oder

Radio hören kann. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 33 Sekunden für den fliegenden Kilometer gemessen, das sind 109 km/h, während der Tacho 120 km/h anzeigte und damit um 10 Prozent vorlief.

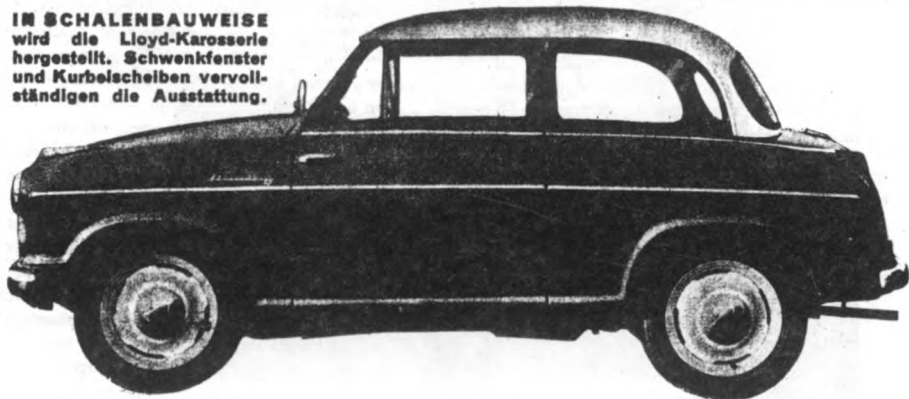
Die Lloyd-Konstrukteure schwören nach wie vor auf den Zentralrohrrahmen mit seinem geschlossenen Stahlblechunterzug. Dieser Rahmen ist robust und dauerhaft, wie es die vielen 'Leukoplastbomber', die heute noch laufen, demonstrieren.

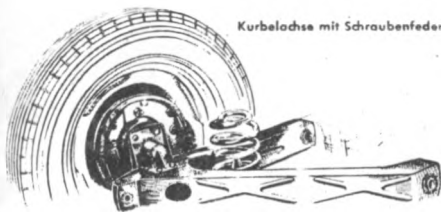
Das Vorderachsaggregat mit Motor, Getriebe, Differential usw. wird mit dem Vorderachsträger an den Zentralrohrrahmen angeschraubt und bildet so eine geschlossene Baugruppe. Die Vorderfederung besteht immer noch aus Querblattfederpaketen, wobei das obere eine Hilfsfeder hat, an die sich bei harten Stößen die Feder anlegt und sich so bei steigender Belastung verstärkt — ein einfaches Mittel, um die erwünschte progressive Federung zu erzielen. Den zweitgrößten Schritt nach dem Überwechseln vom Zweim zum Viertakter haben die Lloyd-Konstrukteure mit der neugestalteten Hinterradfederung getan. Sie läßt nicht nur die scheußlichen X-Beine bei vollbelastetem Wagen verschwinden, sondern bringt auch größeren Fahrkomfort und größere Sicherheit. Die Hinterräder sind an gezogenen Längsschwingen aufgehängt, die mit progressiv wirkenden Schraubenfedern abgestützt sind.

Die Lloyd-Karosserie wird nach wie vor in Schalenbauweise hergestellt — wie Flugzeugzellen. Hierbei werden alle Teile geformt und beschnitten, grundiert, gespachtelt, gespritzt und getrocknet, so daß am Montageband die Wagen aus bereits fertigen Einzelteilen zusammengesetzt werden. Das ist nicht nur fertigungstechnisch sehr praktisch, weil man auf diese Weise keine großen Vorrichtungen, Pressen, Schweißmaschinen und Lackiereinrichtungen benötigt, sondern auch für den Kunden, der den ramponierten Kotflügel in Originalfarbe rasch und billig auswechseln lassen kann.

So viel zu den spezifischen Konstruktionsmerkmalen, die dem technisch interessierten Leser zweifellos wissenswert erscheinen werden. Nun zur Testfahrt. Man steigt infolge der nach vorn überklappenden Vordersitze auch hinten

IN SCHALENB AUWEISE
wird die Lloyd-Karosserie
hergestellt. Schwenkfenster
und Kurbelscheiben vervoll-
ständigen die Ausstattung.





GRÖßEREN FAHRKOMFORT und größere Sicherheit bringt die neue Hinterradfederung.

überraschend bequem ein und sitzt dann auch bequem, soweit man — wenigstens was die Rücksitze betrifft — das menschliche Normalmaß nicht überschreitet. Zu klein sollte man aber auch wiederum nicht sein, denn ob es der alte Hansa 1500 oder 1800 war, ob der Goliath oder der Lloyd — man sieht nur die Köpfe aus diesen Bremer Wagen herauschauen. Und für Köpfe sind die Ausmaße der Windschutzscheiben ausreichend. Die verwendeten Motoren sind eben von Haus aus etwas zu hoch gebaut. Durch Verlagerung der Luftfilter an geeignetere Stellen und durch entsprechend gekrüpfte Saugleitungen könnte man dieses Manko beseitigen, wie es beim neuen Lloyd-Sport-Coupé verwirklicht worden ist.

Dafür ist am Innenraum, seiner Gestaltung und Ausstattung kaum etwas auszusetzen. Die Ausstattung erinnert an die eines wohl-situ-ierten Mittelklassewagens: gut im Blickfeld liegende Armaturen, rückstellende Scheibenwischer und handbetätigte Scheibenwascher, Lichthupe (!), gepolstertes Armaturenbrett, gepolsterte Sonnenblenden, Parkleuchten — alles Dinge, die zum Teil Jahre brauchten, um selbst in der gehobenen Mittelklasse Eingang zu finden. Nicht nur die Vor-

DAS COUPÉ-Alexander 'Frau'
wurde vom Chefkonstrukteur
der Firma Ghia-Algie karossiert.
Preis: DM 5980.—.



sitze, sondern auch die im Fond machen einen vorzüglichen Eindruck. Die Radkästen ragen nur noch um ein geringes in den Fahrgastraum hinein, sie sind gepolstert und laufen nach vorn in einer zusätzlichen Ellbogenstütze aus. Aschenbecher sind auch im Fond vorhanden, ebenso mit Kleiderhaken kombinierte Haltegriffe. Wesentlicher als dieses Zubehör ist die Erweiterung der Beinfreiheit durch Fußmulden mit einer zusätzlichen Vertiefung von 50 mm im Wagenboden. Schwenkfenster und Kurbelscheiben in den Türen vervollständigen die gediegene Ausstattung, die vielleicht noch durch selbst rückstellende Blinkerhebel am Lenkrad den allerletzten Schliff erhalten könnte.

Über das Äußere des Alexander TS ist schon viel diskutiert worden: er wirkt mehr kraftvoll als elegant — sagen wir Bantam-Gewichtsklasse. Dazu tragen die 15-Zoll-Reifen und die gedrungene Schulterpartie der Vergasung bei. Der neue Grill ist hübsch: ein wesentlicher Vorzug ist die neue Ausführung der Stoßstangen (nunmehr verchromter Stahl statt Leichtmetall). Wichtig erscheint mir auch, daß man den TS auf Wunsch mit dem 'Saxomat' ausrüsten kann, denn auch der Alexander TS will für eine temperamentvolle Gangart viel geschaltet sein. Wohl ist er vollsynchronisiert, zwar ist der Kupplungspedaldruck niedriger geworden, doch die letzte Scheu vor dem Schalten beseitigt wohl allein der Saxomat. Unter solchen Voraussetzungen ist der Alexander TS, ob in der Stadt, ob auf der Landstraße oder der Autobahn, tatsächlich ein vollwertiger Verkehrsteilnehmer.

Ich sprach eingangs davon, daß man den Serien-Alexander TS gegenüber der Hockenheim-Ausführung im Interesse eines günstigen Verbrauchs und einer längeren Lebensdauer etwas abgedrosselt hat; dazu kommt die Luxusausstattung, die auch noch — im wahrsten Sinne des Wortes — ins Gewicht fällt. Darum konnte ich auch nicht mehr die Beschleunigungen herausholen wie etwa die des Hockenheim-Alexanders mit rund 14 Sekunden von 0 bis 80 km/h. Der beste Wert in der ganzen Meßreihe hieß 17,1 Sekunden für 0 bis 80 km/h, doch auch das ist schon eine Wucht für einen 0,6-Literwagen. Die Mittelwerte für die Beschleunigung sind:

0 bis 60 km/h in 10,7 sec,
0 bis 80 km/h in 17,8 sec,
0 bis 100 km/h in 38,5 sec,
0 bis 110 km/h in 46,2 sec.
Diese Ergebnisse sind ausgezeichnet, zumal bei der im Test durchgeführten Jagd die Verbrauchszif-

fern äußerst günstig lagen. Der Gesamttestverbrauch betrug 6,8 Liter/100 km.

Für die niedrigen Verbrauchsziffern zeichnen verantwortlich der höhere thermische Wirkungsgrad der höheren Verdichtung, die Heranführung ausreichenden Sauerstoffs durch den 32-PCI-Vergaser für eine vollkommene Verbrennung und zum Teil der Effekt, der durch die Beschleunigerpumpe mit dem feindosierten Kraftstoffstrahl gegeben wird.

Fassen wir noch einmal zusammen, was der Alexander TS im Test gezeigt hat, so sehen wir in ihm einen wirtschaftlichen, jedoch äußerst temperamentvollen kleinen Wagen mit der Ausstattung und den Fahrleistungen eines Mittelklassewagens, an dem nichts auszusetzen wäre, wenn es gelänge, ihn formal eine Kleinigkeit zu überarbeiten, damit die Verglasung, insbesondere die Windschutzscheibe, nicht nur in die richtige Proportion kommt, sondern auch eine vollendete Sicht schafft. TS, Touring-Sport, ist ein stolzes Wort, doch meine ich, daß sich der Alexander dieses Begriffes



IN DER FERTIGUNG ist die Schalenbauweise teurer als ein selbsttragender Aufbau. Dafür kann aber ein beschädigtes Karosserieteil einfacher ausgetauscht werden und ist dadurch billiger als ein umständlicher Reparaturprozeß mit Ausbeulen, Spachteln und Neulackieren.

ohne weiteres wirklich als würdig erweist. Er ist zweifellos ein bequemes Nutzfahrzeug, das sich vor allem durch eine große Wirtschaftlichkeit auszeichnet, zur gleichen Zeit aber auch ein Wagen mit sehr viel Temperament, über dessen sportliche Fähigkeiten und Ambitionen man schon nach einigen hundert Kilometern nicht mehr den geringsten Zweifel hat.

