BORGWAARDIGHEDEN

Het blad voor de Borgward liefhebber

Borgward Club Nederland

Voorjaar 2021 nr. 62

BORGWARD ♦ **HANSA** ♦ **GOLIATH** ♦ **LLOYD**

autodus.de

De specialist voor de Borgward Groep
Handel in oldtimeronderdelen voor
Borgward, Hansa, Goliath en Lloyd
Sedan, Coupé, Combi, Cabrio, Vrachtwagens

Wij zijn voortdurend op zoek naar originele Borgward onderdelen.
Als u in het bezit bent van deze „oude liefhebberstukken" en u wilt ze wel kwijt, neem dan contact met ons op.
Wij willen ze graag kopen of ruilen.
Bied ons in elk geval „alles" aan.

AutoDus GmbH
Oldtimer Ersatzteile und Handel
Niederrheinstr. 327, 40489 Düsseldorf
Tel: +49-211-69568373

www.AutoDus.de
Email: info@autodus.de

BORGWARD

Borgward Onderdelen
Nieuw - Gebruikt Reproductie
R.A.F. Steen
Aalsburg 20-15
6602VK Wijchen
Tel: 024 - 64 17 030
Fax : 024 - 64 56 291
Mob : 06 – 305 617 52
robsteen@online.nl

Bosman Classics

Anjo Bosman
Willem Alexanderstraat 19
6691 EE Gendt (gld)
www.bosmanclassics.nl
Tel: 06-17161302

Hét bedrijf voor uw Borgward in
Advies, Begeleiding en Taxaties
Onderhoud, Reparaties en Restauraties

Altijd onderdelen op voorraad
voor uw Borgward!

Colofon

Borgwaardigheden is het officiele clubblad van de Borgward Club Nederland

De doelstelling Borgward Club Nederland is het in goede staat houden van auto's van het voormalige Borgward--concern (Borgward,Lloyd,Hansa en Goliath), het bevorderen van informatieuitwisseling, waaronder het regelen van ontmoetingen, evenementen en het behartigen van gemeenschappelijke belangen van de verenigingsleden.

Algemeen: De Borgward Club Nederland (BCN) heeft de inhoud van het clubblad Borgwaardigheden met grote zorg samengesteld. Desondanks kunnen er onbedoeld fouten voorkomen. De informatie is echter ook van derden afkomstig, die zelf verantwoordelijk zijn voor de juistheid en volledigheid van deze informatie. BCN draagt voor de inhoud en voor de geplaatste advertenties/mededelingen geen enkele verantwoordelijkheid en sluit hierbij iedere aansprakelijkheid uit.

Email : info@borgwardclub.nl Website: www.borgwardclub.nl
Bank: Rabobank nr 3931.91.397 t.n.v. Borgwardclub Nederland te Apeldoorn.
(IBAN-nr NL27 RABO 0393 1913 97; BIC RABONL2U)

Bestuur:

Voorzitter:	Marius Varekamp	0174-627203	vaercamp@caiway.net
Penningmeester:	Simon Talsma	0511-474198	s.talsma88@upcmail.nl
Secretaris:	Frans Smelt	06-12080104	fsmelt@quicknet.nl
Website, layout-opmaak	Paul ter Steege	06-46071082	tersteege@concepts.nl
Redactie	Pim van de Werd	035-6921406	wtjvdwerd@planet.nl
Lid	Frank Kuster	0313-419315	femkuster@gmail.com
Ere Voorzitter:	Bert Haan	0598-614235	berthaan@versatel.nl

Inhoudsopgave

dit nummer: (pagina)

Colofon en inhoudsopgave Borgwaardigheden 62..... 3
Van de Bestuurstafel BCN / Van de penningmeester.....4
Jaarverslag 2020.....5
Agenda..... 6
Borgward en Hansa in de krant.....7
Borgward Isabella Coupe in Auto Visie.....,.....8/15
Hansa 1500/1800 en Borgward Isabella, ideale reisauto's in de jaren 50..... 16/19
Borgwards in barnfind veiling 20/23

Van de bestuurstafel

Beste Borgward vrienden en vriendinnen.

We schijnen al weer in de lente te zitten. Hoewel het op een paar dagen na , daar echt nog niet op leek en April zelfs de koudste maand in jaren geweest schijnt te zijn.

Ik hoop dat dit u niet weerhouden heeft om uw Borgward toch even te doen ontwaken. Waarbij we ons realiseren dat een echte leuke klassiekerrit voor de meesten van ons niet weggelegd leek. Tja, die Covid pandemie , we ontkomen er niet aan om ook hier daar enige woorden aan te wijden. Het is allemaal niet zo gelopen als het vorig jaar ons in het "Regerings Stappen Plan" werd voorgeschoteld . Pech en wanorde met vaccinaties en organisatie om over politieke perikelen maar te zwijgen. Ook voor ons als klassieke autovereniging was het teleurstellend. Veel ging ook nu nog niet door. Misschien dat met de terassen weer open er binnekort toch weer wat meer kan, maar voorlopig houden we het er maar op dat het er voor ons pas eind augustus of in september er van kan komen een rit met lunch o.i.d. te organiseren. Misschien kunt u de "binnen-tijd" gebruiken om nog wat aan uw Borgward te verbeteren. Poetsen kan altijd……

Ook teleurstellend is te vernemen dat het in China met de "nieuwe Borgward" niet best lijkt te gaan . Maar ook in Nederland is er weinig belangstelling voor Borgward.

Op een recentelijk on line gehouden "schuurvonds-veiling gingen 7 Borgwards waarschijnlijk naar Duitse kopers. Laten we hopen dat die wel het geld over hebben om ze te restaureren.

Rest mij u veel plezier met dit nummer van Borgwaardigheden te wensen en te hopen u zo snel als mogelijk weer allemaal in gezondheid (liefst met 2 prikken..) met uw Borgward te mogen begroeten.

Marius J. Varekamp

Borgward Isabella Pickup

De Isabella van Peter de Wit.
Foto, ook die op het omslag,
van Peet Romijn.

