

Ausgeprägte Persönlichkeiten waren sie mit unverwechselbarem Aussehen – die klassischen Automobile früherer Zeiten. Traummobile wie der V8, die Isabella oder das Glas Coupé, aber auch die Corvette, das Daytona Coupé oder Sprite Mk I.

Motor Klassik läßt die motorisierte Vergangenheit wieder lebendige Gegenwart werden. In jeder Ausgabe von neuem ...

Motor Klassik. Eine Klasse für sich.

Motor Klassik erhalten Sie überall in Zeitschriftenhandel. Jeden Monat neu. Oder Sie abonnieren Motor Klassik gleich mit untenstehendem Coupon. Einfach ausfüllen und ab geht die Post.



Abonnement-Bestellschein!

Ich möchte Motor Klassik abonnieren. Der Abonnements-Preis beträgt DM 55,80 incl. Porto und MwSt. (Ausland DM 65,40 incl. Porto). Sie erhalten dann 12 Hefte zum Preis von 11.

Motor Klassik erscheint jeden Monat.

Bitte kreuzen Sie die gewünschte Zahlungsweise an:

☐ Bankinzug. Die Bankinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Kontonummer

Bankleitzahl

☐ Überweisung. Bitte kein Geld einsenden. Rechnung abwarten.

Vor- und Zuname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Unterschrift

Datum

Wichtige rechtliche Garantie: Mir ist bekannt, daß ich innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt des Heftes von diesem Vertrag zurücktreten kann. Hierzu genügt eine kurz schriftliche Mitteilung an den Verlag. Von dieser Garantie habe ich Kenntnis genommen und bestätige dies durch meine zweite Unterschrift.

Datum, rechtsverbindliche Unterschrift

Coupon bitte einsenden an

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG - Abonnement-Abteilung - Postfach 10 42, 7000 Stuttgart 1

DER RHOMBUS



*Borgward
Interessengemeinschaft*



1/85

Borgward—Goliath—Lloyd

DER RHOMBUS

Mitteilungsblatt der BORGWARD Interessengemeinschaft

- Herausgeber:** Borgward-Interessengemeinschaft
Hartmut Loges, Paul-Goerens-Str. 30
D 4300 Essen 1 Tel. 0201/701165
- Redaktion:** Hartmut Loges
- Clubleitung:** Hartmut Loges
- Vertretung:** Ulrich Kotte, Saatweide 16,
4236 Hamminkeln-Ringenberg
Tel. 02852/2897
- Druckangelegenheiten:** Ulrich Kotte
- Versand d. Rhombus:** Ulrich Kotte
- Clubkasse:** Wilhelm Hesse, Dortmunder Landstr. 63
5804 Herdecke Tel. 02330/70706 ab 20 h.
- Clubkonto:** Stadtparkasse Herdecke Kto. Nr. 4063210
BLZ 45051485
- Info-Stände/Sonderaufgaben:** Erich Bühren, Lemper Str. 38
4322 Sprockhövel-Haßlinghausen
Tel. 02339/2869
Horst Letzel, Walpurgishof 4
4650 Gelsenkirchen Tel. 0209/84104
- Clubarchiv:** F.-V. Janssen, Postf. 501,
1000 Berlin 15
- Ersatzteilbeschaffung:** Fa. W. Gerdes, Am Osterdeich, 2800 Bremen 11
Tel. 0421/450225-28 Herr Schökel
B.J. Loonstra, Pipeluurseweg 5
NL 7225 N.D. Olburgen
Tel. 0031 5755/1711
Nur Borgward-Fahrzeuge
- Ehrenmitglieder:** Elisabeth Borgward, Dr. Peter Borgward,
Karl Günter Bechem, Hans Pertuleit
Karl Ludwig Prand, Adolf Brudes
Hans Hugo Hartmann, Dieter Thomas Heck
Fritz Jüttner.

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 in Form eines losen Zusammenschlusses und gilt ausschließlich der Erhaltung noch existierender Fahrzeuge der Marken

- BORGWARD - HANSA - LLOYD - GOLIATH - (Vor- und Nachkrieg)

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 Pannenhilfsdienstes 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.

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, Ehrener Weg 8, 6300 Gießen 16, Tel. 06403/2439

Borgward Isabella (alle Typen)

Horst Letzel, Walpurgishof 4, 4650 Gelsenkirchen, Tel. 0209/84104

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

Walter Hahn, Paul-Goerens-Str. 30, D-4300 Essen 1, Tel. 0201/731441

Borgward LKW

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

Georg Knopp, Schlägerstr. 19, 3000 Hannover 1, Tel. 0511/805567

LLoyd PKW + Kombi (Zweitakt)

Harald Hanisch, Auf dem Tischlerland 7, 2418 Ratzeburg, Tel. 04541/83823
(Lloyd PKW Zweitakt)

Lloyd PKW + Kombi (Viertakt)

Wolfgang Stutzer, Goebenstr. 88, 4100 Duisburg 10, Tel. 0203/401110

Lloyd LT (Zwei- u. Viertakt):

Henning Trippe, Weisgerberstr. 8, 5900 Siegen, Tel. 0271/39698

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, Bruningham 8, 2179 Neuenkirchen Tel. 04751/4424

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

Goliath Express "GV 800"

Henning Trippe, Weisgerberstr. 8, 5900 Siegen, Tel. 0271/39698

Goliath Geländewagen (Zwei- u. Viertakt)

Erik Eckermann, Pettenkofer Allee 34, 8124 Seeshaupt

Lesen Sie bitte

	Seite
<u>INFORMATION</u>	
Club aktuell	5
Termine '85	12
Das Sammlerportrait	16
Ersatzteilmachfertigung	20
Wer? Wo? Was?	21
Auf Schrottplätzen gesichtet	26
<u>AUS DER PRAXIS</u>	
Fahrzeug-Typreferenzen berichten	27
Der Lloyd-Bus Report	33
Stichwort Saxomat	38
Der Tip - Lloyd LP 250 -	41
Techn. Daten Borgward 1 To.	43
<u>BERICHT UND DOKUMENTATION</u>	
17. Intern. Motor-Show Essen 1984	47
Fahrzeug- u. Ersatzteillbörse Münster '85	51
Test Hansa "Matador"	52
Das Vermächtnis des Inka (Quelle: Sport fahrer v. 9.9.84 Abdr. m. freundl. Gen. d. Autors Hans W. Mayer)	54
Test Goliath Hansa 1100 Coupé (Quelle: Motor-Rundschau v. 10.4.58)	58
10 PS in Holz verpackt (Quelle: Allgäuer Anzeigenblatt v. 28.2.85)	62
Test Lloyd Alexander u. Zubehör (Quelle: Automobil Revue, April 1959)	63
Kommunalfahrzeuge auf Borgward-Fahrgestellen	71
<u>MARKT</u>	
Literatur-Ecke	79
Fahrzeug- und Ersatzteillbörse	88

 Redaktionelle Beiträge für diese Ausgabe stellten freundlicherweise zur Verfügung: Hans Bertuleit/ W. Baus / Siegfried Brey / Helmut Dahlmann / Heinrich Egger / Rolf Falk / Ralf Gintzel / Harald Hanisch / Erich Knopp / Uwe Matzke / Hans W. Mayer / Klaus Walter / Stephan Veil

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.

REDAKTIONSSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE 2/85: 1. JUNI 1985

Club aktuell

Ausstellungs-Fahrzeug gesucht!!

Für den Fahrzeugveteranen- und Teilemarkt in Ludwigshafen - VETERAMA - an dem wir uns am 13. u. 14. April 1985 wiederum mit einem Info-Stand in der Friedrich-Ebert-Halle beteiligen, suchen wir aus diesem Raum dringend einen Lloyd oder Goliath in gutem Zustand. Natürlich ist auch ein Borgward-Fahrzeug willkommen. Sein(e) Besitzer(in) sollte darüber hinaus bereit sein, die Clubleitung an dem betreffenden Wochenende beim Standdienst zu unterstützen. An finanziellen Leistungen erhält der oder die Aussteller(in) ein tägliches Zehrgeld von DM 10,- zzgl. Erstattung ~~der Benzin~~kosten.

Auf Ihr freundliches Angebot freut sich die Clubzentrale.

11. Int. Jahrestreffen in Traben-Trarbach

Für das bevorstehende Jahrestreffen liegen uns bereits zahlreiche Anmeldungen vor. Haben Sie sich schon für eine Teilnahme entschieden? Es wurde zwar kein Anmeldeschluß vorgegeben, aber aus Dispositionsgründen bitten wir dennoch um Ihre baldige Nachricht und freuen uns auf ein Wiedersehen am 8. u. 9. Juni in Traben-Trarbach.

Stammtisch

Bei Bekanntgabe der Stammtischtermine in Essen wurde versehentlich der für den 23.6.85 geplante Stammtisch nicht genannt. Wir bitten, dieses Datum vorzumerken.

Fahrzeugtyp-Referat "Isabella"

Das vorgenannte Typreferat wurde neu besetzt mit Clubfreund Horst Letzel, Walpurgishof 4, 4650 Gelsenkirchen, Tel. 0209/84104. Freund Letzel verfügt über fundierte Kenntnisse und langjährige Erfahrungen. Er ist Ihnen bei Ihren Problemen gern behilflich.

Neue Anschrift des Fahrzeugtyp-Referenten "Borgward-LKW"

Freund Georg Knopp bittet um Bekanntgabe seiner neuen Anschrift.
Sie lautet: Schlägerstr. 19, 3000 Hannover 1.

Pannendienst

Freund Rudolf Knies teilt mit, daß er Clubmitgliedern im Falle einer Panne mit den Fahrzeugtypen Borgward P 100 und Borgward B 2000 A auf Wunsch Hilfe leistet. Bei Drucklegung des Pannendienstverzeichnisses wurde dies von der Druckerei leider nicht berücksichtigt. Wir bitten, Ihr Verzeichnis um die folgende Eintragung zu ergänzen:
Rudolf Knies, Hansell 56, 4417 Altenberge, Tel. 02505/594.

Video-Kassetten

Bei der Preisangabe für die angebotenen Videokopien der Filmausschnitte des "Caltex Economy-Test ist uns leider ein Schreibfehler unterlaufen. Der Preis beträgt nicht wie angegeben DM 15,- sondern DM 25,-. Falls Sie bereits den irrtümlich genannten Betrag auf das Clubkonto überwiesen haben, bittet Freund Hesse, den Differenzbetrag nachzuzahlen. Es werden noch Bestellungen entgegengenommen!

Herr Bertuleit teilt mit, daß der von ihm produzierte Film "22 Jahre danach" bundesweit etliche Filmpreise gewonnen hat und als historisch wertvoll in der BDFA-Bundesarchiv mit einer Filmkopie aufgenommen wurde. Diesen einmaligen Film muß man besitzen! Er ist noch in wenigen Exemplaren zum Preis von DM 120,- zzgl. Porto u. Verpackung bei Freund Hesse erhältlich. Bitte das gewünschte System angeben! Außerdem verfügt Herr Bertuleit noch über 2 VHS-Kopien, die ebenfalls bei Freund Hesse bezogen werden können.

Auf unserem Treffen 1983 in Essen hat Herr Bertuleit einen weiteren Film unter dem Titel "Sammlerfreuden" produziert. Er beschreibt, was Oldtimer-Fans sammeln, nämlich Prospekte, Werbegeschenke, techn. Literatur, Anzeigen etc. und was sie bei ihren Treffen veranstalten. Dieser Film hat auf einem Wettbewerb bereits eine Silbermedaille gewonnen und wird auch auf einem weiteren Wettbewerb für Dokumentarfilme im April in Offenbach einer kritischen Jury vorgeführt. Wir werden versuchen, auch von diesem Film Videokopien zu erhalten.

Annoncen in der "Motor Klassik"

Die neue Zeitschrift "MOTOR KLASSIK" räumt Clubmitgliedern bei privaten Kleinanzeigen einen Motor Klassik-Mitarbeiterrabatt von 20% ein! Darüber hinaus erhalten Sie exklusiv die Möglichkeit, mit jeder Kleinanzeige völlig kostenlos ein Foto Ihres Verkaufs-Objektes zu veröffentlichen. Sie zahlen also weder Lithokosten noch den (Millimeter)-Raum, den dieses Foto beansprucht.

Damit dieser Vorteil wirklich nur Club-Mitgliedern zukommt, sind Kleinanzeigen-Bestell-Karten ausschließlich bei der Clubzentrale anzufordern, die diese mit dem Club-Stempel versieht.

Auflösung des Weihnachts-Preisrätsels

Die richtige Lösung des Preisrätsels lautet:

"MIT SICHERHEIT DARFST DU ANNEHMEN: DIE BESTEN AUTOS WAR'N AUS BREMEN!!"

Wir danken für die überaus große Beteiligung von immerhin 49 richtigen Einsendungen und hoffen, daß Ihnen das Rätsel auch ein wenig Spaß bereitet hat, sofern Sie nicht zu den Gewinnern zählen. Dabeisein ist alles!

In die Rolle der Glücksfée schlüpfte anläßlich des Essener Stammtisches am 10. Februar die Ehefrau von Clubfreund Andreas Kimm.

Sie zog folgende Gewinner:

1. Preis: Jürgen Conradt, Kellinghusen
2. " Reinhard Becker, Grebenstein
3. " Paul Heyd, Bietigheim
4. " Jochen Schmeißer, Naila-Marxgrün
5. " Hans-Günter Müller, Würzburg

Wir gratulieren recht herzlich!!

Auf der folgenden Seite ist die richtige Lösung des von Freund Bauer entworfenen Rätsels zu Ihrem Vergleich abgedruckt.

Neue Anschrift des Fahrzeugtyp-Referenten "Borgward-LKW"

Freund Georg Knopp bittet um Bekanntgabe seiner neuen Anschrift. Sie lautet: Schlägerstr. 19, 3000 Hannover 1.

Pannendienst

Freund Rudolf Knies teilt mit, daß ~~der~~ Clubmitgliedern im Falle einer Panne mit den Fahrzeugtypen Borgward P 100 und Borgward B 2000 A auf Wunsch Hilfe leistet. Bei Drucklegung des Pannendienstverzeichnisses wurde dies von der Druckerei leider nicht berücksichtigt. Wir bitten, Ihr Verzeichnis um die folgende Eintragung zu ergänzen:
Rudolf Knies, Hansell 56, 4417 Altenberge, Tel. 02505/594.

Video-Kassetten

Bei der Preisangabe für die angebotenen Videokopien der Filmausschnitte des "Caltex Economy-Test ist uns leider ein Schreibfehler unterlaufen. Der Preis beträgt nicht wie angegeben DM 15,- sondern DM 25,-. Falls Sie bereits den irrtümlich genannten Betrag auf das Clubkonto überwiesen haben, bittet Freund Hesse, den Differenzbetrag nachzuzahlen. Es werden noch Bestellungen entgegengenommen!

Herr Bertuleit teilt mit, daß der von ihm produzierte Film "22 Jahre danach" bundesweit etliche Filmpreise gewonnen hat und als historisch wertvoll in der BDFA-Bundesarchiv mit einer Filmkopie aufgenommen wurde. Diesen einmaligen Film muß man besitzen! Er ist noch in wenigen Exemplaren zum Preis von DM 120,- zzgl. Porto u. Verpackung bei Freund Hesse erhältlich. Bitte das gewünschte System angeben! Außerdem verfügt Herr Bertuleit noch über 2 VHS-Kopien, die ebenfalls bei Freund Hesse bezogen werden können.

Auf unserem Treffen 1983 in Essen hat Herr Bertuleit einen weiteren Film unter dem Titel "Sammlerfreuden" produziert. Er beschreibt, was Oldtimer-Fans sammeln, nämlich Prospekte, Werbegeschenke, techn. Literatur, Anzeigen etc. und was sie bei ihren Treffen veranstalten. Dieser Film hat auf einem Wettbewerb bereits eine Silbermedaille gewonnen und wird auch auf einem weiteren Wettbewerb für Dokumentarfilme im April in Offenbach einer kritischen Jury vorgeführt. Wir werden versuchen, auch von diesem Film Videokopien zu erhalten.

Annoncen in der "Motor Klassik"

Die neue Zeitschrift "MOTOR KLASSIK" räumt Clubmitgliedern bei privaten Kleinanzeigen einen Motor Klassik-Mitarbeitererrabatt von 20% ein! Darüber hinaus erhalten Sie exklusiv die Möglichkeit, mit jeder Kleinanzeige völlig kostenlos ein Foto Ihres Verkaufs-Objektes zu veröffentlichen. Sie zahlen also weder Lithokosten noch den (Millimeter)-Raum, den dieses Foto beansprucht.

Damit dieser Vorteil wirklich nur Club-Mitgliedern zukommt, sind Kleinanzeigen-Bestell-Karten ausschließlich bei der Clubzentrale anzufordern, die diese mit dem Club-Stempel versieht.

Auflösung des Weihnachts-Preisrätsels

Die richtige Lösung des Preisrätsels lautet:

"MIT SICHERHEIT DARFST DU ANNEHMEN: DIE BESTEN AUTOS WAR'N AUS BREMEN!!"

Wir danken für die überaus große Beteiligung von immerhin 49 richtigen Einsendungen und hoffen, daß Ihnen das Rätsel auch ein wenig Spaß bereitet hat, sofern Sie nicht zu den Gewinnern zählen. Dabeisein ist alles!

In die Rolle der Glücksfee schlüpfte anläßlich des Essener Stammtisches am 10. Februar die Ehefrau von Clubfreund Andreas Kimm.

Sie zog folgende Gewinner:

1. Preis: Jürgen Conradt, Kellinghusen
2. " Reinhard Becker, Grebenstein
3. " Paul Heyd, Bietigheim
4. " Jochen Schmeißer, Naila-Marxgrün
5. " Hans-Günter Müller, Würzburg

Wir gratulieren recht herzlich!!

Auf der folgenden Seite ist die richtige Lösung des von Freund Bauer entworfenen Rätsels zu Ihrem Vergleich abgedruckt.

D	I	E	B	E	S	T	E	N	A	U	T	O	S	W	A	R	N	A	U	S	B	R	E	M	E	N	!!!
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56			

M	I	T	S	I	C	H	E	R	H	E	I	T	D	A	R	F	S	T	D	U	A	N	M	E	H	M	E	N	:
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	

1	1	2	3	4	A	5	6	7	A	8	9	10	11	12	M	A	1	2	N	
13	S	E	B	A	L	D	4	S	B	7	U	E	3	C	6	K	14	15	16	17
18	A	1	R	S	W	15	N	G	19	N	L	20	L	A	5	S	E	R		
21	B	22	A	23	E	32	R	24	A	N	K	A	26	25	A	R	E	N	A	
H	E	R	1	N	G	27	P	S	28	E	S	T	3	R	A	G	O	N		
30	L	O	S	31	B	32	33	D	A	N	T	E	34	35	E	36	D			
37	L	38	E	39	R	A	S	M	U	S	40	O	E	L	41	L	42	43		
44	A	B	45	T	46	H	47	U	F	A	48	49	M	50	O	A	52	53	N	
O	51	A	D	52	N	53	E	S	T	54	D	55	P	E	S	C	H	E		
T	55	D	1	E	56	L	C													
61	G	O	L	1	A	T	H													
64	65	G	L	67	S	E	E													
A	A	L	72	G	112	R	L	A	N	D	E	73	74	G	1	F	T	75		
76	B	131	N	E	N	77	78	79	A	X	E	L	80	81	82	P				
83	S	O	84	U	N	85	E	86	T	87	R	88	T	Q	G	O				
89	E	90	S	91	92	P	1	93	A	U	T	O	M	O	B	1	L			
A	N	A	C	H	R	O	N	1	S	M	U	S	94	R	E	A	15			
96	K	91	H	B	97	7	K	98	C	99	R	100	101	102	N	103	K			
P	U	M	A	104	T	S	105	R	H	O	M	B	U	S	106	G	L			
107	N	108	L	1	A	N	E	109	E	S	110	A	R	A	L	1	E			
1	G	E	L	111	L	112	L	E	S	N	O	1	R	113	E	S	S	E		

Borgward F.G. - 4300 Essen 1
Jahresaufstellung für 1984

<u>Einnahmen</u>	<u>Summe</u>	<u>Ausgaben</u>	<u>Summe</u>
Beiträge - Sparkasse	27.496,95	Rhombus	6.845,80
Beiträge - Postscheckkonto	2.234,00	Club - Boutique	550,00
Club - Boutique	838,10	Porto	5.695,63
Porto	30,90	Kosten für Treffen und Ausstellungen 1983 + 1984	7.950,67
Spenden	821,00	Club - Ersatzteile	303,00
Zinsen	20,29	Telefon	1.265,04
Sonstiges	549,80	Sonstiges: Büromaterial, Druckkosten, Pannendienst, Kontoführungsgebühr, Telefonabschreib., Rücklastschrift-Beitrag, Kosten - Archiv Janssen, Info-Heft	6.804,81
Club - Ersatzteile			
Gesamt:	31.991,04	Gesamt:	29.414,95

Kontostand 1983

SPK Herdecke	2.276,30 DM
P. Sch. Kto. Essen	822,40 DM
Sparbuch - Borgward F.G.	9.954,27 DM
Barkasse	0,00 DM
Einnahmen 84	13.052,97 DM
	31.991,04 DM
Ausgaben 84	45.044,01 DM
	29.414,95 DM

Überschuss 1984 = 15.629,06 DM

Kontostand 1984

SPK Herdecke	681,00 DM
P. Sch. Kto. Essen	1.570,90 DM
Sparbuch - Borgward F.G.	13.377,16 DM
Barkasse	0,00 DM
	15.629,06 DM

BORGWARD-ANSTECKNADELN

Stck. DM 6,--

BORGWARD-ANSTECKNADELN

" " 24,50

Extra große Ausf. m. Klammer f. Mütze,
Schlüsselstui etc., echt vergoldet!

LLOYD-ANSTECKNADELN

" " 8,50

GOLIATH-ANSTECKNADELN

Rot/silber, emailliert

" " 12,50

BORGWARD-AUFNÄHER

Gestickt, verwendb. f. Overall, Blazer etc.

" " 6,50

LLOYD-AUFNÄHER

" " 6,50

KUGELSCHREIBER

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

" " 7,50

GASFEUERZEUGE

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

" " 30,--

METALLPLAKETTE "10 JAHRE BORGWARD-IG"

Dekorative Sonderprägung, rund, Messing, Vorrat begrenzt

" " 10,-

METALLPLAKETTE "10. TREFFEN 1984 HÜRTH"

Hübsche Sonderprägung, Rhombus-Format,
erhabene Markenzeichen (HANSA, BORGWARD,
LLOYD u. GOLIATH)

" " 12,-

Alle Preise zzgl. Versandkosten.

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

Nachruf

Im Januar erreichte uns die Nachricht vom plötzlichen Tode von Marlies Bühren, der Frau unseres Clubfreunde Erich Bühren. Ihre Verbundenheit mit unserem Club hat sie durch tatkräftige Hilfe bei vielen Gelegenheiten bewiesen. Mit ihr haben wir eine von allen geschätzte Kameradin verloren.



LLOYD FREUNDE NORD INTERESSENGEMEINSCHAFT

zur Pflege und Erhaltung von LLOYD-Automobilen

LLOYD Freunde Nord IG · Glindwiese 5e, 2000 HH 71

Borgward Interessengemeinschaft
Paul Goerens Str.30
4300 Essen 1



Hamburg, den 15.01.1985

Internationales Treffen der LLOYD-Freunde 1985

Sehr geehrter Herr *Loges!*

Die Lloyd Freunde Nord IG führt das Jahrestreffen 1985 vom 03.05.1985 - 05.05.1985 in Ratzeburg (Schleswig-Holstein) durch. Auch 1985 ist es wieder mit internationaler Beteiligung geplant.

Wir würden uns freuen auch LLOYD Freunde Ihres Clubs begrüßen zu können.

Nähere Auskünfte erhalten Sie unter o.a. Anschrift oder bei : Frau Nirea Pein
Zamenhofweg 14 b
2000 Hamburg 71

Bitte veröffentlichen Sie diese Einladung in Ihren Clubmitteilungen.

Mit freundlichen Grüßen

Borgward-Interessengemeinschaft
H. Loges
Paul-Göhrensstr. 30

4300 Essen 1



In diesem Jahr wird das Goggomobil 30 Jahre alt, jener Kleinwagen, der durch seinen Erfolg und mit seinem Namen stellvertretend wurde für die Epoche der Rollermobile. Diesen Geburtstag wollen wir in Dingolfing, der Geburtsstadt des Goggomobils im großen Rahmen zusammen mit möglichst vielen Kleinwagenfahrern der verschiedensten Marken feiern und dazu auch die Borgward-Interessengemeinschaft herzlichst einladen. Wir sind eine Interessengemeinschaft ohne Mitgliedschaft, Markenbindung oder kostspielige Beiträge und organisieren alles unter dem Leitspruch "Aus Spaß an der Freud". So können wir bereits auf vier erfolgreiche Treffen zurückblicken, das größte davon eine Ausfahrt von 275 km Länge, an der sich immerhin 44 Fahrzeuge beteiligten.

Das große Jubiläumstreffen unter dem Motto "Das große Treffen der kleinen - 30 Jahre Goggomobile -" findet statt vom 15.06. bis 17.06.1985 in Dingolfing. Geplant sind unter anderem eine eigene GLAS-Automobil-Ausstellung, Ausfahrten, Korso, viele Ehrengäste, Filmvorführungen für Freiluftfanatiker ein Zeltplatz und vieles mehr.

Ausschreibungen und Information sind erhältlich ab Ende Februar bei: Asmus, Äußere Münchener-Str. 21, 8200 Rosenheim, Tel. 08031/44514.

Wir würden uns sehr freuen recht viele Borgward-Club-Fahrer begrüßen zu können und wünschen Ihnen allen allzeit Gute Fahrt.

Ihr

Peter Asmus
Goggomobil- und Kleinwagen IG



EINLADUNG zum BORGWARDTREFFEN in SCHWEDEN 1985

Liebe Borgwardfreunde !

Svenska Borgward Klubben wird Ihres 7. Jahrestreffen am 15-16 Juni 1985 nach Harlösa verlegen. Harlösa ist ein kleines Dorf, etwa 50 km nordöstlich von Malmö in Südschweden.

Samstag eintreffen bis 13 Uhr, Harlösa Hotel. Danach Benzingespräche, Rundfahrt, Wettkämpfe, Ersatzteilmarkt und gemütliches Abendessen mit Preisverteilung.

Sonntag gibt es Möglichkeit ein Schloss oder Automuseum zu besuchen, Mittagessen zusammen.

Essen und Startgebühr 150 Skr pro person.
Hotelzimmer 120 Skr pro person und Nacht (inkl. Frühstück).
Möglichkeit zum Camping (aber kein Campingplatz).

Schriftliche Anmeldungen an:

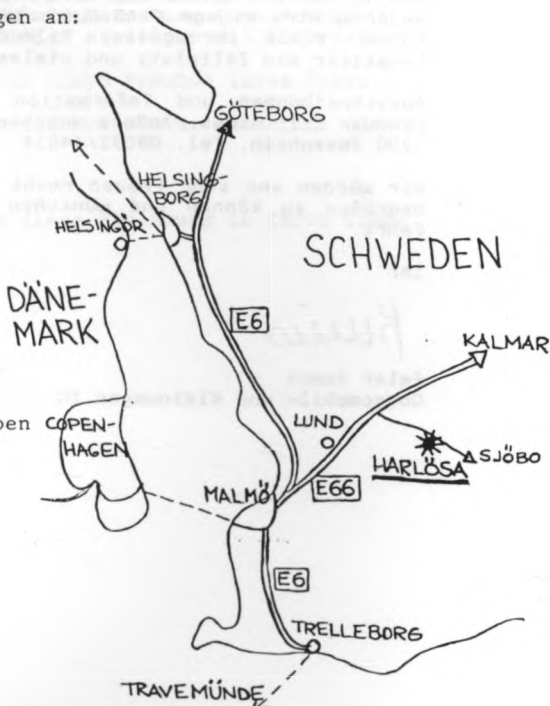
Bengt Henriksson
Harlösa Hotel
S-240 35 Harlösa

Bitte richten Sie
eventuelle Anfrage
an:

Lars-Erik Larsson
tel: 046-141529

Herzlich willkommen !

Svenska Borgward Klubben COPEN-



DANSK BORWARD klub

Willkommen auf Fünen

LIEBE BORWARD u. LLOYDFREUNDE

Unser nächstes INTERNATIONALE BORWARDTREFF ist am 17. und 18. August geplant. Und Wir würden uns sehr freuen, wenn wir auch von Ihnen Teilnehmer begrüßen könnten.

Pro Wagen wird 15,00 DM erhoben, und für das essen wird für eine person 18,00 DM erhoben, pro Mahlzeit.

Beispiel: Ein Wagen 15, DM zwei personen je 36,DM für Samstag- 87,00 DM. Zimmerresawerungen bitte selbst über Telefon DK 9 127520 oder 9 967682



PROGRAM:

DET INTERNATIONALE BORWARDTRÆF 1985
MOTEL Sct. KNUD ASSENBØLLE FYNEN
DENEMARK 17. u. 18. August



Freitag d. 16. August

ab 16,00 Uhr Den Platz ist offen für Camping
"Kostenlos"

Samstag d. 17. August

ab 9,00 bis 11,00 Uhr Eintreffen der Fahrzeuge in Assenbølle.
12,00 Uhr Gemeinsames Mittagessen/Begrüßung.
ab 14,30 Uhr BORWARD FAMILIENRALLY 30 Km mit Sonderprüfungen
19,00 Uhr Abendessen und danach einen Gemütlicher abend mit Tanz und Musik und Prämierung.
23,00 Uhr Ende für Heute.

Sonntag d. 18. August

Bis 10,00 Uhr Eintreffen der Teilnehmer in ASSENBØLLE.
10,30 Uhr Fahrt im Konvoi zum EGESKOV VETERAN MUSEUM, und ende des offizelle Programms.

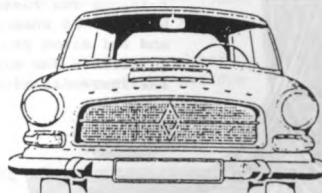
Anmeldungen spätesens 1.Juli an: POUL THOMSEN KLOVEMARKEN 34 DK 5492 VISENBJERG
Tlf. DK 9 967682

Wir freuen Uns sehr, Sie in Denemark begrüßen zu können.