Die Motorabmessungen sind in mm angegeben. Die Motorleistung ist in kW (PS) angegeben. Die Höchstgeschwindigkeit ist in km/h angegeben. Die Beschleunigung ist in 0-100 km/h angegeben.		
Motor	1000 cc	1000 mm
Hubhöhe	75 mm	75 mm
Hublänge	75 mm	75 mm
Hubbreite	75 mm	75 mm
Hubtiefe	75 mm	75 mm
Hubwinkel	75°	75°
Hubzeit	75 ms	75 ms
Hubdruck	75 bar	75 bar
Hubleistung	75 kW	75 kW
Hubmoment	75 Nm	75 Nm
Hubvermögen	75 kg	75 kg
Hubverbrauch	75 l/100 km	75 l/100 km
Hubkosten	75 €	75 €
Hubwartung	75 h	75 h
Hubreparatur	75 h	75 h
Hubersatzteile	75 €	75 €
Hubtransport	75 kg	75 kg
Hublagerung	75 kg	75 kg
Hubmontage	75 h	75 h
Hubdemontage	75 h	75 h
Hubtransport	75 kg	75 kg
Hublagerung	75 kg	75 kg
Hubmontage	75 h	75 h
Hubdemontage	75 h	75 h

Überall im Land ...

Eine Plauderei über die wirtschaftliche Bedeutung der Händlerorganisation
unter den Markenzeichen von Borgward-Lloyd-Goliath

Wer bestimmt eigentlich den Erfolg eines Automobils? Sicherlich sind die Leistungen des Motorenbauers, des Karosseriekonstruktors, des Fahrwerksspezialisten und des Innenarchitekten, entscheidende Faktoren. Auch die gut eingespielte Fertigung, ihre maschinelle Ausstattung, ihr rationelles System, die einen guten Preis zu bilden gestatten, auch diese Faktoren spielen eine Rolle, und wo nur einer von ihnen aus dem Rahmen fällt, da steht eben der Erfolg in Frage. Trotzdem aber sind es nicht nur die in der Fabrikation, also im Herstellerwerk liegenden Möglichkeiten, die auszunutzen den Erfolg eines Automobils sicherstellt. Häßlichkeit verkauft sich schlecht, Unwirtschaftlichkeit wird niemand anziehen, mangelnde Leistungsfähigkeit muß gleichbedeutend werden mit einem Mißerfolg. Sind aber alle guten Voraussetzungen für den Start eines Automobiltyps geschaffen, so tritt als entscheidender Mitarbeiter des Fabrikanten der Händler auf den Plan. Er ist – wenn dieser kriegerische Vergleich gestattet sein soll – der Infanterist in der Hauptkampflinie des Ringens um den Marktanteil des Fabrikates, der allein in

der Lage ist, die Strategie und Taktik des Generalstabes im Werk in die Wirklichkeit der Zulassungsstatistik umzusetzen.

Diese bedeutende Rolle des Händlers in der Organisation des Absatzes einer Automobilfabrik kommt nicht von ungefähr. Ein Auto ist eine individuelle Sache, auch im Zeitalter der Großserienfertigung entscheiden über die Anschaffung eines Wagens durchaus persönliche Motive. Der Händler ist also derjenige, der den echten, direkten Kontakt mit dem Kunden zu suchen und zu finden hat, der allgemeines Interesse an der Anschaffung eines Wagens auf sein Programm zu konkretisieren und noch etwas sehr Wichtiges sicherzustellen hat: den Kundendienst. Nicht der glänzende Verkaufspsychologe und damit Verkäufer nämlich ist der erfolgreiche Händler, sondern derjenige, der den Pflegeanspruch seiner Typen genau kennt und dem Käufer die Gewähr bietet, jedwede Pflege und Instandsetzung so auszuführen, daß weder Verluste an Zeit noch an Geld eintreten, abgesehen von den möglichst gering zu haltenden Kosten, die selbst der schärfsten kalkulierende Kunde

als gerecht und wohlfeil anerkennen will.

Nun aber bedeutet die Anerkennung der Rolle des Händlers noch lange nicht, daß er instande ist, sie auch zu spielen. Er muß nämlich jetzt die Voraussetzungen schaffen, die es ihm erlauben, aus der Verkaufstheorie die Praxis zu machen, die Kundendienstrichtlinien aus der Kundendienstabteilung des Werkes in die Werkstattwirklichkeit zu übersetzen. Er muß also darangehen, sich die Mittel zu beschaffen, die verkaufpsychologisch wirken, so etwa die Einrichtung eines Verkaufs- und Ausstellungsraumes, der nicht nur die Repräsentation seiner Händlerschaft, sondern auch echten Anreiz zur näheren Beschäftigung mit den ausgestellten Wagen bietet. Das will nicht nur überlegt sein (Lloyd-Wagen gehören nicht in einen Luxus-Ausstellungsraum, einen „2400 Pullman“ bietet man nicht in einem sturen Schaufenster an), sondern verlangt Kosten für Einrichtung und Gebäude, wenn man nicht den auch nicht billigen Weg beschreitet, einen Ausstellungsraum in der Stadt an guter Lage zu mieten. Genau so ist es mit der Werk-

Fortsetzung Seite 90



**Zum hochentwickelten Wagen
das hochentwickelte Öl**

**DAS OEL
von dem Ihr Motor**

träumt!



AUTO-ALBERT

INHABER: RUDOLF ALBERT

BAUMHOLDER/NAHE



Ernst Müller

BORGWARD- UND GOLIATH-VERTRETUNG

BENSHEIM-AUERBACH

Heidelberger Str. 59

Telefon 29 65



Überall im Land . . .

Fortsetzung von Seite 83

statt. Jeder Wagen, der verkauft wird, beansprucht im Laufe seiner Lebensdauer eine bestimmte Anzahl von Arbeitsstunden in Werkstatt und Pflegestation, wird in bestimmtem Turnus den Inspektionsstand beanspruchen. Das muß man kalkulieren können, nach dem derzeitigen Stand, wenn die Werkstatt eingerichtet wird, unter Berücksichtigung des Zugangs an Fahrzeugen des Abgangs an alten Modellen, auf Jahre hinaus muß diese Rechnung aufgehen. Und nicht einmal die Kalkulation für Werkstatt und Lager genügt, man muß sich auch Gedanken machen, woher man die Facharbeiter bekommt, wenn die Kundenzahl wächst . . . mit einem Wort, man muß auch als Händler ein echter, weitblickender königlicher Kaufmann und halber Ingenieur sein, wenn man das Ziel erreichen will, erfolgreiche Repräsentanz eines Automobilunternehmens zu sein.

Das erfordert auf jeden Fall einen erheblichen laufenden Aufwand an Kapital, erfordert vielleicht heute die Zahlung unproduktiver Löhne, die Arbeitskräfte für morgen sichern sollen. Das verlangt gewagte Dispositionen in dem Augenblick, in dem Konstruktionen von durchschlagendem Erfolg die zwei Jahre vorher richtig gewesene Vorausberechnung des Geschäfts- und Werkstattumfanges über den Haufen werfen. Eine Situation, die wir den Borgward-Händlern, die den Isabella-Boom noch spüren, oder den Lloyd-Händlern, die gar nicht ahnen konnten, welchen Erfolg dieser kleine Wagen haben würde, gar nicht zu schildern brauchen. Sie haben ganz allgemein durch die Blüte der von ihnen vertretenen Firmen – und dazu gehören auch die mit Goliath verbundenen Händler – ein so gutes Geschäft, daß sie vor Sorgen graue Haare kriegen. Mit dem Tempo der Motorisierung ist eben nicht so ohne weiteres mitzukommen, wenn man, wie gesagt, an der vordersten Front im Kampf um den Kunden und sein ständiges Vertrauen steht.

Es bedeutet keinerlei Schmälerung der Verdienste, die sich Automobilfabrikanten und -konstruktoren, Kundendienstleiter und Abteilungsleiter erwerben, wenn wir hier ganz offen aussprechen, daß der Händler ein entscheidender Helfer für den Erfolg des Fabrikates ist, das nur mit Hilfe seines unternehmerischen Mutes zum vollen Erfolg kommen kann.

Diese Betrachtung hat es sich nun zum Ziele gesetzt, einmal aufzuzeigen, in welchen Größenordnungen sich das unternehmerische Risiko bewegt, das von den Händlern der Borgward-Gruppe in der Bundesrepublik getragen wird. Daraus wird nämlich nicht nur erhellen, daß sich hinter dem Stichwort Händler-Organisation erhebliche Investitionen verbergen, sondern zugleich auch ein ständiger Strom, der belebend auf die gesamte Volkswirtschaft wirkt. Wir müssen aber, um das richtige Verständnis für die nun folgenden, detaillierten Ausführungen zu wecken, vorausschicken, daß es uns – selbstverständlich – nicht möglich war, bis in jeden Winkel Deutschlands in die Büros und Werkstätten der Borgward-Händler-



Heinrich Ahrent,
Einbeck/Hann.



Heinrich Aldenhoven,
Köln-Ehrenfeld



Heinrich Arnold,
Korbach



Thomas Aufleger,
Landshut



Claus Beckers,
Aachen

Fortsetzung Seite 94

OTTO STRATMANN



Personen- und Lastkraftwagen

Ersatzteillager - Kundendienst - Werkstatt - Tankstelle

BESTWIG / RUHR

Fernruf 287

Zweiggeschäft Meschede

Fernruf 142



**BORGWARD- UND GOLIATH-
FAHRZEUGE**

Otto Winter

BEUEL

SIEGBURGER STRASSE 37-39

GOLIATH

Überall im Land . . .

Fortsetzung von Seite 90

organisation zu gehen, um dort präzise, bilanzreife und sogar fürs Finanzamt ausreichende Erhebungen anzustellen. So wie sich die Erforschung der öffentlichen Meinung auf ein bestimmtes System der Befragung eines maßstabgerechten Bevölkerungsquerschnittes beschränkt und aus dem Teil auf das Ganze schließt, so erlaubt auch unsere Untersuchung nur ein Viertel der Händlerorganisation der Borgward-Gruppe. (Wobei wir nicht versäumen möchten, unseren freundlichen Helfern in der Borgwardorganisation für ihre offene Beantwortung unserer teilweise etwas indiskreten Fragen herzlichen Dank zu sagen!) Aus den sich aus diesem Vorgehen ergebenden, nach unten abgerundeten Werten wurde auf das Gesamte geschlossen. Wir bitten also, die später zu nennenden Zahlen nicht als präzise Werte aufzufassen, sondern als das, was sie wirklich sind: Richtsätze, die sich praktisch mit jedem Tag ändern und ohnehin durch die Ereignisse Zug um Zug überholt werden. Trotzdem aber dürfen wir gewiß sein, mit diesen Ausführungen ein imponierendes Bild der Borgward-Händlerorganisation zu zeichnen, die überall im Land die Marken Borgward, Goliath und Lloyd repräsentiert.