Van de penningmeester, Simon Talsma

Jaarrekening 2020

Ontvangsten		Uitgaven	
Contributie 2020	450,00	Fehac	170,00
Contributie 2021	2430,00	Knac	141,00
Opbrengst advertenties 2020	925,00	Nieuwjaarsreceptie	396,90
Verkoop boeken (Pim)	42,28	Clubblad/web	933,09
		Bestuurskosten/secretariaat	222,22
		Verzending jaarboek OKM	873,85
		Quiz kosten voor 2 prijzen	112,00
		Bank kosten	132,59
Totaal	**3847,28**	**Totaal**	**2981,65**
Batig saldo	**865,63**		
Bank saldo per 31-12-2019	7759,08		
Spaarrekening	2000,00		

Begroting 2021

Inkomsten		Uitgaven	
Contributie 65 x 45,00	2925,00	Nieuwjaarstreffen	400,00
Advertenties	700,00	Meerdaagse	300,00
Clubartikelen	10,00	Najaarsrit	200,00
		Clubblad/web	1000,00
		Bestuur,secretariaatskosten	1000,00
		Fehac	175,00
		Knac	150,00
		Bankkosten	150,00
		Onvoorzien	400,00
Totaal	**3635,00**	**Totaal**	**3775,00**

Te verwachten nadelig saldo 140,00

Van het secretariaat

Na 1 januari 2021 zijn er weer enige mutaties in het ledenbestand geweest:
Juleke van der Velde en Robert Witlox, beiden ruim 15 jaar clublid geweest, hebben hun lidmaatschap opgezegd. Als nieuw lid heten wij Hugo van den Berg welkom. In het vorige nummer van Borgwaardigheden stond een bijdrage met foto's over zijn restauratie van een Lloyd Alexander TS uit 1958. Daarmee heeft Hugo in Nederland een zeldzame auto. In het register van Wolfgang Minolla staan wel twee Nederlandse Arabella's, maar geen Alexander. Hugo vroeg zich af of er binnen de club een of meer leden zijn die een Lloyd hebben. Mij is dat niet bekend, maar laat het weten als het wel zo is.
Dat brengt mij op de oproep aan de leden van Pim van de Werd en mij in het vorige nummer van ons clubblad om mee te werken aan een overzicht van alle voertuigen van het Borgwardconcern binnen de club. Jammer genoeg heeft dat nauwelijks geleid tot meldingen van de leden. Mag ik nogmaals de oproep doen? We zullen er later, bijvoorbeeld bij bijeenkomsten, nog op terug komen.

Frans Smelt (info@borgwardclub.nl)

Agenda

01-02 mei 2021 Fletcher Smaak Tour Heelsum
01-02 mei 2021 CitroExpo Gorinchem
02-05 mei 2021 Tour des Ardennes Eindhoven
16 mei 2021 3e Rally De Grande Dame Heteren
17 mei 2021 6de Brillen- en Ovalendag Wilnis
24 mei 2021 St. Anna Toertocht Babberich
29 mei 2021 Autodocumentatiebeurs Eerde Eerde
02 jun 2021 Rode Kruis Rally IJsselland Laag Zuthem
06 jun 2021 4. Forza Italia Krefeld (DE)
06 jun 2021 Diemse Toren Classic Liemers-Achterhoek Didam
06-09 jun 2021 Tour des Ardennes Eindhoven
13 jun 2021 Culinaire classic rit Voorst
18 jun 2021 2e 9Elfstedentocht Amsterdam
20 jun 2021 SO Businessrally (Lion's) Haarlem
20-23 jun 2021 Mini on Tour / Tour des Ardennes Eindhoven
26 jun 2021 Oldtimerdag Oostwold Oostwold
02-04 juli 2021 Borgwardtreffen Borgwardclub Frankfurt Wurzburg te Kirchheimbolanden Pfalz (DE)
04-07 jul 2021 Tour des Ardennes Eindhoven
09-11 juli 2021 Borgwardtreffen Borgwardclub Östereich Schlögen (AT)
01 aug 2021 Geleense Oldtimer Parade Geleen
01-04 aug 2021 Tour des Ardennes Eindhoven
05-08 Lloyd Days und Arabella Bremen (DE)
08 aug 2021 Corsendonkrit Oud Turnhout (BE)
15 aug 2021 Oldtimerrit OVW ZZG Zorggroep Wijchen
22 aug 2021 Pomtoertocht Heino Raalte
27-29 aug 2021 Int. Jahrestreffen Birgward IG Haßfurt (DE)
29 aug 2021 Borderline Grenslandrit Lottum
03-05 sept 2021 Int. Borgward treffen Borgward Club Bremen Oldenburg (DE)
01-05 sep 2021 5. Int. ADAC Zurich Westfalen Klassik - FIVA World Rally Bad Sassendorf (DE)
04-11 sep 2021 Peaks of the Alps Lienz (AT)
05 sep 2021 Internationaal Classic USA Car Treffen Reuver
05-08 sep 2021 Tour des Ardennes Eindhoven
12 sep 2021 Oude Voertuigen Dag Wijchen
19 sep 2021 Herfstrit Turnhout (BE)
03 okt 2021 Opel 400 treffen Etten-Leur
03 okt 2021 Opel Sportief Treffen Etten-Leur
03-06 okt 2021 Tour des Ardennes Eindhoven
08-10 okt 2021 Arabella Herbsttreffen Monschau (DE)
19-21 nov 2021 InterClassics Brussels Brussel (BE)
03 dec 2021 Ostbelgien Classic Eupen (BE)
18-19 dec 2021 Central Classics Houten

Bovenstaande evenementen zijn in verband met Covid19 natuurlijk onder voorbehoud.

Kijk voor meer informatie over het wel of niet doorgaan van het evenement op de betreffende website.