DANSK BORWARD KLUB
BORWARD HANSA GOLIATH LLOYD



CARL F.W. **BORWARD** G. M. B. H.
AUTOMOBIL- UND MOTOREN-VERKEHR-BREMSEN





Oldtimer

- Verkauf
- Vermietung
- Vermietung
- Tausch



CARS & MUSIC of YESTERDAY

W. Baus

Kasseler Str. 76A + Wilhelmstr. 2, 3501 Fulda 2, Tel. 0561/811412 812951, Telex 99513 baus d



Drehorgeln

- Verkauf
- Vermietung
- Vermietung
- Tausch

Das Sammlerportrait

Irgendwie und irgendwo bekommt sicherlich jeder Oldtimersammler seine Initialzündung zum Beginn des Sammelns, so auch bei mir:

Als guter Kriegsjahrgang 1942 kam ich im April 1960 in die Lehre.

Welch Zufall, just an diesem Tag bekam auch mein Chef sein erstes Borgward Isabella Coupe mit Chauffeur.

Was war das für ein Gefühl, als "Saustift" ab und an mit dem Chef im Isabella Coupe auf Dienstreise oder zu einer Tagung unterwegs zu sein. Gerne nahm man die Enge der Rückbank in Kauf, hatte dies doch auch den Vorteil, das für damalige Zeit sehr aufwendige und von Knöpfen und Tasten überfüllte Armaturenbrett so richtig zu "genießen".

Als Raucher wurde auch der Zigarettenanzünder des öfteren benutzt und ich war fasziniert, daß der Zünder immer von alleine wieder heraussprang. Damals erstaunlich und unheimlich.

War ich Anfangs noch mit einer Kreidler Florett (was war das für ein Maschinchen im Gegensatz zu einer NSU Quickly) als Lehrjunge zum Dienst erschienen, so kam Ende der Sechziger Jahre die Zeit der Fahrschule.

Was für eine Überraschung, als nach bestandener Prüfung meine Mutter nichts eiligeres zu tun hatte, als bei einer nahe gelegenen Tankstelle für den Sohn, dreimal dürfen Sie raten - einen Borgward Hansa 1500 mit geteilter Scheibe in Lila kaufte! Damals für DM 600,--, fortan als mein "Osterei" genannt, der Farbe wegen. Leider war der Besitzerstolz nicht von langer Dauer, denn eines Tages war der Zylinderblock gerissen, das Kühlwasser trat heraus und man mußte sich auf einem Schrottplatz verabschieden. (Damals war dies normal - heute würde man sich selbst in dentreten).

Bei Fahrten durch die Kasseler Innenstadt entdeckte ich abermals an einer Tankstelle ein vorerst und finierbares großes schwarzes Ungetüm - ein Auto. Bei näherem hinschauen entpuppte sich dies als der Borgward 2300 Pullmann (wem schlägt da heute das Herz nicht höher) abgemeldet und eigentlich nicht sonderlich gut erhalten. Auf befragen des Tankwartes war die Vorbesitzerin eine alte Offizierswitwe. Was konnte ich schon verlieren als 18 jähriger, nichts wie hin und bei einem persönlichen Gespräch in Ihrer Wohnung - voller Antiquitäten - kam man sich näher, d.h. auch ich sammelte damals zufälligerweise alte Regulatoren usw.. Dies war vorerst einmal ein



Alexander
Isabella



Isabella
coupé
Hansa 2400



HANSA



GOLIATH





Oldtimer

- Verkauf
- Verleih
- Vermietung
- Tausch



CARS & MUSIC of YESTERDAY

W. Baus

Kasseler Str. 76A • Wilhelmsh. 2, 3501 Fuldaal 2, Tel. 0561/811412 • 812951, Telex 99513 baus d



Drehorgeln

- Verkauf
- Verleih
- Vermietung
- Tausch



Alexander
Arabella



Hansa-2400
coupe
Arabella

Gesprächsaufhänger, denn ich wollte ja nicht gleich mit der "Tür ins Haus" fallen.

U.a. ergab es sich, daß eine alte Standuhr in der Wohnung der Dame nicht funktionierte. Nun, dies war für mich das Zeichen zum "Angriff". Ich reparierte die Standuhr, die Lady war überglücklich da ein Geschenk ihres verstorbenen Mannes und ich ging einige Zeit später mit dem Kfz-Brief eines 2300 Pullmann von Borgward von dannen, unglaublich - aber wahr.

Was tut man nicht alles mit 18 Jahren, ehrlich - das Auto war für meinen Geldbeutel mit monatlichen 45,- im 1. Lehrjahr, 75,- im 2. Lehrjahr und 125,- im 3. Lehrjahr doch ein paar Nummern zu groß.

Diese Eingicht kam auch sehr schnell und so trennte ich mich wieder von diesem "Schlachtschiff". um auf einen VW Käfer, Bj: 1949 umzusteigen.

1963 war die Lehre zu Ende und was stand heran, die liebe Bundeswehr. Leider blieb ich nicht verschont und per Oktober 1963 war ich dabei.

Wie sollte man ein Auto unterhalten mit 98,- Wehrsold ?

Der Käfer wurde verkauft und man blieb erst einmal ohne Auto im 80 km entfernten Frankenberg in der Kaserne "auf Eis".

Wie das Leben so spielt, man heiratet zwischendurch und möchte die Wochende doch Richtung Heimat, aber wie ? Sicherlich ist "per Anhalter" eine Möglichkeit, aber in Uniform an der Straße stehen und winken?!

Ein LLOYD Alexander TS eines Kameraden erregte mein Interesse.

Da spielte es auch keine Rolle, daß da kein Anlasser vorhanden war uvm. man wollte nur heim zur Frau.

Welche Erfahrungen macht man nicht mit Kameraden, wenn man an einer Ampel steht, anfährt, die Kiste abwürgt und drei Kollegen springen aus dem Auto, schieben und weiter gehts.

Zu Hause angekommen, das gleiche Problem das da heißt, ja nicht ausgehen lassen, erst mal eine abschüssige Straße suchen für den nächsten Morgen. Dies habe ich auch immer gefunden, nur leider 2 Km von meiner Wohnung entfernt und so hielt mich der allmorgentliche Spaziergang fit.

Auch die BW ging zu Ende, ^{man} war mittlerweile Inspektor im Außendienst und hatte selbstverständlich andere Fahrzeuge zur Verfügung. - Der rote Faden, sprich Borgwardgruppe - ging ein bißchen verloren.

Auf den Außendienstfahrten kommt man naturgemäß viel rum und mein Augenmerk fiel eigentlich wie vorprogrammiert immer wieder auf die

HANSA



GOLIATH



Oldtimer

- Verkauf
- Verleih
- Vermietung
- Tausch



CARS & MUSIC of YESTERDAY

W. Baus

Kasseler Str. 76A • Wilhelmstr. 2, 3501 Fulda 2, Tel. 0561/811412 • 812951, Telex 99513 baus d



Drehorgeln

- Verkauf
- Verleih
- Vermietung
- Tausch



Alexander
Arabella

Fahrzeuge der Borgward Gruppe.

Im Laufe der Zeit konnte ich so einen sehr gut erhaltenen Lloyd Arabella mit erst 38 T Km entstehen, im Originalzustand und tadellos funktionierend, Bj: 1960, in blau/weiß, mit Kunstlederpolsterung, Radio, Kaufvertrag, Scheckheft, halt alles dabei.

Einige Zeit später stöberte ich bei einer Gräfin in der Garage einen Goliath Hansa 1100 auf, Bj: 1959, 1. Hand, erst 16 T Km gelaufen, ein unglaubliches Auto mit 4 Zylinder Wassergekühltem Boxermotor. Wenige Handgriffe waren nötig und der Wagen lief wie eine Eins.

Irgendwie ist ein Bazillus in einem und so ging die Sammelei plötzlich los, d.h. jetzt wurde Ausschau nach einer Isabella gehalten.

Es dauerte nicht lange und ich fand bei einem Arzt in Frankfurt ein sehr schönes Exemplar, zwar 140 T km, aber noch nie seit 1961 abgemeldet, immer gefahren, in rot/weiß, Röhrenradio und ein feiner Garagenwagen. Anfangs war man zufrieden, aber bei genauerem Hinsehen bemerkte man doch den Zahn der Zeit und so entschloß ich mich das Fahrzeug total zu überholen. Das Ergebnis war nach 6 Monaten verblüffend. Ausgestattet mit 4 neuen Kotflügeln, neuer Stoßdämpfer, neuer Haupt u. Radbremszylinder, überholter Maschine und einer neuen Zweifarbenlackierung, stand ein vollwertiges Alltagsauto vor mir. Eine Reiselimousine, die meiner Familie und mir mittlerweile sehr viel Spaß macht und ans Herz gewachsen ist.



Isabella
coupé

Die Ersatzteilbeschaffung läßt einen so richtig mitleiden und so entsteht eine tiefere Beziehung zu solch einem Auto schlechthin.

Als Sammler von Borgward hat man natürlich immernoch Wünsche offen und so mußte zwangsläufig auch irgendwann ein Borgward "P 100", der Große mit der Luftfederung einem über den Weg laufen.

Dies wird jedoch zum Problem, denn wenn in dieser Richtung ein Fahrzeug auftauchte, so war es meist mehr als defekt und die Ersatzteilfrage stand im Raum. Bei nur 2500 gebauten Wagen in den Jahren 1960/61 sicherlich ein schwieriges Unterfangen.

Glück muß der Mensch haben, d.h. ich fand in der Schweiz ein sehr gut erhaltenes Exemplar im Originalzustand aus 2. Hand. Mit Hilfe eines befreundeten Kfz-Meisters und einiger Mitglieder aus der Borgward-Interessengemeinschaft gelang es mir, das Auto wieder wie in alten Flott zu machen.

HANSA



GOLIATH



Oldtimer

- Verkauf
- Verleih
- Vermietung
- Tausch



CARS & MUSIC of YESTERDAY

W. Baus

Kasseler Str. 76A + Wilhelmstr. 2, 3501 Fukstadt 2, Tel. 0561/811412, 812951, Telex 99513 baus d



Drehorgeln

- Verkauf
- Verleih
- Vermietung
- Tausch



Alexander
Isabella



Isabella
coupe
Hansa 2400

Was für ein Gefühl, wenn man sich vor Augen hält, daß es 1960 solch ein Auto mit Luftfederung schon gab. Eine Luxusreiselimousine. Mein P 100 ist ständig zugelassen und wird bei schönem Wetter auch tüchtig gefahren.

Ich habe es mir nicht nehmen lassen, bei der Kennzeichenwahl einige Zeit zu warten um das "I-Tüpfelchen" zu bekommen, das Kennzeichen KS - P 100.

Langsam aber sicher gibt es auch gewisse Platzprobleme, denn wer stellt seine Lieblinge schon auf die Straße?

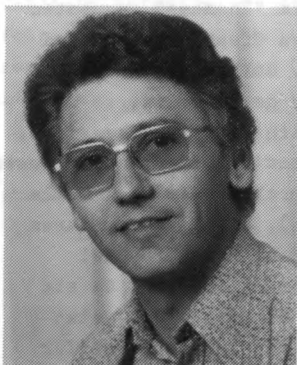
Trotzdem, als Abschluß würde ich mir gerne noch ein sehr gutes Isabella Coupe und einen 2,3 oder 2,8 Liter Pullmann zulegen. Letzteres dürfte sicherlich für lange Zeit nicht zu realisieren sein.

Geht es Ihnen, verehrte Leser und Oldisammler auch manchmal so wie mir, daß man versucht möglichst die Fahrzeuge zu sammeln die man früher selber einmal gefahren hat?

Ich konnte wiedere einmal nicht nein sagen und bin seit kurzer Zeit auch Besitzer eines Lloyd Alexander TS (jetzt aber mit Anlasser) total restauriert, erst 40 T km, bei dem sogar ein Vorbesitzer mit Namen Christian Borgward eingetragen ist.

Werner Baus

Cars and Musik of Yesterday



HANSA



GOLIATH

Ersatzteilmachlieferung

Holger Gülow

Fasanenring 10a
2401 Groß Grönau, den 25.2.86
Tel. 04509/2151

An die
Clubzentrale der
Borgward Interessengemeinschaft
Paul - Goerens - Str. 30
4300 Essen 1

Betr.: Ersatzteilbeschaffung bzw.-nachfertigung für die
Arabella mit 38 und 45 PS

Sehr geehrte IG-Mitglieder,

am 29.01.1985 teilte Herr Klaus Walter aus Wolfsburg mit,
daß er in der Lage wäre, Verschleißteile des Arabella-Motors
günstig zu beschaffen bzw. nachfertigen zu lassen. Es han-
delt sich bei den Verschleißteilen um:

- Kolbenringe (Tewes)
- Lagerschalen aller Größen (Glyco)
- Ölabbstreifringe
- (wahrscheinlich auch Kolben)

Die Kosten der o.g. Artikel belaufen sich auf einen Bruch-
teil der sonst üblichen Preise, die im "Rhombus" angeboten
werden. Voraussetzung für ein Gelingen dieser Aktion sind
zahlreiche verbindliche Bestellungen. Sollte die Nachfrage
und das Interesse für diese Aktion zu gering sein, so unter-
bleibt sie. Wer sich ernsthaft für sein Hobby interessiert,
der wird sich dieses einmalige Angebot nicht entgehen lassen.
Als unser "Versuchskaninchen" zur Erprobung der o.g. Teile
fungierte das Ehepaar Peschel (Bremen), das diese in ihren
Arabella-Motor (45 PS) einbaute. Herr und Frau Peschel
fahren bekanntlicherweise tausende von Kilometern, da sie
ihre Arabella zum täglichen Gebrauch benutzen. Bis jetzt
sind keine Mängel am Motor festzustellen gewesen, was für
die Qualität der Ersatzteile spricht. Bestellungen und
Nachfragen sind an Herrn Klaus Walter zu richten. Adresse:
Klaus Walter, Krugfeld 2, 3180 Wolfsburg. Tel. 05361/67307
Mit freundlichen Grüßen

Holger Gülow

Wer? Wo? Was?

Werkstattempfehlung

Clubfreund Jürgen Köppen, Brüssel, bittet um Bekanntgabe folgender Werkstattempfehlung:

Im Brüssel betreibt ein ehemaliger Borgward-Meister eine Werkstatt, in der alle mechanischen Arbeiten an Borgward-Fahrzeugen fachmännisch und sehr preiswert ausgeführt werden. Für größere oder schwierigere Reparaturen dürfte sich auch der Weg von Deutschland lohnen (140 km Autobahn ab Aachen). Es sind allerdings keine Ersatzteile vorrätig, so daß diese selbst beschafft werden müssen. Der Werkstattleiter spricht Französisch und Niederländisch.

Anschrift: Willy Prince, Rue A. Vanderkindere 19, 1080-Brüssel-Anderslecht, Tel. v. BRD 00322/5241348. Auskünfte auf Deutsch auch unter 00322/6604377.

Veteranen-Auto-Teile-Katalog

Die Fa. Willy Krieg - Restaurations- und Rekonstruktionsbetrieb - hat ihren Veteranen-Auto-Teile-Katalog Nr. 2 herausgegeben. Auf Kunstdruckpapier hergestellt, enthält er ein umfangreiches Angebot an Veteranenfahrzeug-Ersatzteilen und Zubehör, sowie zahlreiche praktische Tips zum Restaurieren eines Oldtimers und für seinen Betrieb. Ein sehr nützliches Nachschlagewerk für jeden Schrauber! Sie erhalten diesen Katalog gegen eine Schutzgebühr von DM 10,- im Inland und DM 12,- im urop. Ausland und DM 15,- für Übersee. Die Gebühr ist im voraus zu entrichten.

Anschrift Willy Krieg, Bracknellstr. 9-13, 5090 Leverkusen 3



AEROSTYLE

Spezial-Holz-Kunststoff-Metallbau
Werkstatt Hanstedt

AEROSTYLE GMBH Parkallee 47 2800 Bremen

21. Januar 1985

Drucksache

Borgward IG; Herrn Hartmut Loges
Paul-Goerens-Strasse 30

4300 Essen 1

Sehr geehrte Interessenten,
liebe BORGWARD-Fans,

wir freuen uns, Ihnen heute mitteilen zu können,
daß wir ab sofort den BORGWARD-Ersatzteil-Versand
von Herrn Peter Kurze, Bremen, übernommen haben.
Der Katalog über die lieferbaren Teile behält
weiterhin seine Gültigkeit - wenn Sie ihn nicht
vorliegen haben, fordern Sie ihn bitte bei uns an.
Wir senden ihn gern gegen DM 2,40 Portospesen an
Sie ein.

Ihre Anfragen und Bestellungen bitten wir ab sofort
an uns zu richten. Die Betreuung und der Versand
erfolgt in bewährter Weise. So ist gewährleistet,
daß Ihr Ersatzteil-Bedarf prompt befriedigt wird.

Als Fan individueller, charaktervoller Automobile
werden Sie die Information zu schätzen wissen, daß
wir auch Ersatzteile für den 181er Kübel versenden.
Auch hierzu senden wir Ihnen gegen DM 2,40 Porto
gern unseren Katalog. Wenn Sie selbst keinen Bedarf
haben - Ihr Freund/Kollege ist Ihnen für diesen Tip
sicher dankbar...

Mit freundlichen Grüßen
AEROSTYLE

PS:...der alte Katalog gilt zunächst weiter, auch die Preise -
ein Bestellschein für AEROSTYLE GmbH liegt bei.

C&C PARTS

Ihr Partner
in Sachen Ersatz-
teile für Bremsen

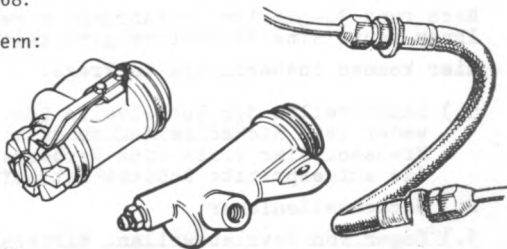
Haben Sie Probleme mit der Beschaffung oder Reparatur von Bremsteile?

Vielleicht können wir Ihnen behilflich sein.

Unsere Firma ist spezialisiert auf Ersatzteile für Bremsen von Oldtimern und Motorrädern bis Baujahr 1968.

Folgende Teile können wir liefern:

- Bremsbacken
- Bremsbeläge
- Bremsleitungen
- Bremsscheiben
- Bremsschläuche
- Bremstrommeln
- Hauptbremszylinder
- Radzylinder
- Reparatursätze
- Überwurfschrauben bzw. Armaturen



Wir können auch Bremsteilen an Hand von Zeichnungen oder Mustern anfertigen.

Wir machen Ihnen gerne ein unverbindliches Angebot.

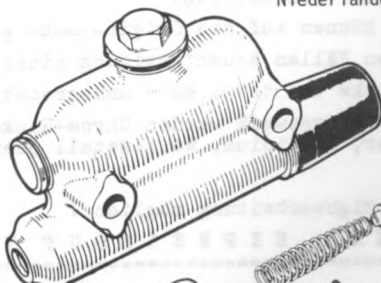
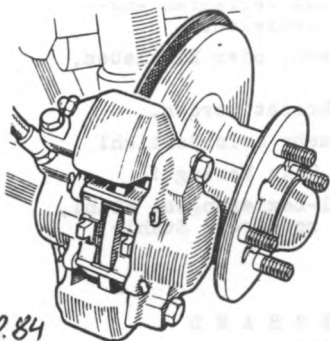
Unsere Firma arbeitet z.Zt. auf Partime Basis.

Unter folgende Nummer sind wir telefonisch zu erreichen: 0031/4707/2454.

Mo-Fr von 18⁰⁰ bis 20⁰⁰ Uhr
Sa von 8⁰⁰ bis 12⁰⁰ Uhr

Schriftlich erreichen Sie uns unter folgender Adresse

C&C Parts
Hei 1
5991 PC Baarlo
Niederlande



G.12.84

Kann auch für Burgward
bitte Kontakt aufnehmen!

entl. in Bronzeuß nachfertigen
Büchen

Hans Acker

Stürbergstraße 31

5900 Siegen 1.

Telefon 02737/4377

An Veteranenfahrer u.
Altdimmerrennern!

Betr.: EINGELAUFENE LAGERSTELLEN!!!

Nach rund 30-jähriger Erfahrung im Metallspritzen möchte ich Ihnen heute eine Reparaturmöglichkeit beim Restaurieren anbieten.

Hier kommen insbesondere in Frage:

- 1.) Lagerstellen der Kurbelwelle (Haupt- u. Pleuellager)⁺ die entweder beim Nachschleifen zu dünn werden oder unbrauchbar durch Fressen. Hier tritt eine Verbesserung der Lagerstelle ein, da die aufgespritzte Schicht Notlaufeigenschaften besitzt.
- 2.) Nockenwellenlager.
- 3.) Lager von Getriebewellen, Hinterachswellen, alle Arten von Wellen mit Gleit- oder Kugellagersitzen, Festsitze mit Nuten.
- 4.) Achsschenkel und verschlissene Schaltgabeln.
- 5.) Getriebegehäuse-Lagerschilder.
- 6.) Führungen, Gleitbahnen, z.B. bei Loks
- 7.) Hydraulikstangen (Plunger) Zylinder.
- 8.) gerissene oder gar ausgebrochene Motorenblöcke (z.B. durch Frostschaden oder Pleuellagerbruch) können gut und dauerhaft rep. und abgedichtet werden.
- 9.) Spritzverzinken von Kesseln und Karosserieteilen.

Alle diese Stellen können durch das Metallspritzverfahren rep. und veredelt werden. In der Industrie wird das Verfahren angewandt, um eine vielfache Standfestigkeit zu erzielen.

Rändeln der Lagersitze, um den $\emptyset$ zu vergrößern, oder Einkleben, sind nicht mehr erforderlich.

Lagerstellen können auf die Originalmaße gebracht werden.

In den meisten Fällen Neuanfertigung nicht mehr erforderlich!

Auftragungsdicke von 1/100 mm - unbegrenzt, kein Verzug!

Je nach Verwendungszweck werden Chrom-Nickel-Legierungen, Stahl, Bronze, Kupfer, Aluminium, Weissmetall oder rostfreie Stähle aufgetragen.

Komplette Fertigbearbeitung möglich!

T Ä G L I C H E R E X P R E S S G U T V E R S A N D

+ mit Einschränkungen

ISABELLA- U. P 100-RADKAPPEN

Restposten in der flachen Ausführung 1959-1961, Stahl verchromt, original alter Bestand, Stck. DM 22,- zzgl. Porto + Verpackung

SCHWELLER-ZIERLEISTEN FÜR ISABELLA COUPE

originale Nachfertigung von bester Qualität, Stahl verchromt, montagefertig, Stck. DM 85,- zzgl. Porto

LENKUNGSDÄMPFER FÜR ALLE ISABELLA-TYPEN

Nur noch 1 Exemplar vorhanden! DM 125,- zzgl. Porto + Verpackung

STIRNRÄDER FÜR ALLE ISABELLA-TYPEN

1. Übermaß, Restposten von 8 Exemplaren, Stck. DM 45,- zzgl. Porto + Verpackung

BENZINPUMPEN-REPARATURSÄTZE FÜR ALLE ISABELLA-TYPEN

Komplett, Stck. DM 29,- zzgl. Porto + Verpackung

ACHSSCHENKELBOLZEN-REPARATURSÄTZE FÜR HANSA 1500/1800 PONTON U.2400

Kompl. mit Bolzen, Buchsen u. Schrauben, kleiner Restposten, Stck. DM 75,- zzgl. Porto + Verpackung

Bestellungen vorstehender Teile richten Sie bitte an die Clubzentrale.

Auf Schrottplätzen gesichtet

1 BORGWARD ISABELLA COUPÉ

steht reparaturbed. im Raum Köln und ist mit einem Ersatzteillager für DM 4.600,- zu verk.

Teil. 0221/692637

Marcus Volk, Giessen

1 BORGWARD HANSA 1500 ISABELLA, BJ. 56 U. 1 ISABELLA

stehen im Raum Siegen zum Verkauf. Es werden für beide Fahrzeuge DM 1.200,- incl. Ersatzteile verlangt.

Marcus Volk, Giessen

1 GOLIATH GD 750 PRITSCHENWAGEN, BJ. 51

Zust. schlecht, aber kompl. zum Schlachten od. Restaurieren, steht seit längerer Zeit stillgelegt in der Schrottecke von Autohaus Strasser, Mitsubishi-Vertragshändler, Erpolzheimerstr., 6713 Freinsheim/Pfalz, Tel. 06353/8190. Der Besitzer neigt allerdings zu Phantasiepreisen. Christian Steiger, Limburgerhof

1 PEUGEOT 403

mit Schiebedach und gutem Motor steht als Ersatzteilträger bei der Autoverwertung Hennig, Hügelstr. 42, 5800 Hagen, Tel. 02331/61830
Jörg Rudat, Hagen

1 MAGIRUS DEUTZ 85 D 7 MIT PRITSCH

BJ. 64, TÜV abgelaufen, jedoch nichts bes. defekt, Motor überholt, Reifen fast neu, Fahrerhaus am Dach verbeult. Der Wagen war bis vor wenigen Monaten im Einsatz. Er kostet ca. DM 1.500,- und wird abgegeben von Herrn Hans Müller, Zur Nieden Str. 15, 5800 Hagen, Tel. 02331/26193

Jörg Rudat, Hagen

Kennen Sie weitere Funde???

Nachdem wir im letzten Teil eigentlich schon etwas zuweit fortgeschritten waren, der Anbau der Karosserie erfolgt erst zum Schluß, wollen wir uns jetzt der Überholung und Restaurierung der Technik zuwenden.

Die demontierte Vorderachse wird zerlegt.

Die Spurstangen werden abgebaut und entrostet. Defekte Manschetten werden neu beschafft und nach dem Lackieren montiert.

Die Lenkung wird zerlegt und auf Verschleiß kontrolliert. Defekte Teile werden aufgearbeitet oder ersetzt.

Die Federgabeln werden aus dem Achschenkel herausgebaut. Die Buchsen sind meist verschlissen. Sie werden erneuert. Es bereitet einem Dreher keine Schwierigkeiten neue Buchsen nach Zeichnung oder Muster zu fertigen. Gebt die Federgabeln in jedem Fall mit. Diese können bei der Gelegenheit gleich übergedreht werden und die Buchsen entsprechend gefertigt werden.

Die Federpakete werden zerlegt. Die einzelnen Lagen entrostet und ggf. nachgespannt. Vor dem Zusammenbau werden diese mit zähem Federfett eingestrichen. Die Gummilager werden auf ihre Brauchbarkeit überprüft und ggf. erneuert.

Das äußere und das innere Radlager sind in jedem Falle zu erneuern. Ebenso verfahren wir mit den Simmerringen. Diese Teile erhältet Ihr in jedem einschlägigen Fachgeschäft, da sie DIN Teile sind.

Bremsschläuche sollte man ebenfalls in jedem Falle erneuern. Passende Teile gibt es noch immer bei ATE, wenn auch nicht mehr als LLOYD-Teil deklariert. Ebenso ist es mit den Radbremszylindern und dem Hauptbremszylindern. Auch neue Bremsbeläge gibt es noch. Eine Pulle "Schluck" gegen den Staub im Lager wirkt oft Wunder. Vor allem sollte man Zeit mitbringen und ggf. ein bis zwei Tage warten können.

Wichtig ist es nach meiner Erfahrung den festen Sitz der Nieten an der Bremsankerplatte zu überprüfen. Erfahrungsgemäß lösen diese sich bei den LLOYDs im Laufe der Jahre.

Alle Teile werden selbstverständlich entrostet und im Originalfarbton wieder lackiert.

Motor und Getriebe werden von einander getrennt. Die Kupplung sollte man bei dieser Gelegenheit in jedem Falle austauschen und das Ausrücklager erneuern. Die Teile sind bei Fichtel und Sachs noch erhältlich.

Der Motor sollte soweit wie nötig zerlegt werden. In jedem Falle solltet Ihr prüfen ob Riefen im Zylinder sind. Die Zylinder können gehohnt werden. Kolben in diversen Übermaßen sind am Markt.

Die Simmerringe am Kurbelgehäuse müssen erneuert werden, Sie sind sicher im Laufe der Jahre hart geworden.

Anlasser und Lichtmaschine wandern am Besten zum BOSCH-Dienst.

Dort werden sie fachgerecht überholt.

Der Vergaser wird auf einwandfreie Funktion überprüft. Er kann ggf. von einer Fachwerkstatt überholt werden.

Harald Hanisch

Typ Referat LLOYD-Zweitakt

(C)



STEPHAN VEIL

Knappenweg 33

7000 STUTTGART 80

Tel. 0711/683166

" K L I C K ! "

Im Zeichen der hierzulande mittlerweile bestehenden Anschnallpflicht wäre es vielleicht einmal nützlich, über die Nachrüstung der GOLIATH-Pkw's mit Sicherheitsgurten zu reden. Nachfolgende Einbautips beziehen sich auf Zweipunkt-Statigurte (früher auch als "Schwedengurte" bekannt, Hersteller u.a. Klippan), die als Zubehör "aus der Zeit" auch keinen Stilbruch darstellen. Ich habe solche Zweipunktgurte in 2 GOLIATH-Limousinen gehabt und damit eigentlich nur gute Erfahrungen gemacht.

Zuerst werden mal die Rücksitzbank, die hinteren Seitenverkleidungen (samt Bakelitleiste) und die Bodenmatten vor dem Rücksitz rausgenommen. Die inneren Seitenbleche mit den Öffnungen für die Muttern zur Kotflügelbefestigung liegen dann offen da. Um für den Gurt eine ordentliche Verankerung zu schaffen, wird als Unterlage jetzt ein passender Flachstahl (reichlich 5mm stark), nach Abb. 2 bearbeitet. Die beiden äußeren Durchgangsbohrungen werden so angeordnet, daß man - nachdem die Anordnung des Gurts, der über die Schulter läuft, und damit die Position des Stahls am Seitenblech feststeht - durch die Öffnungen für die Kotflügelmuttern je eine Mutter auf die beiden äußeren Schrauben des Flachstahls aufdrehen kann (wichtig! Etwas gelenkige Finger braucht's dazu aber schon...). Die mittlere Bohrung wird mit einem M8- oder M10-Gewinde (je nach Befestigungsschraube des Gurts) versehen - exakt arbeiten, damit nicht bei der ersten Vollbremsung das Gewinde ausreißt und der Gurt aus der Verankerung fliegt!! Die beiden Bohrungen der äußeren Schrauben werden angesenkt, so daß eine (Schlitz- oder Inbus-) Senkkopfschraube verwendet werden kann. - Bei allen Befestigungsschrauben auf die Restigkeit achten (mindestens 8.8!!)