Mehr als 23 000 Firmeninhaber und mitarbeitende Familienangehörige, Arbeiter und Angestellte sind in dieser weitgespannten Organisation tätig. Das ist weitens mehr, als in den Werken selbst für die Fabrikation und für die kaufmännische Verwaltung an Mitarbeitern beschäftigt sind, eine nicht überraschende Feststellung. Da es sich bei den 23 000 zu einem Teil um Lehrlinge handelt und um (noch) allein-stehende Büro- und Werkstattkräfte, darf man annehmen, daß von jedem dieser 23 000 Händler-Mitarbeiter nur eine weitere Person wirtschaftlich abhängig ist, was immerhin ganz grob gerechnet ergeben würde, daß die Bevölkerung einer mittleren Stadt in der Größenordnung von Heilbronn in und durch die Händlerorganisation der Borgward-Gruppe lebt.

An diese Beschäftigten, und hier sind nun die Firmeninhaber und die mit arbeitenden Familienangehörigen – vor allem in den kleinen, ländlichen Vertretungen – auszunehmen, wird jährlich eine Lohnsumme gezahlt, die rund gerechnet 45 Millionen DM ausmacht. Darin sind auch enthalten die pro Kopf weniger in Erscheinung tretenden Erziehungsbeihilfen für die Lehrlinge. Immerhin stellen 45 Millionen DM Lohn eine riesige Summe dar, um so mehr, als es sich gerade hier um Beträge handelt, die dem Massenkonsum zugute kommen und damit wie kaum andere Summen einer ganz breit gestreuten volkswirtschaftlichen Belebung.

Noch höher anzusetzen ist der Kapitalaufwand, der von den einzelnen Händlerfirmen betrieben werden muß. Wir sagten ja schon, daß ein Händler, dessen Geschäft floriert, einfach nicht umhin kann, die Ausdehnung seines Unternehmens den wachsenden Zulassungszahlen seines oder seiner Fabrikate anzuwaschen. Zunächst einmal wäre also festzustellen, daß den Händlern insgesamt 1,55 Millionen Quadratmeter Betriebsflächen zur Verfügung

Fortsetzung Seite 98



Behrens,
Kassel



Gerhard Beisswänger,
Reutlingen



Josef Bildhauser,
Koblenz



Ernst Bitter,
Hildesheim



Fritz Blum,
Amberg



BECKER & VON ZUR MÜHLEN

DARMSTADT

Rheinstr. 36 - Tel. 3049



Nikolaus Stark

Borgward-Vertragshändler

Reparatur- und Vulkanisierbetrieb

Reifenhandel

DAUN/EIFEL

Telefon 116



Überall im Land . . .

Fortsetzung von Seite 94

stehen, von denen es nach der Struktur der Automobilhändlerbetriebe nicht besonders betont zu werden braucht, daß ein besonders großer Anteil auf die relativ kostspielig zu bebauenden Werkstatt- und Kundenanlagen entfällt. Für diese Zwecke, für Ausstellungsräume und Büroräume, sind in der Händlerorganisation der Borgward-Gruppe nicht weniger als 60 Millionen DM allein für die Erstellung der Baulichkeiten aufgebracht worden. Nicht mitgerechnet in dieser Summe sind die Kapitalien, die dazu verwendet wurden, diese Bauten so einzurichten, wie es für die Werkstatt-erfordernisse nötig ist. Außerdem ist dem Kapitalaufwand hinzuzurechnen jener Betrag, der den Kosten der Ersatzteillieferung und des praktisch ständig unverändert in den Regalen des Lagers festliegenden Zubehörs entspricht. Dann muß man nämlich nochmals 26 Millionen DM hinzuzählen, erreicht also eine Gesamtsumme von 86 Millionen DM. Kapitalaufwand ist aber auch noch für die Vorführung und viele andere Geschäftserfordernisse zu treiben, und auch unter dem Stichwort „Sonstige Investitionen“ ergibt sich noch einmal eine Summe von über 10 Millionen DM. Machen wir es rund, dann addieren sich die von den Händlern aufgewandten Kapitalien zu einem Betrag von zirka 100 000 000 DM, der leicht ausreichen würde, die gesamten Belegschaftsmitglieder und ihre Angehörigen in Neubauwohnungen unterzubringen, wenn man von der Kostenkalkulation eines Siedlungshauses mit Einliegerwohnung und der – falschen – Annahme ausgeht, daß jeweils vier Mitarbeiter und Angehörige eine Wohnung von 3 Zimmern, Küche und Bad benötigen.

Es wäre verwunderlich, wenn wir bei unserer Rundfrage vergessen hätten, danach zu fragen, was denn aus der Borgward-Händler-Organisation an den „stillen Teilhabern“ gezahlt wird. Es ergeben sich dabei abermals imponierende Einzelbeträge, die sich zu einem Gesamt-Steueraufkommen von rund gerechnet 18 bis 20 Millionen DM addieren. Dazu muß allerdings gesagt werden, daß wiederum die Betriebsgröße eine wesentliche Rolle spielt, es muß auch hinzugefügt werden, daß diese effektiven Steuerzahlungen nicht dem gegenwärtigen Tatbestand entsprechen, sondern mindestens aus dem letzten, wenn nicht vorletzten Steuerjahr resultieren, so daß die Steuerzahl nicht unbedingt up to date genannt werden darf. Was kein Hinderungsgrund ist, auch diese Zahl als sehr beträchtlich zu bezeichnen und durchaus auf der volkswirtschaftlichen Habenseite der Borgward-Händler-Organisation zu buchen.

Eine letzte Frage, die wir an die Händler richteten, war besonders interessant für diejenigen, der den Wert der Werbung und vor allem die Rolle des Automobils als Markenartikel studieren möchte. Es ergab sich bei dieser letzten Frage nach dem von den Händlern selbst, also unabhängig von den werbenden Maßnahmen des jeweiligen Werkes, aufgewendeten Beträgen, daß sie für die Werbung in all ihren Sorten – also angefangen vom Werbebrief über Inserat bis zum

Fortsetzung Seite 102



Max Bock,
Itzehoe/Holst.



Heinz Bödeker,
Fallingb. (B).



Friedrich Bode,
Hameln



Karl Braun,
Lippstadt



Hermann Brinkmeier,
Brinkum



Wilhelm Schmucker

FAHRZEUGE

ERBACH im Odenwald

Fernruf 455



GOLIATH



Auto-Rink

Erlenbach am Main

Elsenfelderstraße 30

Fernruf 55

Überall im Land . . .

Fortsetzung von Seite 98

Plakat oder zur Postwurfsendung – den Gesamtbetrag von über 6,5 Millionen DM ausmachen. Dabei ergab sich wieder eine klare Unterscheidung zwischen den großen und mittleren Händlern, die sich durchaus selbständig um das Kundeninteresse bemühen, und den kleinen Firmen, die sich in ihren Bezirken auf die Wirkung jener Werbung verlassen, die für die Fabrikate selbst betrieben und von den Herstellern aufgezogen wird.

Soweit die Ergebnisse unserer Rundfrage, soweit sie sich in Zahlen und einigen erläuternden Bemerkungen ausdrücken ließ. Das Bild, das sich in diesen Feststellungen ergibt, ist eigentlich nur eine große Umriss-skizze, gibt lediglich die Größenordnung der Leistungen an, die von der Händler-Organisation aufgebracht werden und in steigendem Maße aufgebracht werden müssen. Immerhin glauben wir, mit diesen Angaben die eingangs getroffenen Feststellungen von der Bedeutung der Händlerorganisation für den Fabrikats-Erfolg nachdrücklich be-wiesen zu haben, wie gesagt, ohne durch die Feststellung der Leistung des einen den Wert der Arbeit des anderen zu schmälern. Denn auch darüber möchten wir keinen Zweifel lassen, daß die Wechselwirkung des unternehmerischen Mutes, der kaufmännischen und technischen Tüchtigkeit, der kühnen Planung und der nüchternen Realisierung zwischen Werk und Händlerschaft die Basis des Erfolges für beide sind. Man möchte fast an siamesische Zwillinge denken, die unlösbar miteinander verbunden sind, sei es in guten, sei es in schweren Zeiten. Und diese Verbindung ist letztlich auch der Grund, warum das Vertrauen des Kunden erhalten bleibt, wenn es nur einmal gewonnen ist. Was das Werk verspricht vom Kundendienst und der individuellen Betreuung, muß der Händler realisieren. Was der Händler verspricht, wenn er als Verkäufer ein Fahrzeug anbietet, muß das Werk in seinen Konstruktionsbüros und Fabrikationseinrichtungen wahr werden lassen. Dann aber, wenn diese Wechselwirkung ehrlich und echt und – trotz aller Meinungsverschiedenheiten, die einfach gar nicht zu umgehen sind – vertrauensvoll und dauerhaft ist, bleibt der Erfolg nicht aus. Was die Werke und Werkstätten, die Ausstellungsräume und Büros unter dem Borgward-Rhombus, dem Goliath-Schriftzug und dem Lloyd-Dreieck angeht, ist dieser Erfolg in den letzten Jahren gewiß deutlich genug gewesen.

W. Ritter

Goliath in Schweden

Der Import der Goliath-Fahrzeuge in Schweden liegt in den Händen der AB NYKOPINGS AUTOMOBILFABRIK. Hunderte von Fächern sind dort mit Goliath-Ersatzteilen gefüllt, und sofern eine Werkstatt in einem entfernten Teil des Landes ein besonders ausgefallenes Ersatzteil gerade nicht am Lager hat, wird es per Luft- oder Eilpaket innerhalb von 24 Stunden zuge-stellt. Große Schiffe, ja sogar Ozean-dampfer können im Hafen der ANA anlegen. Sehenswert ist auch die große, ganz aus Holz gebaute Aus-lieferungshalle, in der Goliath-Personenwagen in Reih und Glied auf-gestellt sind.



Hugo Brombach,
Rheinfelden/Baden



Paul Böhner,
Oldenburg



Werner Busch,
Neuwied/Rh.



M. Clever,
Pönderich



William Dieckhoff,
Uelzen/Hann.



Oskar Zeller

KRAFTFAHRZEUG-INSTANDSETZUNG

ALZENAU/UNTERFR.