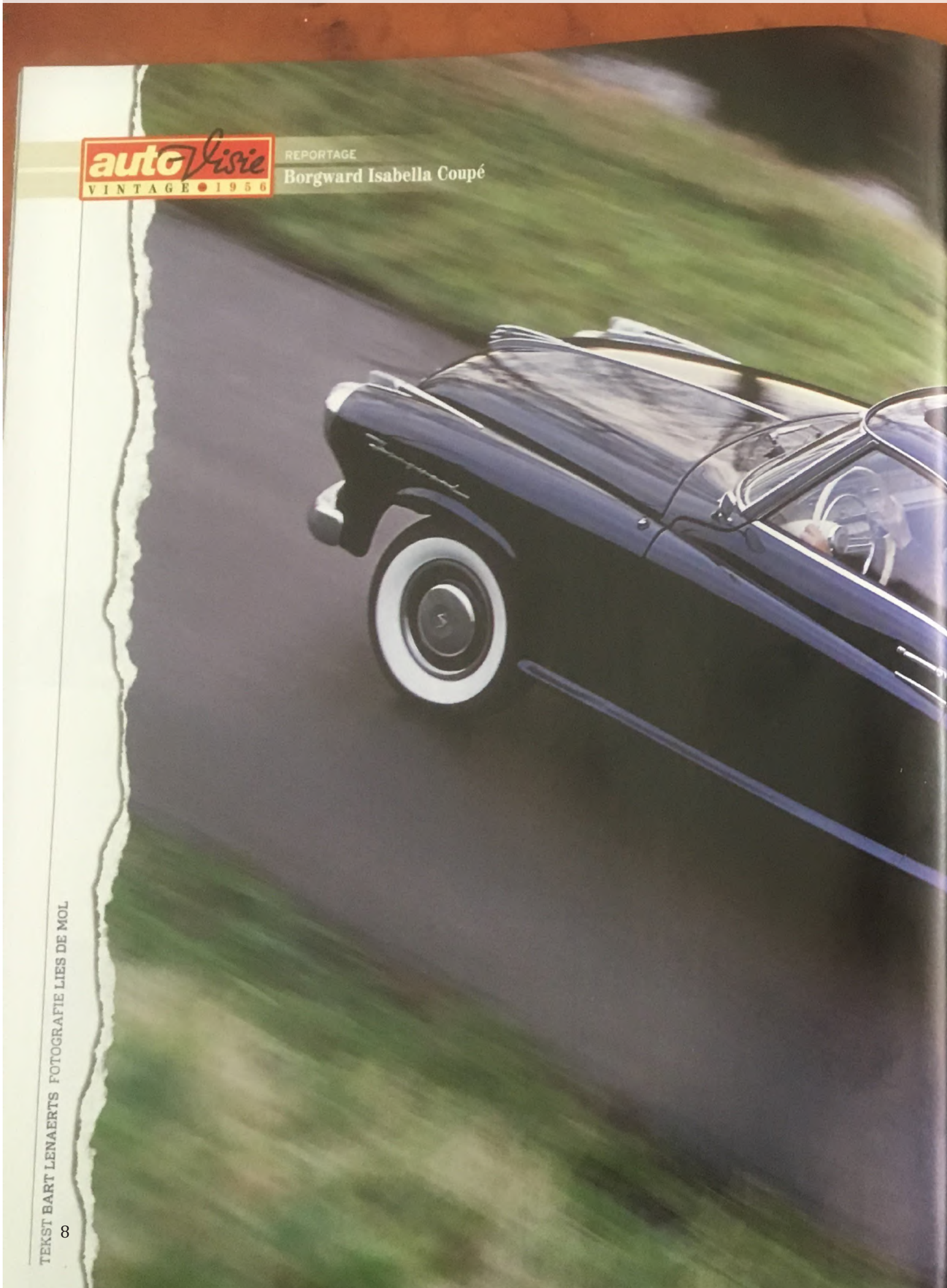
Borgward en Hansa in de krant; reclame van weleer.

Door Frans Smelt

Enige tijd geleden kreeg ik van Henk Zwart, die ik via de modelautowereld ken, een flinke hoeveelheid reclame advertenties uit Nederlandse kranten uit de jaren 50 en begin 60. Met name dan van Simca en Borgward. Ik heb er een aantal gescand en bij elkaar vormen ze, denk ik, een leuke aanvulling van dit nummer van Borgwaardigheden.

REPORTAGE

Borgward Isabella Coupé



TEKST BART LENAERTS FOTOGRAFIE LIES DE MOL

One man show

De Isabella Coupé moest Borgward verder laten opstomen in de vaart der volkeren, maar initieerde helaas de ondergang van het Duitse merk.

HET WAREN WOELIGE TIJDEN NA DE TWEEDE WERELDOORLOG, vooral in Duitsland, waar de halve natie zijn rauwe wonden likte en de centen allerminst aan de bomen groeiden. Tegelijk vormen zulke lastige periodes vaak een vruchtbare voedingsbodem voor ondernemers met een hoofd vol slimme plannen, een lijf vol goede bedoelingen en een hart pompend van de levenslust. Reeds in de jaren '20 had Carl Borgward die kwaliteiten in huis, en direct na de oorlog schakelde hij zoveel versnellingen hoger dat zelfs de mannen van The Fast and the Furious er een zweetsnor van zouden krijgen.

Hoewel hij de zoon van een simpele kolenboer was, wist Borgward als ventje al dat hij later auto's wilde bouwen. Via flink wat omwegen en bedrijfjes in de marge was het in 1925 eindelijk zover met de Blitzkarren, een driewieler met slechts 2,2 pk. Daarna nam nijvere Carl het kwakkelende Hansa-Lloyd over, begon hij vrachtwagens te bouwen en rolden er vanaf '34 tevens iele Hansa-personenwagentjes van de band. Maar de loodzware beurskrach van '29 was alweer grotendeels verteerd en de gemiddelde Duitser reed liever een maatje groter. Aan die behoefte voldeed hij enkele maanden later reeds met de grotere 1100 en 1700, die meteen klappers werden. Daarna draaiden Carl Borgwards ultramoderne fabrieken in Bremen als een tierelier, totdat Hitler de hele mikmak voor zijn oorlogskarretje spande. Vanaf 1939 mocht Borgward zelfs maar één type personenwagen assembleren, de overige productiecapaciteit werd opgesoupeerd aan vrachtwagens, torpedo's, afweergeschut en ander wapentuig. Aan het eind van de oorlog werd de fabriek bovendien platgebombardeerd, terwijl de Amerikaanse bezetter Carl botweg achter de tralies zette. Hoewel toen het doek leek te vallen voor de grootste der kleine Duitse autobouwers, krabbelde taaie Carl opnieuw overeind en blies hij nieuw leven in zijn concern dat met Goliath, Lloyd en Borgward plots drie beresterke merken in de portefeuille had. Toch was het geen opportunistisch gevalletje platformdelen of badge-engineering. Wegens strenge wetten rond concurrentiebeding bleven de ontwikkeling en fabricage van de merken zelfs strikt gescheiden. In een tijd waarin staal schaarser was dan een smaakvol plaatje bij De Toppers, scoorde Carl zelfs een verpletterend succes met de Lloyd LP 300, een aartslelijk karretje met een 10 pk sterke motorfietskrachtbron, die omwille van zijn plastieken lijfje *Leukoplastbomber* werd genoemd. De Duitse volksaard indachtig wilde Borgward echter zo snel mogelijk weer hogerop. De vooruitstrevende 1500 zette reeds de toon, maar vanaf 1954 was het helemaal bingo met de schitterende Isabella, al heette die in zijn begindagen nog Borgward Hansa.

Uiterlijk brak de Isabella volledig met de vooroorlogse bolronde spatborden die rond de wielen welfden. Terwijl die moderne benadering bij Mercedes tot de plompe, vierkante ponton leidde, was de Borgward echter wel een knappe verschijning. Omdat hij tevens deugdelijke techniek onder de leden had en netjes in elkaar stak, torende hij plots stevig boven volumeconstructeurs zoals Ford en Opel uit en nam Borgward de positie in die Audi dertig jaar geleden en Volvo nu bezet: voldoende premium om boven het maaiveld uit

★ Je zou zweren dat de Isabella uit een Frans of Italiaans atelier stamt, zo elegant is hij gelijnd ★

De Isabella is binnenin zo fraai afgewerkt; je waant je in een statige Rolls of chique Bentley.