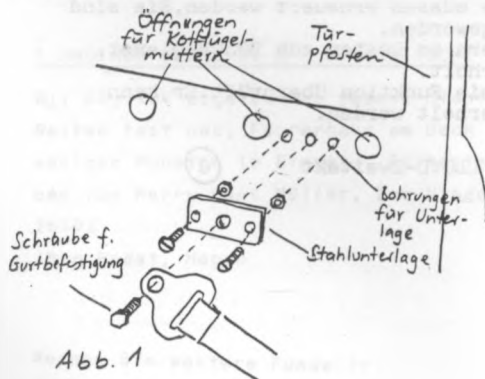


Abb. 1

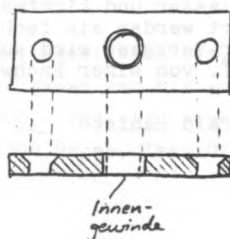


Abb. 2 Flachstahl
(Unterlage zur Gurtbefestigung)

anschließend werden die nötigen Löcher (zur Befestigung des Flachstahls) in das Seitenblech gebohrt. Außerdem muß in die Seitenverkleidung noch ein (bzw. zwei - je nach Ausführung des Gurts) Loch, durch das die Befestigungsschraube des Gurts durchgesteckt und in die Gewindebohrung des Flachstahls eingeschraubt werden kann.

Damit sich die Seitenverkleidung an der Befestigungsstelle der Gurte nicht allzusehr ausbeult (durch die Stahlunterlage ist hier jetzt ja mehr Material vorhanden), muß auf der Rückseite der Hartfaserplatte, auf die die Verkleidung aufgespannt ist, mit dem Stechbeitel vorsichtig eine Aussparung geschaffen werden. Die Seitenverkleidung wird an dieser Stelle also "verdünnt". Zugegebenermaßen ist es nicht jedermanns Sache, in die ansonsten gut erhaltene Innenverkleidung des GOLIATH ein Loch zu schneiden, doch erscheint mir obige Lösung auf jeden Fall besser als den oberen Türpfosten als Verankerungspunkt zu nehmen. Es sieht nämlich nicht gerade schön aus, wenn dann der Kopf der Gurtbefestigungsschraube außen am Türpfosten hervorschaut!

Die Befestigung der zweiten Gurthälfte (also der 2. Verankerungspunkt) erfolgt mit je 1 (oder 2) Schraube(n) neben dem Zentralrohr hinter dem Vordersitz am Wagenboden. Dabei sollten zur Verteilung der Zugkräfte im Befestigungsbereich auf der Wageninnen- und Unterseite je eine große Stahl-Unterlegscheibe ($\varnothing$ ca. 3-5 cm, verwendet werden.

Wer nun Dreipunkt-Statik- oder Automatikgurte einbauen will, muß zu obigen Punkten natürlich noch den dritten Verankerungspunkt einplanen. Dazu bietet sich das untere Ende des Türpfostens am Innenschweller an. Die genaue Anordnung variiert je nach Gurt (und Größe der Aufrüllbox). Viel Platz ist zwischen Vordersitzbank und Türpfosten sowieso nicht, und die Fahrgäste sollen sich beim Ein- und Aussteigen auf die Hecksitze ja auch nicht in den Gurten verheddern! Übrigens müssen bei dieser Bastelei die Heckkotflügel runter, um von beiden Seiten (zwecks Verschraubung) an den Türpfosten ranzukommen!

Soviel also diesmal als Anregung zum Basteln (obiger Vorschlag ist natürlich nicht der einzige Lösungsweg)...

Stefan Uhl



Referat L K W

Bausatz : 3 t. HalbkettenFahrzeug.

Hersteller : F S C I

Diese Bausätze sind zum Preis von ca. D M 7,- in Bastel- und Spielzeugläden erhältlich.



AGE 10 THROUGH ADULT
POUR ENFANTS DES 10 ANS
ET POUR ADULTES

1/72ND SCALE
MAQUETTE A MONTER 1/72^{ème}

1 MODEL KIT AND 2 FIGURES.
1 MAQUETTE A MONTER ET 2 FIGURES.
MADE IN ITALY

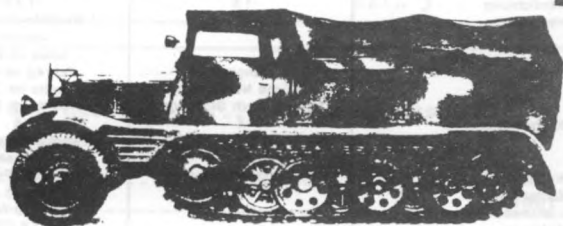
1/72ND SCALE-MAQUETTE A



GERMAN 3 TON. HALF-TRACK



Das ist die Halbketten-Zugmaschine für 3 to Anhängelast, hauptsächlich vorgesehen als Zugmittel für die leichte Feldhaubitze. Oben rechts ein Fahrzeug des Afrika-Korps. Das Fahrgestell dieser Zugmaschine war auch dasjenige des mittleren Schützenpanzers.



Hier werden auf einer 5 to-Zugmaschine des Typs L 7 (1936–1937) Schulbuben durch das Gelände gefahren. Wenn sie später als junge Soldaten dort oben Richtung Osten und zurück fuhren, hat es ihnen vermutlich weniger Spaß gemacht.

Die Zugmaschinen – hier ein 5 to Zgkw. vom Typ BN 9 (Artillerie-Ausführung) – hatten, vor allem während der russischen Schlammperioden harte Bewährungsproben zu bestehen.



	ie. Zgkw. 3 to (Sd. Kfz. 11) Typ HL kl 5 (Hansa-Lloyd) 1937-1938	Zgkw. 3 to (Sd. Kfz. 11) Typ HL kl 6 (Borgward) 1938-1939	ie. Zgkw. 3 to (Sd. Kfz. 11) Typ HL kl 6 (Borgward) 1939-1944
Motor	Vergasermotor Hansa L 3500 L	Vergasermotor Maybach NL 38 TUKR	Vergasermotor Maybach HL 42 TUKRM
Zylinderzahl	6	6	6
Bohrung x Hub	82 x 110 mm	90 x 100 mm	90 x 110 mm
Hubraum	3485 ccm	3790 ccm	4170 ccm
Leistung	70 PS bei 3600 U/min	90 PS bei 2800 U/min	100 PS bei 2800 U/min
Verdichtung	1:6	1:6,6	1:6,6
Vergaser	1 Solex 40 BFH	1 Gelände-Zweistufen- vergaser Solex 40 IFF II	1 Gelände-Zweistufen- vergaser Solex 40 IFF II
Ventile	Hängend Seitliche Nockenwelle	Schräg hängend Nockenwelle im Zylinderkopf	Schräg hängend Nockenwelle im Zylinderkopf
Kurbelwellenlager	Antrieb durch Stirnräder 4	Antrieb durch Stirnräder 8	Antrieb durch Stirnräder 8
Kühlung	Wasser/Pumpe	Auswechselbare Zylinder- büchsen Wasser/Pumpe	Auswechselbare Zylinder- büchsen Wasser/Pumpe
Batterie	12 V 90 Ah	12 V 75 Ah	12 V 75 Ah
Lichtmaschine		130 W	130 W
Anlasser		1,8 PS	1,8 PS
Kraftübertragung		Antrieb auf Ketten-Laufwerk Zweischiebentrockenkupplung 2 Schalthebel in Fahrzeugmitte 4 Gang + Vorgelege (8 Vorwärts-, 2 Rückwärtsgänge) Straße: I. 3,47, II. 1,80, III. 1,01, IV. 0,63 Gelände: I. 8,63, II. 4,47, III. 2,52, IV. 1,58 9,80	
Getriebe		— Kastenprofil-Rahmen starr, 1 Querfeder 2 Gleisketten	
Übersetzungen		links 55, rechts 56 Glieder mit Gummipolstern, Teilung 140 mm 1 Triebtrad vorn, 1 Leitrad 6 große Doppel-Laufräder in Schachtelanordnung 1 Federstab je Doppel-Laufrad	
Antriebs-Übersetzung		Spindellenkung oder ZF-Roß 660 Schneckenlenkung + hydraulische Cietrac-Lenkbremse Druckluft Triebräder der Gleisketten Triebräder der Gleisketten	
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung			
Ketten-Laufwerk			
Lenkung			
Fußbremse			
Fußbremse wirkt auf			
Handbremse wirkt auf			
Allgemeine Daten			
Kettenauflege		1800 mm	
Kettenlänge		links 7700, rechts 7840 mm	
Spur Vorderräder		1650 mm	
Spur Gleisketten		1600 mm	
Kettenbreite		280 mm	
Gesamtmaße		5550 x 2000 x 2150 mm	
Reifen Vorderräder	7,25-20 Gelände	7,25-20 Gelände	190-18 Gelände
Bodenfreiheit		320 mm	
Wattfähigkeit		500 mm	
Wendekreis-φ		13,5 Meter	
Fahrzeuggewicht		5550 kg	
Zuläss. Gesamtgewicht		7100 kg	
Nutzlast		1550 kg	
Anhängelast		3000 kg	
Höchstgeschwindigkeit		Straße 52,5 km/h	
Verbrauch/100 km		Straße 45, Gelände 75 Liter	
Kraftstofftank		110 Liter	
Fahrbereich		Straße 240, Gelände 140 km	
Besatzung		8 Mann	



DER LLOYD-BUS-REPORT

Erfahrungsberichte- Restaurations-
-tips- Motoren- und Getriebe-
-technik

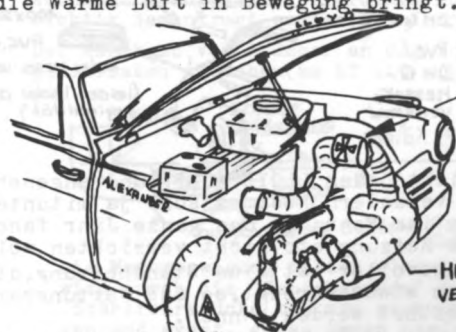
Ralf Gintzel Keplerstr. 40 7031 Ailingen 3
Tel. 07056-2827

TEIL 3

HEUTE:- Lüftung und Heizung-Miniwindkanal
-Auspuffanlage-Schall in Grenzen
-Bremsanlage -wer nicht schmiert, fährt
besser

-In den frühen 50-er Jahren wurde es bei winterlichen Temperaturen im LLOYD 300 nur einigermaßen erträglich, wenn zumindestens 4 Personen mitfahren. Zudem noch war der Fahrer mit ständigem Klarwischen der Windschutzscheibe und nebenbei auch noch mit häufigem Schalten beschäftigt, sofern er bergige Landschaften zu durch-eilen hatte. - Es fehlte also auch an Ausblick, sofern sogar die Scheiben innen komplett beschlugen.

Abhilfe schaffte dann teilweise die "Klimaanlage" des späteren 600-er LLOYD, sofern ein Auspuffheizungskrümmmer eingebaut war (Aufpreis DM 78.-), -sogar bei Minustemperaturen um 10 Grad war es so warm (Originalton Testbericht 1957) daß man nicht den Wintermantel anhaben mußte. - Dies traf allerdings nur bei der Fahrt zu - im Stand bewegte sich kein Lüftchen. Demzufolge ist es im Innenraum des LT 600 um -10 Grad schaurig kühl. Das Einzige ist ein Radial- oder Axialgebläse, daß direkt an den Heizungskrümmmer angeschlossen, die warme Luft in Bewegung bringt.



GEBLÄSE
(2- stufig)

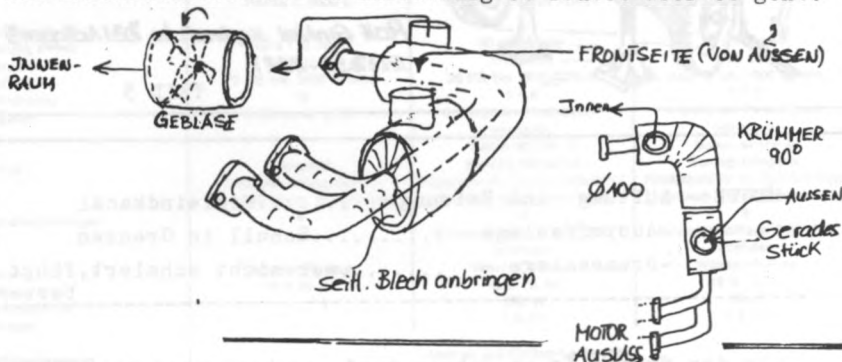
Im Motorenraum leicht
anzubringen. Lüfter
BOSCH/HELLA, 6-12 Volt

Durchmesser 80/100
ca. 60 Watt mm

HEIZUNGSKRÜMMER
VERZINKUNG! ca. DM 60,-

Da auch an den Krümmern der Rost nagt, ist eine Tauchverzinkung empfehlenswert - Kosten ca. DM 60.- bei Verzinkungsbetrieben.

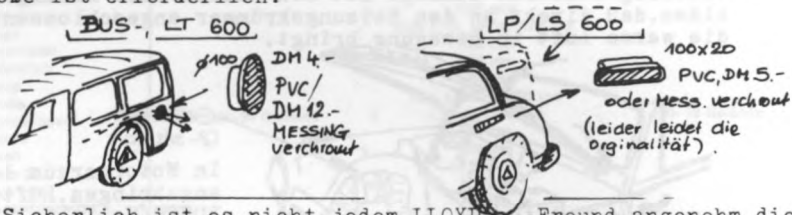
-allerdings ist diese Verzinkung nur bei einwandfreien Teilen möglich. Falls die Wärmeleitbleche nicht mehr zu gebrauchen sind, ist auch notfalls der einfache Auspuffkrümmer zu verwenden, an den man dann originalähnlich Bleche sowie Stützen anschweißt. Noch einfacher ist die Verwendung von Ofenrohrstutzen und -Krümmern, die man dann nur auf dem Krümmer fixieren muß. Kosten: ca. 20.- So merkwürdig es lautet - aber es geht.



LÜFTUNG

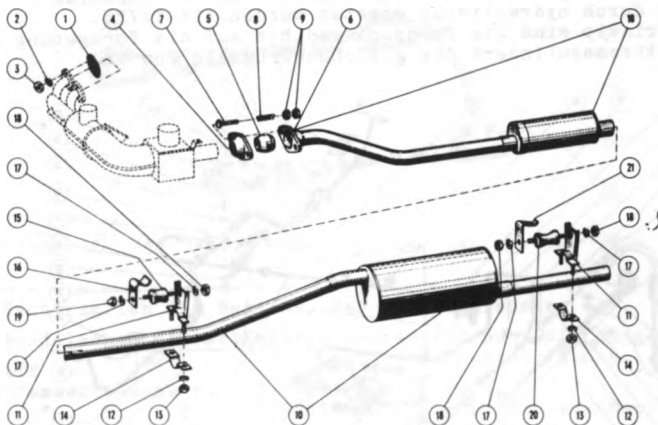
-Am besten geeignet ist natürlich das Original-Goldeschiebedach, das aber leider nicht mehr zu erhalten ist. Das Ab- und Anschrauben von Dächern mit Schiebedach ist beim LLOYD relativ einfach, sofern man ein gebrauchtes Dach bekommt, - wobei der Erhaltungszustand auch nicht immer der beste ist. - Das Umfunktionieren vom geschlossenen PKW LLOYD LP zum CABRIOLETT wurde zwar im Rhombus 3/84 angeboten, ist aber sicherlich nicht ganz ohne Probleme. - Das Einsetzen des Roll-daches vom K4 ist zwar möglich, aber keineswegs original.

Zur Durchlüftung empfiehlt sich als Abhilfe ein an der Rückseite angebrachtes Lüft.gitter, das in verschied. Größen vom Sanitärbereich angeboten wird. Der Ausschnitt in der entspr. Größe ist erforderlich.



-Sicherlich ist es nicht jedem LLOYD-Freund angenehm, die Originalität derart zu verändern. Aber es soll ja mitunter LLOYD-Fahrer geben, die ihr Fahrzeug das ganze Jahr fahren, - also auf eine richtige Heizung etc. nicht verzichten wollen. - Ganz erheblich wirkungsvoller ist eine Standheizung, die allerdings den Motorraum etwas verengt, so daß Wartungsarbeiten ev. schwieriger durchgeführt werden können.

Außerdem muß diese Heizung vom TÜV abgenommen werden, so daß hier noch weitere Unannehmlichkeiten hinzukommen. -

AUSPUFFANLAGE LP/LS / LT 600

46

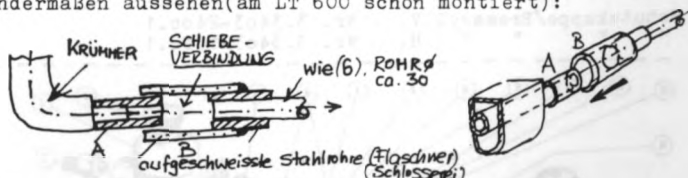
-Sollte mal ein neuer Auspuff fällig sein, so sind verschiedene Möglichkeiten in Erwägung zu ziehen.

Um die Berliner Clubfreunde zu zitieren: "Das Feinste vom Feinen", - wäre eine rostfreie Anlage (V2A), die allerdings vermutlich länger als das Fahrzeug hält, aber den Geldsäckel erheblich erleichtert.

Clubfreund Hoffmann hat eventuell noch neue (Normalstahl)-Auspuffanlagen, die dann erheblich billiger sind.

Die dritte Möglichkeit: passende Töpfe und Rohre ($\varnothing$ 30-40), die von größeren Verbrauchermärkten (oder Fachhandel-hier teurer), bezogen werden können. Die in Regalen aufgehängten Teile lassen sich in Ruhe (Maßvergleich) herausuchen, wobei man eben auf $\varnothing$ und Formgebung (Teillo) achten muß - geringe Größenabweichungen lassen sich noch an Karosserieboden u. Aufhängung anpassen. Allerdings muß das "alte" Muster vorsichtig demontiert werden, um nicht auseinanderzufallen.

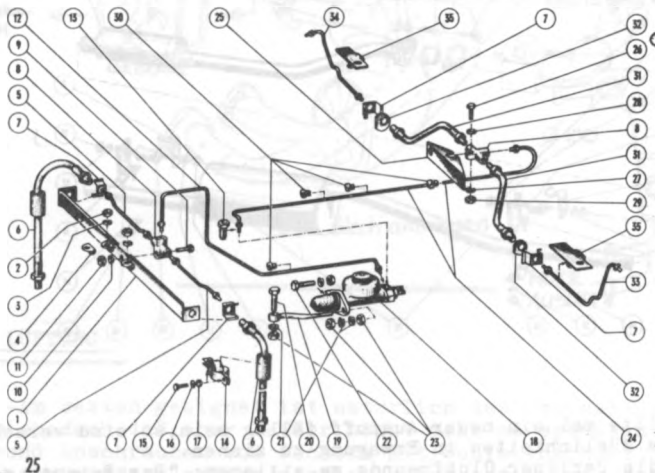
Der Anschluß vom Krümmer an das vordere Rohr kann auch folgendermaßen aussehen (am LT 600 schon montiert):



Die Motorbewegung in den elastischen Gummiaufhängungen wird durch die "Schiebemuffe" aufgefangen. Die passenden Stahlrohrstücke muß man sich eben beim Flaschner besorgen und event. genau innen ausdrehen lassen (ca. 3/10 - 5/10 mm $\varnothing$ -Unterschied). - Die Biegung der Rohre wie oben am Originalteil durch Zus.schweißen o.d. Erwärmung.

BREMSANLAGE- LT/LP/LS 600 (HYdraulik)

-Bis 1953 gab es auch die mechanischen Seilzuganlagen, die dann durch hydraulische ersetzt wurden-ATE-TEVES.
Im Prinzip sind die Bremsanlagen bis auf die Formgebung des Hauptbremszylinders die gleichen (Trommel ϕ 200 mm).

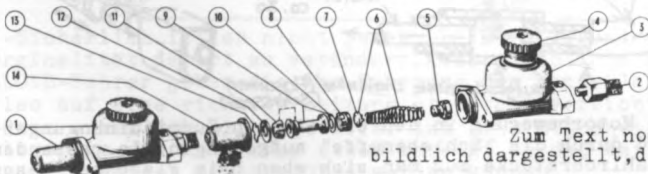


-Zu verwenden sind (Korrosion) am besten die Kupferrohrbremsleitungen (m-Preis ca. DM 3,-), die auch am Anschluß besser aufbördelbar sind (Werkzeug nötig). Keinesfalls sollte man an den Bremsschläuchen sparen, da die alten erfahrungsgemäß aufquellen und unbrauchbar werden.

Manschetten für Brems-u. Hauptbremszylinder sind von ATE erhältlich und können, falls die Innenoberfläche der Zylinder keine allzugroßen Korrosionsriefen aufweisen, verwendet werden. Dies soll aber nur ein "Hinweis" sein, da bei Defekten an Bremsanlagen im Strassenverkehr, besonders bei OLDTIMERN, ev. kostspielige Folgen zu erwarten sind!

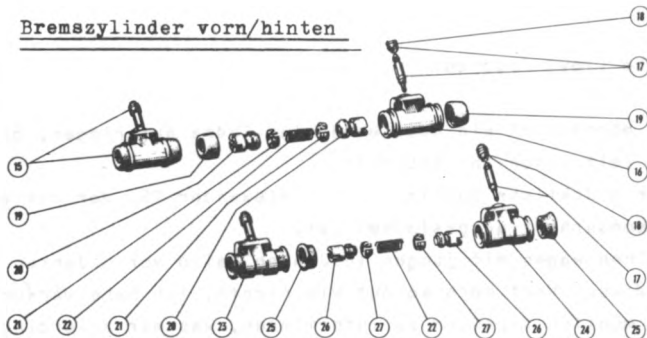
NUR LT 600:

5-14 Rep. Satz Hauptbremszyl.:	Nr. 03.0370-0119.2/Bremszyl. neu: 3.3119-09173
Manschette Bremszyl. VORN	Nr. 3.3402-2201.1
" " " " HINTEN	Nr. 3.3402-1501.1
Schutzkappe/Bremszyl. V.	Nr. 3.3403-2400.1
" " " " H.	Nr. 3.3403-1600.1



Zum Text noch bildlich dargestellt, die Explosionszeichnung (LLOYD)

(5)

Bremszylinder vorn/hinten

Nachträglich die Best.Nr. der Bremsschläuche:

Pendelachse m.Blattfeder, entsprechend auch die Länge der
hinteren Bremsschläuche.

ATE

- ⑥ Bremsschläuche v.: 3.5124-0451.3
 ③④ " " h.: 3.5204-0220.3 (nur Pendelachse)

Kurbelachse m.Schraubenfedern

ATE

- ⑥ Bremsschläuche v.: 3.5124-0451.3
 ○ " " h.: 3.5404-0290.3

Das war's für heute, - das nächste Mal : (LT/LP/LS 600)

- Achsantrieb- Lagerung- Gelenkwellen- Getriebeinstandsetz.

Betreff: Bremsbeläge

-können bei der Fa. JURID in Form einer Sammelbestel-
 lung nachgefertigt werden. Stückzahl: mind. -200-
 Stückpreis je nach Auflage: ab DM 3.- bis 4.-
 Bestellungen Tel. 07056-2827 n. 18 UHR

S T I C H W O R T S A X O M A T

Hallo, liebe Lloyd-Freunde!

Dieses Mal möchte ich ein kaum erwähntes Thema aufbringen, das mich eine ganze Zeit schon in Trab hält.

Ich bin der glückliche Besitzer eines Alexander TS, der mit einer kleinen Besonderheit ausgestattet ist.

Als ich meinen Wagen mit jungen 16 Jahren, also vor 6 Jahren erstand, sagte mir dieses Wort noch so gut wie nichts. Ich habe versucht, mich so gut wie möglich hierüber zu informieren, was mir allerdings in der Praxis wenig genutzt hat.

Hier möchte ich nun einige Punkte aufzählen:

1. Durch die Vibration des Motors bricht häufig die Halterung der Zwischengasmembrane
2. Die Kontaktfläche des Tachouwandlers ist abgenutzt, so daß ich vor dem Anfahren stets den Motor abstellen muß. Es ist mir leider noch nicht gelungen, einen neuen Umwandler aufzutreiben.
3. Beim Schalten läßt sich kein weiches Einkuppeln ermöglichen. Jegliches Verstellen der Einstellschrauben am Steuerventil bringt keine Veränderungen. Durch das äußerst harte Einkuppeln leiden die äußeren Kreuzgelenke dermaßen, daß diese sogar zerbrechen. Außerdem leiden die Mitnehmer an der Fliehkraftkupplungsscheibe, wo wir bei Punkt 4 angelangt wären.
4. Wo bekommt man eine Saxomat-Kupplungsscheibe her, die für einen Auszubildenden noch bezahlbar ist?

Über Post, die mir bei der Lösung des Problems mit der Saxomat-Schaltung helfen kann, würde ich mich sehr freuen.

Am Ende meines Briefes habe ich einen Info-Coupon angefügt, da es mich sehr interessiert, wieviele Lloyds mit Saxomat noch existieren.

Ich bitte, auch Nichtmitglieder anzusprechen, um möglichst viele Erfahrungen austauschen zu können.

Den Coupon senden Sie bitte an Uwe Matzke, Freiligrathstr. 212, 2940 Wilhelmshaven, Tel. 04421/60159

Mit den herzlichsten Grüßen

gez. Uwe Matzke

NAME

VORNAME

STRASSE

WOHNORT

BAUJAHR

ORIGINAL

NACHTRÄGLICH EINGEBAUT

TELEFON



1. 1. 1950

2. 1. 1950

3. 1. 1950

4. 1. 1950

5. 1. 1950

6. 1. 1950

7. 1. 1950

8. 1. 1950

9. 1. 1950

10. 1. 1950

11. 1. 1950

12. 1. 1950

13. 1. 1950

14. 1. 1950

15. 1. 1950

16. 1. 1950

17. 1. 1950

18. 1. 1950

19. 1. 1950

20. 1. 1950

21. 1. 1950

22. 1. 1950

23. 1. 1950

24. 1. 1950

25. 1. 1950

26. 1. 1950

27. 1. 1950

28. 1. 1950

29. 1. 1950

30. 1. 1950

31. 1. 1950

32. 1. 1950

33. 1. 1950

34. 1. 1950

35. 1. 1950

36. 1. 1950

37. 1. 1950

38. 1. 1950

39. 1. 1950

40. 1. 1950

41. 1. 1950

42. 1. 1950



Klaus walter
Krugfeld 2

3180 Wolfsburg 17 den 12.1.85

Sehr geehrter Herr Loges

Zunächst bedanke ich mich für die schnelle Zusendung der Fotokopien mit dem Werkstättenverzeichnis Schweden.

Mal sehen ob dort oben noch etwas zu machen ist. Mitte der nächsten Woche gehts mal wieder los nach Östersund.

Es ist zwar immer wieder schön dort oben aber dafür auch sehr teuer.

Eine Kleinigkeit habe ich noch für den Rhombus.

" Erhebliche Entwicklungsarbeit" leistete ein Mitarbeiter aus der Styling Abteilung bei dem Entwurf eines Schriftzuges für Llovd.

Es ist geboren, das 250

Dieses entspricht der Größenordnung wie auch dem Styling dem des 600er.

Da ich sicher bin, das es außer mir noch einige gibt die mit einem sportlichen 250er immer einen großen Anlauf vor jeden Berg nehmen ein kleiner Tip zur Herstellung desgleichen. Anliegende Fotokopie auf ei43 - 4mm starkes Messingblech kleben. UHU macht es.

Aussägen ausfeilen und und und. Die Oberfläche zum Abschluß mit 600er Schleifpapier behandeln und glanzverchromen lassen.

Um keine Löcher in die Karosse bohren zu müssen empfehle ich doppelseitiges Zierleistenklebeband.

Da es sich hier um eine schöne Schlechtwetterarbeit handelt, der April kommt auch noch mit seinen Launen, wünsche ich denen die diesen Tip aufgreifen viel Spaß.

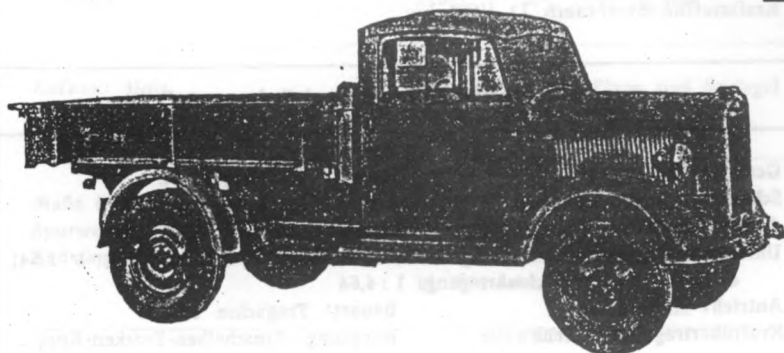
P S. Ich habe mir meines von einem Auszubildenen anfertigen lassen!

Mit freundlichen Grüßen

12.5 Klaus walter

Spruch: Der Fortschritt ist heute so schnell, das die Entwicklung nicht mehr Schritt halten kann.

250



Fabrikat: **Borgward**

Typ: **1 To. (L 1400)**

Motor, Kraftstoff, Motorschmierung

Motor: Viertakt-Otto-Motor, Typ: 4 M 1,4 l

Zylinderanzahl: 4

Zylinderanordnung: Reihe, stehend

Hubraum: 1384 ccm

Bohrung: 72 mm, **Hub:** 85 mm

Verdichtung: 1 : 6

Dauerleistung: 33 PS bei 3500 U/min.

Ventil-Anordnung: hängend

je Einlaß: 1, je Auslaß: 1

Ventilzeiten: Einlaß: öffnen: 8° vor o. T.

schließen: 56° nach u. T.