Hanauer Straße 38



V. SCHADE U. SOHN

BAD HERSFELD

BAHNHOFSTRASSE 5



AUTOHAUS NIEMANN

Reparaturwerk · Ersatzteile · Großtankstelle

BAD OEYNHAUSEN

Mindener Str. 25 · Fernruf 6431



1925 wurde der Betrieb gegründet und bestand zunächst nur aus einer Auto-Reparaturwerkstätte. 1930 war es dann durch Geländezukauf möglich, eine Tankstelle und Garagen zu erstellen. Mit zunehmender Motorisierung hat sich der Betrieb stets aufwärts entwickelt. Kurz vor Kriegsbeginn konnte noch eine große Halle als Sammelgarage in Betrieb genommen werden zu den bereits vorhandenen 42 Einzelboxen. Nach Kriegsende war das Geschäft durch Beschlagnahme der Besatzungsmacht mehrere Jahre fast lahmgelegt. Mit der Freigabe setzte wieder eine gute Aufwärtsentwicklung ein, so daß 1951 eine moderne Wagenpflege- und Schnelldienst-Station gebaut werden konnte; ebenso wurde am Wohnhaus ein geräumiger Ausstellungsraum für Kraftfahrzeuge und Zubehör erstellt. Die Reparaturwerkstätte ist sehr gut eingerichtet.

CENTRAL-
GARAGE

Nico Walz

Bad Mergentheim



KRUPP KRAFTFAHRZEUGE NÜRNBERG GMBH

ZWEIGNIEDERLASSUNG **BAMBERG**

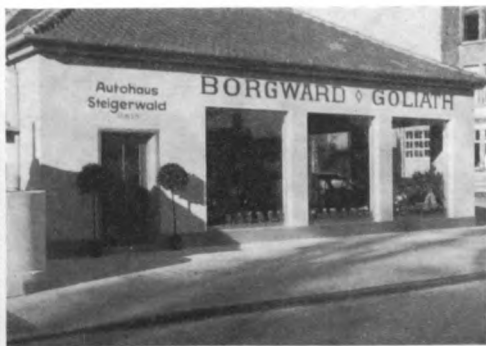
Verwaltung und Werkstatt: Nürnberger Straße 225 N

Ausstellungsort: Luitpoldstraße 17

Fernsprecher 47 37/38



AUTOHAUS STEIGERWALD K. G.



ASCHAFFENBURG

Merlostraße 25 - Telefon 2859



GOLIATH

ADOLF BERNING ING.

Vertragshändler der Lloyd-Motoren-Werke G. m. b. H. Bremen

BIELEFELD

Herforder Straße 101-103 · Telefon 3317

Großtankstelle · Pflegedienst · Garagen · Tag- und Nachtbetrieb

Die Firma Lloyd-Fahrzeugvertrieb Adolf Berning, Ing., in Bielefeld ist wohl die älteste und größte Lloyd-Vertretung im Westfälisch-Lippischen Raum. Mit dem Erscheinen der Lloyd-Wagen auf dem Automobilmarkt wurde der Inhaber, Ing. Adolf Berning, Vertragshändler der Lloyd Motoren Werke GmbH. Bremen. Außer Lloyd-Wagen werden von der Firma Berning keine anderen Fahrzeuge vertrieben, so daß man mit Recht sagen kann, daß das Unternehmen in seiner heutigen Bedeutung mit der einmaligen Aufwärtsentwicklung der Lloyd Motorenwerke GmbH. in Bremen Schritt gehalten und zu seinem Teil zu der großen Beliebtheit der Lloyd-Wagen auf dem Automobilmarkt beigetragen hat.

Moderne Werkstatt- und Pflegeanlagen, verbunden mit einem vorbildlichen Kundendienst, haben den guten Ruf des Unternehmens als Spezial-Betrieb weit über die Grenzen des eigentlichen Vertragsgebietes hinaus begründet.



WMG

WESTFALEN-MOTOR-GESELLSCHAFT M. B. H.



VERTRAGSHÄNDLER DER
BORGWARD-WERKE BREMEN

VERKAUF UND REPARATUR

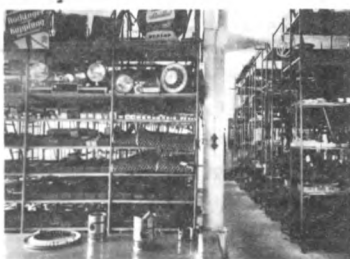
BIELEFELD

Herforder Str. 197 · Ruf 5 22 63





Im Jahre 1930, im Strudel der Weltwirtschaftskrise, wagte August Möller im Lipperland die Gründung eines neuen Unternehmens der Automobilbranche. Ein Mut, der damals manches Kopfschütteln verursachte, heute aber, nach dem Silberjubiläum der Firma, seine Anerkennung reichlich gefunden hat. Die Anfänge der Firma August Möller basierten auf guter, preiswerter Reparaturarbeit. Hier wurden die Voraussetzungen für eine radikale Betriebsvergrößerung erarbeitet, die 1949 erfolgte. Seit 1934 kam zum Reparaturbetrieb das Verkaufsgeschäft für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, in deren Programm sich heute alle drei Marken der Borgward-Gruppe finden. Ein in Detmold errichteter Zweigbetrieb wurde zum Zeichen der stetigen Ausdehnung des Fahrzeugverkaufs und des gleichzeitigen Wachstums der Kundendienstaufgaben, für die heute neben dem Inhaber August Möller 83 geschulte Mitarbeiter tätig sind. Welche Bedeutung dieses in einem Vierteljahrhundert zäher Arbeit geschaffene Unternehmen im Lipperland sichern konnte, mag nur aus der Zahl von über 100 Lehrlingen erhellen, die im Verlauf der Jahre bei August Möller die Grundlagen für ihren eigenen beruflichen Werdegang fanden. Auch das mag als der Lohn jenes Mutes angesehen werden, der am Anfang der 25-jährigen Firmengeschichte stand.



AUGUST MÖLLER BRAKE-LEMGO

VERTRAGSHÄNDLER DER CARL F. W. BORGWARD AUTOMOBIL- U. MOTORENWERKE GMBH., GOLIATH-WERK GMBH., LLOYD-MOTORENWERKE GMBH.

Literatur-Ecke



Suche Prospekte und Literatur über Fahrzeuge der Borgward-Gruppe, ebenso von Corky-Toys das Modell Borgward Isabella Coupé.
Dieter Ebers, Hermannstal 60 a, 2000 Hamburg 74, Tel. 040/6310250 od. 6554514

Suche Kataloge f. Wiking-Modellautos von 1977 - 1980/81. Bitte nur Originale, keine Kopien.

Suche weiterhin immer noch verglaste und unverglaste Wiking-Modellautos.

Suche neuerdings Fotos von Fahrzeugen der 50er / 60er Jahre. Eventuell entstehende Kosten werden ersetzt.

K.H. Walz, Berliner Str. 56, 5980 Werdohl, Tel. 02392/12593

Verkaufe Betriebsanleitung f. Hansa 1500.

Wolfgang Salz, Braunsberger Str. 26, 4630 Bochum, Tel. 0234/521407

Biete gegen Gebot: 1 Reparaturanleitung m. Ersatzteilliste und Werkzeugsatzbeschreibung f. automatisches Getriebe im Hansa 2400.

Reinhard Becker, Schlesische Str. 26, 3523 Grebenstein, Tel. 05674/861

Achtung Nachdruck!!

Bei entsprechender Stückzahl werde ich das Buch "Das Werk Sebaldsbrück", welches im Jahre 1934 zur Automobilausstellung in Berlin erschien.

Dieser Band umfaßt viele historische Fotos vom Werk und der damaligen Automobilproduktion. Stückpreis DM 30,-.

W. Kramer, Hasenbürener Landstr. 79, 2800 Bremen 1, Tel. 0421/547271

Verkaufskatalog
Angebot von Borgward-Unterlagen
Auflistung:

Prospekte:

PKW DINA4

Der neue Borgward .Isabella.	8 Seiten	(III/55)	30.-DM
Borgward Isabella TS	8 Seiten	(IV/58)	25.-DM
Borgward Han da 2400	12 Seiten	(11 /54)	90.-DM
Isabella Cabriolet	2 Seiten	(ca.53)	40.-DM
Borgward Isabella Coupe	5 Seiten	(3/58)	50.-DM
Arabella (Hochglanz)	16 Seiten	(10/60)	60.-DM

LKW DINA4

Borgward 1,5 To Diesel	6 Seiten	(-)	25.-DM
Borgward 2 - 2,25 To Diesel	8 Seiten	(3/55)	25.-DM
Borgward 2,5 To Diesel	6 Seiten	(55)	25.-DM
Borgward 1,5 To Schnell-Lastwagen 6 Sei.	63/55)		25.-DM
Borgward 4,5 To Diesel	6 Seiten	(10/54)	25.-DM
Borgward 4,5 To Diesel Allrad 2Seiten	(53)		10.-DM
Borgward 4,5 To Diesel Kipper 2Seiten	(54)		10.-DM
Borgward 3,5-4 To Diesel	2 Seiten	(55)	10.-DM
Borgward 4,5 To Diesel	2 Seiten	(1/55)	10.-DM
Der große Borgward Diesel (Auf Volltieffrahmen m. Zusatzgetr.)	2 Seiten	(2/55)	15.-DM

PKW Ersatzteilliste Borgward "Hansa 1500" (m.Abbild.)

DINA5	155 177 Seiten	August 1950	60.-DM
-------	---------------------------	-------------	--------

LKW Ersatzteil-Katalog 0,75 To gl (Kübel und Pritsche) DINA4

(m.Abbild.)	177 155 Seiten	Sept.1957	50.-DM
-------------	---------------------------	-----------	--------

Betriebsanleitungen: DINA5

PKW Der Große Borgward	36 Seiten	(Sept.1960)	60.-DM
Borgward 2000 Diesel LKW	43 Seiten	(11/51)	25.-DM
Borgward B 1500 D-LKW	43 Seiten	(6/55)	25.-DM
Borgward B 1500 O-LKW	45 Seiten	(8/56)	25.-DM
Borgward B 4500/B4500 A	87 Seiten	(7/58)	35.-DM
Borgward B 511	55 Seiten	(9/59)	25.-DM
Borgward B 1500 F/O	57 Seiten	(12/58)	30.-DM
Borgward B555/B555A	87Seiten	(10/60)	35.-DM
Borgward B522/B522A	76 Seiten	(5/60)	30.-DM



BORGWARD ERSATZTEILHANDEL

Peter Kurze, Bardowickstr.133, 2800 Bremen 41

Tel.: 0421/451706

Wieder ein neues BORGWARD-Buch

B O R G W A R D E I N B L I C K Z U R Ü C K

auf Wirtschaftswunder, Werksalltag und einen Automythos

Bremen, 27.2.84 Heute wurde das neue BORGWARD-Buch von Ulrich Kubisch (Autor), bekannt durch viele Fachartikel in der Zeitschrift "MARKT" und in der "AUTOMOBIL-CHRONIK", vorgestellt. Die Fotos stammen von Ursula und Walter Richleske (frühere Werksfotografen der BORGWARD-Gruppe). Die Fotoauswahl traf Volker Janssen, der den Borgwardianern als Leiter des Archivs der Interessengemeinschaft bekannt ist.

