# BORGWAARDIGHEDEN

Het blad voor de Borgward liefhebber

Borgward Club Nederland

Winter 2021/22 nr. 65

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

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!

**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

# 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 |
| Bestuurslid | Frank Kuster | 0313-419315 | femkuster@gmail.com |
| Ere Voorzitter: | Bert Haan | 0598-614235 | berthaan@versatel.nl |

# Inhoudsopgave

dit nummer: ( pagina)

Colofon en inhoudsopgave Borgwaardigheden 64....3
Van de Bestuurstafel BCN / Oldtimer en Classic beurs Leek....4
Project P100 van Tinus Vet....5
Nico van Ameele Borgward in zijn genen.... 6/8
Puzzle....9
Varia....10/11
Chefsache ....12/13
Flitsbezoeken aan Anjo Bosman en Jan Sijtsma....14/15
Geslaagd najaarsevenement 2021....16/19

# Van de bestuurstafel

Ook al is het jaar 2022 al weer enige tijd geleden begonnen toch wil ik u nog namens het bestuur, in dit eerste nummer van Borgwaardigheden van het jaar 2022, een in alle opzichten voorspoedig en gezond nieuw jaar toe wensen.
Zoals al jaren gebruikelijk, hadden we met vele leden graag de handen geschud op de voorziene nieuwjaarbijeenkomst van 23 januari j.l..
Maar weer belette het Covid-19 virus ons om deze bijeenkomst te houden.
Als bestuur houden we nu de mogelijk open, als alle omstandigheden meewerken, om in maart een lentebijeenkomst te organiseren.
Het zou tevens een goede gelegenheid zijn om onze Borgward oldtimers dit jaar misschien voor het eerst van stal te halen. En warm te draaien voor het seizoen 2022!
Daarnaast wordt nu ook alweer gekeken naar een dit jaar te houden Meerdaagse eind mei.
U heeft inmiddels een email ontvangen van de secretaris met daarin de vraag hoe u tegen een Meerdaagse nu aankijkt en of u wilt deelnemen.
Het is belangrijk om zicht op de belangstelling te hebben voor de organisatoren in verband met te maken reserveringen. Zeker omdat alles nu toch nog met wat onzekerheid omgeven is in de samenleving.

Ook wil ik u deelgenoot maken van de ledenontwikkeling van onze club.
Helaas zijn ons in de afgelopen jaarperiode vier leden door overlijden ontvallen.Overleden zijn Jan Zandhuis, Arie de Rooy, Peter Verkuylen en Harrie Kuster.
Wij wensen ook langs deze weg de nabestaanden sterkte en troost om dit verlies te dragen en verwerken.
Als leden van de club blijven ze bij ons in herinnering.
Opgezegd hebben Juleke van Velden, Robert Witlox, Peter Visman, Ferry Hulscher en Metske Kloppenburg.
Jammer maar dit is ook onderdeel van het clubbestaan.
Aangemeld hebben zich Hugo van den Berg, Karel de Boer en Ronald Mol.Als bestuur heten we ze zeer welkom bij onze club en wij hopen dat ze met onze club mooie en goede ervaringen mogen hebben.
Tenslotte hopen we als bestuur dat de samenleving spoedig weer in een normale gang der dingen kan en zal komen.
Zodat we ook als club onze, voor de meeste van ons, leuke dingen weer kunnen doen.
Marius Varekamp,
Voorzitter.

## KOPPELQUIZ

Koppel de juiste merken aan de genoemde modellen (de antwoorden staan op pagina 19)

| | | |
|---|---|---|
| 1 | | Facellia |
| 2 | | RMA |
| 3 | | Prefect |
| 4 | | Snipe |
| 5 | | CJ 5 |
| 6 | | Horizon |
| 7 | | 1200 TT |
| 8 | | P 100 |
| 9 | | 500C |
| 10 | | 1300 |

| | | |
|---|---|---|
| 11 | | S3 |
| 12 | | Ventora |
| 13 | | 2000 Berlina |
| 14 | | 700 |
| 15 | | 3-litre |
| 16 | | Bug |
| 17 | | Silver Wraith |
| 18 | | Abbott |
| 19 | | Move |
| 20 | | Pinto |