Auslaß: öffnen: 52° vor u. T.

schließen: 12° nach o. T.

Ventilspiel: (bei warmem Motor): Einlaß: 0,1 mm

Auslaß: 0,12 mm

Steuerungsantrieb: Zahnräder

Durchmesser der Schwungscheibe: 272 mm

Kurbelwellenlagerung: 3 fach

Kolbenmaterial: Leichtmetall

Motorschmiierung: Druckumlauf

Ölpumpen-Baumuster: Zahnradpumpe

Kühlung: Wasserpumpe

Vergaser: Solex

Baumuster: 30 BFH

Düsen: 110/0,8

Lufttrichter: 25

Leerlaufdüse: 0,50
Kraftstoffzufuhr: Membranpumpe Kraftstofftank: 52 l
Kraftstoffnormverbrauch 13 l/100 km

Antrieb, elektr. Anlage und Fahrgestell

Getriebe: Borgward	Bauart: Wechselgetriebe
Schaltung: Zahnräder	
Anzahl der Gänge: Vorwärtsgänge: 4; Rückwärtsgang: 1	
Untersetzungsverhältnis: 1. Gang: 1 : 3,79; 2. Gang: 1 : 2,37; 3. Gang: 1 : 1,54;	
4. Gang: 1 : 1 ; Rückwärtsgang: 1 : 4,64	
Antrieb: Hinterachse	Bauart: Tragachse 1 : 6,57
Kraftübertragung: Gelenkwelle	Kupplung: Einscheiben-Trocken-Kuppl. K 10 F. u. S.

Elektrische Anlage: Bosch	Volt: 6 Volt
Zündung: Batterie	Zündverstellung: automatisch
Verteiler: Bosch	Baumuster: VE 4 BRS 296 rechts
Kerzen: W 175 T 1	
Zündfolge: (beg. b. 1. Zyl. vorn i. Fahrtrichtung) 1—3—4—2	
Batterie: 6 Volt	
Leistung: 66 Ah	
Anlasser: Bosch	Baumuster: CG 0,6/6 BRS 26
Lichtmaschine Bosch	Baumuster: RJHR 130/6—2200 R 2 P
Leistung: 130 Watt	

Fahrgestell: Längsträger	Räder: Scheibenräder
Achsen: 2, starr	Felgengröße: vorne: 3,25—D×16, hinten: 4,00—F×17
Bereifung: vorne: 5,25—16, hinten: 7,00—17 extra	Reifendruck: vorne: 2, hinten: 3 Atü
Federung: Halbelliptik-Federn	Federblattbreite: vorne: 50 mm hinten: 60 mm
Federblattstärke: 6, 7, 8 mm	Lagen: vorn: 7, hinten: 8
Dämpfung: hydraulische Stoßdämpfer	Baumuster: Boge—B 35

Bremsen, Lenkung, Aufbau und Maße

Bremsen: mechanisch	Hersteller: Deutsche Perrot
Baumuster: Vierrad	Bremsbelag: 230×35

Handbremse: mechanisch (Hinterräd.)

Lenkung: Schraubenlenkung

Anordnung: links

Nachlauf: 2° 30'

Sturz: 1° 30', **Spur:** 6 mm

Aufbau: Holz

Art: Kasten mit Plane und Spriegel

Nutzraum: Länge: 2250 mm, Höhe: 330 mm, Breite: 1500 mm

Maße über alles: Länge: 4580 mm, Höhe: 1780 mm, Breite: 1620 mm

Spurweite: vorne: 1340 mm, hinten: 1320 mm

Radstand: 2800 mm

Bodenfreiheit: 220 mm

kl. Wendekreis: 12 m

Gewicht: Eigengewicht (betriebsfertig): 1145 kg

Nutzlast: 1580 kg, **zul. Gesamtgewicht:** 2410 kg

Achsdruck: vorne: 760 kg, hinten: 1650 kg

Füllungen:

Kraftstofftank: 52 l

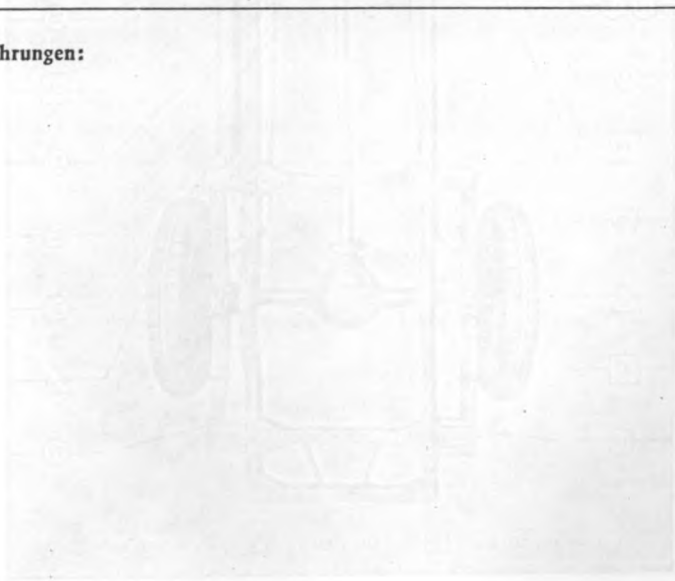
Kühlsystem: 10 l

Getriebeöl: 0,75 l

Motoröl: 5 l

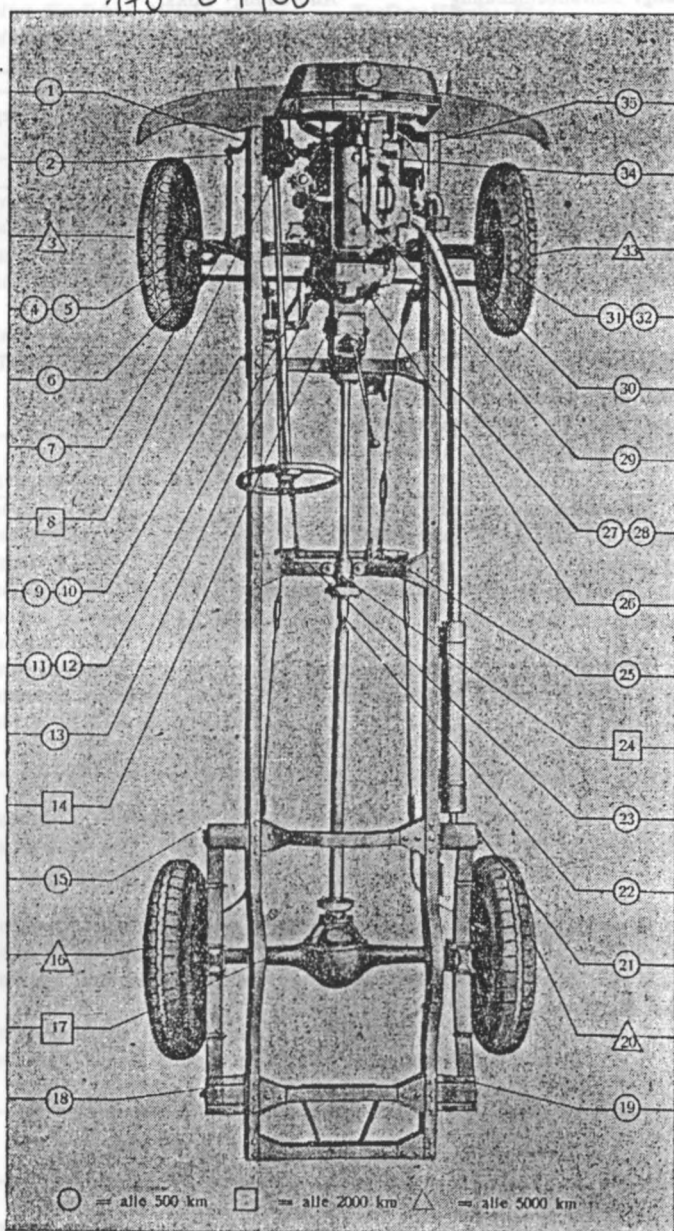
Hinterachsöl: 1,5 l

Erfahrungen:



Fahrgestellschmierung: Hochdruckpresse

1to L1400

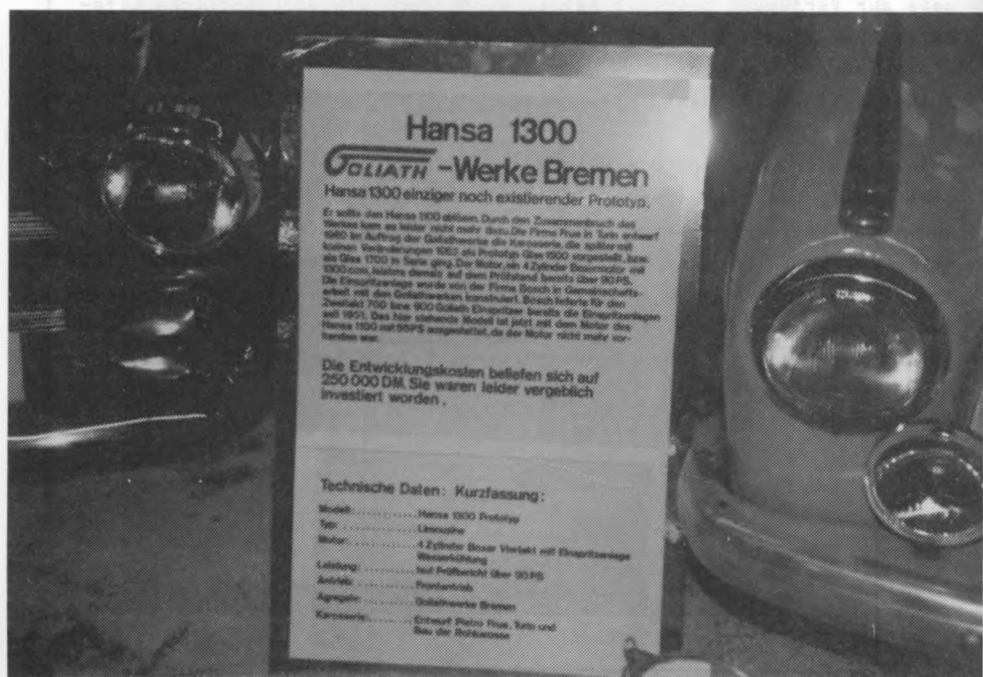


17. Int. Motor-Show Essen 1984

Auf der größten internationalen Spezial-Messe rund um die sportliche und individuelle Fahrzeug-Ausstattung, der zum 3. Mal die Internationale Classic Car und Oldtimer-Show automobiler Raritäten angeschlossen war, hat unsere Gemeinschaft wiederum mit einem 100 qm großen, kostenlosen Ausstellungs- und Informationsstand repräsentiert. Mehr als 200.000 Besucher aus aller Welt drängten sich in dichten Schlangen an unseren bewundernswerten Fahrzeugen vorbei. Auch zahlreiche Clubfreunde verweilten gern bei uns. Freund Letzel hatten den Stand mit echtem Rollrasen und Verkehrsschildern geschmückt. Eine realistisch dargestellte Straßenbaustellen- und Wintersportszene rundeten das Bild harmonisch ab.

Die Begeisterung der Besucher war wieder sehr groß, so daß wir den ständigen Fragen zu den Fahrzeugen und unserer Gemeinschaft unermüdlich Rede und Antwort standen. Absoluter Star des attraktiven Standes war natürlich der Prototyp des Hansa 1300 mit Frua-Karosserie, die später mit leichten Modifikationen als Glas 1700 in Serie ging. Clubfreund Dr. Westermann, der uns diesen Wagen als freundliche Leihgabe zur Verfügung gestellt hatte, sucht nach wie vor sämtliche Literatur über dieses außergewöhnliche Fahrzeug, das er in Kürze restaurieren möchte und übrigens sogar täglich einige Jahre zur vollsten Zufriedenheit als Student fuhr.

Unterm Strich hat sich die Mühe des Auf- und Abbaus und des Standdienstes vom 1. bis 12. Dezember 1984 wiederum gelohnt. So konnten wir Ihnen zahlreiche Fahrzeug- und Ersatzteilangebote vermitteln. Auch neue Clubfreunde wurden gewonnen. Das Engagement der beteiligten Clubfreunde hat erneut dazu beigetragen, unsere Marken nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Für die Motor-Show 1985 sind wir schon angemeldet und hoffen, den außergewöhnlichen Erfolg fortsetzen zu können.







Fahrzeug- und Ersatzteillbörse Münster

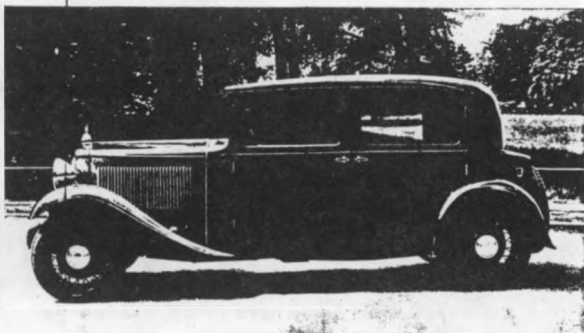
Am 2. u. 3. März hatte Herr Kramer wieder zu der bekannten Oldtimerbörse in die Halle Münsterland eingeladen.

Gern waren wir auch dort wieder mit einem Informationsstand zu Gast, den die von vielen Veranstaltungen bekannte Lloyd Arabella unseres Clubfreundes Schrade zierte.

Das umfangreiche Angebot an Fahrzeuersatzteilen und Literatur beschränkte anders als sonst auf Pkw. Trotzdem kamen Motorradfreunde nicht zu kurz. Die Besucherzahlen ließen jedoch zumindestens am ersten Tag zu wünschen übrig, was wohl auf den verkaufsoffenen Samstag zurückzuführen sein mag. Gesellschaft leisteten und dort viele andere bekannte Markenclubs mit ihren typischen Exponaten.



Der zweite deutsche
Schwingachswagen
Der Hansa-Typ
'Matador' mit
Spezialniederrahmen
und schwingenden
Triebachsen
von
Zivilingenieur
Joachim Fischer.



Der neue Hansa-Typ „Matador“ mit Dreieckrahmen, niedriger, besonders bequemer und geräumiger Karosserie, Continentalmotor, Aphon-Getriebe, Rücklaufsicherung, Schneckenantrieb und schwingenden Halbachsen

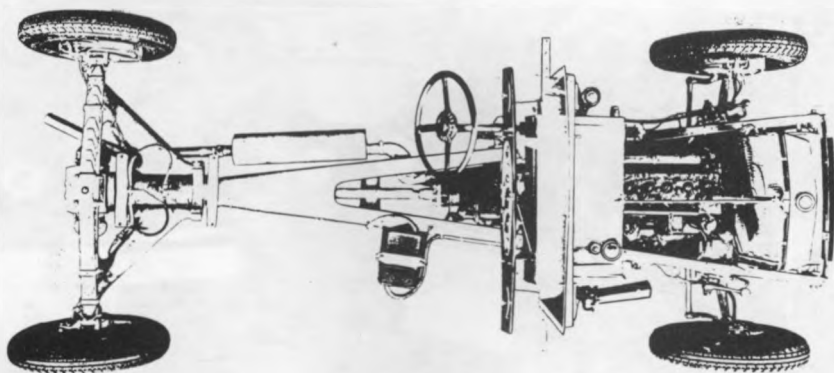
Ganz allmählich geht man vom Standardtyp des Automobils ab, eine Notwendigkeit, die der fortschrittliche Techniker seit Jahren erkannt hat. Eine grundlegende Verbesserung der Fahreigenschaften, der Straßenlage, eine klarere Vereinigung von Karosserie und Fahrgestell, eine weitere Reduzierung von Wagengewicht bei guter Straßenlage und Sicherheit, ist nur möglich, wenn das Fahrzeug nach den modernsten Forschungen konstruiert ist. Gewichtskonzentration, Tieferlegung des Schwerpunktes durch Niederrahmen, einzeln für sich schwingende Räder, das sind die Hauptkonstruktionselemente des Wagens von morgen. Bahnbrecher sind die ersten Schwingachswagen, wie Tatra und Steyr, am konsequentesten in der Durchführung des gesamten Problems Rühr, der nicht nur die Hinterräder für sich schwingen läßt, sondern auch die Vorderräder getrennt aufhängt und durch Tiefbettrahmen den Fußboden, wie überhaupt die gesamte Karosserie so tief legt, wie es die notwendige Bodenfreiheit gestattet. Am idealsten sind vier senkrecht in die Radebene für sich schwingende Räder, die hierbei zu überwindenden Konstruktionsschwierigkeiten aber sind groß. Man begnügt sich darum teilweise mit der kreisbogenförmigen Schwingung, die nicht ideal ist, weil sich bei ihr der Radstand ständig ändert, die aber dafür eine

Konstruktion mit einem einzigen Gelenk in jeder Halb- achse gestattet, das bei einigermaßen richtiger Pflege mit großer Lebensdauer und Zuverlässigkeit arbeitet.

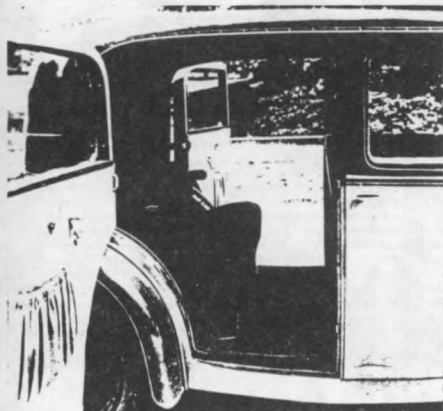
Der neue, soeben herausgebrachte Hansa-Typ „Matador“ ist, wenn man ganz kraß sein will, eine Zwischenlösung wie der Steyr und Tatra, d. h. er besitzt noch eine normale Vorderachse und normale Vorderachsfederung. Auf einer kurzen Vergleichsfahrt auf gleicher Strecke mit einem Rühr und einem Hansa-„Matador“ konnte ich feststellen, daß auf sehr schlechten Straßen bei Schlaglöchern und Rillen die normale Vorderachse des Hansa im Verein mit den durch eine Querfeder aufgehängten Triebachsen nicht die gleiche Federwirkung haben kann wie bei vier für sich arbeitenden Rädern.

Auf jeden Fall ist es außerordentlich zu begrüßen, daß man hier zum ersten Male in Deutschland einen fortschrittlichen Schwingachswagen geschaffen hat, der mit einer ganz besonders geräumigen Karosserie und dem bewährten 10/50-PS-Continental-Motor und sehr kompletter Ausrüstung als fünfsitzige Limousine nur 6200 RM. kostet.

Die Konstruktion und ihre Vorzüge werden einem besonders klar, wenn man wichtige Daten des Hansa-„Matador“ vergleicht mit den Daten eines normalen, aber bekannten und bewährten Standardtyps und gleichzeitig



Fahrgestell des neuen Hansa-Personenwagens „Matador“ mit Schwingachse



Man sieht hier deutlich den niedrigen Fußboden und die äußerst breite hintere Tür

mit den Zahlen des Röhr-Wagens. Alle drei Modelle habe ich hintereinander ausgemessen und folgende interessante Zahlen gefunden:

Zahlen in cm	Standard- typ	Hansa-Matador	Röhr
Radstand	142	142—146	140
Achstand	281	313	305
Vorderachse Bodenhöhe	17	21 (Stoßdämpfer)	20
Hinterachse Bodenhöhe	—	23	20
Fußbodenhöhe	57	42	33
Vordersitzhöhe (mitte)	81	73	72
Hintersitzhöhe (vorn)	94	80	74
Limousine-Innenhöhe (mitte)	117	128	110
Limousine-Innenlänge (bis Stirnacheib)	202	211	200
Sitzbreite vorn	102	120	110
Sitzbreite hinten (mit Lehne)	120	131	128
Vordersitz bis Decke (hinten)	100	103	100
Hintersitz bis Decke (hinten)	94	97	100
Türbreite vorn	61	80	68
Türbreite hinten	59	80	68
Türhöhe vorn	107	118	101
Türhöhe hinten	107	118	101
Kühlerhöhe vom Boden	—	123	96
Gesamthöhe der Limousine	180	172	165

Diese Zahlenzusammenstellung verlangt eigentlich kein Kommentar. Man sieht hieraus, daß der Niederrahmenwagen 10 bis 15 cm tiefer sein kann, ohne daß dadurch die Bodenhöhe beeinträchtigt wird. Im Gegenteil, beim Hansa ist die Bodenhöhe sogar noch größer, selbst wenn man berücksichtigt, daß Teile wie die Hinterachse beim Federn noch tiefer schwingen. Beim Röhr ist sie unter gleichen Gesichtspunkten etwa dem Standard gleich. Trotzdem der Wagen außerordentlich niedrig ist, ist die Karosserie sehr geräumig. Auch der Einstieg ist — trotz aller gegenteiligen Behauptungen — sehr bequem, da die Türen äußerst breit und auch genügend hoch sind. Der Röhr liegt noch tiefer, weil der Fußboden unter dem Rahmen (den man übersteigen muß) angeordnet ist, während es sich bei Hansa um einen sehr interessanten und wohl auch äußerst stabilen Dreiecksrahmen handelt, der durch zwei U-förmige Träger eine Verbindung zwischen den Vorderrädern (Feder) und dem Differential schafft. Hierüber liegt der glatt durchgezogene Karosserieboden. Ohne jeden Tunnel, wie bei anderen Wagen ähnlicher Konstruktion.

Der neue Hansa-Typ „Matador“ ist gekennzeichnet durch den Dreiecksrahmen, schwingende Halbachsen mit

Spezialgelenken, Antrieb durch Schneckendifferential. In diesem Fahrgestell finden wir den bekannten amerikanischen Sechszylindermotor, angeblockt das Aphon-Getriebe der Zahnradfabrik Friedrichshafen mit geräuschkurven Gängen und der sehr praktischen Rücklaufsicherung, wie wir sie bisher in Deutschland nur beim Audi-Wagen fanden. Die Karosserie ist gekennzeichnet durch den glatt durchgehenden Boden mit nur 42 cm Fußbodenhöhe bei sehr großer Bodenhöhe und durch die besonders geräumigen Abmessungen im Innenraum. Im übrigen hat der Wagen die moderne glatte Linienführung mit langen Vorderkotflügeln, leider ohne Trittbrett, das man bei dem niedrigen Boden zwar entbehren kann, das aber trotzdem hoffentlich wieder angebracht wird, da sonst die Hinterkotflügel und die Karosserie ständig bespritzt werden, wobei dann auch durch das häufige Reinigen der Lack beschädigt wird. Das Fahrgestell ist ausgerüstet mit der praktischen Oeldruckviererradbremse, Kühlerjalousie, 6-Volt-Boschanlage, elektrischem Scheibenwischer, Sonnenschutz und dem modernen Zubehör. Die verwendete Schneckenlenkung ist leicht zu bedienen, könnte aber stoßfreier arbeiten. Praktisch ist der Signalknopf in der Mitte und der darum angeordnete Winkerring.

Das komplette Fahrgestell ist für einen Wagen mit Spezialrahmen verhältnismäßig schwer und wiegt nach Angaben im Katalog 1050 kg, die Limousine nach Angabe in der Zulassung 1500 kg. Der Brennstoffverbrauch wird mit 12 Liter, das Höchsttempo mit 100 Std.-km festgestellt. Ich selbst konnte das noch nicht nachprüfen, da ich zunächst nur ganz kurze Zeit einen „Matador“ gefahren habe, bei dem der Motor noch gedrosselt war.



Auch der breite bequeme Vordersitz ist gut zugänglich

Es ist sehr erfreulich, daß sich die wirklich fortschrittlichen Konstruktionen, die nun endlich immer mehr vom Standard losgehen, langsam aber sicher durchsetzen. Die Berliner Ausstellung im Herbst wird weitere Ueber-raschungen bringen.

PRONTO-

Schlauch- u. Decken-Reparatur Material
Ölenöl • Spritz- Polittur- Hochglanz

• PRONTO-PRÄPARATE
• Vertrieb-Ges. m. b. H.
• Berlin-Charlottenburg 4

REPORT Die Geschichte der Borgward-Rennwagen, Teil I

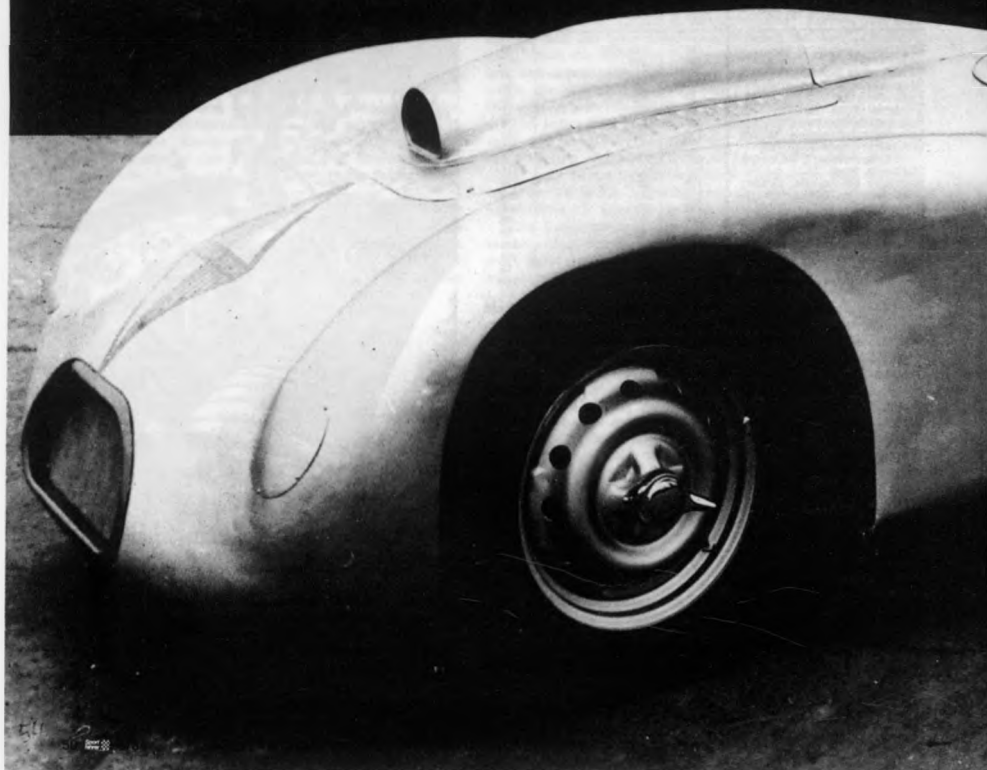
Karl May-Fans und Freunde der Bremer Autofirma Borgward haben eines gemeinsam, „denn das Haupt- und Lieblingsthema ist und bleibt bei ihnen für alle Zeit“ ...

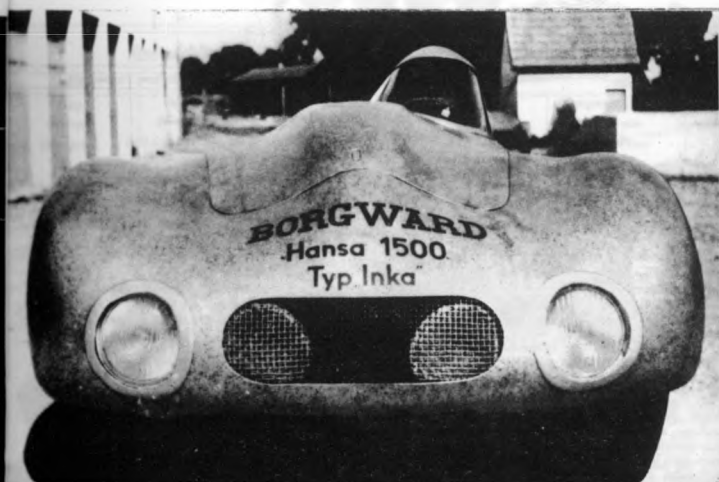
Rennwagen wollte Carl F. W. Borgward, letzter Alleinherrscher der deutschen Automobilindustrie, eigentlich schon vor dem Zweiten Weltkrieg bauen. Bei der Einweihung seines neuen Werks in Bremen-Sebaldsbrück hatte er am 23. September 1938 in seiner Fastrede erklärt: „Wir alle haben heute die Pflicht zum verstärkten Einsatz für unsere Ziele. Dementsprechend habe ich mich bereits vor einiger Zeit entschlossen, einen Sportrennwagen zu bauen und

damit in den Kreis der Firmen einzutreten, die sich an automobilsportlichen Veranstaltungen beteiligen. Es handelt sich dabei um einen Zweiliterwagen, mit dem wir die 200-Kilometer-Grenze zu überschreiten hoffen.“ Es blieb beim Vorsatz, denn wenige Monate später verfügte Hermann Göring eine drastische Typenbeschränkung: Im Borgward-Werk durften nur noch das Pkw-Modell 2000 und drei Lastwagentypen gebaut werden. Und kurze Zeit danach lief ausschließlich militärisches Gerät

von den Bremer Bändern, was dem Wehrwirtschaftsführer Borgward nach Kriegsende beträchtlichen Ärger eintrug. Zwölf Jahre sollte es noch dauern, bis seinen Worten Taten folgten. Der Anstoß kam von August Momberger, der auf dem Genfer Automobilsalon 1949 mit Borgward zusammentraf. Borgward hatte dort erstmals den von ihm selbst entworfenen neuen Hansa 1500, den ersten deutschen Personenwagen mit Pontonkarosserie, der Öffentlichkeit vorgestellt. Momberger, ehemals

Das Vermächtnis des Inka

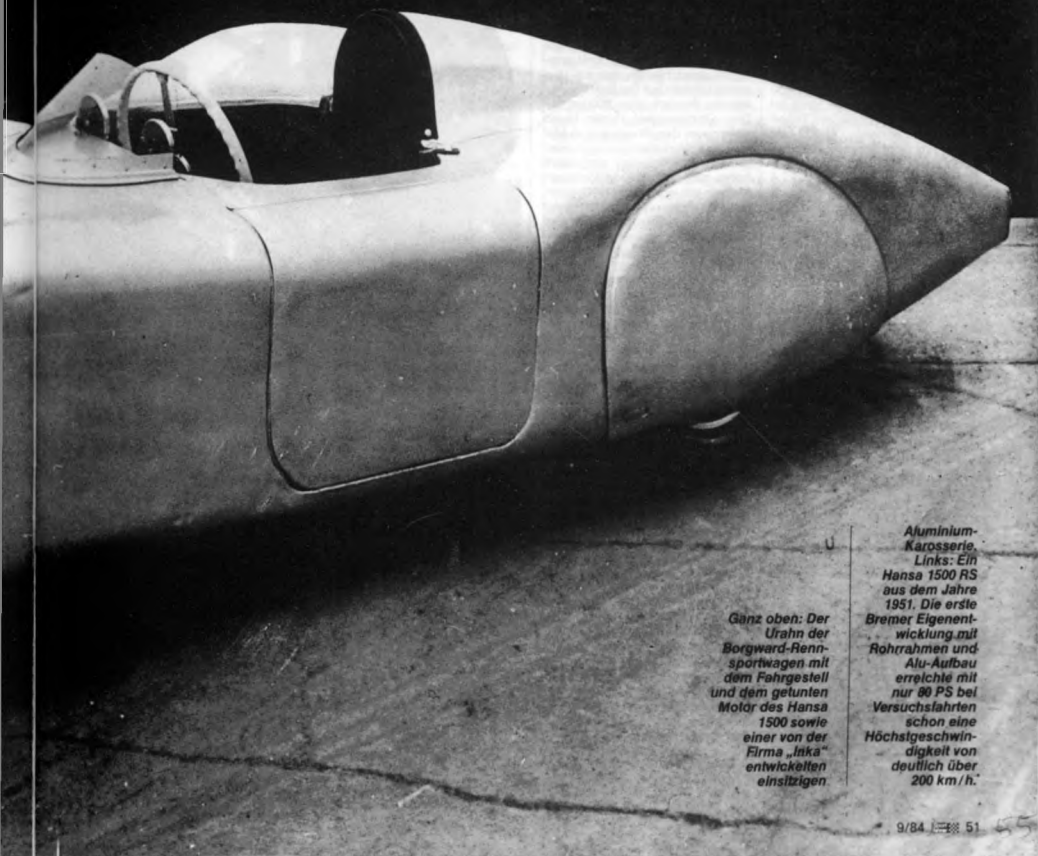




liger Sportleiter der Wanderer-Werke und später Konstrukteur bei der Auto-Union in Chemnitz, hatte sich gemeinsam mit einigen Kollegen in den Westen abgesetzt und in Hude bei Oldenburg die Firma „Inka“ (Ingenieur-Konstruktions-Arbeitsgemeinschaft) gegründet. Die „Inka“ hielt sich mit zeitgemäßen Konstruktionen, z. B. dem Bau eines Fahrradhilfsmotors, der über eine Reibrolle das Vorderrad antrieb, recht und schlecht über Wasser.