Das 160 seitige Buch befaßt sich auf ca. 80 Seiten mit der Technik der Fahrzeuge. Erfreulich ist hier zu vermerken, daß gründlich recherchiert wurde und daß auch Auszüge aus Test- und Fahrberichten diese Kapitel auflockern.

Neben den allbekannten Typen Isabella, Arabella und Alexander, finden auch u.a. der GOLIATH-Jeep, der GP700 Sport, das Hansa 1500 Sport-Coupé und der Alex-Frua Eingang.

Die andere Hälfte des Buches ist in erster Linie der Werks-geschichte gewidmet. Sehr interessant ist hier das Kapitel über die Aktivitäten der Firma im III. Reich, welche in anderen Büchern kaum erwähnt werden.

Besonders gelungen ist die hervorragende Bildauswahl von Volker Janssen und das erfrischende Layout. Beides zusammen ergibt sehr guten Einblick in den Werksalltag.

-2-

BORGWARD



BORGWARD ERSATZTEILHANDEL

Peter Kurze, Bardowickstr.133, 2800 Bremen 41

-2-

Der Autor bezieht teilweise eine sehr kritische Position dem Unternehmer Borgward gegenüber. Das Buch ist allerdings wesentlich objektiver, als das BORGWARD-Buch von G.Schmidt. Insbesondere die Abschnitte über den Konkurs sind sehr sachlich und detailliert geschrieben.

Nicht zuletzt durch die mehr als 300 Fotos ist das Buch sehr zu empfehlen.

Peter Kurze

Borgward-Buch "BORGWARD ein Blick zurück"

Elefanten Press Verlag GmbH, 1984

160 S., mehr als 300 Fotos

Subskriptionspreis bis 31. März 1984 24,80 DM

Verkaufspreis ab 1. April 1984 29,80 DM

Bestellen Sie telefonisch oder schriftlich:

Borgward Ersatzteilhandel

Bardowickstraße 133

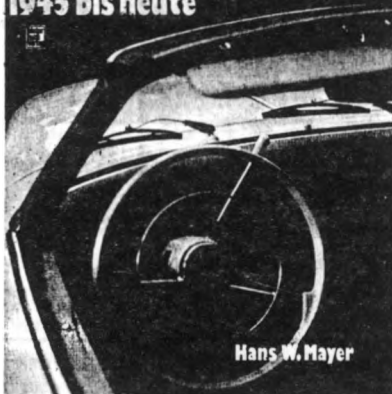
2800 Bremen 41

Tel.: 0421/ 45 17 06



Die lückenlose Dokumentation aller deutschen Cabriolets von 1945 bis heute!

Die deutschen CABRIOLETS 1945 bis heute



Hans W. Mayer

Herr Hans W. Mayer ist Mitglied der
der Borgward-IG.

Die deutschen Cabriolets 1945 bis heute

Dies ist die erste vollständige Dokumentation aller seit Kriegsende in Deutschland gebauten Cabriolets von Amphicar bis VW.

Aber auch solche Sondermodelle und Einzelstücke werden vorgestellt, die als Werks- oder Kundenauftrag bei deutschen Karosseriefirmen entstanden sind.

Alle Modelle, Daten und Preise! Mit zahlreichen, hochinteressanten und zum Teil bisher unveröffentlichten Fotos!

Hier ist der langerwartete stichhaltige und lückenlose Überblick über die deutschen Cabriolets von 1945 bis heute: Eine Automobilchronik der Spitzenklasse!

Der Autor:

Hans W. Mayer, Sinsheim, Jahrgang 1939. Als freier Journalist arbeitete er etliche Jahre lang für verschiedene Tageszeitungen und Nachrichtenagenturen, bevor er 1970 als Public-Relations-Fachmann zur Industrie ging. Dann kombinierte er Beruf und Hobby und wechselte in die Automobilbranche über. Seine besondere Vorliebe gilt den jüngeren Oldtimern, speziell den Automobilen der fünfziger und sechziger Jahre. Offene Autos und Motorräder sind für ihn nicht nur Inbegriff der Freude am Fahren, sondern zugleich auch ein letzter Rest von Freiheit in einer immer mehr von Vorschriften gegängelten Welt.

Die erste vollständige Dokumentation aller seit Kriegsende in Deutschland gebauten Cabriolets. Neben den bekannten Serienwagen werden auch solche Sondermodelle und Einzelstücke vorgestellt, die als Werks- oder Kundenauftrag bei deutschen Karosseriefirmen entstanden sind. Noch vor wenigen Jahren war auf den immer mehr automatisierten Bändern der Automobilhersteller kein Platz mehr für offene Autos. Zweckmäßigkeit hieß die Devise. So war dieses Buch ursprünglich als Nachruf auf eine nicht wiederkehrende Epoche des Automobilbaus konzipiert. Inzwischen hat sich jedoch die Situation grundlegend geändert. Die großen Hersteller der Branche bieten wieder kompromisslos offene Autos an oder geben ihnen zur Zeit den »letzten Feinschliff«. Man verspricht sich von den neuen »Oben-Ohne-Autos« einen neuen Aufschwung und damit geschäftlichen Gewinn.

Zu dieser Renaissance des Cabriolets, das etwas Farbe in den grau gewordenen Autoalltag bringt, will dieses Buch seinen Beitrag leisten, es will all jenen, die den berühmten »Schoß Benzin im Blut« haben, die Faszination des Cabriolets vermitteln. Interessantes und Wissenswertes wird aufgezeigt. Und auch Anregungen werden gegeben. Diese Chronik bietet den stichhaltigen, lückenlosen Überblick über alle deutsche Cabriolets von 1945 bis zu ihrem neuen Aufschwung in unseren Tagen.

Hans W. Mayer

Die deutschen Cabriolets 1945 bis heute

Ca. 240 Seiten mit ca. 280 Abbildungen

Format 175 x 245 mm

Geb., ca. DM 39,-, ET: etwa Februar 1984

ISBN 3-87943-983-4

Best. Nr. 10983

Interessenten:

Automobilfreunde allgemein, alle, die von außergewöhnlichen Autos – speziell von eleganten Cabriolets – fasziniert sind, die ein solches fahren oder gefahren haben.

Dieser Band enthält 20 Seiten m. Firmen-u. Modellgeschichte d. Cabriolets v. Borgward, Lloyd u. Goliath (23 Fotos), Daten u. 2 bisher noch nie veröffentlicht. Zeichnungen!

Selbstverständlich aus dem

MOTORBUCH VERLAG

Postfach 1370

D-7000 Stuttgart

Telefon (07 11) 642031

Telex 07 22662

**Motor
buch
Verlag**



Autobücher für den Borgward- Enthusiasten

TÜV Spezial von Walwart Schrader. Neuauflage des bekannten „Mit dem Oldtimer zum TÜV“ – aktualisiert auf den Stand Frühjahr 83 und ergänzt in vielen Punkten. Alle Zulassungs-, TÜV- und sonstigen Behörden-Fragen für Besitzer von Exoten, Oldtimer- und Liebhaberfahrzeugen. Kapitel über Trailer-Transport, rote Kennzeichen. Anschriften und Namen aller TÜV-Prüfstellen bzw. -Prüfer für Spezialfälle. Auch Zoll- und Importfragen. 19 x 21,5 cm, 64 Seiten, 35 Abb. DM 29,50

Best.-Nr. 01141B

Vom Blitzkarren zum großen Borgward von Peter Michels. Dieses Buch schildert den Aufstieg und Niedergang der Marke Borgward und stellt in einer übersichtlichen Fahrzeug-Typologie sämtliche Personen- und Lastkraftwagen-Modelle von 1924 bis 1961 in Wort und Bild vor. Auch Prototypen und Sonderentwicklungen bis zum Hubschrauber werden behandelt. 28 x 25,5 cm, 320 Seiten, 640 SW-Fotos, 15 Seiten in Farbe. DM 84,-

Best.-Nr. 0B144D

Borgward – Die Geschichte eines Automobilwerkes von Georg Schmidt. Selten war die Geschichte einer Marke so sehr mit der Person eines Mannes verbunden wie bei Borgward. Anhand des seltenen Bildmaterials erfährt man alles über die Modelle und Prototypen. Ihre Entwicklung und Technik, aber auch die Geschichte bis zum unverdienten Zusammenbruch. 21,6 x 24,5 cm, 232 Seiten, 195 Abb. DM 39,-

Best.-Nr. 0B072D

Borgward Isabella Auto Classic Nr. 6. Ein kleiner Bildband mit technischen Daten über dieses Modell. 29,7 x 21 cm, 48 Seiten, 69 Abb., Paperback. DM 9,80

Best.-Nr. 0B105D

Vom Zauber alter Automobile von Jens Drächler. Dieser durchgehend vierfarbig gedruckte Bildband ist in dieser nostalgischen Buchreihe dem Thema Automobil gewidmet. 23,5 x 32,5 cm, 80 Seiten, 100 Farbfotos. 19,80 DM

Best.-Nr. 01397D

Goliath: Was der Goliath Spezialist wissen muß. Technische Maße, Einstell-Tabellen, Toleranzen, Bezeichnungen der Zusatz-Aggregate für alle Goliath-Typen ab 1949. Nachdruck. A4, WK 853, DM 20,-

Best.-Nr. 0G011E

Autolackierung von Bernhard Hauber und Günther Puchan. Mit diesem Buch ist ein Standardwerk über dieses Thema auf dem Markt. Das Erlernen der handwerklichen Tätigkeiten für die Autolackierung soll mit diesem Buch erleichtert werden. Behandelt werden: Farbauftragsverfahren, Arbeitstechniken, Spachteln und Schleifen, Lackaufbau, Farbmischmaschine, Fahrzeuginnenaufbereitung, Lackpflege und Lackfehler. 16,4 x 24,5 cm, 180 Seiten und 120 Abb. DM 28,-

Best.-Nr. 04117E

Löten und Schweißen leicht gemacht von Heinz-Jürgen Schiffer. In der Reihe Fachwissen für Heimwerker wird dieses umfangreiche Gebiet moderner Verbindungstechnik beschrieben. Geräte, Hilfsmittel und die in Frage kommenden Löt- und Schweißverfahren werden auch dem Laien verständlich gemacht. 15 x 19,7 cm, 100 Seiten, zahlreiche Abbildungen. DM 18,80

Best.-Nr. 06080E

Weitere Großauswahl in unseren aktuellen Katalogen!



an Schrader Automobil-Bücher, Tal 33/34,
8000 München 2, Tel. (0 89) 22 77 75

BESTELLUNG

Versandkosten Inland DM 5,-, Ausland DM 10,-.
Im Inland auch Bankabbuchung (Konto und BLZ angeben)

Bitte schicken Sie mir (genaue Best.-Nr.!)