# Een Lloyd Alexander TS in Naarden

**Foto's: Pim van de Werd, tekst: Frans Smelt**

De Vesting Naarden zal ieder wel bekend zijn. Een historisch juweel dat op de Wereld Erfgoedlijst staat en ooit een machtig bolwerk was in de strijd tegen de Spanjaarden in de 16e en de 17e eeuw. Aan de rand van het stadje, langs de gracht staan vijf loodsen die ooit door clublid Hugo van den Berg voor een, in zijn woorden, 'ridicuul bedrag" gekocht zijn. Sindsdien heeft hij daar zijn verzameling klassiekers staan. Om maar eens wat te noemen: een Studebaker uit 1950, Saab, Volvo, Eend, diverse Triumphs TR 3 en Spitfire, Aston Martin, en zo nog meer. Maar, wij kwamen vooral even op bezoek om te kijken naar de Lloyd Alexander TS uit 1958 waar aan gewerkt wordt door Hugo en zijn twee mede sleutelaars. Een aantal nummers geleden hebben er al wat foto's van dit project in ons blad gestaan en als ik die foto's vergelijk met hoe het nu is, dan zou je denken dat het niet opschiet. Maar dat is niet waar. Het gaat om de details. Zo is er behoorlijk wat laswerk verricht aan het plaatwerk, zoals de bodemplaat en onderaan de achterzijde. De motor is gereviseerd en ziet er mooi uit. Het dak van de auto heeft nog de oorspronkelijke lichtbeige kleur, maar de rest van de carrosserie is ooit tamelijk slordig groen gelakt. Hugo legde ons het volgende voor: "ik wil de carrosserie helemaal kaal schuren, zodat ie zilverkleurig is en dan blanke lak erover. Wat vinden jullie?" Doen!, zeiden wij en daar was Hugo heel tevreden over. Het zal nog wel even duren, maar ik denk dat we over niet al te lange tijd bij een van de meetings verrast zullen worden met een glanzende zilveren Lloyd Alexander TS. Wordt vervolgd.

# Verzoek voor een jubileumrit

*"Regelmatig worden klassieke autobezitters , waaronder ook Borgward clubleden gevraagd of zij hun klassieker ter beschikking willen stellen voor een huwelijksfeest, jubileum, Sinterklaas, film- of fotoshoot .*
*Het hoeft geen betoog dat dit soort acties een goede promotie van het merk Borgward is en we doorgaans dan ook met beide handen aangrijpen, met hooguit een kleine kostenvergoeding.*
*Ook Simon Talsma gaf welwillend gehoor aan zo'n verzoek. Hieronder het verslag van Simon Talsma hoe zoiets dan gaat. Bravo Simon! We hopen dat dit meer leden aanzet dergelijke acties ( en verslagen) te ondernemen. "*

Maandag 8 november ging de telefoon en was er de vraag heeft u een Borgward, het antwoord van mijn vrouw was ja, daar ik niet thuis was.
Mijn vrouw vroeg hoe zij aan ons telefoonnummer kwam en dat wij een Borgward hadden. Dit had ze van de web site gehaald ook omdat het telefoonnummer bij hun in de buurt zou moeten zijn,dit klopte de afstand naar haar was zo'n 4 km.
De dame vroeg vervolgens of het mogelijk was een rondrit met haar ouders te maken i.v.m. hun 50 jarig huwelijk op 12 november, reden was ook dat haar vader in hun verkeringstijd ook een Borgward had, waar nog regelmatig over gesproken werd.
De dames hebben nog wat gekletst waar het was en voor wie, het bleek nog oud inwoners van ons dorp te zijn die zo'n 35 jaar geleden verhuist waren en het bleek dat zij op de lagere school nog bij onze zoon in de klas had gezeten. Al met al zou ze in de avond terug bellen.
Daar ik die dag wel kon hebben we besproken hoe het programma voor die dag er uit zou kunnen zien.

De afspraak die we gemaakt hebben was 11.00 uur bij haar ouders in Feanwâlden dan vervolgens naar het gemeente huis in Ferwert waar de broers en zussen al stonden als verrassing. Er is op het bordes met de familie een foto gemaakt waarna we verder zijn gegaan naar het ouderlijk huis van de bruid waar ook foto's zijn gemaakt. De reis ging vervolgens naar het ouderlijk huis van de bruidegom voor de volgende foto sessie. De reis werd voortgezet naar Hurdegaryp waar hun eerste woonadres was en vervolgens naar hun tweede woonadres en vervolgens weer naar hun huidig adres.
Het gouden bruidspaar was bij de aankomst om 11.00 zeer verrast en hebben genoten van de rit. Onderweg kwam de bruidegom er achter dat hij zijn pantoffels nog aan had.