Borgward und Momberger begannen natürlich sofort eine Fachsimpelei über den neuen Hansa 1500, und schon bald hatte Momberger seinen Gesprächspartner dort, wo er ihn hinhaben wollte: Borgward sagte zu, der „Inka“ ein Fahrge-

FORTSETZUNG SEITE 52



Ganz oben: Der
Uhran der
Borgward-Renn-
sportwagen mit
dem Fahrgestell
und dem getunten
Motor des Hansa
1500 sowie
einer von der
Firma „Inka“
entwickelten
einsitzigen

Aluminium-
Karosserie.
Links: Ein
Hansa 1500 RS
aus dem Jahre
1951. Die erste
Bremer Eigenent-
wicklung mit
Rohrrahmen und
Alu-Aufbau
erreichte mit
nur 80 PS bei
Versuchsfahrten
schon eine
Höchstgeschwin-
digkeit von
deutlich über
200 km/h.

9/84 51



Baujahr bzw. Rennsaison

Typ

Hubraum

Bohrung x Hub

Verdichtung

Gemischaubereitung

Ventilsteuerung

Leistung

Links: Ein RS von 1954 für die V. Carrera Panamericana mit einem modifizierten Isabella-Triebwerk unter der Haube

stell mit Motor für Rekordfahrten zur Verfügung zu stellen, um solchermaßen die Leistungsfähigkeit des neuen Modells zu demonstrieren.

Einige Monate später präsentierte Mombberger sein Werk. Er hatte das Hansa-Fahrgestell mit einer einsitzigen Aluminiumkarosserie versehen, die über dem Kühlergrill und auf dem lang auslaufenden Heck die Aufschrift „Borgward-Hansa 1500-Typ Inka“ trug. Das hatte Borgward zur Bedingung gemacht. Sollten die geplanten Rekordfahrten scheitern, dann hätte er der „Inka“ den Schwarzen Peter zuschieben können.

Soviel Vorsicht erwies sich jedoch als überflüssig. Der in der Borgward-Versuchsabteilung durch Erhöhung der Verdichtung von 6,3 auf 7,2:1 und Bestückung mit zwei Vergasern auf 66 PS (Serienmotor: 48 PS) gebrachte Hansa-1500-Motor war standfest genug, um auf Anhieb zwölf internationale Rekorde zu brechen. Vom 19. bis 22. August 1950 stellte er auf der Rennstrecke von Monthéry bei Paris in der Klasse F bis 1500 ccm unter anderem die bisherigen Rekorde über 1000 Meilen, 5000 Meilen, 12 Stunden, 24 Stunden und 48 Stunden ein. Dabei wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h gestoppt, der Durchschnittsverbrauch lag bei bescheidenen 11 Litern pro 100 km. Fahrer waren August Mombberger, Adolf Brudes, Heinz Meier und Karl-Hans Schäufele.

Fotos: Borgward, Jüttner, Seufert, Brudes, Ludwigsen

Carl F. W. Borgward bereitet dem siegreichen Team bei der Rückkehr in die Hansestadt einen triumphalen Empfang. Mombberger wurde zum Technischen Geschäftsführer des Goiliath-Werks ernannt und zog seine Auto-Union-Freunde bald nach. Kein Wunder, daß dort jahrelang Zweitaktler gebaut wurden.

Ermutigt durch den Erfolg, der natürlich auch werbewirksam vermarktet wurde, ging Borgward 1951 daran, einen eigenen Rennsportwagen zu bauen. In

der Versuchsabteilung entstanden zwei Rohrrahmen-Fahrgestelle, die mit einem Aluminiumaufbau versehen wurden. Die Karosserie glich formal noch etwas dem Inka, trug auf der Kühlerhaube eine gewaltige Luft- hute und wirkte mit ihren endlos lang auslaufenden, bedrohlich spitzen hinteren Kotflügeln ziemlich plump und unproportioniert. Die Fahrleistungen allerdings konnten sich sehen lassen. Mit dem auf 80 PS gesteigerten Langhuber erreichte Brudes bei Versuchsfahrten auf der Bremer Autobahn deutlich über 200 km/h. Der Dortmunder Hans Hugo Hartmann, den Borgward im Mai 1952 als Werkstfahrer und Leiter der Sportabteilung eingestellt hatte, ging mit dem uniformigen Monstrum erstmals 1952 beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring an den Start und erreichte in seiner Klasse einen respektablen zweiten Platz. Es folgten Siege auf dem Grenzlandring und auf der Avus. Gegen Ende der Rennsaison, im Oktober 1952, zogen Hartmann und Brudes abermals nach Monthéry und brachten fünf weitere Klassenrekorde nach Hause. Über die 50-Meilen-Distanz hatte der Hansa 1500 RS immerhin einen Schnitt von 214,37 km/h erreicht.

1953 setzte man auf das unveränderte Rohrrahmen-Chassis, das zwecks Gewichtsverleicherung wie ein Schweizer Käse durchlöchert war, eine wesentlich kürzere, formal ansprechendere Karosserie, die entfernt der des Porsche 550 Spyder ähnelte. Zwei dieser Wagen, deren Leistung inzwischen auf 95 PS angewachsen war, starteten bei der IV. Carrera Panamericana. Adolf Brudes geriet bereits auf der ersten Etappe auf Rollspitt ins Schleudern und überschlug sich. Sein Wagen hatte nur noch Schrottwert, er selbst trug erhebliche Verletzungen davon. Hans Hugo Hartmann dagegen schien dem sicheren Sieg entgegenzufahren und gewann eine Etappe

Das Vermächtnis des Inka

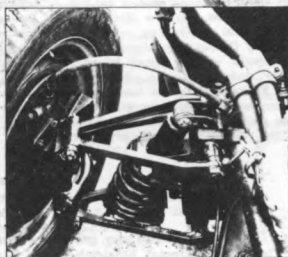


Entwicklungsstadien der Borgward-Rennmotoren

1950	1953/54	Ende 1954	1956-57	1958	1959-61	1964
Inka	Hansa 1500 RS	„RS 55“	„RS 57“	Borgward 1500 RS	Cooper-Borgward	Kuhnke Formel I
1498 ccm	1498 ccm	1493 ccm	1488 ccm	1488 ccm	1488 ccm	1488 ccm
72 x 92 mm	72 x 92 mm	75 x 84,5 mm	80 x 74 mm	80 x 74 mm	80 x 74 mm	80 x 74 mm
7,2:1	9:1	10:1	10:1	10,2:1	10,3:1	10,3:1
2 Solex 32 PBJ	2 Solex 32 PBJC	Bosch-Einspr.-Pumpe ohv	Bosch-Einspr.-Pumpe 2 ohc	Bosch-Einspr.-Pumpe 2 ohc	Bosch-Einspr.-Pumpe 2 ohc	Bosch-Einspr.-Pumpe 2 ohc
66 PS bei 5200	100 PS bei 6000	110 PS bei 6000	140 PS bei 7800	154 PS bei 7500	160 PS bei 8000	172 PS bei 7300
U/min	U/min	U/min	U/min	U/min	U/min	U/min



Oben: Zur Gewichtsreduzierung hatte man den Rohrrahmen des Hansa RS mit über 2000 Bohrungen durchlöchert.
Rechts: Die Vorderradaufhängung des RS entsprach weitgehend der Serienlimousine



nach der anderen. In der letzten führte er bereits mit 104 Minuten Vorsprung vor dem Zweiten. Plötzlich, etwa 200 Kilometer vor dem Ziel, brach die Kipphebelwelle und beschädigte das Ansaugrohr. Auf zwei Zylindern mühsam weiterhumpelnd, erreichte Hartmann dennoch das Ziel- und überschritt die Sollzeit um sieben Sekunden. Die Rennleitung handelte hart, aber korrekt, und nahm ihn aus der Wertung. Die Motorpresse der ganzen Welt feierte den Pechvogel aus Deutschland als moralischen Sieger.

Ansonsten verlief die Sportsaison 1953 für die Hansa RS recht erfolgreich. Brudes wurde beim Internationalen Eifelrennen auf dem Nürburgring Zweiter, Hartmann Dritter. Der Hagener Karl Günter Bechem kam beim Großen Preis von Deutschland auf den zweiten Platz, Theo Helferich aus Mannheim auf den dritten. Das Berliner Avus-Rennen sah Hans Klenk als Sieger, und beim 1000-Kilometer-Rennen heizte Brudes trotz seiner 54 Jahre 14 Runden lang derart um den Nürburgring, daß er damit die Grundlage für den Klassensieg der Borgward-Mannschaft (Brudes, Bechem, Helferich) legte. Gleichzeitig belegte das Bremer Team hinter dem 4,5-Liter-Ferrari und dem 3,5-Liter-Jaguar einen hervorragenden dritten Platz im Gesamtklassement. Etwas glückloser verlief das Sportjahr 1954. Zwar erreichten Bechem und Hartmann beim Internationalen Eifelrennen auf dem Nürburgring die beiden ersten Plätze, beim Großen Preis

von Deutschland aber, beim Internationalen Avus-Rennen in Berlin dagegen wurden die Bremer Renner auf die Plätze verwiesen. Hans Hugo Hartmann – allgemein nur „HH“ genannt – erlitt bei einer Testfahrt auf dem Nürburgring einen Unfall und wurde so schwer verletzt, daß er die aktive Rennerei aufgeben mußte. In der Folgezeit beschränkte er sich auf sein Amt als Rennleiter und nahm nur noch gelegentlich an Rallyes teil. Auch die Nennung zur V. Carrera Panamericana im November 1954 brachte kein Glück. Der Schweizer Franz Hamernick kam in der zweiten Etappe wegen eines Hundes von der Strecke ab, Bechem auf dem zweiten RS flog in der dritten Etappe aus einer Rechtskurve und brach sich den Oberschenkel. Nur der alte Kämpfe Brudes sorgte mit der neu herausgekommenen Isabella in der Tourenwagenklasse bis zwei Liter für einen Achtungserfolg.

Mit einem Schnitt von 113 km/h über eine Strecke von 3070 Kilometern belegte er einen vielbesetzten sechsten Platz.

Der erwähnte Sieg Bechems beim Eifelrennen kam nicht ganz von ungefähr. Unter der Haube des „RS 55“ steckte nämlich ein neues Triebwerk, das auch später bei der Carrera eingesetzt wurde. Dieser Motor, dessen Block von der Isabella stammte, stellte gewissermaßen eine Zwitterkonstruktion dar: zwar noch Stoßstangenaggregat, aber bereits mit Benzineinspritzung. Karl Ludwig Brandt, dem hervorragenden Motorenkonstrukteur, kamen dabei seine Erfahrungen bei BMW zugute, wo er schon vor dem Krieg am 328 mit Einspritzsystemen experimentiert hatte. Die Leistung des „RS 55“ wurde mit 110 PS bei 6000 U/min angegeben und dürfte bei den letzten Rennen um 115 PS gelegen haben.

Hans W. Mayer

Ganz links: Die 53er RS-Modelle beim Start zur „Panamericana“. Vorn Hans Hugo Hartmann, dahinter Adolf Brudes.
Links: Im Jahre 1954 fielen die beiden RS von Franz Hamernick und Karl Günther Bechem durch Unfälle frühzeitig aus.



Im nächsten Heft:

Alles über die großen Erfolge der Renner aus Bremen bis zum letzten Einsatz von Borgward-Triebwerken in der Formel 1

Gaspedal mit oder ohne Druckpunkt

72,82% mit
27,18% ohne
Druckpunkt

und die Gewinner unserer
Preisfrage „Frage des Monats“
vom Februar 1958

1. Preis mit 74%
2. Preis mit 75%
- 3.–12. Preis

Georg Schuster, Mechaniker, Kaufbeuren

Gert Griesche, Kaufmann, Ziegelhausen

Kraftfahrer K. H. Petersen, Kfz-Meister Paul Müller, Karosseriebauer Siegfried Rabel, Taxenfahrer Harald Schwedowski, Dipl.-Ing. L. Riedlinger, Pol.-Beamer Friedrich Klag, Kfz-Handwerker Günther Berger, Kfz-Handwerkslehrer Gerd Schott, techn. Kaufmann Fritz Brandmann, Tankwart Manfred Eissler.

Besonders interessant aber waren viele der Begründungen für

Gaspedal mit Druckpunkt

Anzeige des wirtschaftlichen Fahrens unterhalb des steilen Anstieges der Verbrauchskurve. — Erleichterung für Fahrer mit mangelndem Gefühl im „Gasfuß“ oder bei Verwendung leichten und schweren Schuwerkes. — Weniger Ermüdung durch geringere Konzentration auf richtiges Gasgeben. — Vermittelt das Bewußtsein, daß man hinter dem Druckpunkt noch eine Beschleunigungsreserve hat. — Erlaubt mit Zweitaktlern „Katzenpfötchen“-Fahren. — Erzieht beim Bergfahren zum rechtzeitigen Umschalten. — Gewöhnung an sparsames Fahren. — Verminderte Tachokontrolle. — Druckpunkt für den unroutinierten Fahrer wichtig, für „alte Hasen“ schadet er nicht. — Erleichterung auch für den Fahrer mit feinfühligem Fuß. — Es wird mehr mit Verstand und Gefühl gefahren. — Aufwand gering, Erfolg bestechend. — Bei längerer Autobahnfahrt wichtig, da Feingefühl im Fuß nachläßt. — Wer über den Druckpunkt hinaus fährt, muß D-Zug-Zuschlag bezahlen.

Gaspedal ohne Druckpunkt

Ein guter Fahrer braucht keinen Druckpunkt, dem schlechten Fahrer hilft er nicht. — Ohne Druckpunkt schnellerer Start und sportliches Fahren. — Druckpunkt verleitet zum Durchtreten des Gaspedals bis zum Druckpunkt und ist deswegen unwirtschaftlich. — Bei längerer Fahrt mit hoher Geschwindigkeit erlahmt der Fuß. — Reibungsloseres Fahren, weiches Gasgeben, besseres Anfahren. — Druckpunkt kommt im Stadtverkehr nicht zur Geltung. — Leichte Feindosierung, Zurückgehen mit Gas ohne Geschwindigkeitsverlust durch Druckpunkt. — Wieder ein Bauteil mehr. — Wer schnell fahren will, muß mit Mehrverbrauch rechnen. — Druckpunkt nur bei schweren Motoren, bei kleinen unzuverlässig. — Richtiges Gasgeben bietet dem guten Fahrer einen Reiz. — Beim Fahren auf der Autobahn wird kein Kraftfahrer dem Druckpunkt Beachtung schenken. — Druckpunkte keine Endlösung, technisches Verständnis des Fahrers zum Motor gefördert werden.

... und eine Schlussbetrachtung:

Die Frage des Monats „Gaspedal mit oder ohne Druckpunkt“ hat eine unerwartet hohe Zahl von Einsendungen gebracht. Nicht wenige von den Einsendern, sowohl Fahrer von Pkw als auch von Motorrädern konnten aus praktischer Erfahrung sprechen. Bei den Befürwortern des Druckpunktes wird vor allem das wirtschaftlichere Fahren in den Vordergrund gestellt, während die Gegenseite den Standpunkt vertritt, daß ein guter Fahrer den Druckpunkt entbehren kann, da er mit gefühlvoller Bedienung des Gaspedals unter gleichzeitiger Beachtung des Tachos den sparsamsten Verbrauch erreicht.

Aus einer Reihe von Einsendungen geht hervor, daß hinsichtlich der Funktion der Druckpunkt-Einrichtung keineswegs eine einheitliche Auffassung besteht. Wenn z. B. gesagt wird, daß bei längerer Fahrt mit hoher Geschwindigkeit der Gaspedal bedienende Fuß erlahmt, so stellen sich die Einsender wohl eine Zusatzfeder vor, die zwar auch eine Druckstufe ergibt, nach deren Überwindung jedoch dauernd eine mehr oder weniger große Federkraft überwunden werden muß, was natürlich zu einer Erlahmung des Fußes führen muß. Bei einer Druckpunkt-Einrichtung ist jedoch nur der Punkt mit größerer Kraft zu überwinden. Danach ist nur die Kraft der Rückholfeder des Gaspedals in Ansatz zu bringen, also annähernd die gleiche Kraft, mit welcher das Gaspedal bis zum Druckpunkt bewegt wird.

Aus den Begründungen der einzelnen Zuschriften lassen sich jedoch noch manche Forderungen ableiten, die an eine wirk-

lich gute Druckpunkt-Einrichtung gestellt werden können. Ein solches Gerät muß einmal hinsichtlich der Druckpunktanlage einstellbar sein, das heißt, der Druckpunkt muß dort liegen, wo entsprechend der Verbrauchskurve der Verbrauch „erheblich“ ansteigt. Da bei gleichbleibender Geschwindigkeit sich dieser Punkt zugleich mit einer bestimmten Fahrgeschwindigkeit deckt, läßt sich ein besonders zügiges, wirtschaftliches Fahren erreichen. Aber auch die Federbelastung des Druckpunktes muß besonders regelbar sein, denn zwischen einem feinfühligem Fuß und einer „Bleisohle“ gibt es eine Reihe von Zwischenstufen. Schließlich ist darauf zu achten, daß der Druckpunkt nur nach der Vollgasseite hin wirksam wird, so daß das aus dem Vollgasbereich zurückkommende Gaspedal infolge eines ausweichenden Druckpunktes ohne wesentliche Hemmung daran vorbeigeleitet.

Am leichtesten verständlich hat der Einsender sich ausgedrückt, der schrieb: „Wer über den Druckpunkt hinaus fährt, muß D-Zug-Zuschlag bezahlen.“ Der Druckpunkt aber zeigt ihm an, wann dieser Zuschlag fällig wird. Folglich wird sich der gute Fahrer kaum an dem Druckpunkt stoßen, der unerfahrene Fahrer dafür dankbar sein. Übrigens soll man sich da nicht täuschen: Wir haben vor Jahren einen „Motorschoner“ getestet, welcher das „Zuvielgasgeben“ anzeigte, und konnten damit nachweisen, daß auch langjährige und routinierte Fahrer beim Gasgeben keineswegs so sparsam fuhren, wie es möglich gewesen wäre.



● Unsere Messungen für den

Goliath „1100 Coupé“ 1,1 Liter

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Boxer-Motor Typ GM 1100 L. Viertakter, hängende, durch Stoßstangen und Kipphebel gesteuerte Ventile. Ventilspiel warm A = 0,25; E = 0,2 mm. — Einlaß öffnet 18° vor T, schließt 56° nach T. Auslaß öffnet 56° vor T, schließt 18° nach T. — Bohrung/Hub 74/64 mm. Hubraum 1093 ccm, Leistung 55 PS bei 5000 U/min. Höchstes Drehmoment 8,4 mkg bei 4000 U/min. Verdichtung 7,9:1. Leichtmetall-Zylinderblöcke mit nassen Schleudergußbuchsen. Kolben Mahle Autothermik oder KS. — Motor vor der angetriebenen Pendel-Vorderachse.

Karosserie

Ganzstahl, elektrisch geschweißt. Coupé, zweisitzig (und 2/2), zweitürig, mit Uhr, Tachometer, Benzinuhr, Kühlwasserfermometer, 2 Sonnenblenden, Handschuhkasten, Aschenbecher, elektrischem Anzünder, Zweiklanghorn. Mit Kühlwasser-Frischluff-Heiz-Lüftungsanlage.

Preis 7785,— DM

(Jahressteuer 159,— DM. Mindesthaftpflichtversicherung 290,— DM im Jahr.)

Abmessungen

Radstand 2270 mm. Spurweite vorn/hinten 1290/1250 mm. Länge über alles 402 cm. Breite über alles 163 cm. Höhe leer 137 cm.

Gewicht

(fahrfertig mit vollem Tank) 910 kg
vorn : hinten = 540 : 370 kg
= 59 : 41%
Zulässiges Gesamtgewicht 1225 kg

Leistungsgewicht

mit zwei Personen 19,2 kg/PS
leer, fahrfertig 16,5 kg/PS

Bereifung

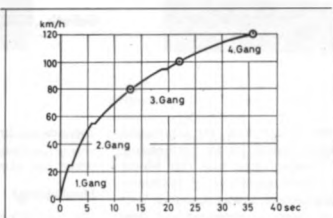
5,60-13
Luftdruck vorn und hinten 1,6 atü

Bremsverzögerung

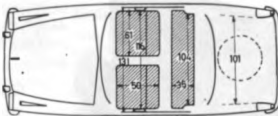
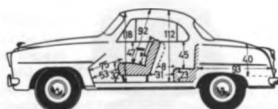
Fußbremse 6,0 m/sec²
Handbremse 3,0 m/sec²

Hersteller:

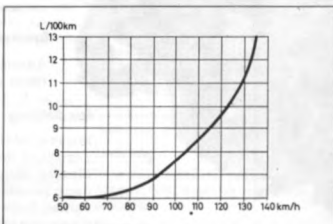
Goliath-Werk GmbH., Bremen



Beschleunigung mit Durchschalten



Eilbogenfreiheit 127 cm



Kraftstoffverbrauch bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten.

Höchstgeschwindigkeit 135 km/h

In den Gängen:

I. = 0 bis 25, II. = 5 bis 55, III. = 20 bis 95, IV. ab 30 km/h

Beschleunigungszeiten

von 30 auf 60 km/h 5,5 sec
im 3. Gang

von 40 auf 70 km/h 7,0 sec
im 3. Gang

von 0 auf 80 km/h mit Durchschalten 1.-3. Gang 13,0 sec

von 0 auf 100 km/h mit Durchschalten 1.-3. Gang 22,0 sec

von 0 auf 120 km/h mit Durchschalten 1.-4. Gang 35,0 sec

Bei etwa 10°/s Steigung Geschwindigkeit mit einer Person, 3. Gang 85 km/h

Steigfähigkeit bei voller Last: I. = 34,8°/s, II. = 19,4°/s, III. = 10,6°/s, IV. = 4,6°/s

Kraftstoffverbrauch

(bei gleichbleibender Geschwindigkeit)
bei 50 km/h 6,0 L/100 km
bei 70 km/h 6,2 L/100 km
bei 90 km/h 6,8 L/100 km
bei 120 km/h 9,5 L/100 km
bei Vollgas*) 13,0 L/100 km

*) Nur theoretisch-mechanisch interessant; entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Reiseverbrauch

je nach Belastung 7,0 bis 11,0 L/100 km. Tester fuhr 1200 km Autobahn, Mittelgebirge und normale Straßen mit z. T. sehr hohen Durchschnittswerten mit 7,1 — 7,8 — 8,0 — 9,0 — 9,3 — 9,6 — 10,2 L/100 km.

Prüfung

Geprüftes Coupé von 300 bis 1500 km-Stand. Alle Messungen mit zwei Personen Belastung.

Gesamteindruck, Einzelbewertung und Techn. Daten

unverf.

Tester: Joachim Fischer, Frankfurt/Main
März 1958

Gutes Aussehen, geräumige Pontonform, straßensicherer **Frontantrieb** mit seiner richtungsstabilisierenden Wirkung waren immer Kennzeichen der Goliath-Wagen. Mit dem Übergang vom Zweizylinder-Zweitakter zum **Vierzylinder-Viertakt-Boxer** wurden auch die Wünsche in bezug auf Motorlauf und Motorleistung erfüllt. Die heutige normale Goliath-Limousine „1100“ mit 40 PS Motor ergibt folgende Straßenleistung: von 0 auf 80 km/h in 16 sec, Spitze 124 km/h.

Durch **zwei Vergaser** und erhöhte Verdichtung wurde bei der Limousine „1100 Luxus“ ebenso wie bei dem hier **geprüften Coupé** die Motorleistung auf **55 PS** erhöht. Das ergibt bei ebenfalls höherer Drehmomentkurve: von 0 auf 80 km/h bereits in 13 sec und Spitze 135 km/h. (Der noch „junge“, wenn auch zügig eingefahrene Testwagen dürfte dabei noch nicht einmal das erreichbare Optimum darstellen). Entsprechend der Hubraum-

klasse von nur 1,1 L läßt das Beschleunigungsvermögen natürlich im Höchstgeschwindigkeitsbereich nach, zumal der vierte Gang als Schongang ausgelegt ist.

Das Coupé konnte als **Zweisitzer** noch schnittiger gestaltet werden als die Limousine, da über der Notsitzbank keine hohe Kopffreiheit erwartet wird. Trotz niedriger Gesamthöhe und entsprechend gestreckter Form ist aber die Kopffreiheit über den beiden Hauptsitzen ausreichend und ebenso die Höhe der Sitzfläche (Abstand vom Boden), so daß die Bequemlichkeit keineswegs nur „junge Sportler“ befriedigt.

So ist dem rassigen Goliath-Coupé in einer Preisgruppe von noch unter 8000,— DM für viele ein Wunschtraum erfüllt, die bisher eine Limousine wählen mußten, weil es ein entsprechendes Coupé nicht gab.

Motor

Der **Zwei-Vergaser-Motor** gibt dem Coupé und der Limousine „Luxus“ allerhand Schwung. Superkraftstoff ist zu verwenden. Der Vierzylinder-Boxer-Motor ist ausgeglichen und (für Motor hoher Leistung und hochliegender Drehmomentkurve) geschmeidig, allerdings im obersten Drehzahlbereich etwas sportlich hart und laut. — Die Verbrauchskurve liegt — entsprechend dem

Zwangssynchronisierung exakt arbeitet! Schaltung bis auf etwas „festen“ ersten Gang leichtgängig, sogar sehr leicht zwischen den oberen Gängen!

Straßenlage

Die Goliath-Konzeption mit Frontantrieb und tiefem Schwerpunkt war für die Temperaments-Steigerung (durch die 55 gegen 40 PS) voll geeignet. Durch Frontantrieb mit ausreichender Triebachbelastung gute Spursicherheit auch auf kurvenreichen und schlechten Straßen. Selbst in kritischen Situationen wird der Wagen beim Gasgeben unbedingt wieder in die Richtung gezogen. Die 13“ anstatt der früheren 15“-Räder brachten eine niedrigere Schwerpunktage, die sich positiv auswirkt, wobei die verringerte Bodenfreiheit auf normalen Straßen bedeutungslos ist. — Die Straßenhaftung ist hinten durch die einfache, normale Starrachse nur mittelgut, wird aber durch große Teleskop-Stoßdämpfer günstig beeinflusst. — Kurvenneigung gering. — Die **Lenkung** ist exakt und durch entsprechende Übersetzung leichtgängig.

Federung

Für Wagen mit Einzelradfederung vorn und starrer Hinterachse mit normalen Halbfedern gut, wenn auch etwas hart und „straßenverbunden“. Hier ließe sich, allerdings mit mehr Aufwand, der Federungskomfort noch erhöhen.

Bremsen

Ausgeglichen und sehr gut! — Handbremse normal in der Mitte griffbereit.

Ausstattung

Bequem und behaglich. Große Einzelsitze im Sitzen verstellbar. Sitzlehnen mit einem Griff bis zur Liegehaltung verstellbar! — Einstieg bequem. Fahrereinstieg aus von rechts bequem (nur durch Handbremshebel etwas behindert). Türfeststeller. — Volle Polster, hohe Rückenlehnen, zwei Armlehnen. — Seitliche Rahmen-träger und Mittelrohr schmal und für Zweisitzer ohne Bedeutung. Hinten Notsitzbank für Erwachsene, für Kinder bequem. — **Sicht** gut, Fahrer sieht beide Vorderkotflügel! — Instrumente im Fahrerblickfeld durch das Zweispiegeleinlenkrad. Griffbereite Handabblende. Lichtlupe! Fenster-Belüftung recht zugram durch zwei Schrägstellscheiben vorn und Türkurbelfenster. Scheibenwaschanlage! Dazu wirksame Kühlwasser-Frischluff-Heizung mit Entfrostdung und Belüftung, gut nach oben und unten regelbar. — Bequemer **Gepäckraum** im Heck. **Reserverad** (mit Seiten-Wagenheber und Werkzeug) abgedeckt unter dem Gepäckraum. Abschlepphaken! — **Tank** im Heck mit Reserverhahn. **Batterie** unter der von innen verriegelten Motorhaube. — Rundherum



höher verdichteten Motor — beim Coupé und „Luxus“ sogar noch etwas niedriger als bei der Normal-Limousine, während der Reiseverbrauch sehr vom **Reisetempo** abhängt, das hier **recht hoch** gewählt werden kann! — Motordrehzahl im 4. Gang bei 80 = 3000, bei 100 = 3760, bei 135 = 5080 U/min. Kolbengeschwindigkeit entsprechend 6,2 bzw. 8,0 bzw. 10,8 m/sec.