11

Borgward Isabella Coupé

te komen, maar niet chic genoeg om de groten der aarde, zoals Mercedes of BMW, naar de kroon te steken. "Voor zeven mark lever ik één kilo auto", benadrukte Carl lyrisch zijn messcherpe prijs-kwaliteitverhouding. Helaas werd de Isabella te snel ontwikkeld en kampten vroege exemplaren met wraakroepend veel kinderziekten. Hoewel Borgward zich snel herpakte en de meeste fouten wist weg te filteren, had Carl dringend nieuwe varianten én een succesvolle export naar de States nodig. Die festiviteiten begonnen met de Isabella TS – kort Duits voor Tourensport – waarbij de bescheiden 1,5-liter viercilinder van 60 tot 75 pk werd gekieteld. Daarna volgden een hondsdure cabriolet van de Keulse koetswerkbouwer Deutsch en een eerste coupé waarvan er slechts een handjevol werden verkocht. In 1957 pakte men de zaken serieuzer aan met een veel strakkere cabriolet, een uiterst bevallige coupé – beide met de snellere TS-motor – en zelfs een stationwagon.

Toen ging het snel. Aan het eind van de oorlog had Borgward nog amper 400 mensen in dienst, in '59 stonden 20.000 arbeiders op de loonlijst, bouwde hij jaarlijks meer dan 100.000 auto's en sloeg hij een lucratief overnamebod van Chrysler af. Toch bleef het een onemanshow, waarbij de baas ongeveer alles in zijn uppie deed, de artistieke kant incluis. Terwijl de andere Duitse autobouwers graag op externe designers leunden – graaf Goertz voor de BMW 507, Ghia voor de VW Karmann-Ghia – had Carl deze coupé zelf getekend. Nochtans zou je zweren dat de auto uit een Frans of Italiaans atelier stamt, zo elegant is hij gelijnd, zo flamboyant staat hij op zijn wielen. Alleen al die lyrische naam Isabella doet Latijnse invloeden veronderstellen. Was hij iets groter geweest, dan had zijn bedje zelfs in Amerika kunnen staan. Geen wonder dus dat de pers hem unaniem tot Duitslands knapste betaalbare auto kroonde. Spotgoedkoop was hij trouwens niet, want hij kostte zowat het dubbele van de berline. En de cabriolet was pas echt onbeschoft duur, omdat Deutsch telkens botweg de zaag in een compleet afgebouwde Isabella zette. Kostenefficient is dat allerminst. Sowieso was de komst van de coupé best bijzonder, aangezien de sportief ogende berline eveneens twee deuren had. Terwijl hun snoetjes duidelijk onderstrepen dat het broer en zus zijn, onderscheidt de coupé zich met aanzienlijk lagere flanken, langere deuren, een modieuze knik die in chroom verzuipt, flinterdunne dakstijlen met uiteraard een sportieve daklijn en een forse derrière. Ondanks zijn 4,4 meter blijft het een pure tweezitter met achter de voorstoelen plek voor wat spulletjes. Vreemd genoeg is er een luik om rommel te verbergen, maar geen handige doorgang naar de kofferbak. Het is prinsheerlijk zitten op de royale tweekleurige stoelen, al bieden ze geen enkele zijdelingse steun. Achter het enorme stuur met zicht op het glanzend hout rond de raamstijlen waan je je haast in een Bentley of Rolls-Royce. Het simpele, prachtig afgewerkte dashboard heeft amper drie klokken – benzine, temperatuur en snelheid – en zowaar een vleugje dat naar goud neigt. Naast het chique klokje op het handschoenvakje prijken – vraag niet waarom – eveneens twee asbakken die slechts worden gescheiden door een krakerige radio. Dat was in 1957 wel een dingetje, trouwens. Muziekliefhebbers konden bijna zelf piano spelen op de rits bakelieten toetsen met fraaie art-decosymbolen.

Volgens geruchten moesten de achterlichten heuse vinnen suggereren, om ook in de Amerikaanse smaak te vallen.

★ Ook al heeft ze het lijf van een operadiva, het stemgeluid klinkt als een ontevreden ambtenaar ★

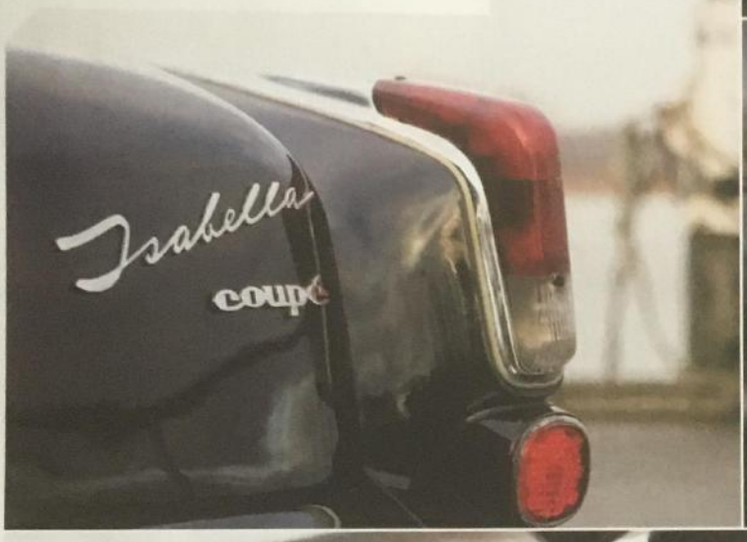
Het optionele Webasto-schuifdak werd puik in de dakhemel verwerkt. Schoonheid en oog voor detail hadden overduidelijk prioriteit boven rauwe prestaties, want zelfs onder de kap liet Borgward zich ertoe verleiden om het trotse logo in de cilinderkop te gieten. Helaas kost zo'n grapje vreselijk veel kluiten zonder dat het iets wezenlijks bijdraagt. Jammer, want met zijn longvolume van amper 1500 cc en één Solex-carburateur die als een watertoren bovenop een flatgebouw prijkt, presteert deze ietwat doodse vier-in-lijn zelfs in TS-livrei nog altijd maar 75 pk. Daarmee kruipt de zowat 1000 kilo zware auto in ongeveer 14 seconden van stilstand tot 100 km/h, terwijl de topsnelheid rond 150 km/h schommelt. Bij 100 km/h is het mechaniek echter veel meer in zijn sas. Ook al heeft de Isabella het lijf van een operadiva, het stemgeluid klinkt als een ontevreden ambtenaar: eerder zeurderig en een beetje schurend, met zelfs een reutel van een moeiige diesel als je op het gas stampt. Omdat hij evenmin verzuipt in het koppel, moet je frequent schakelen om er vaart in te houden. Gelukkig zijn de vier verzetten goed gespatieerd, al schuurt de boonstakige pook aan de stuurkolom in de derde versnelling ongemakkelijk tegen het dashboard. Spijtig genoeg heeft de aandrijflijn geen greintje sportiviteit in de genen, want de Isabella stuurt opvallend strak en kan fluitend dubbel zoveel pk's verteren. Hij gaat nooit op zijn wang hangen en ondanks zijn gevorderde leeftijd voel je nergens speling op de vooras. Natuurlijk is het opvallend directe stuurhuis niet bekrachtigd. De Borgward is rondom onafhankelijk opgehangen met schroefveren en telescopische dempers, terwijl de voorwielen worden geleid door dubbele driehoeken. Vandaag de dag is die lay-out oerklassiek, maar in 1957 was het zeer hoogstaand. In combinatie met het zelfdragende chassis dat destijds evenmin gemeengoed was, garandeert het een fabelachtig weggedrag voor een auto uit deze prijsklasse. Bovendien gomt hij zowat iedere oneffenheid weg zonder als een boot door de bochten te deinen. De trommelremmen rondom zijn goed te doseren, maar genereren opvallend weinig vertraging.