☐ Autobücher-Katalog ☐ Motorradbücher-Katalog
DM 6,- (auch in Marken) DM 4,- (auch in Marken)

Meine Adresse:

BOR

Fahrzeug- und Ersatzteillbörse

Ankauf

Suche hintere Stoßdämpfer für Isabella Coupe Bj. 61 (nur Fabrikneue) sowie Blinkereinsätze für 61 er Coupe vorne.

J. Schmeißer, Haus-Silbermann-Str. 9, 8674 Naila 2 Tel. 09282/1278

M

Suche für Isab., Bj. 61, noch folgende Teile:

4 Gummiringe - Lagerschalen (Querstrebe Hinterachse), Führungsschienen f. d. Türscheiben (U-Profil), Dichtungen u. Teile für Hansamatic-Getriebe.

Dieter Ebers, Hermannstal 60 a, 2000 Hamburg 74 Tel. 040/6310250 oder 6554514

M

Suche Borgward 2,3 Liter Bestattungswagen

Walter Gaber, Lilienstr. 24, 7525 Bad Schönbörn Tel. 07253/1037

M

1 kompl. Satz Bakelit-Rahmen f. Isab.-Lim. ges.

Hubertus Gernoth, Karlstr. 233, 7601 Dorbach

M

Suche Isabella oder Coupe zum restaurieren; suche Hansa 2400 auch in schlechtem Zustand.

Reinhard Becker, 3523 Grebenstein Tel. 05674/861

M

Für Hansa 1100 40 od. 55 PS guten Motor bzw. neue Lager komplett.

Udo Radermacher, Erlenweg 17, 2822 Schwanewede Tel. 04209/3321

M

Suche 2 sehr gut erhaltene Stoßstangen für Coupe, kleiner Rhombus für Kühlergrill mit Zierstäben li. u. re. 1/2 Lampenringe Coupe (59) 1 Plastikschild Isabella für großen Rhombus, Zierschrift Borgward für Kotflügel vorne.

Axel Gaiser, Hauptstr. 2, 7244 Waldachtal 2

M

Suche 1 Kolben für Lloyd Motor 250 ccm 11 PS Stichmaß 49,96 evtl. auch Übermaß, oder kompl. Satz mit Zylinder.

1 Motor 2 Takt für Lloyd, bevorzugt 250 ccm

Klaus Walter, Krugfeld 2, 3180 Wolfsburg 17, Tel. 05361/67307



VERKAUF

Borgward-Felgen gesandstrahlt u. grundiert der Größen 4 J x 13 u. 4 1/2 J x 13, Stück 40,00; Windschutzscheibe für Lim. Front- u. Heck je 40,00; Windschutzscheibe mit sehr gutem Gummi u. Chromeinfassung für Lim. 65,00; Getriebe Isab. 50,00; Motor Isab. 60 PS Bj. 55 = 100,00; Maskenblech Lim. gesandstrahlt u. grundiert sehr gut 35,00; Maskenblech mit Chrom Hansa 1500 = 55,00; Viele Achsteile der Bauj. 55 - 61 auf Anfrage und viele Kleinteile auch auf Anfrage.

J. Schmeißer, Haus-Silbermann-Str. 9, 8674 Naila 2 Tel. 09282/1278

M

Isab. Lim. Bj. 59 Fgst. Nr. 1147988 nicht fahrbereit, Motor gut, 2. kompl. Hinterachse, ohne Brief DM 1500,00 Franz Ruisinger, Steinweg 6, 8521 Poxdorf

M

Isabella TS mit vielen Teilen teilweise restauriert mit Betriebs- u. Werkstattanleitung, auseinandergebaut; Jonny Hamann, 2400 Lübeck 1 Tel. 0451/705108

59 er Isab. Lim., schwarz, 3 Vorbesitzer Preis VB

Ronny Schulz, Am Pichelssee 5, 1 Berlin 20 Tel. 030/3622030 ab 18.00 h

Isab. TS Bj. 57 TUV 1/86 gepflegt Preis 4650,00

H.J. Rauch, Karl-Peter-Str. 17, 6730 Neustadt 06321/63363 oder 2494

Isab. TS Lim. 1. Hand, Garagenwagen, maron, Bj. 59, 300000 km, Schiebedach.

P. Schmittinger, Hohenloherstr. 81, 7000 Stuttgart 40 0711/871711

Coupe Bj. 61, Zustand gut einschl. 1 Motor Preis VB

Iwan Lonoc Tel. 0203/781232

Coupe Bj. 61 Tüv 1 Jahr, weiß rote Ledersitze 6.500,00 DM

Autohaus Wagne, Mazda Händler, 4600 Dortmund-Sölde

Heckflossen Coupe Bj. 58 Karosserie gut Chrom Sehr gut, Farbe rot, innen schwarz, Motor defekt, neuer Motor in zerlegtem Zustand ist dabei. nicht unter DM 3000,00, Standort Berlin, Tel. Nr. 030/7956859 oder an Philipp Götz, Güntzelstr. 63, 1 Berlin 31

M

Isabella Bj. 57 Lim. Suche Türscheibe (Fenster) 6 mtr. Einfassungs-Gummi für hintere Klappfenster U. Profil

Walter Kita, Wuppertal 0202/441579

Verk. wegen bevorstehenden Auslandsaufenthalt meine teilr. Isabella Bj. 58 VB DM 2.800
D. Bappert, 7809 Denzlingen 07666/2743

M

Isabella Coupe Bj. 61, nur 62000 km s. guter Originalzustand, nur in Südfrankreich gefahren. Standort Nizza. Preis VS.

M. Groß, Appenzeller Str. 95, 8000 München 71 Tel. abends 089/7559049



Verkaufe Goliath Geländewagen 2 Stück, einer fahrbereit mit TUV, 1 nicht fahrbereit sowie viele Ersatzteile gegen Höchstgebot.

Familie Welte, Mozartstr. 18, 7770 Überlingen 07551/5050 oder 1506 Ursula Welte melden.

M

Hansa 1100 Bj. 61, sehr guter Zustand, AHK, DM 2000,00

Scheven, 5419 Dierdorf Elgert Tel. 02689/3336

Hansa 1100 Coupe Bj. 58/59 sehr schlecht, Motor fehlt, zum Ausschl.

Schwarz, 5414 Vallenda, Tel. 0261/66592

Hansa 1100, 40 PS Bj. 61, Tüv 4/86, atlasweiß, techn. u. optisch o.B. zu verkaufen Preis VB
Senzel, 6333 Braunsfels-Bonbaden Tel. 06442/22187

M



LLoyd 400 Bj. 60, Preis VB

Guido Mandler, Steinhammerstr. 152, 46 Dortmund 76 0231/619848

Alexander original 1. Lack Preis VB

R. Winkler, 4040 Neuss-Grimlinghausen Tel. 02101/39353

Alexander TS Bj. 58 mit Ersatzteilen

Kurt Budinger, Kultur-Str. 17, 4100 Duisburg

Tel. 0203/772843

Alexander TS LP 600 Saxomat EZ 5.59 TUV abgelaufen, Fz. stillgelegt 1. Motor 55000 km
1. Lack kein Rost. Div. Ersatzteile, ET-Katalog, Rep.-Anl. Getriebe def. 4.Gang springt
raus, AT Getriebe vorh. VB 4.000,00

S. Scholz, Raiffeisenstr. 24, 6000 Frankfurt 60 Tel. 0611-416220

M

LT 600 Bus, Bj. 58/59 kompl. z. Restaurieren DM VB 1400,00
Schwarz, 5414 Vallenda 0261/66592

Arabella Bj. 61, guter Zustand, jedoch unterer Querlenker defekt; dazu 1 Motor u. Klein-
teile, DM 1.200,00

Reuter, 5501 Nevel 06505/8046

Arabella kompl., Arabella zerlegt, 5 Motore, 5 Getriebe und div. Blechteile, alles gebraucht.
Näheres bei W. Kramer, 2800 Bremen 1 Tel. 0421/547271

Folgende neue Ersatzteile habe ich noch abzugeben:

Arabella: Satz Bremsbeläge 30,-DM, Satz Synchronringe 30,-DM,
Mischrohrträger für Vergaser 20,-DM, Spurstangenge-
lenk (innen) 20,-DM, Satz Schalträder 2. und 3.Gang
je 30,-DM, versch. Motordichtungen je 1,-DM, u.s.w.

LP 600 : Blinkleuchten-Kappen vorn 15,-DM, Blinkleuchten-
Kappen hinten (gebraucht) 25,-DM, u.s.w.

LP 400 : Kurbelwelle 150,-DM, Zylinderfuß- und -kopfdich-
tung se 5,-DM, Kolben (Standard-Maß) 40,-DM, Tür-
schloß rechts (bis Bj.56) 10,-DM, Schließkeil 3,-
DM, Kappen für Blinker und Rückleuchten 7,- bzw.
15,-DM u.s.w.

LP 300: AT-Zylinder mit Kolben 90,-DM und gebrauchte Rück-
leuchtenkappen rechts und links je 10,-DM.

Außerdem: Zwei gebrauchte Radios Blaupunkt "Frankfurt",
Bj. etwa 1960 (6 und 12V) 50,-DM und Bj. etwa
1973 (12V) 30,-DM.