Getriebe

Vierganggetriebe mit viertem Gang als „Schongang“. — Schalt-hebel völlig befreit unter dem Lenkrad. Getriebe durch Voll-synchronisierung(!) in jeder Situation gut auszunutzen, zumal



Sicherheitsglas. — Weitere Ausstattung siehe unter „Karosserie“.

Unsere Wünsche

für diesen schnellen und gelungenen Wagen: Noch leiserer Motor (im höheren Drehzahlbereich) und Antrieb (in den unteren

Gängen). — Gerade in der Luxusausführung eine noch ausgeglichene und weicher ansprechende Federung (dann auch rillenunempfindlich). — Griffgeformte Lenkungspeichen. — Anatomisch gestaltete Sessel. — Verbesserte Türinnenriegel. — Leichtgängigere Gepäckraumverriegelung.

Goliath „1100 Coupé“, 1,1 L

Technische
Daten

Motor siehe erste Seite

Elektrische Anlage

Batterieladung 6 V 160 W. Zündfolge 1 — 4 — 3 — 2. — Zündstellung 6° vor. Größte Frühzündung 44° KW. Unterbrecherkontakt-Abstand 0,45 mm. — Zündkerzen-Wärmewert 225, Gewinde 14 mm. Elektrodenabstand 0,7 mm. — Batterie 6 V 84 Ah. — Lichtmaschine Bosch LJ/GEG/160/6/2500/W 40 R 7. Verteiler Bosch VJ 4 Br 17 mk. Zündspule Bosch TK 6 A 3. Anlasser Bosch EED 0,5/6 R 29. Scheibenwischermotor Bosch WS/GA 6/1. Sicherungen im Fahrerhaus, links von der Windschutzscheibe.

Vergaser

Zweimal Solex-Fallstrom 32 PICB. Hauptdüse 117,5, Leerlaufdüse g 40. Leerlaufdüse 1. Starter-Kraftstoffdüse 150. Luftkorrekturdüse 290. Lufttrichter 26. — Naßluftfilter mit Ansaugeräuschkämpfer vereint. Kraftstoff-Förderung durch Solex-Membranpumpe. — 45 L-Tank im Heck (5 L Reserve).

Schmierung

Druckumlaufschmierung. Ölinhalt 3,75 L. Ölorte: HD-Öl SAE 30 im Sommer und SAE 20 im Winter.

Kühlung

Wasser-Temperatur-Kühlung. Geschlossenes System mit Überdruckventil, das Temperaturen bis 110° C zuläßt. Thermostat. — Kühlwasserinhalt etwa 8,0 L.

Kupplung

Einscheiben-Trockenkupplung F & S K 10 D JE, 20 mm Kupplungsspiel am Fußhebel.

Wechselgetriebe

Viergang. Vollsynchroisiert. — Übersetzung 4 : 1 — 2,15 : 1 — 1,30 : 1 — 0,84 : 1 — R = 3,82 : 1. — Gesamtübersetzung 18,85 : 1 — 10,18 : 1 — 6,16 : 1 — 4,0 : 1 — R = 18,00 : 1. — Getriebeölinhalt 2 L. Ölorte SAE 20 im Winter und SAE 30 im Sommer.

Vorderradantrieb

Auf Kupplung und Getriebe direkt. Schrägverzahnter Stirnantrieb auf Differential, Übersetzung 4,714 : 1. — Ölinhalt siehe unter Wechselgetriebe.

Kraftfluß

Vom längsstehenden Motor über Kupplung und angeblocktes Wechselgetriebe und über Kegelrad/Tellerrad auf das Differential und die schwingenden Halbachsen.

Rahmen

Mittlerohrrahmen. Das vordere Ende ist gabelförmig ausgebildet und nimmt das Antriebsaggregat auf. Rahmen mit Querträgern und Karosserie verschweißt. — Karosserie-Blechstärke 0,88 mm.

Federung

Vorn Einzelfederung. Querblattfeder oben und Dreiecklenker unten. Teleskopstoßdämpfer. Hinten starre, leichte Doppel-T-Achse mit zwei Halbfedern längs. Teleskopstoßdämpfer.

Räder

Scheibenräder 4 J X 13. — Vorderräder Sturz 1°30'. Vorspur 0–2 mm. Spreizung 7°30'.

Lenkung

Zahnstangen-Einzelradlenkung. Wendekreis 10,7 m. 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. — Fettschmierung, Mobil compound 4.

Bremsen

Hydraulische Vierradbremse (Duplexbremse). — Gesamtbremsfläche 737 cm². — Bremsstrommelder vorn 230, hinten 230 mm. Bremsbackenbreite 50 mm. Bremsbelagfabrikat Energit 308/1, Belagstärke 4 mm, Handbremse auf Hinterräder.

Typenschild

unter Motorhaube, an Spritzwand in Fahrtrichtung rechts. Fahrgestellnummer auf Federträger. Motornummer auf Kurbelgehäuse links.

10 PS in Holz verpackt

Aufbau des Lloyd bestand aus massiver Esche

Der Rost ist für die Besitzer von Autos neuerer Bauart eines der großen Probleme. Die meisten Karossen beginnen schon nach wenigen Jahren Rost anzusetzen, trotz intensiver Pflege der Eigentümer. So etwas war vor 30 Jahren beim Lloyd, auch „Leukoplastbomber“ genannt, undenkbar. Der Aufbau dieses Kleinwagens bestand aus massiver Esche, war sperrholzbeplankt und mit Kunstleder überzogen. Kleinere Reparaturen an der Außenhaut konnten daher leicht mit Isolierband oder Leukoplast ausgeführt werden.

Der quer eingebaute Zweitaktmotor leistete 10 PS und trieb, mittels eines unsynchronisierten Getriebes, die Vorderachse an. Von 1950 bis 1953 lief dieser Urtyp des Lloyd von den Bremer Bändern. Danach, als es die abklingende Stahlkrise erlaubte, wurden die Seitenteile aus Metall gefertigt. Im Jahr 1954 wurden Motorhaube, Heck und schließlich auch das

Dach aus Stahlblechen gepreßt. Die Erhöhung der Motorleistung auf 13 PS ermöglichte gleiche Fahrleistungen wie die des leichteren Holztyps. Der 75 km/h schnelle LP 400 war als Limousine, Kombi oder Cabrio-Limousine lieferbar und rangierte in der deutschen Zulassungsstatistik an dritter Stelle, nach VW und Opel. Der Lloyd LP 600, der ab 1955 produziert wurde, verfügte über einen 19 PS starken Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle. Der Kraftstoffverbrauch lag bei etwa 7 l/100 km. Bis zum Ende der Fertigung im Jahr 1961 verließen über 170 000 Exemplare die Werkshallen.

Die ausgereifteste und luxuriöseste Variante der langen Lloyd-Baureihe bildete der Alexander TS. Sein 25-PS-Motor beschleunigte den Wagen innerhalb von 56 Sekunden auf 100 km/h und ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 107 km/h. Modernere Konstruktionen, wie der Fiat 600 und der Austin

Mini, verdrängten die Lloyd-Modelle vom Markt. Auch der Preis von 3780 Mark, zuzüglich 78 Mark für die Heizung, war nicht mehr konkurrenzfähig. Ein VW Käfer kostete 3790 Mark, bot jedoch mehr Komfort und Leistung als der ärmliche Lloyd.

Viele Besitzer eines Lloyd bezeugen noch heute die Zuverlässigkeit und Langlebigkeit ihres Kleinwagens. Nur die Urtypen verschwanden schnell von unseren Straßen. Nicht Rost, sondern faulendes Holz hatten ihnen den Gar aus gemacht. Die Karosserie sackte ab, die Türen rissen aus ihren Verankerungen, und oftmals brach sogar die gesamte Frontpartie ab. Nur wenige Exemplare (weniger als 100) überstanden die Zeit unbeschadet und werden inzwischen zu Liebhaberpreisen bis 7000 Mark gehandelt. Die robusteren „Vollstahl“ – so die Werksbezeichnung – sind schon für etwa 3000 Mark zu haben.

Robert Treffer



Nicht mit dem Rost, sondern mit dem faulenden Holz hatten die Besitzer des Lloyd zu kämpfen. Der Aufbau dieses Kleinwagens bestand nämlich aus massiver Esche, hatte Sperrholzplanken und war mit Kunstleder überzogen. Kleine Reparaturen wurden nicht selten mit Isolierband oder Leukoplast vorgenommen, was dem Auto die Bezeichnung „Leukoplastbomber“ eintrug.

Archivbild: dpa

AUTOMOBIL *Revue*
OFFIZIELLES ORGAN DES
AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

...testet für Sie

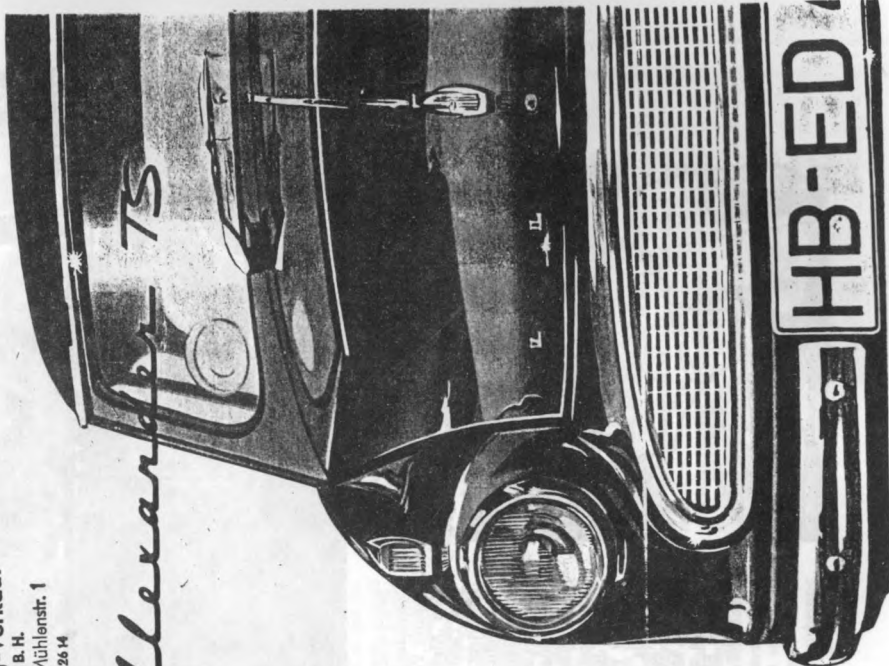
Fahrzeug-Verkauf

G. M. B. H.

Peine, Mühlenstr. 1

Tel. 26 14

Alexander TS



VERGANG

VERGANG

VERGANG

APRIL 1959

APRIL 1959

Täglich werden in der Industrie und in der Verwaltung Entscheidungen über die Anschaffung von Fahrzeugen für die Mitarbeiter im Außendienst und in sonstigen Funktionen getroffen. Der nachfolgende Erfahrungsbericht soll Auskunft erteilen über ein Fahrzeug, das uns gerade für solche Zwecke geeignet erscheint.

Alexander TS

Temperamentvoll und wirtschaftlich

Die von Fach- und Pseudo-Fachleuten so oft diskutierte Frage, ob sich wohl die 600 ccm-Klasse durchzusetzen vermag oder nicht, hat sich von selbst beantwortet. Wie die Bienen den Marmeladentopf, so bevölkern die Sechshunderter unsere Straßen. Unter ihnen nimmt der Lloyd, Produkt der Lloyd

nämlich den ersten Platz ein. Kein Wunder also, daß die Hersteller-Firma als eine der Lieblingstöchter ihres „Vaters“, Carl F. W. Borgward, gilt.

Wenn wir uns — zunächst gedanklich — mit dem Spitzenprodukt dieses Hauses, mit dem „Lloyd-Alexander TS“ befassen wollen, so ist zweierlei von-

nöten: Einmal müssen wir uns darüber im klaren sein, daß der Lloyd nicht etwa konstruiert worden ist, um vom äußerlichen her Reputation anzuheben oder — kraft Repräsentation — etwa unsere Kreditlinie zu erweitern. Er ist ganz einfach kein Renommierwagen, wohl aber ein Familienauto, dessen durchdachte Behaglichkeit auf Anhieb besticht. Aber wir wollen meinen, daß solcherart Absichten heute auch nur noch in geringem Umfang die Entscheidung für oder gegen ein Autofabrikat zu beeinflussen vermögen. Wir müssen also, wenn wir Alexander fahren, bewußt darauf verzichten, im gleichen Fabrikat zu fahren, das von Zar Nikolaus II, von Eva Bartok, vom Prinz of Wales oder gar von der Françoise Sagan benutzt wurde oder wird. Das ist das eine. Das andere: Die Tatsache, daß Lloyd in jenen grauen Jahren der unmittelbaren Nachkriegszeit eine brauchbare Fahrmaschine hingestellt hat, die den Notwendigkeiten der Zeit

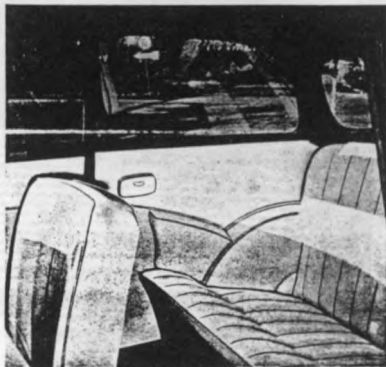
haargenau entsprach, läßt beinahe zwingend die Vermutung zu, daß das Herstellerwerk in konsequenter Verfolgung seiner fortschrittlichen Linie mit dem „Alexander TS“ ein Auto gebaut hat, welches dem Geist unserer Zeit in seinen Eigenschaften entspricht.

Das Auto hat nichts, aber auch gar nichts mehr gemeinsam mit seinen Vorfahren als den Namen, den Herkunftsort und einen rudimentären Schimmer von weitläufiger Ähnlichkeit in der Erscheinung. Es wäre müßig, darzustellen, daß der Lloyd in der verschiedenen Variationen hinsichtlich seiner Farbgebung und der Linienführung, gut und harmonisch aussieht. Das ist bekannt, denn es rollen heute weit mehr als eine Viertelmillion Exemplare auf den Straßen der Welt. Fangen wir lieber mit dem Motor an. Er hat zwei Zylinder, ein Hubvolumen von 596 ccm und leistet 25 PS; seine Spitzengeschwindigkeit: Ehrliche 110 km/Std. Der normale Alexander-Motor, den wir sicher als bekannt voraussetzen



Motoren-Werke GmbH., Bremen, mit einer Herstellungsziffer von 49 033 (1958) einen beachtlichen,

Beste Raumaussnutzung, bequeme Sitze.



dürfen, leistet 19 PS. Die Mehrleistung des TS wurde einmal durch Erhöhung der Verdichtung von 6,6:1 auf 7,2:1 erzielt und zum anderen durch einen anderen Vergaser (Solex 32 PICB) mit Beschleunigerpumpe. Das verbesserte Kraftstoff-Luft-Gemisch brachte mit höheren Drehzahlen nicht nur die sechs zusätzlichen Pferdestärken, sondern auch ein wesentlich besseres Drehmoment. Der Alexander TS hatte indessen einen Absprung in das Rampenlicht der Öffentlichkeit, wie sich ihm ein Automobilhersteller kaum besser wünschen kann: Im vorigen Jahr zu Pfingsten veranstalteten bekanntlich zwei AvD-Clubs auf dem Hockenheim-Ring unter der Bezeichnung „12 Stunden von Hockenheim“ eine Dauer- und Verbrauchsprüfung für Kleinwagen, bei der das Fabrikat „Lloyd“ mit einem Fahrzeug, das die Fachleute kurzerhand „Lloyd S“ genannt hatten, einen Doppelsieg im Gesamtklassement mit den Fahrern Schäufele/Hewitt und Bös/von Hoff erringen konnte. Dieser Motor war die Grundlage für den „Alexander TS“. Der TS-Motor in seiner heutigen Form ist also ein Antriebsaggregat, das nach Hockenheim erweislich mindestens 12 Stunden lang im Mittel eine Geschwindigkeit von 110,7 km/Std. durchzuhalten vermag. Wir müssen dem Motor also zweierlei attestieren: 1. gute Leistung und 2. Druchstehvermögen, wobei wir uns freilich nicht nur auf die sportlichen Ergebnisse aus Hockenheim stützen, sondern vielmehr auf die eigenen Erfahrungen, die wir auf knapp 2000 Kilometern Fahrstrecke sammeln konnten.

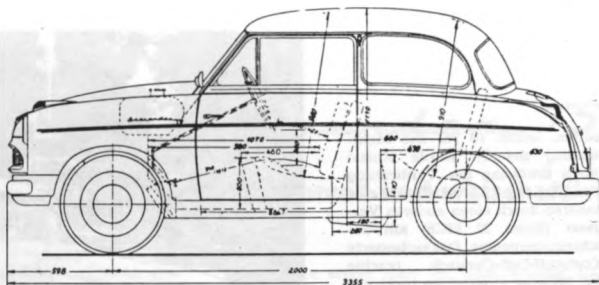
Ist ein Motor gut und hält er durch, dann ist das schon sehr viel. Ein Automobil, besonders ein solches der 600er Klasse muß aber, wenn es gut ist, unbedingt noch eine Eigenschaft aufweisen, es muß wirtschaftlich sein; und zwar wirtschaftlich sowohl in technischer als auch in ökonomischer Hinsicht. Die technische Wirtschaftlichkeit ist jene Qualifikation „hohe Leistung bei geringem Hubvolumen, gepaart mit Dauerhaftigkeit“ über die die „12 Stunden von Hockenheim“ hinsichtlich des „Alexander TS-Motors“ bestes Zeugnis geben. Die ökonomische Wirtschaftlichkeit findet ihren Niederschlag in Ziffern, für die auch der Nichttechniker vermutlich Verständnis hat, nämlich in Mark und Pfennig. Da ist zunächst der Treibstoffverbrauch. Wir waren mit dem Auto bei regennasser Straße im Schwarzwald, wir haben lange Vollgas-Reisen auf der Autobahn zurückgelegt. Wir sind in den Straßen der Großstadt und im Manöver-Gelände der US-Army herumgekurvt und haben einen Treibstoffverbrauch über die gesamte Test-Strecke ermittelt, der bei 6,6 Litern liegt; und zwar haben wir Normal-Benzin (Aralin, Shell, Esso), teilweise auch billiges Benzin (VK) gefahren. Resultat: 100 Kilometer Fahrstrecke kosten den Alexander TS-Besitzer, der sein Fahrzeug strapaziert, nicht mehr als DM 3,59. Wie ist es nun mit den fixen Kosten? Die Kraftfahrzeugsteuer beträgt pro anno DM 87,—, die Haftpflichtversicherung DM 160,— (40 Mark mehr als beim „normalen“



Alexander), für die Unterbringung in einer Garage setzen wir pro Jahr DM 300,— ein. Das sind zusammen DM 547,—. Unterstellen wir eine Fahrleistung von jährlich 20 000 Kilometern, so kosten 100 Kilometer DM 2,74. Addieren wir die fixen Kosten (ohne Abschreibung) den variablen, dann haben wir DM 3,59 und DM 2,74, zusammen also nur DM 6,33 (ohne Reparaturen, Reifen, Kundendienst, Öl). Sol! Und jetzt machen wir etwas, was die Firma Lloyd in Ansehung der strengen Wettbewerbs-Gesetzgebung in Deutschland nicht machen darf. Jetzt vergleichen wir. Würden wir an Stelle unseres Lloyd ein Fahrzeug der 1,5 Liter Klasse fahren, so würden uns 100 Kilometer, wie wir gerne nachweisen wollen, nicht DM 6,33, sondern DM 11,90 kosten. Das ist fast doppelt so viel. Übrigens: Der Treibstoffverbrauch liegt niedriger als beim „gewöhnlichen“ Alexander, wodurch die DM 40,— mehr an Haftpflichtversicherungs-Jahresprämie gewiß kompensiert werden. Der Anschaffungspreis für den TS beträgt DM 4250,—. Das Auto wiegt netto 565 kg. Ein Kilo Lloyd-Alexander TS kostet also DM 7,50, ein „spezifisches Gewicht“, welches, verglichen mit den Kilogewichten anderer Autos in der Bundesrepublik, recht günstig liegt. So ist das also mit der Wirtschaftlichkeit.

Wenn wir also beim Alexander TS um rund 50 Prozent kostengünstiger liegen als bei Automobilen der Mittelklasse, so muß doch irgendwo ein Haken zu finden sein. Wir sind — offen gestanden — ein kleines bißchen von der Vermutung ausgegangen, daß uns ein Auto erwartet, in das man hineinkriechen muß, ein Auto, an dem wesentliche Attribute, insbesondere hinsichtlich des Komforts, vermißt werden müssen, kurz, ein Automobil, bei dem viele Annehmlichkeiten, bei dem ein großer Teil der Freude am Fahren „durch stramme Haltung“ ersetzt wird. Weit gefehlt! Bereits als wir die Türen mit ihren modernen Schließern (Ein-Schlüssel-System; prima!) zum ersten Male aufmachten, hatten wir das Entré zu einem „großen Auto“ in der Hand. Die Türen sind 88 cm breit. Diejenigen unseres Vergleichs-Autos aus der Mittelklasse: 96 cm. Die Innenausstattung: schaumstoffgepolstertes Armaturenbrett, 2 schwenkbare Sonnenblenden, gepolstert, 1 x mit make-up-Spiegel, breite bequeme Sessel, offensichtlich nach anatomischen Gesichtspunkten konstruiert, helle

freundliche Farben. Nichts war es also mit den wegen der Preiswürdigkeit erwarteten Konzessionen an spartanische Genügsamkeit. Der Lloyd ist auch innen (wir möchten sagen viel mehr noch innen als außen) ein sehr bequemes Normal-Auto, reichlich ausgestattet mit den netten Attributen des Komforts unserer Zeit. Die Abmessungen im Innenraum stehen beispielsweise in keiner Dimension denjenigen nach, die ein in der ganzen Welt bekannter deutscher 1100 ccm-Wagen aufweist. Wir registrieren: Asymmetrisches Abblendlicht, Parkleuchte, rote Warnleuchte bei Kraftstoffreserve-Schaltung, bequeme Bedienungshebel. Etwas kritisch waren wir zunächst gegenüber der Position der einzelnen Gänge der Lenkradschaltung. (Getriebe: Mechanisches Stufengetriebe, vollsynchronisiert). Die Schaltung ist nämlich eine genaue Umkehrung der „gängigen“ H-Schaltung. Also: Der erste Gang liegt unten, der zweite oben, der dritte unten und der vierte wieder oben, der Rückwärtsgang ganz vorne. Man muß also aufpassen, wenn man von einem Auto mit normaler H-Schaltung umsteigt. Aber, wir hatten uns bald daran gewöhnt. Das Getriebe ist gut abgestuft. Man sollte den Alexander viel schalten, um insbesondere die oberen beiden Gänge in ihrer Abstufung wechselweise auszunutzen. Der Wagen dankt es Ihnen, indem er Ihnen sein ganzes Temperament zeigt. Wenn man so fährt, dann ist die Beschleunigung dieses kleinen Autos so gut, daß im Verhältnis zu wesentlich stärkeren Wagen keinerlei Nachteil besteht. Gerade diese Eigenschaft ist auf unseren Straßen wesentlich. Das Kriterium der Brauchbarkeit eines kleineren Autos liegt erheblich weniger in der Höchstgeschwindigkeit, die — notabene — beim Alexander TS gut ist, begründet, als vielmehr im Beschleunigungsvermögen. Hier können wir dem Alexander TS ohne Vorbehalt das Prädikat „gut“ zuerkennen. Dann fahren wir — wie gesagt — große Strecken. Resultat: Keinerlei Ermüdungserscheinungen der Fahrer, was im wesentlichen auf die breiten, bequemen Sitze und auf die Straßenhaftung (Kurbelachsen mit Schraubenfedern und Querstabstabilisator) zurückzuführen ist. Das Auto lief ständig 100-110 km. Der Wagen ist nicht sehr laut und — was wichtig ist — in den einzelnen Gängen außerordentlich elastisch. Viele Fahrer großer Automobile sind, wie wir wissen, wohl bereit, den Lloyd zu akzeptieren, um „schnell noch in die Stadt zu fahren“. Große Strecken gegenüber aber sind sie skeptisch. Diese Leute haben unrecht. Der Alexander ist ein — zwar in seinen Abmessungen — kleiner, aber in seiner Leistung und insbesondere in seinen Fahreigenschaften völlig normaler Reisewagen. Was übrigens die Sitze anbelangt, so dürfen wir uns wohl ein gewisses Maß an Urteilsvermögen zurechnen. Man sitzt im Lloyd ähnlich gut wie im Porsche! Nachdem die Kopffreiheit im Fond um gute 5 cm größer und dort auch die Sitzbank um ganze 7 cm breiter geworden ist, kann auch gegen den dauernden Transport von vier Personen nichts eingewendet werden. Alle vier sitzen sie bequem und können — dank des geschickt ausgestalteten Gepäckraumes (350 Liter Fassungsvermögen) — auch genügend Gepäck mitnehmen.



Der Lloyd Alexander TS ist also recht leistungsfähig, außerordentlich wirtschaftlich und ein brauchbares Auto auch für längere Reisen. Was die äußere Form anbelangt, so ist es für den Hersteller eines kleinen Wagens immer schwer, das Erfordernis des befriedigenden Innenraumes zu kombinieren mit der von der Kundschaft allenthalben erwarteten flüssigen Eleganz der Linien. Aber auch hier liegt der Alexander in der Spitzengruppe seiner Klasse, was insbesondere durch den neuen, markanten Kühlergrill unterstrichen wird.

Dr. Jürgen Christ

Mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 4,70 Liter auf 100 km konnte der Alexander TS in diesen Tagen im Caltex Economy Test 1959 seine beachtliche Wirtschaftlichkeit unter offizieller Überwachung beweisen.

Die unter den Besatzungen Schwaneberg/Köttgen, Freese/Müller und Prinzessin de Bourbon/Frl. Lundsten (Dänemark) gestarteten, völlig serienmäßigen Alexander TS erzielten in der vom Königlich Dänischen Automobilklub in Zusammenarbeit mit den Automobilklubs von Belgien, Deutschland, Frankreich, Holland und Luxemburg überwachten 1966 km langen Rallye einen Verbrauch von 4,70 bzw. 4,92 Liter je 100 km.

In den beiden zur Kontrolle der serienmäßigen Einstellung der Fahrzeuge eingeschalteten Beschleunigungsprüfungen in Knocke (Holland) und Roskilde (Dänemark) erreichten die Alexander TS jeweils die schnellste und zweit schnellste Zeit ihrer Klasse, was wiederum die optimale Kombination zwischen Sparsamkeit und Temperament beweist.

Technische Daten

Motor: Zweizylinder, 596 ccm, höchstens Drehmoment 4 mkg/3000 - 3200 U/min., Leistung 25 PS bei 5000 U/min., Verdichtung 7,2:1, Bohrung 77 mm, Hub 64 mm, Ventilsteuerung über doppelarmige Schleppebel, Luftkühlung.
Kraftübertragung: Fichtel & Sachs-Kupplung Typ K 5 E, trockene Einscheibenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Kraftübertragung auf Vorderräder, Schalthebel an Lenksäule.
Fahrwerk: Federung vorn durch 2 Querfedern, hinten Schraubenfedern mit Stabilisator, 4 Teleskopstoßdämpfer.
Lenkung: Zahnstangen-Einzelradlenkung, Lenkübersetzung 17,65, Spurstange geteilt, Lenksäulen-anordnung links.
Bremsen: Hydraulische, Ate- Fußbremse auf alle vier Räder, Handbremse mechanisch auf Vorderräder.
Maße: Länge 3355 mm, Breite 1410 mm, Höhe 1400 mm, kleinster Wendekreis 11 m.
Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030 6,2 l/100 km (bei 92,5 km/Std.).
Preis: DM 4250,-.
Kfz.-Steuer: DM 87,- pro Jahr.
Haftpflichtversicherung: DM 160,- pro Jahr.

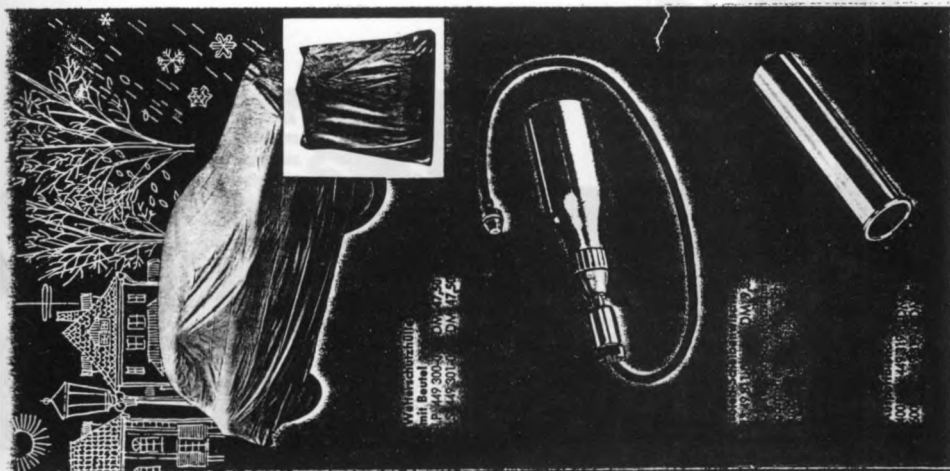
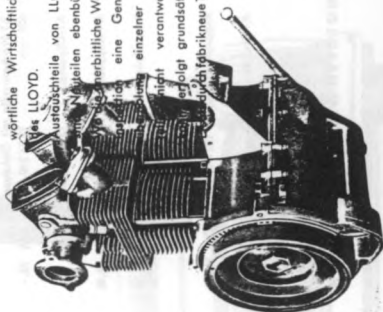


LLOYD

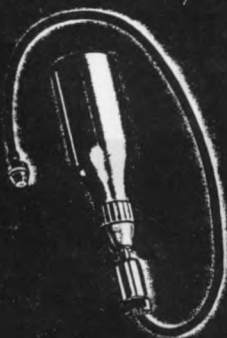
Austauschteile

erhöhen den Wert Ihres LLOYD! Sie halten die normalerweise anfallende Reparaturquote klein und beständigen durch ihren einmalig niedrigen Preis die sprichwörtliche Wirtschaftlichkeit Ihres LLOYD.