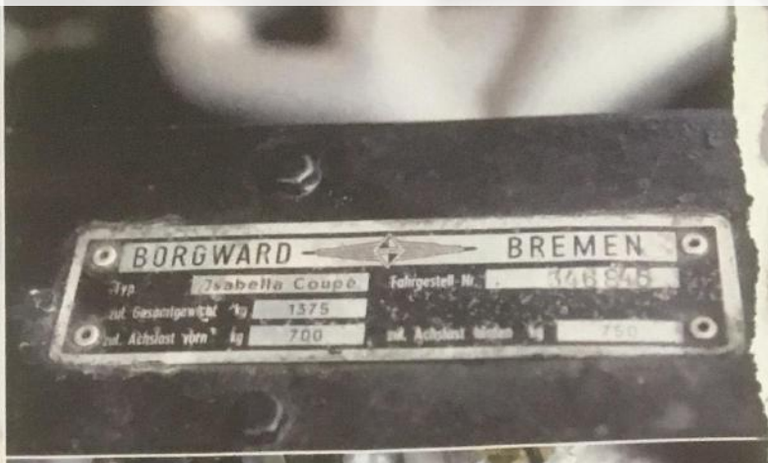
Charmant toch dat vroeger best wat goedboerende mensen flink meer centen over hadden voor een wagen die alleen sierlijker was. Want net zoals de Karmann Ghia of Renault Floride bood de Isabella Coupé nuchter bekeken slechts minder voor meer: minder gebruiksgemak voor meer centen. En hij voelde, opnieuw net zoals de Karmann Ghia of Renault Floride, nauwelijks sportiever aan dan de berline-variant. Tegelijk blijft het jammer dat coupés in het straatbeeld ondertussen massaal zijn ingeruild voor

Het lijkt op een sportwagen, maar het is er geen. Hoewel de Isabella gezond op zijn pootjes staat, is het allerminst een heet scheurijzer.

Specificaties

	Borgward Isabella Coupé
bouwjaar	1957
nieuwprijs	ca. € 8000,--
gemaakt	ca. 9500 exemplaren
huidige waarde	ca. € 40.000,--
topsnelheid	150 km/h
acceler. 0-100	14,1 s
motor	4-cil. in lijn, 1493 cm³
max. vermogen	75 pk (55 kW)/5200 min⁻¹
max. koppel	117 Nm/3000 min⁻¹
transmissie	vierbak, handgeschakeld, achterwielaandrijving
massa leeg	1030 kg





Plek zat onder de motorkap. De 1,5-liter vierpitter is niet bepaald een woeste beer die bulkt van de bravoure.

BORGWARD NU

In 2007 beleeft Borgward zijn comeback als autofabrikant. Een van de initiators is Christian Borgward, een kleinzoon van Carl, met hulp van het Chinese BAIC. In 2017 start in China de productie van – jawel – een SUV. Ook toont men de elektrische Isabella concept. Inmiddels bestaat het programma uit drie al dan niet elektrisch aangedreven SUV's. De levering in Europa had al gestart moeten zijn, maar tot op heden zijn er maar weinig Borgwards op straat gesignaleerd. In 2019 verkoopt BAIC zijn aandelen aan autoverhuurder UCAR en word het stil rond de Europese plannen.

een overdaad aan opgepompte SUV's die naast hun agressieve tronie en potsierlijke lijf evenmin veel extra's bieden. Aan de onderliggende motieven zou een verlichte geest met een helder zicht op de troebele krochten van de menselijke psyche eens een studie moeten wijden. Was het misschien omdat men destijds na barre tijden een enorme honger voelde naar olijke spullen die levenslust uitstraalden, terwijl wij verwende nesten het al decennialang zo goed hebben dat we vooral een onweerstaanbare nood voelen onszelf te beschermen? Ondanks alles viel de Isabella Coupé een beetje buiten de boot. Hoewel Borgward ruim 200.000 Isabella's aan de man bracht, waren slechts 9500 daarvan gezegend met dit coupé-lijfje. Vooral in Italië en Engeland kocht je namelijk voor ongeveer evenveel centen leuke karretjes die iets minder om het lijf hadden, maar wél echt sportief waren. Zo'n Alfa Giulietta bijvoorbeeld. En voor de Amerikaanse meug was de barokke Isabella, ondanks zijn achterlichten die haast vinnen leken, veel te bescheiden. Om daar massaal bestelbonnen ondertekend te krijgen, moest je uitpakken met veel meer chroom en spektakel.