Michael Giertz, Schillingstr. 20, 4600 Dortmund 1, (0231)10 1078

Tausch

L 250 Motor mit Getriebe zu verkaufen oder gegen Arabella Getriebe bzw. Motor zu tauschen gesucht; 2 Lampenringe LP 300 neu 30,00 DM 2 Radkappen Lloyd neu 30,00 DM Harald Hanisch, Auf dem Tischlerld. 7, 2418 Ratzeburg Tel. 04541/83823 M

2 Borgward Isabella Motoren 60 PS gegen einen 75 PS Motor mit ALU-Ölwanne für Coupe Jürgen Kurbjuhn, Becklinger Str. 323, 3032 Fallingb. 2 Tel. 05163/703 nach 19 h M

Isabella Vorderkotflügel aus Stahlblech, Türen f. Modell 54-57 oder nur Außenhaut. Biete zum Tausch Mercedes 200/8 Teile (gebr.) Glas 1304 CL-Teile (neu u. gebr. Günter Aust Mercurstr. 9, 4000 Düsseldorf 1 Tel. 0211/330091 nach 20h 0211/425042 M

Verkauf

Goliath PKW Ersatzteile neu u. gebr. günstig zu verkaufen; u.a. Scheiben, Tür rechts und Heckklappe f. Lim. ab Bj. 8/55, Getriebe f. GP 700/900, genaue Liste gegen Rückporto. Stephan Veil, Knappenberg 33, 7000 Stuttgart 80 M

Habe noch für Lloyd u. Arabella diverse Teile abzugeben. Auto Endraß, Am Knüpp 30, 4630 Bochum Tel. 72619

Werkstatsschild Lloyd 50,00 DM Jürgen Johannsen, Dannenberger Str. 54, 5620 Velbert 15 Tel. 02053/4358

Lloyd 600 Motore, Bremsteile, Achsen, kompl. Unterbau, 1 Fahrzeug Lloyd 600 Wilfried Roguschak, 02058/3051/ 02051/55771

Borgward Ersatzteile, Scheiben, Motorhaube, Kofferraumklappe u.v.A. Rudi Kresse, 4150 Krefeld Tel. 02151/69936 ab 8.00- 8,30 oder 11h - 11,30h

Borgward Coupe Teile TS Vergaser, Rückleuchten , Essen Tel. 0201/311923

Coupe Teile, Hauben, Scheiben, Bremszylinder usw Rico Kresse, Krefeld Tel. 02151/69936

Hansa 1100 Motor Vorkrieg guter Zustand
Rob. Koch, Budel Holland Tel. 31-4958-2930

Armaturen Brett Isabella 62 schwarze Rundinstrumente
Siegfried Jude, 4010 Hilden 02103/46824

Hansa 1800 Dieselmotor für 500,00 DM zu verkaufen
Ulrich Böke, 4934 Horn-Bad Meinberg 2 Tel. 05234/9460

Isabella Ersatzteile Vorderachse, Haube u.v.A.
G. Ludwig, Mönchengladbach 1 02161/277207 Preis VB

Viele gut gebrauchte Ersatzteile zu verkaufen.
Michael Kern, 4040 Neuss 1 Tel. 02101/45929

Isabella Teile Bj. 56 zu verkaufen neu. Aufgabe der Teile in Deutschland möglich
Seilzug für Bremse, Seilzug für Schaltung, 1 kompl. Ölfilteranlage im Kurbelgehäuse.
R.C. Sickesz, CH 1822 Chernetz-Sonzier, Tel. 021/63 35 34

Vom P 100 zu verkaufen: Motoren, Getriebe, Kotflügel und Türen. Außerdem B 611 (Alukastenaufbau) ab Frühling mit oder ohne TÜV anbieten. Ebenso Radio " Becker " Mexico 12 Volt. Alles VB. Bitte nur schriftliche Anfrage an
Bernd Magdeburg, Thomasiusstr. 24, 1 Berlin 21

M

Ersatzteillager Auflösung Isabella Coupe! Interessenten bitte ich um Kontaktaufnahme. Viele Restaurationsteile vorhanden. Außerdem habe ich noch 2 gute 60 PS Zylinderköpfe. Tausch gegen Goliath-Teile (Hansa 1100) möglich.
Außerdem abzugeben: 22 Jahre danach (Video-Film über die Geschichte der Borgwardwerke v. H. Bertuleit) in VHS 2 x gespielt 10 % unter Neupreis. Tel. 02122/10754 18-20 h
Helmut Hübener Solingen

M

Div. Sachen aus den 50/60 er Jahren z.B: Autozubehör, Bilder v. Flugzeugen/Autos o. ä.
Liste gegen Rückporto anfordern bei K.H. Walz, 5980 Werdohl 02392/12593

M

5 Weißwandreifen 7 cm 5.90 x 13 Type Michelin SDS diagonal neu Preis 130,00 DM pro St.
Boeve Daniel, B 9280 Overmere Tel. 091-67.63.92

6 Reifen 5,90 x 15 Weißwand 4,7 cm Marke Fulda Super Ballon neu Stück 250,00 DM
9 Reifen 670 x 15 Weißwand 3 cm Marke Fulda neu Stück 250,00 DM
Anfragen an Winfried Lux Tel. 0211/359586

Unbenutzte Reifendecken und Schläuche für B 2000 A-O abzugeben.

Claus Tiedemann, Sievekingsallee 109, 2000 Hamburg 26

Verk. gebr. Isab.-Ersatzteile: Motor 60 PS, DM 120,- / Getriebe DM 50,- /
1 Motorhaube f. Lim., kl. Rhombus, DM 40,- / 2 Motorhauben f. Lim., gr.
Rhombus, Stck. DM 40,- / Motorhaube Coupé, kl. Rh., DM 50,- / 1 Koffer-
deckel f. Lim., DM 45,- / 1 neuw. Reifen 5.90x13, DM 20,- / ~~XXXXXX~~
Kofferraumgriffe (ohne Beleuchtung u. Zeichen) z. Verchromen, ~~XXXX~~ Stck.
DM 20,- / neue Drehfallenschlösser (alte Ausf.) f. Lim., Stck. DM 10,- /
5 ~~XXXXXXXXXXXX~~ Ausstellfenster m. Chromrahmen f. Lim., Stck. DM 10,- /
Heißungskühler DM 5,- / Wischermotore, Stck. DM 20,- / Zeltuhr f. Lim.,
DM 20,- / 1 Tankuhr f. Lim., DM 5,- / Frontmaske f. Lim., DM 25,- /
Rückleuchteinsätze (neue Ausf.) ~~2~~ Stck. DM 6,- / oberes Türblech f.
Lim., DM 25,- / 1 Drehstromlichtmaschine, 12 V, DM 40,-
Hartmut Loges, Paul-Goerens-Str. 30, 4300 Essen 1, Tel. 0201/70 11 65 "M"

Nach Redaktionsschluß

Isabella Bj. 60 TUV 10/84 60 PS Faltschiebedach, Lackierung: Dach schwarz sonst grau-weiß
Auspuff Nirosta, unfallfrei Preis VB

Hinrich Lohmann, Hauptstr. 17, 2725 Wensebrok

Suche für Isabella de Luxe Chromrahmen f. vordere Türen, aufchrombare Stoßstange f.
hinten.

Jörg Rudat, Dodterstr. 3, 5800 Hagen 1 Tel. 02331/23235

M

Suche Hinterachse für B 611, tausche oder Verkaufe Isab. TS und Coupe Teile.

Verk. Wohnmobil B 522 AD 60000 km THW Fahrzeug Sparsamer 70 PS Diesel Ausbau zum
Wohnmobil, Gasanlage, Kühlschrank, Dieselstandheizung, hydraulisch gefederte Einzelsitze
Sonderbereifung 10.50 - 20 etc. viele Ersatzteile, Sandreifen, fast komplettes Zweitfahrzeug
ohne Koffer

Festpreis 10000 DM Tel. 089/8118059

Bakelit-Rahmen u. Leisten U Profil f. hint. Schiebefenster f. Isab. Kombi ges.

Erich Bühren, Lemper Str. 38, 4322 Sprockhövel Tel. 02389/2869

M

Verk. Neuteile f. Lloyd 600: 1 kompl. Kupplung 100,00 DM/1 Satz Bremsbeläge 40,00 DM
2 Scheinwerferreflektoren 50,00 DM.

H. Loges, Essen Tel. 0201/701165

Borgward Aufnäher, gestickt, Farbe schwarz/rot, 15 x 4 cm, Form wie Anstecknadel,
Preis pro Stück mit Porto und Verpackung DM 7,50
D. Pferdt, Nassachtalstr. 260, 7336 Baierreck Tel. 07163/8067 M

Front- u. Heckscheiben für P 100, Anlasser, Lichtmaschine für Isabella, 1 Motor 60 PS für Isabella.

Reinhard Becker, 3523 Grebenstein Tel. 05674/861 M

Verk. Motor f. LLoyd 400 mit neuen Kolben u. neu ausgeschliffenen Zylindern f. DM 400,00
u. 2 Alu Profilstoßstangen vorne mit Hörnchen im neuw. Zustand für DM 80,00
H. Egger, 8974 Oberstaufen Tel. 08325/590 ab 18.h

Verk. div. Ersatzteile f. Goliath 1100 Bj. 57 bis Hansa 1100 Bj. 61 suche dagegen andere
auch Tausch ist möglich.

Arabella Teile; 2 Motoren 38 PS, KM-Stand ca. 60000 sowie 3 Getriebe, Fenster, Kühler-
grill und viele Ersatzteile.

Senzel, 6333 Braunfels-Bonbaden Tel. 06442/22187

Gebrauchte Teile für Borgward Hansa 1800 Diesel Bj. 1952-54

Zylinderkopf kompl. Bosch Einspritzpumpe mit Antriebsrad, Auspuffkrümmer, mehrere
Einspritzdüsen, Motoranbauteile, Achsantrieb, gehäuse nicht beschädigt und viele Kleinteile.
Preisvorstellung 1000,00 DM

O. Guggenberger, Nadistr. 16/X, 8 München 40 Tel. 3542503 tagsüber 3895-3280

Verk. 1 Ersatzteilkatalog LP 600 und Alexander, Mgl. Tausch gegen Arabella Werkstatt-
handbuch. Haubenzüge LP 250-600, Arabella, Lenkungsritzel Alex., Luftklappenzug LP
250-600, Starterklappenzug 250 - 400, Gelenkmanschetten 250-600, Gummiringe Schaltstange
LP 250-LP 600, Gummiringe Lenksäule LP 250 - 600 u. Alex. Gummipuffer für Motorauf-
hängung vorne gebr. LP 250-LP 400, Vorderachsträger LP 250-400, Ausrückerring LP 250 -
600, 1 Zylinder mit Kolben gebr. LP 250, 2 Zylinderköpfe gebr. 250 er, 1 Kurbelwelle gebr.
LP 250, Federgabel oben LP 250/400, unten LP 300, Gummiabdichtringe ETNT 525517-0
1 Vergaser für LP 250, 1 Kühlgebläse LP 250-400, 2 Radkappen neu Alexander (Alu)

ISA; Coupe; Limo; Combi:

1.	Abgasanlage 4-teilig		320.-
2.	Spurstangen außen,einstellb.	Sonderpreis a	60.-
3.	" Mitte,fest		85.-
4.	Lagerwellenmutter unten		20.-
5.	Lagerwelle unten kompl.	100.- AT-Preis	85.-
6.	" oben "	90.- "	75.-
7.	Stoßdämpfer VA + HA		79.-
8.	Wapu-Dichtungssatz (incl. RS-Lager)		45.-
9.	" -Gleitringdichtung		1750
10.	Ölfilter		1250
11.	Rhomben-Garnituren (auch Einzelteile) 54-61 auf Anfrage		
12.	Rep.-Anleitg. 58-61 180 S. Kopie,Spiralgeb.		50.-
13.	Ersatzteillbilder 70 S. Kopie im Hefter		20.-
14.	Trag- und Führungsgelenke	auf Anfrage	
	ISABELLA TS de Luxe, schwarz 59/8.84 4 Poly-Kotfl.,guter Chrom,		
	Color-Verb.Frontscheibe, WW, neue Heckblink.		
	techn.überholt		5.500.-
15.	Hardyscheibe		19.-
16.	22Ø Hauptzylinder ZRS		95.-
17.	26Ø "		95.-
18.	Kopfdichtung		38.-
19.	Motoraufhängung vorn	2 St.	45.-
20.	" hinten		45.-