Austauschteile von LLOYD sind jederzeit ebenbürtig zu den besten herstellbaren Werkstoffen. Jedes LLOYD ist eine Generalgarantie, ein einzelner Austauschteil ist nicht verantwortlich für das Gelingen oder Scheitern der Reparatur. Jedes LLOYD ist durch technisches Teil.



Wellenschutzhülse
mit Bolzen
449 307-1
DM 17,50



449 307-1
DM 17,50

449 307-1
DM 17,50



Sonnenblende einzeln 449 500-0 DM 7,80
durchgehend 449 502-0 DM 22,60

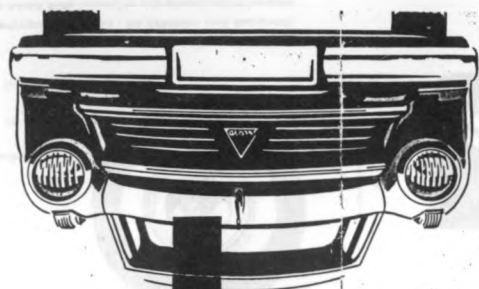


Fußmatten 449 307-1 rot
449 307-2 grün
449 307-3 blau
Satz DM 32,- 449 307-1 gelb-braun

LLOYD

Zubehör

Fahrzeug-Verkauf
G.M.B.H.
Peine, Mühlenstr. 1
Tel. 2614



LLOYD MOTOREN WERKE GMBH
BREMEN



LLOYD-Politur
448 305-0 DM 4,50

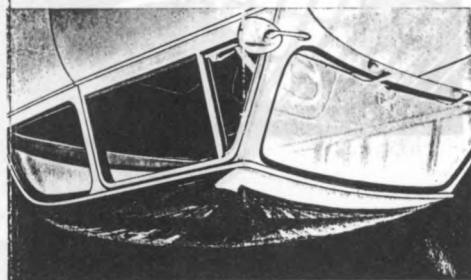


Zeithur Kienzle, elektr.
13 49 814-0 DM 33,-

Einbausscheiter
449 309-1 DM 4,40



Dachzieleisen
LP 449 112-0 DM 11,-
LS 649 113-0 DM 14,80



ORIGINAL-LLOYD-AUSTAUSCHTEILE

AT-Motore

600 ccm	13 10 200-09	a.W.	DM 198,-
400 ccm	500 005-19	a.W.	DM 128,-
400 ccm	500 005-29	a.W.	DM 148,-
300 ccm	110 001-09	a.W.	DM 98,-
250 ccm	21 10 200-09	a.W.	DM 128,-

AT-Zylinder ohne Kolben

600 ccm	13 12 101-19	Stck.	DM 8,75
400 ccm	512 100-09	Stck.	DM 12,-
300 ccm	112 100-09	Stck.	DM 12,-
250 ccm	21 12 100-09	Stck.	DM 12,-

AT-Kurbelwelle

600 ccm	13 13 100-09	DM	86,-
400 ccm	513 100-19	DM	75,-
300 ccm	113 100-09	DM	75,-
250 ccm	21 13 100-09	DM	75,-

AT-Zylinderkopf vollständig mit Ventilen

600 ccm	13 12 200-39	DM	22,-
---------	--------------	----	------

AT-Nockenwelle mit Gehäuse

600 ccm	13 14 240-59	DM	78,-
---------	--------------	----	------

AT-Ölpumpe

	13 15 100-39	DM	9,-
--	--------------	----	-----

AT-Kupplungen

	121 108-09	DM	14,40
--	------------	----	-------

Antriebsplatten

521 108-09 (K4,5)	DM	14,40
521 108-19 (K5)	DM	17,10

Kupplungsscheiben

121 116-09	DM	10,55
------------	----	-------

AT-Stoßdämpfer für alle Typen

	DM	8,80
--	----	------

Einbau-
Nebelscheinwerfer
Hella
13 49 500-0 DM 18,-



Anbau-
Nebelscheinwerfer
Hella
13 49 500-1 DM 14,-

Stoßstange, vorn
verchromt
13 49 104-0 Stück
DM 6,50



Einsteigschleife mit
Mantelhaken
13 49 303-0 DM 2,50

Haltegriff
13 49 809-0 DM 3,95



Hella-
Doppelklangfanfare
13 49 818-0 Satz
DM 70,-



Stoßstange, hinten
verchromt
13 49 105-1 DM 22,-



Frontgitterabdeckung
449 201-1 DM 7,50
1349 203-0 DM 7,50

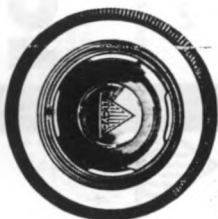


Zigarettenanzünder
13 49 820-0 DM 10,60

LLOYD MOTOREN WERKE GMBH BREMEN



Wahlwending
13 49 805-0 DM 11,50



Falgsensend
verchromt
149 009-0 DM 10,-



Gelb-Rotlenblende
13 49 810-0 DM 6,- *)
Radschappe verchromt
128 101-1 DM 5,70
*) Dieser Preis ist richtig: DIN 7,40



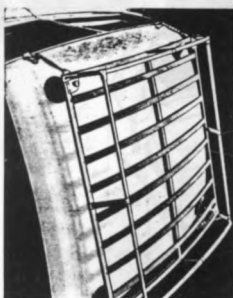
Radieligen Zierring
13 49 812-0 DM 10,50



Lackstifte DM 2,85
Lacksprühdosen DM 5,65
in allen
LLOYD-Serienfarben



Schmutzfänger m. Heiler
13 49 813-0 Stück DM 5,10



Dach-Gepäckträger
LP 449 305-0 DM 94,-
LS 649 305-0 DM 119,-
LT 549 001-0 DM 178,-

Türinnen spiegeln
449 314-0 DM 11,-

Windabweiser
für Schließdach
449 505-0 DM 42,-

Benzin-Messstab
13 49 822-0 DM 1,-

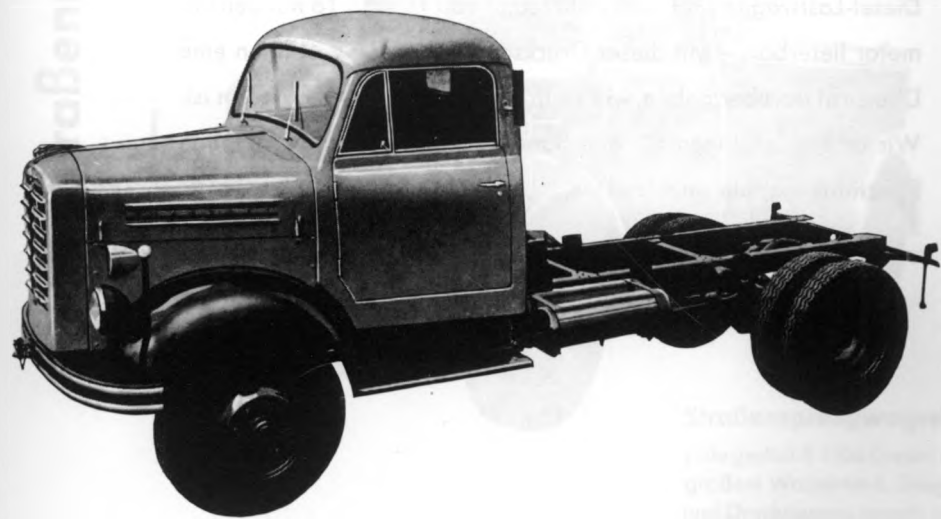
Magnet-Splitterfänger
für Motor
13 49 821-0 DM 3,-
für Getriebe
13 49 822-0 DM 4,-



Ihr Lloydvertröghändler hält - alle Zubehör- und Austausch-
teile für Sie bereit. Bitte lassen Sie sich unverbindlich beraten.

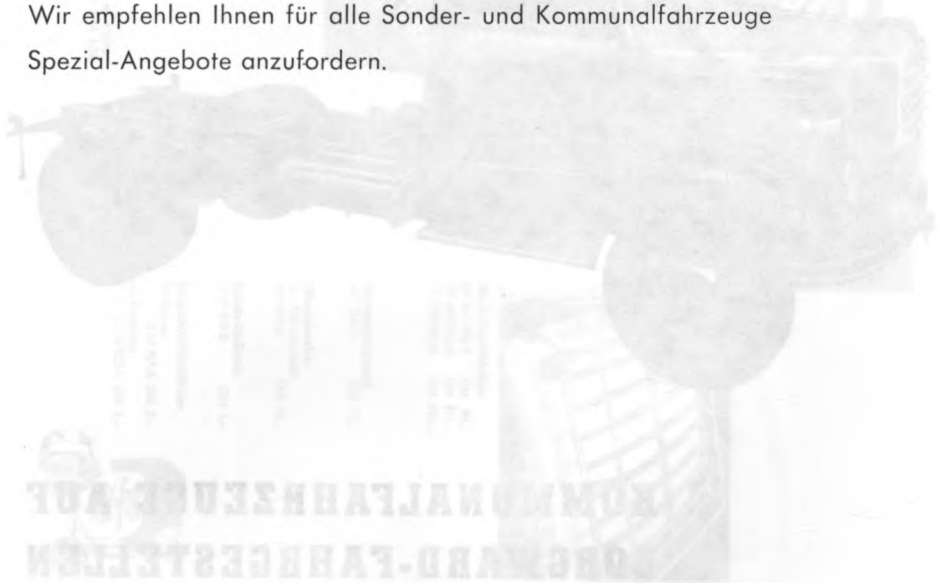
straßenreinigung und Müllabfuhr

im Dienste der Sicherheit und Volksgesundheit

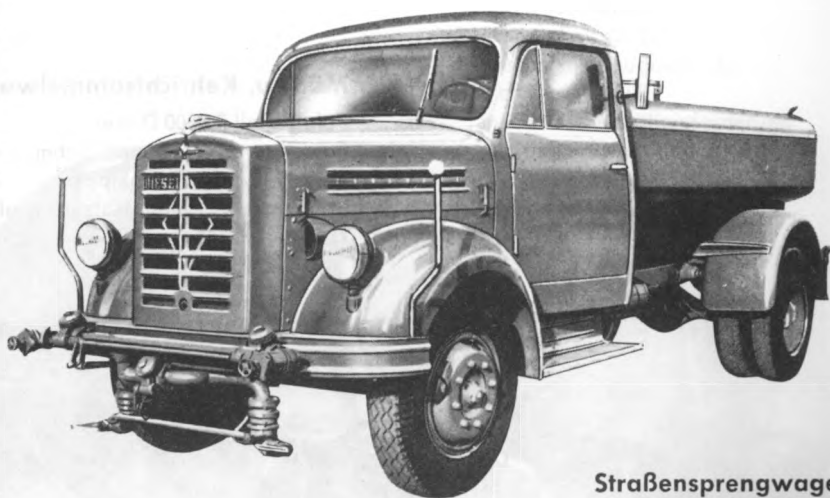
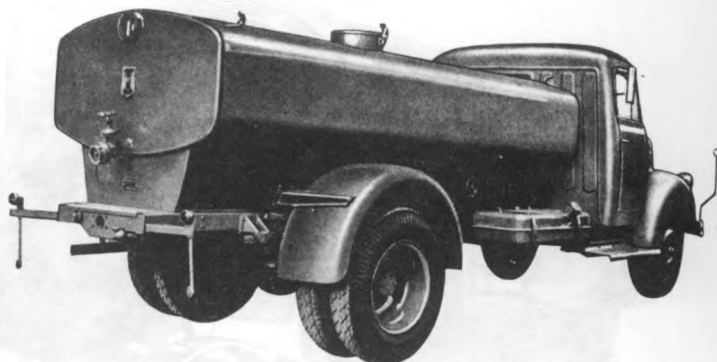


**KOMMUNALFAHRZEUGE AUF
BORGWARD-FAHRGESTELLEN**

Für die Aufgaben der Behörden in Stadt und Land, im Dienste der Volksgesundheit und der Sicherheit, ist die Frage nach fortschrittlichen und wirtschaftlichen Spezialfahrzeugen immer aktuell. In dem Bestreben, der Nachfrage in jeder Weise gerecht zu werden, haben die Borgward-Werke in Zusammenarbeit mit namhaften Aufbaufirmen für alle Zwecke Fahrzeuge entwickelt, die in der Praxis bereits überall Anerkennung fanden. Jede Konstruktion bietet unbedingte Gewähr für eine vorbildliche Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit. Die Wahl der Fahrzeugklasse ist bei allen vorkommenden Aufgaben entscheidend für die Rentabilität. In dem umfangreichen Fabrikationsprogramm der Borgward-Werke stehen neben leistungsfähigen Personenwagen die Lastwagen mit 1½ To, 2½ To und 4½ To Nutzlast zur Verfügung, die dieser Forderung Rechnung tragen. Außer den bewährten und bekannten Diesel-Lastwagen sind auch Fahrzeuge von 1½-2½ To mit Benzinmotor lieferbar. – Mit dieser Druckschrift möchten wir Ihnen eine Übersicht darüber geben, wie vielfältig dieses Lieferprogramm ist. Wir empfehlen Ihnen für alle Sonder- und Kommunalfahrzeuge Spezial-Angebote anzufordern.



Straßenreinigung und Müllabfuhr



Straßensprengwagen

Fahrgestell B 4500 Diesel, mit großem Wassertank, Saug- und Druckpumpe, angetrieben über Nebenantrieb.

Anbaumöglichkeit von Kehrwalzen, Schneepflügen usw. vorhanden.

Für kleinere Ausführung empfehlen wir das Fahrgestell vom Typ B 2500.



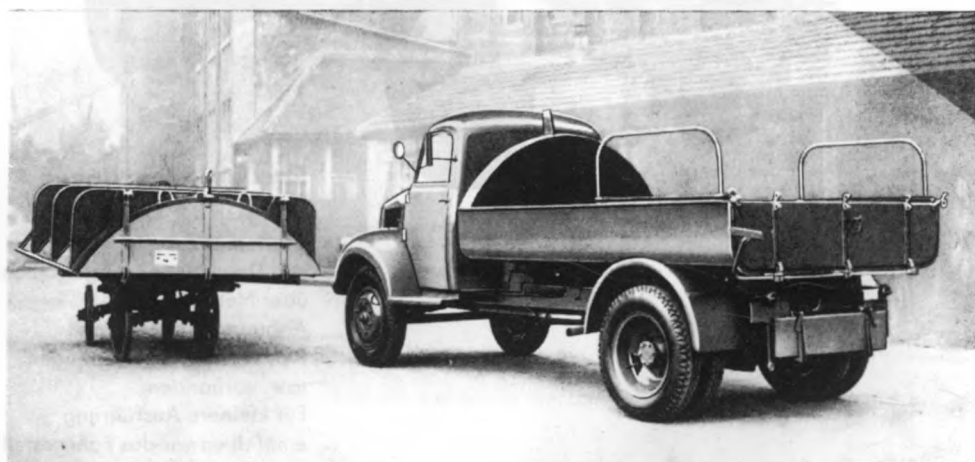
Müll- u. Kehrachtsammelwagen

Fahrgestell B 4500 Diesel.

Fassungsvermögen ca. 5-6 cbm,

hydr. Spezial-Muldenkipper,

abnehmbarer Müllaufsatz mit großen
Ladeluken.





Müllwagen „System Haller“

Fahrgestell B 4000 Diesel

und B 4500 Diesel.

Rauminhalt ca. 6 cbm.

Fassungsvermögen bis zu

8 cbm losen Müll,

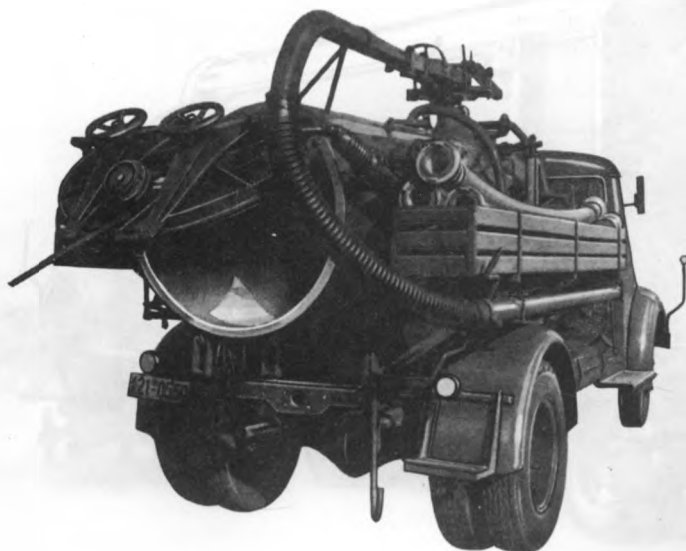
mechanische Mülleinförderung

und hydr. Kippentladung.



Schlamm- und Abwasserwagen

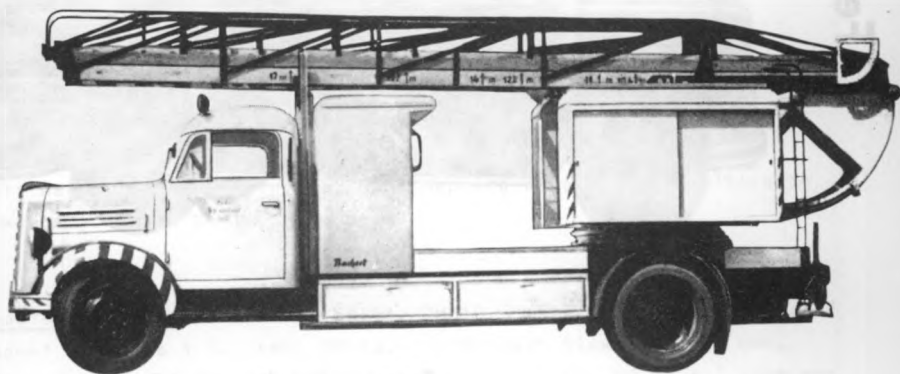
Fahrgestell B 4500 Diesel,
verschiedene Herstellungssysteme
und als B 2500 Diesel lieferbar.



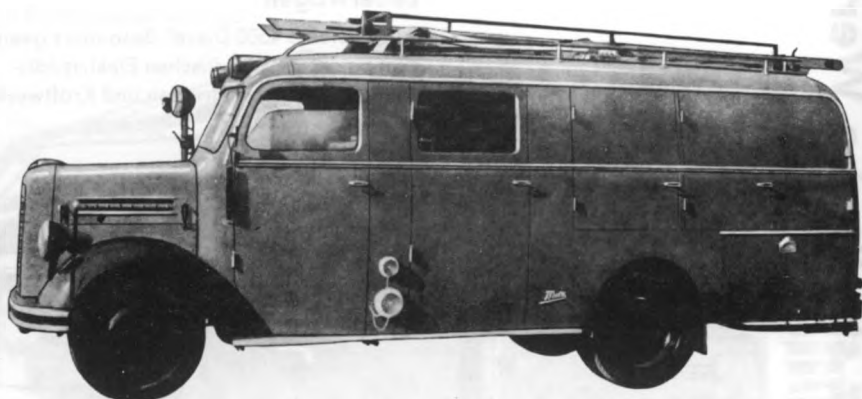
Verwendbar zur
Sinkkastenreinigung,
Entleerung von Gullys,
Fäkaligruben oder
vollgelaufenen Kellern
usw.

Leiterwagen

Fahrgestell B 4500 Diesel. Besonders geeignet zum Einsatz bei städtischen Elektrizitätswerken, Verkehrsbetrieben und Kraftwerken.

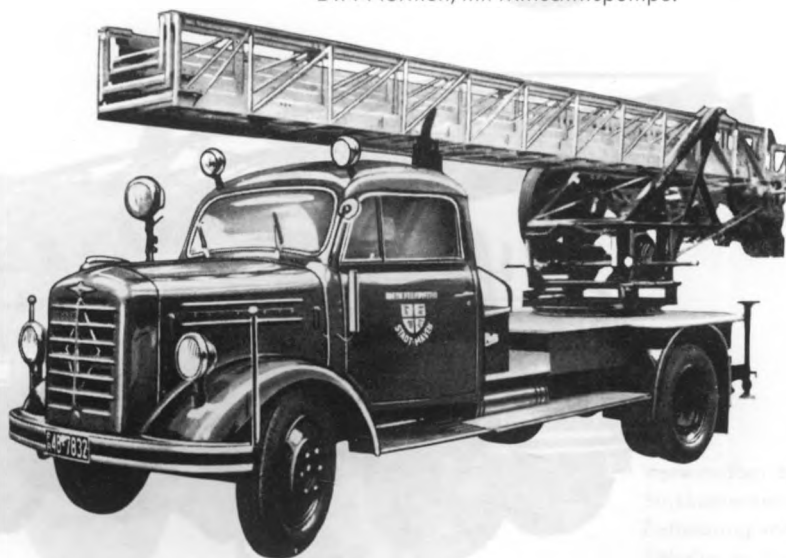


Nach verschiedenen Systemen und Leiterlängen sowie als Feuerwehrleiter lieferbar.



Feuerwehrfahrzeug LF 8

Fahrgestell B 2500 Diesel oder B 2500 Allrad mit Benzin- bzw. Dieselmotor. Aufbau nach DIN-Normen, mit Mittschiffpumpe.



Feuerwehrleiter

Fahrgestell B 2500 nach DIN-Normen.

Für den Bau von TLF 15 finden die Fahrgestelle B 4500 D oder B 4500 D mit Allradantrieb Verwendung.

Literatur-Ecke

Suche alle Unterlagen über 93 PS-Motor (1550 ccm, 93 PS bei 7000 U/min.), Prototyp 1961.

Rainer Becker, Hubertusstr. 12, 4470 Meppen/Ems

Suche Ersatzteilkataloge, Betriebsanl., u. Werkstattanbücher v. Fahrzeugen der BORGWARD-GRUPPE.

Rudolf Bauer, Siedlungsstr. 6a, 8569 Happurg am See, Tel. 09151/4534 (werktags v. 14-18 Uhr)

Verkaufe Betriebsanl. LP 600, 58-61, DM 10,- / LP 600 Alex., DM 10,- / Prospekt Arabella 4 S., neu, DM 10,- / Prospekt Alexander TS, neu, DM 10,- / Prospekt Goliath GP 900, neu, 4 S. Farbe, DM 30,- / Schmierplan LP/LS/LK 400, DM 10,-

H. Dahlmann, Lister Kirchweg 6, 3000 Hannover 1

Verkaufe Ersatzteil- u. Preisliste f. Hansa 1100/1700 Vorkrieg oder Tausch gegen Unterlagen Daimler-Benz u. BMW.

Jortzik, Tel. 02327/77465

Verkaufe Literatur (Kopien): Goliath Express 1100 Lieferwagen: Reparaturanleitung, Ausgabe März 1958, 280 Seiten DIN A 4, DM 78,-

Goliath 1100 Pkw: Reparaturanleitung, Ausgabe Mai 1957, m. Reparatur-Richtzeiten! 162 Seiten DIN A 4, DM 45,-

Hansa 1100: Reparaturanleitung, Ausgabe Feb. 1960, 339 Seiten, DIN A 4, DM 94,-

Rudolf Bauer, Siedlungsstr. 6A, 8569 Happurg, Tel. 09151/4534 14-18 h

Verkaufe 1 original neue BORGWARD 100.000 km Plakette (aus Metall, f. Kühlergrill), noch im Borgward Geschenk-Etui, gegen schr. Gebot.

Markus Roth, Auf der Gasse 32, 5900 Siegen-Eiserfeld, Tel. 0271/382368

**Das erste Adressbuch für die ganze
Oldtimerbranche**

OLDTIMER ADRESSEN LEXIKON

in- und ausländische Adressen rund um den Oldtimer



Heel

F. Ch. Heel Verlag · Königswinterer Straße 528-536 · 5300 Bonn 3 · Tel. (0228) 44 26 30

Feuerwehrblätter

Fahrtgehalt & 2501 nach DIN-A 90000

Für den Bsp. von 207 12 finden die Fahrer jeweils 2 430 D

oder 1 430 D mit 4-facherfrühe Design-Brig.

Ersatzteile Mercedes-Benz

Oldtimer Ersatzteilbedarf
Rüdiger Kasselitz
Weierstraße 183
1000 Berlin 44
Telefon (030) 6 24 17 20
Neuteile für DB 180-220 S B, 64-61,
190-300 SE B, 61-66, 250-280 SE B,
67-68 und 0319

IG Ponton-Mercedes
D. Ritter
Eifelstraße 18
5300 Bonn
Telefon (0228) 63 07 96
Ersatzteilversorgung für Ponton, Heckflosse
und 108/109 Baureihe, Clubzustieg, Litera-
tur, Treffen

Hennrich E. Niemöller
Böckstraße 5
6800 Mannheim 1 (Jungbusch)
Telefon (07 21) 10 45 63
Ersatzteile für 170, 220, 300, 300 SL, 180,
190, 190 SL, 220 S, Katalog u. Angabe des
Typs kostenlos

Kirschinger & Sohn
Kriegstraße 40 a
7500 Karlsruhe
Telefon (07 21) 3 11 70
Karosserieteile u. Verdeckholzteile für
170 SCA, 220 CA, 170 SCB, Bodenblech-
teile, Längsträger und Verdeckholzteile für
190 SL; kostenlose Liste

Eberhard Trunk
Gewerbestraße 11
7800 Freiburg 34
Telefon (076 64) 43 38



8520 Erlangen
Telefon (09131) 5 42 18
Neu- und Gebrauchteile für Ponton- und
Heckflossenmodelle

Anzeigenbeispiel I DM 32,25 (+ MwSt)

CABRIO-VERDECKE

M.E.R.C. Joachim Gross
Winterhuder Marktplatz 16
2000 Hamburg 60
Telefon (040) 4 60 40 14/15
Telex: 2 12 190 THIME D
Blechteile für 190 SL, 180, 190, 220, Ca-
brio, Coupé

Aresma
Postfach 50 01 27
2000 Hamburg 50
Radkrappen für 170/6, 200, 230 v. 1930-36

Fa. Enders
Feuerbergweg 32
3300 Braunschweig
Telefon (0531) 37 55 63
Neue Originalersatzteile für alle Mercedes-
Benz-PKW 1948-72; Scheinwerfer, Rück-
leuchten, Stoßstangen, Zierleisten, Moto-
ren, Achsen etc.

Werner Karatsch
Leithestraße 38
4650 Gelsenkirchen
Telefon (0209) 20 54 85
Telex 8 24 699 wktz d
Ersatzteile für Mercedes-Benz 1933-1963.
Information kostenlos

C. E. v. Schmaling
Provinzialstraße 54
5218 Nickenhausen-Mondorf
Telefon (0228) 45 29 34 / 25 57 40
Ersatzteile für DB-Heckflossen

Anzeigenbeispiel II DM 129,- (+ MwSt)

Hier findet der Liebhaber alter Autos und Motorräder die wichtigsten Adres-
sen für sein Hobby nach Postleitzahlen und Branchen sortiert:

Autoverwertung
Clubs
Ersatzteilhandel
Ersatzteilmärkte
Hersteller

Karosseriebau
Lackierung
Motorinstandsetzung
Oldtimerliteratur
Oldtimerreifen

Oldtimersammlungen
Oldtimertreffen
Oldtimerzeitschriften
Verchromung

Titel: Oldtimer Adressen Lexikon

Format: DIN A 5

Auflage: 5.000 Exemplare

Erscheinungstermin: 1. Oktober 1984

Preis: DM 14,80

Inhalt: ca. 250 Seiten

Verkauf: Buchhandlungen
Bahnhofsbuchhandlungen
Versandbuchhandel

Anzeigenverwaltung: F. Ch. Heel Verlag
Königswinterer Straße 528 - 536
5300 Bonn 3
Tel. (02 28) 44 26 30

1/1 Seite: DM 930,-

Vertrieb: F. Ch. Heel Verlag
Königswinterer Straße 528 - 536
5300 Bonn 3
Tel. (02 28) 44 26 30

ISBN: 3-922858-22-8



BORGWARD ERSATZTEILHANDEL

Peter Kurze, Bardowickstr.133, 2800 Bremen 41

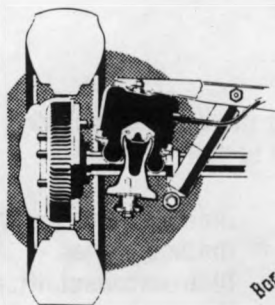
Tel.: 0421/451706



Airwing

EBNET ALLE STRASSEN

Luft als Federungselement schafft eine ideale Straßenlage. Im GROSSER BORGWARD wurde - erst in einem deutschen Personenkraftwagen - die Luftfederung verwandt. Garantiert wurde die Federung durch den Borgward Ersatzteilhandel, Peter Kurze, Bremen.



Wegen Geschäftsaufgabe können nur noch Hansa 1500, 1800 und 2400 Teile geliefert werden (Liste gegen 80 Pf. Rückporto). Isabella-Teile etc. erhalten Sie evtl. bei: Fa. Gerdes 0421/450225 & Lloyd Motorenwerke 0421/511611 & Matz-Autoteile (0,75 tgl.) 0461/17311 R. Hoffmeister 0231/121161 & H. Suhling 0421/890927

ZUR WEITEREN INFORMATION...

BORGWARD

OLDTIMER & FREIZEIT

In unserer technisierten Welt mit dem MEHR an Freizeit, mit dem Trend hin zur aktiven Freizeitgestaltung erlebt der Oldtimer eine Wiedergeburt.