Hoewel de Amerikaanse drie – GM, Ford en Chrysler – met veel bravoure en moddervette winsten bewezen dat enorme autoconcerns de ideale formule bleken, overleefden nog steeds enkele einzelgängers die niemand anders nodig hadden de jaren '50 en '60. Jaguar bijvoorbeeld, waar William Lyons de lakens uitdeelde, en Ferrari natuurlijk. Niet toevallig zijn dat niche-fabrikanten bovenaan de statusladder, waar één visionair zijn merk nog een eigen karakter kan meegeven. Borgward speelde op een heel ander terrein, mikte op veel grotere aantallen en viste regelmatig in de vijver van Opel, Ford en andere industriële giganten. Dat bleek op termijn onhoudbaar en wat aanvankelijk Borgwards grootste voordeel was – één man die de hele winkel bestierde – betekende uiteindelijk zijn ondergang. Zelfs de Isabella Coupé kon die neerwaartse spiraal niet stoppen en een nieuwe poging om Borgward nog hoger te positioneren met de Arabella, mislukte wegens te veel technische problemen bij de productiestart. Het werd zelfs zo precair dat het stadsbestuur van Bremen haastig kredieten verleende aan de autobouwer, al werden die na een vernietigend rapport van bedrijfsrevisor Dokter Semler even snel weer ingetrokken. Een intense zoektocht naar geïnteresseerden voor een overname leverde evenmin iets op. Zelfs Chrysler had niet langer belangstelling. In '61 ging Borgward op de fles en verhuisden de productielijnen naar Mexico. Daarmee is het wellicht het enige automerk dat met zo'n snel tempo groeide en minstens even rap weer onder de grond werd geschoffeld. Werd, ja. Want nadien bleek dat iedere schuldeiser tot de laatste cent was betaald en dat het faillissement eigenlijk onterecht was uitgesproken. Het werd pas echt bitter toen nogal wat sleutelfiguren van Borgward verkasten naar BMW, terwijl de door Pietro Frua getekende Isabella-opvolger werd opgepikt door Glas, totdat... BMW die fabriek overnam en de auto met BMW-logo vermarktte. Was het toeval dat heer Semler eveneens bestuurslid was bij BMW? Carl Borgward kon slechts kort betreuren hoe zijn droom verpulverde door eigen fouten én morsige machinaties boven zijn hoofd. In 1963 bezweek hij aan een hartaanval. Zijn onemanshow was voorgoed voorbij.

★ Iedere schuldeiser was tot de laatste cent betaald en het faillissement bleek onterecht uitgesproken ★

Hansa1500/1800 en Borgward Isabella, ideale reisauto's in de jaren 50

Foto's van het straatbeeld in West Europa, genomen in de jaren 50 en 60, kunnen bij mij altijd rekenen op een warme belangstelling. Kom ik een foto tegen in een blad of op het internet, die genomen is in, ik verzin maar, 1957 in het centrum van Frankfurt, dan zit ik meteen te speuren of ik alle auto's die erop voorkomen kan duiden.
De klassieke autobladen hebben vaak wel fotorubrieken met straatbeelden uit het verleden. Zo vind ik de door lezers ingestuurde ansichtkaarten uit de jaren 50 en 60 die maandelijks in het Onschatbare Klassieker Magazine staan altijd zeer de moeite waard. Stadsgezichten, marktplaatsen, tankstations met wegrestaurants, bergpassen, grensovergangen, toeristische trekpleisters en kustboulevards vol met auto's uit die jaren, ik krijg er geen genoeg van. En dan niet meteen de tekst eronder lezen, maar eerst zelf kijken hoeveel merken je kunt spotten. Ik kom altijd een heel eind.
Zou je dat ook doen met een recente foto van een grote parkeergarage onder een winkelcentrum of bijvoorbeeld van de Coolsingel in Rotterdam? Ik niet. De auto's van nu zijn geweldig van kwaliteit, maar er is nauwelijks diversiteit in vormgeving en kleur. Is voor mij soms slechts een achterlicht al voldoende om te weten welke klassieker het is, je kunt mij een complete SUV laten zien of een Duitse sedan van opzij, en ik weet niet welk merk het is. Je moet het dan vaak hebben van het logo op de wielen.
Iedereen weet, de romantiek is ervan af. Moderne auto's roepen zelden nog echte emotie op, en zeker niet bij kinderen. Ruim zestig jaar geleden zat ik met een vriendje vaak op de stoeprand langs de Amsterdamseweg in Amstelveen te kijken naar de auto's die langs kwamen. Vooral natuurlijk naar de luxe auto's. En later, in de jaren 60, als we in Frankrijk reden op weg naar de Spaanse kust, dan deden mijn broers en ik wedstrijden wie binnen een uur de meeste Citroën DS'en, Peugeots 404 of Renaults 16 kon tellen. Doen we niet meer. Genieten op de Autobahn op weg naar Italië van de verscheidenheid aan Duitse auto's (soms zelfs een Porsche 356 of een 190 SL) en van Amerikaanse sleeën van militairen die gestationeerd waren op de bases in West-Duitsland, ook dat is verleden tijd.

Waarom de bovenstaande bespiegelingen?
Onlangs mailde een vriend van mij wat foto's die gemaakt zijn in 1955. Zijn ouders (Gevaert) gingen in dat jaar met een bevriend echtpaar (Smit) met vakantie naar Zuid-Frankrijk. Gevaert was o.a. een bekende caravandealer in de omgeving van Haarlem en hij had uit Engeland een grote, zware caravan laten overkomen, eentje met een stevig stalen onderstel en aluminium beplating. De auto die ervoor gespannen werd was van Smit en dat was een Hansa. Ik denk, zo te zien, een 1800. Een mooie, donker gekleurde met banden met witte zijvlakken en een flinke zijspiegel voor beter zicht voor de bestuurder.

Het moet wel wat geweest zijn in die oer-Hollandse straat in Santpoort, toen het viertal met alle bagage en het gevaarte erachter op punt van vertrekken stond. Die Hansa met z'n 60 pk motor had een klus voor de boeg, niet alleen de afstand heen en terug, maar ook het nodige klimwerk in Frankrijk. Het was geen probleem. Comfortabel reden ze van camping naar camping om ten slotte de Côte d'Azur te bereiken. Opvallend is ook hoe netjes men toen gekleed ging als toerist op weg naar het zuiden. De dames in zomerjurken en de heren meestal in overhemd en lange broek met soms zelfs een stropdas.

Boeiend vind ik de overzichtsfoto van een camping in Frankrijk. Daar kan ik naar blijven kijken, ook omdat ik twee van de auto's nog niet heb kunnen herkennen. Ze staan linksvoor (Nederlands kenteken) en linksachter. De Hansa is rechts met de caravan nog net te zien, en verder zie ik een Kever (ovaaltje), een TractionAvant, een Austin en achteraan mogelijk een Morris Minor. Of is het een Renault 4 CV?

De foto's van de Hansa met caravan brachten mij op het idee om dan gelijk maar eens te neuzen in de fotobestanden van mijn eigen familie, en dan in het bijzonder een aantal foto's op te zoeken van de vakanties waarin wij met de Borgward Isabella zuidwaarts gingen.