P 100:

1.	Gegenlenkung		120.-
2.	Spurstange außen einstellbar	Sonderpreis	60.-
3.	Blinker hinten re-li	a	40.-
4.	Zierleisten und Grill auf Anfrage		
5.	Ölfilter (m.Öldruckventil wie erforderl.)		35.-
6.	Stoßdämpfer vorn de Carbon System (Gasfeder)		95.-
7.	Stoßdämpfer hi.normal		80.-
8.	Luftfederungsteile neu u.gebr. auf Anfrage		
9.	Diverses(gebr.): Türverkleidg., Armaturen Brett,Armat.a.Anfr.		
10.	AT Hauptzylinder		120.-
11.	AT Kupplungszyl.		95.-
12.	Spurstange Mitte fest		95.-
13.	Gummi Frontscheibe	Ralf Hoffmeister	125.-
14.	Kreuzgelenk.Lenkg.	Kreuzstraße 33	78.-
15.	Luftventile (1.Form)*	4600 Dortmund 1	150.-
16.	Stoßdämpfer hinten normal	Tel. 0231-121161	85.-
17.	" vorn Gasfeder		98.-

LLOYD, ALEX.-600:

1.	Scheinwerfer kompl.m. Topf		75.-
2.	Spurstangen 400/600/ Alex.einstellb.		60.-
3.	Abgasanlage LT 500		150.-
4.	Kotflügel hinter 400/600 re/li	a	120.-
5.	Blattfedern kompl.u.einzelne Bl.300-Alex+LTs		
6.	Motoren 400/600/TS gebr.,Preisnach Besichtigung		
7.	auf Anfrage sind fast alle LLOYD-Kleinteile gebr.oder neu vorh.		
8.	Arabella Stirnradsätze		45.-
9.	" Leuchten hinten		65.-
10.	restl.Arabella Teile wie unter Pos.7!		

MODELLE:

1.	Isa-Modell 1:87 Mineralguß roh, Restbestand!	19.-
2.	H 2400 1:87 " " Räder einzeln	19.-
3.	Borgward RS Rennwagen 1:43 Mineralguß roh Bausatz	48.-
4.	Modelle vom Feinsten: "Filigran" 1:160 Metallguß Bausatz	
	Goli als Pritschenwagen	19.90.-
	Goli als Kastenwagen	22.-
	B 1500 (Alligator)	
	als Pritschenwagen	23.-
	als Prit.m.Verd.	26.-
	als Kasten	25.-

Aus dieser Modellreihe (4) sind weitere sehr gute Modelle
Älterer Bauj. erhältlich. Prospektblatt anfordern!

Werbegeschenk der Borgward-Lloyd-Händler von 1959:

"Autofahren mit Herz und Verstand"

Buch 160 S., Ganzleinen, mit Händlerfahne für Stempel, mit 17 Zeich-
nungen und Fotos von Lloyd und Borgward-Fahrzeugen Preis: 30.-

Borgward-Abzeichen 1,6 cm Ø sil./Schwarz/rot 1956/58 17.-

Original Prospekte aller Borgward-Goliath-Lloyd KFZ vorhanden
von 10.- bis 120.-

TAUSCH wird in allen Fällen-auch bei KFZ-Teilen - bevorzugt!

BEZAHLUNG gegen Vorkasse oder V-Scheck vorab, zzgl 3.- für Päckchen
bei Paketen unfreie Versendung

Wenn nicht anders gekennzeichnet: NUR NEUTEILE!

Ralf Hoffmeister

Kreuzstraße 33
4600 Dortmund 1
Tel. 0231-121161

L K W

LKW 1500 Bj. 56, 60 PS div. Teile, zerlegt 200,00 DM

Heinz Nowack, Essen Tel. 0201/470479

B 2000 A TLF 8 Feuerwehrwagen 2 Stück je ca. 2.500,00 DM 1 x TÜV

M. Bredemeier, 3079 Warmen 1 05767/1555 ab 18.00

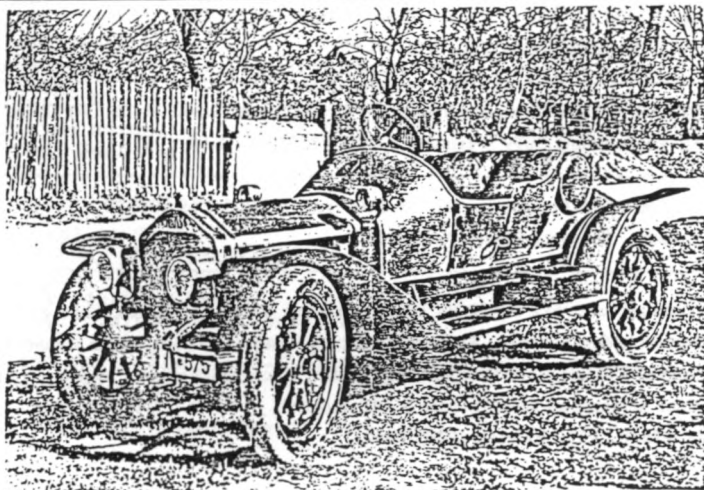
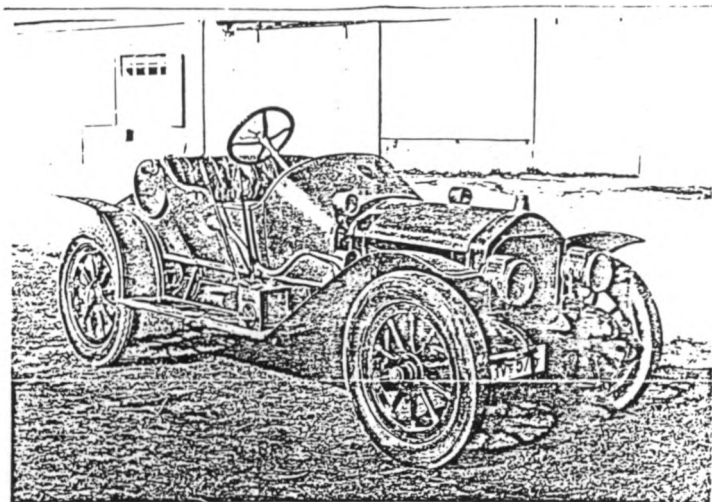
B 1500 PKW-Transporter Bj. 58 AHK ger. Mängel DM 2000,00

Scheven, Dierdorf-Eigert 02689/3336

Campingbus B 522 A, 70 PS Diesel, original 17000 km Bj. 60. Sehr guter Zustand. Alle
Standsschäden behoben. Ausgebaut und zugelassen als Campingbus. Innen-Stehhöhe, Gasherd,
Spühle, Kühlschrank, Standheizung, großer Dachgepäckträger, vollisoliert, Inzahlungnahme
einer schlechten Isabella oder P 100 möglich.

D. Pferdt, 7336 Baierek 07163/8067

Hansa, Typ A 12, 10/18 PS., Bauj.:1908/9, Motor:Vierzylinder
 paarweise in Reihe, seitlich gesteuerte Ventile, Zyl.-Inhalt:
 1987 ccm, 18 PS bei 1900 U/min., separates 3-Ganggetriebe m.
 Kulissenschaltung außen, mech. Bremse auf Innenbacken an H.-Achse,
 Handbremse auf Innenbacken am Getriebe, max.60 - 65 km/h,
 Farbe:graugrün, teilrestauriert, jedoch technisch vollkommen
 i.O., bedingt fahrbereit wegen Fehlen kleiner Dinge, wie Ventil-
 atorriemen u. funktionsunfähiger Beleuchtungsanlage. Keine
 Rostschäden an Blechteilen u. anderen Bauelementen, Polsterung
 ist zu überholen, Lack kann erneuert werden.



Nähere Angaben durch E. Kamps, Kvelaer Tel. 02832/7449

Fremdfabrikate:

Aufgrund hoher Druckkosten können ab Ausgabe 2/84 keine Fremdfabrikate mehr abgedruckt werden. Bitte haben Sie hierfür verständnis.

Suche Literatur für Hansa 2000

Biete an 3 Felgen für Fiat Balilla oder Simca Balilla 17 Zoll.

Ernst Kamps, Kevelaer Tel. 02832/7449

Suche Peugeot 504 Coupe in gutem-sehr gutem Zustand. Angebote an Engel Tel. 06104-2568

Verk. Adler M/B 250 TÜV März 86; Adler MB 200 ohne TÜV W. Gaber T. 07253/1037

M

Kadett B Teile bei Abholung Raum München günstig abzugeben. Motor 60.000 km, Getriebe, Türen, Koffer- u. Motorhaube, Scheiben, Kleinteile

G. Schlosser, Eching Tel. 08133/6639 ab 19 H.

Verkaufe DB 170 S Karosserie für 800,00 DM. Schweißarbeiten können auf Wunsch von mir übernommen werden.

Tausch mit Isabella oder P 100 + Wertausgleich möglich.

Dieter Pferd, 7336 Baierack Tel. 07163/8067

M

Hattu
Kopf wie Sieb
muttu
notieren:



Hattu
Kopf wie Sieb
muttu
notieren:



Hattu
Kopf wie Sieb
muttu
notieren:



E R F A S S U N G S B O G E N

BORGWARD - HANSA LLOYD - GOLIATH vor 1945

Welches Fahrzeug obenstehender Marken besitzen Sie?

Typ

Baujahr

Fahrg.-Nr.

Motor-Nr.

Originalzustand

JA

NEIN

☐
☐

restauriert

☐
☐

fahrbereit

☐
☐

Wrack

☐
☐

Besitzen Sie oder haben Sie Zugang zu:

Bedienungsanleitungen,

Wenn JA welche?

Originalfotos,

Prospekte, ET-Kataloge,

sonstige Literatur...

.....

.....

suchen Sie Ersatzteile

.....

haben Sie Ersatzteile

.....

haben Sie ein VK-Fahrzeug

.....

Bemerkungen

.....

kennen Sie weitere Besitzer
von VK-Fahrzeugen

.....

wo

.....

Bitte um Ihren Namen, Adresse, Telefon

Foto bitte beilegen

Datum.....