Familienväter restaurieren sonntags ein altes Auto, junggebliebene bewegen enthusiastisch ihre Karosse durch den Stadtverkehr. Nicht auffallen um jeden Preis, sondern bewußtes Hervorheben der alten, schönen Formen, nicht sich dem Druck des ingeniösen cw - Wertes (Einheitskeilform heutiger Automobile) beugend, sondern vorlieb nehmen mit den erfinderischen Details der Konstrukteure vergangener Zeiten, mit dem optimistischen Design der frühen Nachkriegsgestalter.



Anspruchsvolle fahren

BORGWARD

Isabella

ARABELLA



FREIZEIT & BORGWARD

Die Mitgliederzahlen der BORGWARD-Clubs (BORGWARD Interessengemeinschaft mehr als 600 Mitglieder) beweisen, daß das Oldtimer-Fieber auch bei diesem Automobilfabrikat ausgebrochen ist. Aus gutem Grund:

- BORGWARD wies eine interessante Modellpalette auf. Angefangen mit den energiesparenden LLOYD-Fahrzeugen, über die GOLIATH-Dreiräder, bis hin zum repräsentativen P100.
- BORGWARD-Fahrzeuge zeichnen sich durch Langlebigkeit aus.
- Nicht nur dem Isabella Coupé haftet das Image der goldenen 50er Jahre an, sondern auch beispielsweise den Hansa Typen der Firma GOLIATH.



BORGWARD

UNSERE AUFGABE



Diese Isabella Combi wurde 1959 gebaut.

Als Sonderzubehör gab es einen Lichthupenring, der 1961 das letztmal gebaut wurde.

Falls Sie einen brauchen, wir haben noch einige da!

Das Liefern von Ersatzteilen für BORGWARD-, GOLIATH- und LLOYD-Autos ist unsere Aufgabe. Wir können aus einem Sortiment von mehr als 1500 Teilen jeden Kunden schnell beliefern.

Um dieses gesteckte Ziel auch in Zukunft erfüllen zu können, werden von uns Ersatzteile nachgefertigt und alte Läger, beispielsweise von ehemaligen BORGWARD-Vertragswerkstätten, komplett aufgekauft. Gleichzeitig steht ein umfangreiches Archiv unseren Kunden zur Verfügung. Um dieses Archiv zu vervollständigen, suchen wir:

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| - Prospekte | - Kataloge |
| - Ersatzteillisten | - Betriebsanleitungen |
| - Fotos | - Negative |
| - Plakate | - Werbegeschenke |
| - Werkstattsschilder | - Leuchtreklamen |
| - Modellautos | - techn. Zeichnungen |
| - Reparaturanleitungen | - Anstecknadeln |
| - Zeitungsausschnitte | - usw. |

der BORGWARD-Gruppe. Angebote und Anfragen richten Sie bitte an uns.

Sammelsurium

Aus einem Spaß wird allzu leicht Ernst. Diese Erfahrung machte Dieter Gaffron, 40, Oldtimer-Liebhaber und graduierter Ingenieur für Heizungs- und Klimatechnik in Berlin.

Bei seinen Suchaktionen nach Oldtimer-Ersatzteilen hatte der Heizungs-Techniker wertvolle Erfahrungen gesammelt und zahlreiche Verbindungen geknüpft — immaterielles Startkapital für einen Beruf, in dem Gaffron Verdienst und Neigung zu verbinden gedachte.

1975 gründete der Berliner deshalb zusammen mit Roy Clason, einem Flugzeugkapitän der amerikanischen Flug-

gesellschaft PanAm, seinen Ersatzteilvertrieb für Oldtimer mit dem beziehungsreichen Namen Oldtimer-Hobby.

Das Gespann Gaffron/Clason steht freilich nicht allein in der deutschen Veteranen-Branche. Denn mit Beginn des Oldtimer-Booms Anfang der siebziger Jahre nahmen Firmen, die sich mit dem Vertrieb von Original-Ersatzteilen oder Ersatzteil-Nachbauten für Sammler-Automobile beschäftigten, einen eindrucksvollen Aufschwung.

Heute existieren hierzulande über 50 Lieferanten, die für fast jeden Veteranen Ersatzteile binnen weniger Tage beschaffen können und die zu-

sammen im Jahr Teile für weit über 25 Millionen Mark umsetzen.

AAS HEFT 21/81

Oldtimer-Ersatzteile	
Oldtimer Hobby Clason & Gaffron Soester Straße 35 1000 Berlin 45	Reifen, Neu- und Gebrauchtteile für Ford-Modelle von 1909 bis 1939 und für Chevrolet-Modelle von 1914 bis 1939
Schröder & Eichler Am Bundenholz 9 2000 Hamburg-Barmbützel	Ersatzteile für Volvo-Typen 444 bis 544, 120, 1800, 1800 ES, 160
Arcam Ingenieurtechnik GmbH Hower Brack 43 2050 Hamburg 80	Folienstoffe, Verdeckstoffe, Leder, Autoteppiche
Matz Autoteile Postfach 556 2390 Flensburg	Komplettes Opel-Programm und Ersatzteile für vierradgetriebene Autos der Bundeswehr
Peter Kurze Schwachhauser Ring 41 2800 Bremen	Neuteile und Nachbildungen für Borgward-, Lloyd- und Goliath-Typen

Ersatzteile für Fahrzeuge der ehemaligen Borgward-Gruppe liefert eine Firma in Bremen. Ob Zylinderkopfdichtung für einen Goliath Express 900, Hansa 1700 oder Borgward Lkw, ob ein Getriebe für den P 100, Gelenkwellen für den Lloyd 400 oder Scheibenwischer für die Isabella — bei Peter Kurze findet man (fast) alles. In jedem Fall lohnt eine Anfrage: Schwachhauser Ring 41, 2800 Bremen 1. Präzise Ersatzteillisten geben Auskunft über vorrätiges Material, auch für Vorkriegs-Fahrzeuge und solche der Typen Hansa 1500/1800.

AC 10/81

Einen Satz nachgedruckter Poster im Format 42 x 60 cm mit Borgward-/Hansa-/Goliath-/Lloyd-Motiven nach ehemaligen Werksfotos bietet für zusammen 25 Mark Peter Kurze an: Bordowickstraße 133, 2800 Bremen 41. Auch ein Modell des Rennsportwagens Inka von 1957/58 im Maßstab 1:43, handgefertigt und handbemalt, kann Borgward-Enthusiast Kurze liefern. Es erscheint in limitierter Auflage (190 Stück) und kostet 98 Mark.

AC 1/83

Markt
1/83

Borgward-Rennsportwagen im Modell

Die große Nachfrage nach Modellen der Borgward-Gruppe hat die Firma Peter Kurze, Parkallee 205, in 2800 Bremen 1 dazu bewogen, eine Exklusivserie des Borgward-Rennsportwagens aufzulegen.

Historischer Vorläufer dieses Roadsters war ein 1952 konstruierter Rennwagen auf der Basis des PKW Hansa 1500. Die entsprechenden Weiterentwicklungen erhielten mit der Zeit einen Rohrrahmen, die Vorderachse der Borgward Isabella und einen 16-Ventil-Motor (4-Zylinder) mit obenliegenden Nockenwellen und 1,5 l Hubraum. Das Triebwerk leistete am Ende der 50er Jahre ca. 150 PS mit einer direkten Benzineinspritzung.

Berühmte Fahrer wie Joakim Bonnier und Hans Hermann konnten sich bei vielen Rennen gegen die starke Konkurrenz der Porsche RS und Spider-Typen und gegen die hubraumstärkeren Maserati durchsetzen.

Das Modell überzeugt vor allem durch seine bildhafte Darstellung. Es ist handgefertigt und -koloriert. Der im Maßstab 1:43 gehaltene Wagen besteht aus keramikverstärktem Kunststoff. Der Hersteller verpflichtet sich, nicht mehr als 190 Modelle herzustellen. Aus diesem Grund ist auch jedes Modell mit einer fortlaufenden, eingravierten Fahrgestellnummer versehen. Der Käufer erhält neben dem Fahrzeug ein Zertifikat, welches ihn als Eigentümer ausweist und die Höchstauflage von 190 Exemplaren garantiert.

Borgward-Renner jetzt als Modell

Bestimmt erinnern Sie sich an den Borgward RS. Hans Hermann gewann mit ihm 1957 den großen Bergpreis (Foto oben), Joakim Bonnier siegte in dem Sportwagen beim Freiburger Bergrekord und belegte 1958 beim Großen Preis von Berlin den zweiten Platz. Jetzt gibt's den Borgward RS als Modell im Maßstab 1:43 (unten), handgefertigt aus keramikverstärktem Kunststoff und handkoloriert. Es werden nur 190 kleine Flitzer (85 mm lang, 35 mm breit) hergestellt. Jeder hat eine eingravierte fortlaufende Fahrgestellnummer. Ein Zertifikat gibt's natürlich auch. Preis: 98 Mark. Bestellungen an Peter Kurze, Antiqu. Automobilersatzteile, Parkallee 205.



WICHTIGE ADRESSEN

Borgward-Clubs

- Borgward Interessengemeinschaft, Hartmut Loges, Paul-Goerens-Str. 30, 4300 Essen 1
- Borgward Gruppe e.V., Horst Stähler, Bayernwaldstr.26, 8391 Salzweg
- Borgward Club Bremen, Udo Fittje, Pommernweg 12, 2805 Stuhr 4

Oldtimer-Bücher

- Michels, P.: Vom Blitzkarren zum Großen Borgward
- Oswald, W.: Deutsche Autos 1945-1975, Motorbuch Verlag

Borgward-Goliath-Lloyd-Ersatzteile

- Borgward Ersatzteilhandel, Peter Kurze, Bardowickstr.133, 2800 Bremen 41, Tel.: 0421/45 17 06

Borgward-Museen

- Borgward Automobilmuseum, H.Schramm, Hermannstr.49, 5450 Neuwied 1
- Automuseum Bruchhausen-Vilsen, B6 zwischen Bremen und Nienburg

Oldtimer-Zeitschriften

- Automobil&Motorrad, Postfach 400320, 8000 München 40
- ELEFANT, K.Rabe, Am Wurmburg 20, 7141 Schwieberdingen
- Veteranen+Teilemarkt, WK-Verlag, Hornsche Str.36, 4930 Detmold
- Markt, Postfach 8, 6270 Idstein-W.



LETZTERUNDE IM RÄUMUNGSVERKAUF

NEUTEILE
FÜR:
- HANSA 1500
1800
BILLIGST! 2400

Aussteller Chrom mit Knopf f. Dreieckfenster	5,- DM	9.12
Aussteller links f. Dreieckfenster H15+18+24	5,- DM	9.12
Blechlagerschale f. Laengslenker HACHse H15+18+	12,- DM	18.24
Bremstrommel fuer Hinterachse H 1500-1800-2400	50,- DM	77.52
Bremstrommel fuer Vorderachse H1500-1800-2400	50,- DM	77.52
Bremstrommel glatt H1500 etc.	50,- DM	125.40
Chromunterlage fuer Fensterkurbel H15+18+24	4,- DM	17.10
Dreieckfensterzierleiste links	5,- DM	20.52
Dreieckfensterzierleiste rechts Hansa 1500-1800	5,- DM	20.52
Federbolzen fuer Blattfeder	4,- DM	18.24
Gummihalterung fuer Auspuffanlage H15+18+2400	3,- DM	5.70
Gummipuffer fuer Differential H1500+1800+2400	2.50 DM	5.13
Handbremshebel komplett H1500-1800	10,- DM	44.46
Kofferraumgriff Chrom ohne Schloss H15-18+2400	12,- DM	31.92
Kofferraumgriff Chrom ohne Schloss kurze Ausf.	12,- DM	27.36
Kolben Hansa 1500 72.96 mm kompl.	70,- DM	136.80
Kolbenringsatz +0.5 mm Hansa 1500	70,- DM	136.80
Kolbenringsatz +0.5 mm Hansa 1800 Benzin	70,- DM	136.80
Kolbenringsatz +1 mm Hansa 1500	70,- DM	136.80
Kolbenringsatz +1.5 mm Hansa 1500	70,- DM	136.80
Kolbenringsatz +2 mm Hansa 1500	70,- DM	136.80
Kolbenringsatz Standard Hansa 1500	70,- DM	136.80

Kreuzgelenk an der Hinterachse H1500+1800+2400
 Kurbel Chrom fuer Fenster
 Kurbelwellenrad (Antrieb Nockenwelle) H15+18+240
 Laengslenker Hinterachse Hansa 1500+1800
 Lenkgetriebe fuer Hansa 1500 + 1800
 Manschette fuer Schalthebel (Knueppelschaltung)
 Motordichtsatz komplett f. Hansa 1800 Diesel
 Motorhaubenscharnierunterteil Chrom H1500-1800
 Nockenwellenzahnrad (NOVOTEX) Hansa 15-18-2400
 Stoesselkappe.
 Stoesselstange H1500 usw.
 Tacho bis 140 km gebraucht f. Hansa 1500
 Tachometer bis 180km f. Hansa 1500 Sport-Cabrio
 Tuerfensterzierleiste links Hansa 1500+1800
 Tuergriff innen Chrom Hansa 15+18+2400
 Wasserpumpenfluegelrad
 Wasserpumpenwelle mit Fluegelrad H1500
 Windschutzscheibenzierleiste links H1500+1800
 Windschutzscheibenzierleiste rechts
 Zylinderkopfdichtsatz Hansa 1500
 Zylinderkopfdichtsatz Hansa 1800 Diesel
 Zylinderkopfdichtung Hansa 1500

DM ~~30,-~~ 12
 DM ~~10,-~~ 96
 DM ~~50,-~~ 20
 DM ~~30,-~~ 20
 150,- 513.00
 DM 3,- 495
 DM ~~70,-~~ 136.80
 DM ~~7,-~~ 13.68
 DM ~~35,-~~ 72.80
 DM 6,- 10.26
 DM 2,- 6.84
 DM ~~10,-~~ 22.80
 DM ~~100,-~~ 19.20
 DM ~~25,-~~ 51.30
 DM 5,- 15.96
 DM ~~10,-~~ 29.64
 DM ~~15,-~~ 34.20
 DM ~~22,-~~ 51.30
 DM ~~23,-~~ 51.30
 DM ~~40,-~~ 89.92
 DM ~~40,-~~ 79.80
 DM ~~30,-~~ 68.40

Zylinderkopfdichtung Hansa 1800 Benzin
 Zylinderkopfdichtung Hansa 1800 Diesel
 Zylinderkopfdichtung Hansa 2400 (2.4 Liter)

DM ~~30,-~~ 68.40
 DM ~~30,-~~ 68.40
 DM ~~20,-~~ 44.46

Bestellen Sie telefonisch

0421 / 34 26 45
 abends 745 17 06



oder schriftlich

Peter Kurze
 Bardowicksstr. 133
 2800 Bremen 1



ALLER LETZTES BESTELLDATUM 28.12.84
 ALLE PREISE INCL. 14 % U.NST. AB BREMEN.
 LIEFERUNG, ERFOLGT PER NACHNAHME, SO
 LANGE DER VORRAT REICHT.

1 kpl. Dichtungssatz Hansa 1800 Ponton	DM 75,00
Zylinderkopfdichtung Hansa 1800 Ponton	DM 25,00
2 Hansa 2400 + B 2000	DM 25,00
1 " " Goliath GP 900	DM 20,00

Mehrere Satz Bremsbelege Lloyd 250/400/600 1 Satz = 8 Stck u. Nieten DM 35,00
 3 Kopfdichtungen Tempo Wiking Motor Heinkel TE 460 Stck. DM 15,00
 2 Radbremszyl. Wiking Vidal/Rapid 57 - 60 Stck DM 35,00
 H. Loges Tel. 0201/701165

Für Lloyd 400/600 1e Antriebswelle Achsantrieb/Getriebe neu, grobe Verzahnung
 (am Getriebeanschluß bzw. Kreuzgelenk DM 20,00
 1 e Achswelle, Konus + Gewinde (aussen a. Bremstrommel) neu DM 20,00
 2 Reparaturbleche für Einstiegschweller 1,5 m lang 1mm verz. Stahlblech DM 40,00
 1 Vorderachsträger LP LS 400 neu DM 80,00
 1 Alexander LS 600 Kombi Bj. 57, 19 PS z. Restaurieren od evtl. Teileverwertung
 Preisidee DM 650,00, Für Arabella 1e Bedienungsanleitung neu DM 20,00 (38 PS)
 Tel. 07056/2827 n 18 h

Tausche Frontmaske f. Isabella Lim. kl. Rhombus u. Pandtacho gegen Chrom-
 schwingen f. Coupe und Zeituhr Coupe.
 Rainer Becker, Hubertusstr. 12, 4470 Meppen/Ems

Verkaufe 1 kompl. Satz Lager für Isabella Getriebe sowie 2 auseinandergenommene
 Getriebe für 270,00 DM

1 Vorderachse bis Bj. 8.60 (alte Bremsanlage) für 200,00 DM

H. Letzel Tel. 0209/84104

Aus finanziellen Gründen Arabella zu verkaufen mit vielen Ersatzteilen

B. Burger, Vöranerweg 4, 39014 Burgstall Tel. 0039473/91165 ab 20 h

Verkaufe Arabella Stoßstange Preis VB

Ersatzreifen und Felgen für Alex TS 4 x Kleber 135 SR 15 mit gutem Profil,

7 Felgen 2,5 x 15 Preis VB

Tel. 030 3211777 (öfters versuchen)

Verkaufe folgende Teile: (gebraucht)

Kotflügel hinten Isabella neue Ausführung	Stck DM 200,00 - 250,00
---	-------------------------

Motorhauben Isabell Lim. u. Coupe alte u. neue Ausf.	Stck DM 100,00
--	----------------

Frontmasken Isabell Lim. u. Coupe alte u. neue Ausf. bis auf Coupe	
--	--

alte Ausführung	Stck DM 80,00
-----------------	---------------

Armaturenbletter Lim. u. Coupe (elfenbein)	Stck DM 100,00- 150,00
---	------------------------

P 100 Türen, Motordeckel und Kofferraumdeckel

P 100 Oelwanne auch Tausch gegen Isabella ALU-Wanne

Tel. 02852/2897

Suche Schraubenfedern neu od. gebraucht 2 Stück für Alexander TS
Tel. 07056-2827 n. 18 h M

Saxomat Teile für Alexander TS. Tausche evtl. gegen gebr. Arabellateile.
Tel. 04421/60159 M

Für P 100 Stoßstange hinten kompl., beide hintere Chromecken, Zierleiste für
Kofferraumdeckel, Chromrahmen vorne kompl. Luftbälge.
alle Teile wenn möglich neu oder gut erhalten. Tel. 02505/594 M

Suche alles von der Borgward Gruppe: Prospekte, BTA, Werbung sowie
Fahrzeuge: Isabella, Arabella, P 100 usw. Tel. 06403/2539 M

Saxomat für Lloyd 600, auch kpl. mit Antriebseinheit oder Fahrzeug zum
Ausschlachten Tel. 05922/2187 M

Arabella Stoßstangen i.o. Teile 05361/67307 M

Gummiunterlagen für Blinker, Türgriff, Haubenfigur usw. für Isab. Coupe,
sowie Moosgummi-Einlagen für die Blinker. Guterhaltener Fahrersitz
für Coupe mit Kunstlederbezug rot/beige besonders Sitzfläche. Kunststoff
kotflügel oder Blech für vorne rechts und hinten links. Tel. 09282/1278 M

Für Coupe Rückstrahler-Glas alte Form oval Tel. 07391/6262 M

Für Goliath Hansa 1100 55 PS Zylinderköpfe und Stoßstangenhörner
Tel. 05531/13920 M

Suche 5 neue oder neuwertige 6.40 - 13 Reifen auf Borgward
4 1/2 J 13 Felgen, evtl. gegen 5 neue 5.90-13 Reifen mit Wertausgleich
Tel. 0471/88341 abends. M

Suche AHK für B 611 Bus. Diese muß anbaubar sein, ohne daß der
Reserveradkasten entfernt werden muß (Lange Befestigungsgabel)
Tel. 0511/805567

Für 2400 Pullmann; Ölwanne, Ölpumpe, Kupplungsglocke mit seilt. Gummiblöcken
außerdem einen 12 V Anlasser für P 100 Tel. 0511/805567 M

Arabella in sehr gutem Allgemeinzustand (einwandfreie Bodenpartie, TÜV)
bei fairem Preis gesucht. Tel. 06236/8502 M

Auspuffanlage (möglichst komplett) für LT 600 norm. Radstand
Angeb. an Tel. 0271/39698 oder 030/2128201 Herr Berger. M

Blinkerschalter für Arabella dringend gesucht Tel. 02325/41657 M

LKW B 1500 Bj. 53 vordere Maske Tel. 04241/2469

Suche sämtliche E-Teile (neu od. gebr.) für Isabella Lim.
Tel. 02562/20669 nach 18 h M

VERKAUFE

- 1 Autoradio Mercedes Benz + Zerhacker, 180er, 1958
- 1 Anstecknadel " Lloyd "
- 1 Anstecknadel " Borgward "
- 2 Auspuffrohre VW Käfer, neu, V 18, Typ 34 PS, 1960 - 62
- 1 Betriebsanleitung Lloyd Alexander
- 1 " " BMW 1600
- 40 Bilder von Flugzeugen & Oldtimern, ca. 40 x 30 cm
- 100 Briefmarkensätze 1938 - 1968
nur komplett abzugeben, getrennte Liste anfordern
- 1 Carrera - Rennbahn, 1967
kompl. AVUS m. original Steilkurve & viele Schienen
- 1 Drehzahlmesser " Sebring "
div. alte Pfeifenköpfe, Holz & Porzellan
- Fensterkurbeln für Mercedes Benz 180, 1958
- 13 Fotos von Isabella (Farbe)
- 2 Fernsehgeräte, 1958 & 1959, als E - Träger oder zum reparieren
- 1 elektronisches Haustelefon, 1961
- 2 Konverter für Fernseher, 1958 & 1959
- 20 Kinderbücher
nur komplett abzugeben, getrennte Liste anfordern
- 300 Legosteine, 1960
Modellautos
div. Plastik - SIKU, EKO, WIKING, getrennte Liste anfordern
- 1 Radkappe Lloyd
- 1 hintere Stoßstange, VW Käfer, 1965, amerik.
Tachometer für VW Käfer ab 1958
Goggo ab 1961
BMW 1600 ab 1969
- 1 Temperaturanzeige Glas 1966
- 1 Umwandler von Mono auf Stereo
- 1 Vitrine, 50er Jahre, 150 x 75 x 50 cm
bietet Platz für ca 600 Modellautos der Größe 1:87
- 2 Winterreifen auf Felge, 520 - 13, Arabella
- 1 Zeituhr Isabella, rund, bis 1957

Alle Preis nach Absprache.

K. H. Walz
Berliner Str. 56
5980 WERDOHL
Tel. 02392112593

SUCHE

WIKING - Kataloge von 1970 - 73, 76 - 78, 80/81

Modellautos der Größe 1:84 und 1:87

Fotos von Fahrzeugen der 50er und 60er Jahre
evtl. entstehende Kosten werden ersetzt.

Postkarten von 1900 - 1908, 1910 - 1913, 19 - 25, 27 - 31
33 - 35, 42 - 44, 46, 48 - 52,
55 - 56, 57, 61 - 65, 69 und 1970
(auch beschriftet)

1 Kompl. Motor für Garelli - Mokik, Bonanza

Ersatzteile für Zündapp LTS 50, Motortyp 280 - 75 oder
284 - 21, 5 - Gang

Preise nach Absprache

K. H. Walz
Berliner Str. 36
5980 WERDOHL
Tel. 02392/12593

Suche Isabella ALU - Oelwanne sowie Coupe Frontblech alte Ausführung
(großer Rhombus) Ulrich Kotte Tel. 02852/2897

Suche für Isabella TS-Motor 2 Übermaßkolben (gute gebrauchte) ø 75,45
Tel. 0721/686190

**Verkaufe Isabella Coupé, Bj. 61, 90.000 km, Preis VB
15.000,- DM, Telefon 0031-5712-5293.**

Zu verkaufen Isab. Lim. Bj. 57 2. Hd. TÜV 11/85 guter Zustand VB 3.500,00
PS. Wagen steht im Museum Tel. 05424/1659

Isab. 100000 km 1. Hd. AHK ohne TÜV DM 7.500,00
E. Will, HB - Nr. 4, 8742 Königshofen

M

Lim. Bj. 58 2 J. TÜV AHK Preis 5000,00 Tel. 02104/46649

M

Isabella Bj. 58 silber metallic km 126000 km Tel. 04443/636

Isab. Coupe Bj. 61 Bestzustand gegen Höchstgebot Tel. 0631/67117

M

Borgward Bj. 59 gut erhalten Tel. München 8573101 od. 8595859

Lim. TS Bj. 60 teils zerlegt, Motor überholt Tel. 02536/6737 nach 20.04. ab 20 h

Isab. TS mit SSD Bj. 61 aufbaufähig Preis VR Tel. 04451/7283

Aus gesundheitlichen Gründen Isab. Coupe Bj. 60 originalfarbe schwarz
innen rot/weiß, Weißwandreifen, Chrom und Holzbekleidung neu
Bestzustand Festpreis 16000 DM außerdem viele E- Teile
Tel. 0031 20 739674 Niederlande

Isab. Coupe Bj. 60 restauriert mit vielen E-Teilen neue Bereifung 5.90 S 13
TÜV frei, gegen Gebot Tel. 0201/300713

P 100 2 J. TÜV Bj. 60 1. Hd. Originallack mit kleinen Schönheitsfehlern
mit 75 PS Maschine bestückt. Als Zugabe einen zweiten zum Ausschachten
Preisidee 8700,00 DM Tel. 0421/700312

P 100 Bj. 61 2. Hd. muß restauriert werden 98000 km seit 78 stillgelegt
Preis 2000,00 DM Tel. 040/5509458

M

Goliath 1100 Bj. 58 1. Hd. kein TÜV aber fahrbereit VB 2000,00 Tel. 02104/46649 M

Arabella Bj. 60 Tel. 02586/693

B 611 Pritsche Motor Lagerschaden Karosserie sehr gut VB 1000,00 DM
Tel 06893/5933

Für Lloyd, Hansa, Borgward gebr. Blechteile Tel. 0861/14288

Isabella Coupe unrestauriert Preis ca. 4000,00 DM Tel. 02406/65114

1 Isab. für Ersatzteile 450,00 DM

2 Lloyd LP 600 je 1000,00

1 Alexander 1.500,00 DM

1 Lloyd Arabella 1960 angemeldet 1.900,00 DM

Jakobš Oldtimer, Wien 0043 222 5646124

Lim. Ersatzteile Front- u. Heckscheibe, Motorhaube, Felgen Nockenwellen
u. v. Kleinteile Tel. 02921/16514

Arabella - Neu- u. Gebrauchtteile Tel. 0511/562016

LT 600 verkauft Tel. 05768/655 (Petershagen)

Goliath GP 900 vordere Stoßstange 30,00 DM Tachometer 30,00 DM, Aschen-
becher für Armaturen Brett 5,00 DM

Kühler u. Vorderfeder für GD 750 VR

Einspritzpumpe neu für GP 700 E Bosch Nr. PFM2k150/10 8 l 01083 VR 80,00 DM
auch Tausch gegen Lloyd 600 Teile Tel. 0511/622289 M

Goliath Lichtmaschine mit Pumpe f. Boschheizung 50,00 DM

Betriebsanleitung LP 600 Standard 58 - 61 DM 10,00 für Alexander DM 10,00

Prospekt Alex TS 8 S. = DM 25,00

Olaf v. Fersen "Wir kaufen das ideale Auto" Arabella Werbeheft 48 S. DM 20,00
Tel. 0511/622289

Kunststoffkotflügel für Coupe; erstklassige Qualität auf Bestellung Lieferzeit ca. 6 W.
Vorn je 350,00 DM, hinten 365,00 DM + Fracht

Scheinwerferzierringe Isabella alte Ausführung Stck DM 38,00 + Porto

Kotflügel v./links neu für P 100 = 375,00 DM + Fracht

Tel. Belgien 0032/15615203 M

Für Borgward LKW 110 PS folgende Neuteile günstig zu verkaufen:

Kühler, Bremsseile, Dichtungen

Für Borgward Isab.: Handbremsseile, Dichtungen, Schriftzüge.

Tel. 0232777465

Verbundglasscheibe Isabella Lim. für 150,00 DM Tel. 040/5509458 M

Isabella Coupe Dach mit SSD. VB 300,00 Tel. 0471/88341

Neue Stoßstangenhälften für Isab. 2 x rechts, 2 x links a 250,00 DM

Tel. 05226/2629

Für Isabella: 1 Motorhaube kompl. mit kleinem Emblem DM 250,00, 1 Motor TS DM 300,00

Für P 100: 4 Türen a 100,00, 2 Kofferraumdeckel a 100,00, 1 Motorhaube beschädigt

50,00, 2 vordere Kotflügel a 100,00, 1 Armaturen Brett 100,00, 1 Lenksäule kompl. 50,00,

5 Räder 200,00, alle Zierleisten sowie Kleinteile Tel. 08131/95440

Neue Simmerringe für Borgward Lloyd u. Goliath = 66 Stck. VHB 150,00 DM

Tel. 06138/6414

Verschiedene Blech- u. Fahrwerksteile für LP 400 Bj. 54 billig abzugeben Tel. 08325/590 ab 18

NOTIZEN



ohin Sie auch kommen, überall werden Sie Goliath-Dreirad-Lieferwagen finden, die treu und zuverlässig ihre Aufgaben erfüllen. Der Pritschenwagen mit hochliegender (siehe Bild) und tiefliegender Pritsche (siehe Titelfeld) ist wegen seiner vielseitigen Verwendbarkeit besonders begehrt.

Die hochliegende Serienpritsche hat eine Ladefläche von 2250 x 1620 mm und eine Ladehöhe von 850 mm, kann jedoch verbreitert bzw. verlängert geliefert werden. Der Pritschenwagen mit tiefliegender Pritsche ist entweder mit oder ohne Radkästen lieferbar. Seitenwände abklappbar (teil). Pritsche nur nach hinten, Oberkanten der Bordwände mit U-Eisen eingefügt, Plane und Spriegel, bzw. Aufsteckborde auf Wunsch.