In 1955 gingen mijn ouders met het eerste type Isabella (ND-29-71) naar Italië. De grille met het raster en de koelsleuven daaronder. Pa oogt trots met de auto, met antenne midden op het dak.
Twee jaar later mochten mijn oudere broer en zus mee in de volgende Isabella, van het nieuwere type met de gewijzigde grille (VX-30-50). Opnieuw ging het richting Italië, naar het Lago Maggiore. De foto van de picknick langs een rustige weg ergens in Noord-Italië is bijna aandoenlijk. Mijn zus met haar vakantiehoedje op, zittend achter de in Italië bijna obligate rieten mandfles met wijn (nou ja, misschien wel water). En pa, die mogelijk iets zoekt in het dashboardkastje.

In 1959 mocht ik ook voor het eerst mee. De reis ging weer naar Italië, nu naar Bellaria aan de Adriatische kust. De Isabella (AK-98-99) was er een van na de facelift van september 1958, dus met de mooie staartvinnetjes. De foto van de auto, van opzij genomen bovenop de Gotthard pas, laat zien hoe zwaar beladen hij was met bagage achterin. Een echt werkpaard, want er gingen dus ook nog vijf personen in. Op de andere foto is pa voor het hotel in Bellaria de bagage aan het laden in de kofferbak. Een heel gedoe altijd, waar hij veel tijd aan besteedde. Je moest er niet zelf een tas in zetten, want dat deed je in zijn ogen toch altijd fout. Intussen keken mijn broer en ik onderweg naar Nederland onze ogen uit naar al het autoverkeer in Italië (Alfa's, Lancia's etc.), Zwitserland en Duitsland. Herinner ik het mij echt goed, of is het gedroomd, maar kwam er op de Autobahn werkelijk een 300 SL langs schuiven?

In 1960 ging het voor de vierde en laatste maal met een Isabella (BD-93-73) zuidwaarts, maar nu naar Spanje, naar Tossa de Mar aan de Costa Brava. Als altijd deed de Borgward Isabella het zware werk probleemloos, helemaal in Spanje waar soms nog onverharde wegen genomen moesten worden. Toen we een jaar later weer naar Italië gingen, was dat met een 8 cilinder SimcaBeaulieu die prompt op de Gotthard pas overkookte. En dat is met de Isabella, zoals mijn vader regelmatig vertelde, in de jaren daarvoor nooit voorgekomen. Een uitstekende en zeer betrouwbare reiswagen dus!

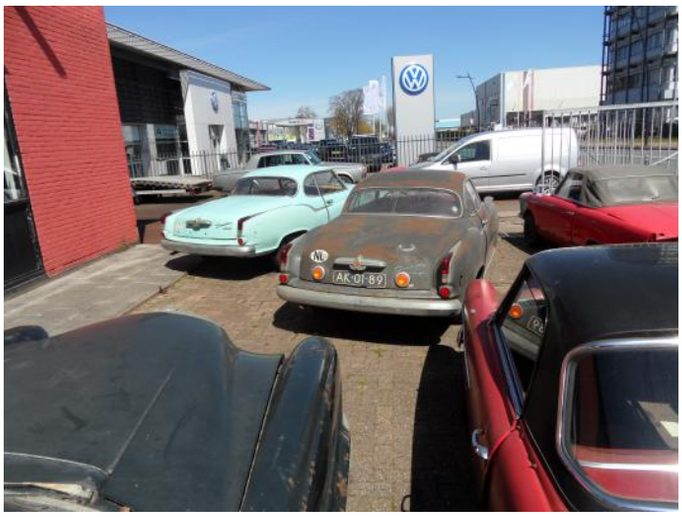
Tot zover wat persoonlijke herinneringen van mij aan alweer lang vervlogen tijden, toen vakantiereizen met de auto indrukwekkend en soms ook wel avontuurlijk waren. Ik vraag mij dan ook af of er clubleden zijn die voor ons clubblad Borgwaardigheden ook wat herinneringen, omlijst met privéfoto's, willen ophalen aan reizen met een Borgward of Hansa. Dat hoeft niet ver terug in de tijd te zijn, het mag ook van recenter datum. Wie voelt zich uitgedaagd, zou ik zeggen? Ik ben er benieuwd naar en lees het graag. Je kunt reageren via *info@borgwardclub.nl*

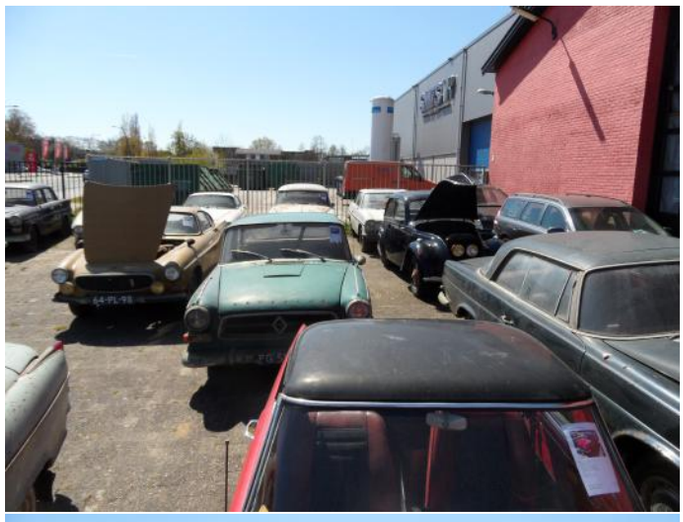
Frans Smelt

Borgwards in Barnfind-veiling

Tekst en foto's : Pim van de Werd

Op 28 april 2021 sloot een bijzondere klassieke on-line autoveiling van BVA-Classic Car Auctions.
Daar werden een dertigtal klassiekers afkomstig van een in Nederland zeldzaam voorkomende "Barnfind" (schuurvondst). Daaronder veel Mercedessen, Volvo P 1800's, NSU's en.... 7 Borgwards.
Daarvan vier Isabella Coupés, een Isabella Combi,een Isabella Sedan en een 2300Sedan.
Ongeveert 40 jaar hadden de auto's uit de jaren zestig in een grote schuur in Waddinxveen gestald gestaan. Onaangeroerd, bumper aan bumper, deurkruk aan deurkruk. Volgens Nico Aaldering , van "The Gallery"in Brummen, in het RTL7 programma Autowereld was de eigenaar, die al die jaren keurig de huur van de loods betaalde , ooit van plan de auto's te restaureren. Maar "de tijd zou hem ingehaald hebben" . Wat niet in het programma vermeld werd was dat de auto's in een on-line veiling verkocht werden. Veel publiciteit werd er overigens niet aan gegeven evenmin als informatie over de eigenaar(s). Er waren gelukkig wel een paar kijkdagen. En dat was zeker geen luxe , want hoewel de foto's op de website al niet te veel moois voorspelde, was de staat van de meeste auto's , waaronder helaas ook de Borgwards, erbarmelijk. Allen in originele onge-restaureerde conditie.
Het roest had bij de meesten niet alleen het plaatwerk, maar ook het chroomwerk dusdanig door en door aangetast dat de 'roestpuntjes' glad herchromen prak-tisch onmogelijk maakt. Nu was er ook wel bij een aantal auto's in de kofferbak de nodige reserveonder-delen gevonden, maar of dat de complete restauraties kan voorzien , valt te betwijfelen.





Jammer van de staat van de meesten. Wellicht dat een héééél handige enthousiasteling als langdurige (corona?) hobby de Borgwards toch weer in nette staat kan krijgen. Maar, zo wist een geraadpleegde vakman te melden, als een professioneel restauratiebedrijf deze klussen aan zou pakken moet gevreesd worden dat de restauratiekosten de waarde cq opbrengst van de auto's in gerestaureerde staat fors kan overtreffen. Temeer daar de verkoop van Borgwards de laatste tijd toch wat achter lijkt te blijven bij de overige ook al niet echt stijgende klassiekermarkt. Het is te hopen dat de klassiekermarkt, m.n. Borgwards niet de weg van antieke meubelen,kasten en klokken volgt. (Zelfs Kringlopen geven aan "geen bruin houten antiek meer aan te nemen".)
De opbrengst van de veiling was in dat opzicht nog behoorlijk positief. Er werd nog redelijk optimistisch geboden. Wellicht ook voor de onderdelen, hoewel we uiteraard hopen dat de auto's toch gerestaureerd worden. De meeste auto's gaan waarschijnlijk op transport naar duitsland..

Hieronder de opbrengsten (excl. ongeveer 18% veilingkosten) en aanvullende informatie zoals door de veilig opgegeven.

Borgward Isabella Coupé € 7.612 (6 biedingen)
Chassisnummer: 369103 Model: Isabella Coupé Carrosserie: Coupe Brandstof: Benzine
Transmissie: Handgeschakeld Afgelezen kilometerstand circa: 92718 Teller eenheid: KM
Kleur: Blauw Stuurwiel: Links gestuurd Registratiedocumenten: niet aanwezig
Datum eerste toelating: 01-06-1960 Werking van het voertuig: Motor kon niet worden gestart.

Borgward Isabella Coupé € 6500 (16 biedingen).
Chassisnummer: 369225 Model: H1500 Isabella Coupé Carrosserie: Coupe Brandstof: Benzine
Transmissie: Handgeschakeld Afgelezen kilometerstand circa: 55958 Teller eenheid: KM Kleur: Grijs Stuurwiel: Links gestuurd
Registratiedocumenten: Nederlandse documenten - slapend kenteken Datum eerste toelating: 23-05-1961 Kenteken: DP-80-86
Werking van het voertuig: Motor kon niet worden gestart.

Borgward Isabellla Coupé.€ 6600 (20 biedingen)
Chassisnummer: 365976 Model: H1500 Isabella Coupé Carrosserie: Coupe Brandstof: Benzine
Transmissie: Handgeschakeld Afgelezen kilometerstand circa: 33468 Teller eenheid: KM Kleur: Grijs Stuurwiel: Links gestuurd
Registratiedocumenten: Nederlandse documenten - slapend kenteken Datum eerste toelating: 26-05-1959 Kenteken: AK-01-89
Werking van het voertuig: Motor kon niet worden gestart. De auto is nieuw geleverd in Nederland

Borgward Isabella Coupé € 5788 (6 biedingen).
Chassisnummer: ?- Model: Isabella Coupé Carrosserie: Coupe Brandstof: Benzine Transmissie: Handgeschakeld
Afgelezen kilometerstand circa: 23415 Teller eenheid: KM Kleur: Blauw Stuurwiel: Links gestuurd Registratiedocumenten: Nederlandse documenten niet aanwezig Datum eerste toelating: 01-07-1961 Kenteken: GK-48-97 Werking van het voertuig: Motor kon niet worden gestart
De auto is nieuw geleverd in Nederland.

Borgward Isabella Combi € 2000 (4 biedingen)
Chassisnummer: 1173703 Model: Isabella Combi Carrosserie: Stationwagon Brandstof: Benzine
Transmissie: Handgeschakeld Afgelezen kilometerstand circa: 73400 Teller eenheid: KM Kleur: Wit Stuurwiel: Links gestuurd
Registratiedocumenten: Nederlandse documenten - slapend kenteken Datum eerste toelating: 30-01-1960 Kenteken: BG-74-11
Werking van het voertuig: Motor kon niet worden gestart Aanvullende informatie: Deze Borgward Isabella is nieuw geleverd in Nederland.

Borgward Sedan 2300 € 2950 (6 biedingen)
Chassisnummer: 1231499 Model: Sedan 2300 Carrosserie: Sedan Brandstof: Benzine Transmissie: Handgeschakeld
Afgelezen kilometerstand circa: 94027 Teller eenheid: KM Kleur: Groen Stuurwiel: Links gestuurd Registratiedocumenten: Nederlandse documenten - slapend kenteken Datum eerste toelating: 10-05-1961 Kenteken: FG-51-91 Werking van het voertuig: Motor kon niet worden gestart Aanvullende informatie: Deze Borgward Sedan 2300 is nieuw geleverd in Nederland.

Borgward Isabella Deluxe Sedan € 1600, (4 biedingen)
Chassisnummer: 1231726 Model: Isabella Deluxe
Brandstof: Benzine Transmissie: Handgeschakeld Afgelezen kilometerstand circa: 22157km
Kleur: Groen Stuurwiel: Links gestuurd
Registratiedocumenten: Nederlandse documenten - slapend kenteken
Datum eerste toelating: 07-08-1961 Kenteken: FP-94-19
Werking van het voertuig: Motor kon niet worden gestart
Aanvullende informatie: Deze Borgward Isabella Deluxe is nieuw geleverd in Nederland.

Wat u ook rijdt, bij de KNAC zit u altijd goed

Onbezorgd autorijden... dat willen we toch allemaal? De KNAC zorgt ervoor. Door op te komen voor de belangen van automobilisten. Maar ook door de beste pechhulp en uitstekende autoverzekeringen te bieden voor uw moderne auto, youngtimer én klassieker. Zo zit u bij de KNAC altijd goed, wat u ook rijdt. En kunt u blijven genieten van alles dat autorijden zo bijzonder maakt. Iets voor u? Word dan KNAC-lid vanaf slechts € 47,- per jaar en ontvang bovendien 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto'.

Ga naar www.knac.nl en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

DE CLUB VAN EN VOOR AUTOLIEFHEBBERS

VERZEKEREN & PECHHULP

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

www.knac.nl **ledenservice@knac.nl** **070 383 16 12**

BORGWARD CLUB NEDERLAND

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl
www.editoo.nl