De rit was voor de familie Ros.

De rit werd gereden door clublid Talsma

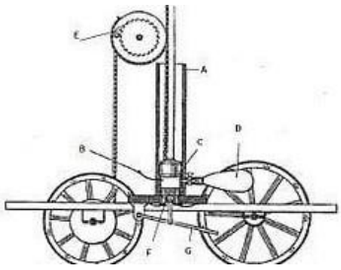
# De geschiedenis van de verbrandingsmotor, in vogelvlucht

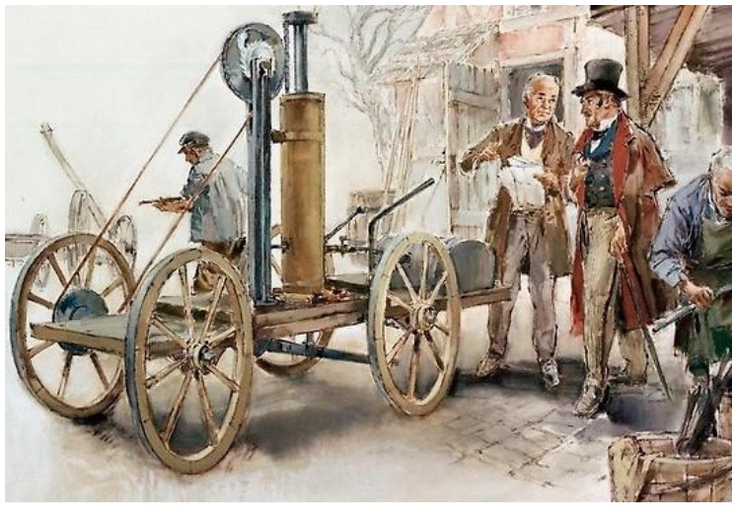
***Door Martin Bilthof en Henk van de Koolwijk. Fotoselectie, Frans Smelt***

Vanuit mijn functie als hoofdredacteur van het clubblad van de Topolinoclub Nederland schreef ik samen met het medeclublid Henk van de Koolwijk een keer een artikel over hoe de verbrandingsmotor zoals wij die kennen in het vooronder van onze Borgwards is ontstaan.Ook de echte techneuten binnen onze club hebben misschien wel eens gedacht hoe het allemaal is begonnen …
*In de tekst is elk belangrijk jaartal vetgedrukt omdat dat beter de loop van de geschiedenis in de tijd illustreert.*
We gaan helemaal terug naar het jaar **1206**. De Arabische uitvinder Al-Jazan schreef het boek “Kennis van ingenieuze apparaten”. Leonardo da Vinci werkte in de Renaissancetijd verder aan de in dat boek vermelde techniek van kruk met drijfstang. Hij was inmiddels in dienst van het Franse Hof.

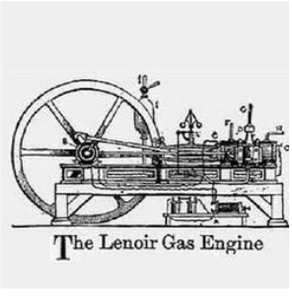
De Hollander Christiaan Huygens werkte samen met de Fransen Hautefeuille en Papin in **1673** in opdracht van ditzelfde hof om een machine te ontwikkelen die water moest oppompen voor de fonteinen van de prachtige tuinen van Lodewijk de Veertiende. Ze werkten aan het idee om met een zuiger en krukas-mechanisme de machine te laten werken. Een echt werkende motor heeft men nooit gebouwd. Dat was eigenlijk maar goed ook, want de explosie bij die zuiger zou moeten gebeuren met buskruit (!). Toch ging men met de ontwikkeling van dit ontwerp elders door: de Engelsman Samuel Morland werkte het verder uit. Hoewel ook hij geen werkende motor heeft gebouwd wordt hij wel regelmatig genoemd als de man achter dit motor-concept. Het probleem bleef de heftigheid van het verbrandingsproces met buskruit en de gevaren die dat kon opleveren. Dat men in Engeland met die motor aan de gang ging komt doordat men al zocht naar een machine die het grondwater in de mijnen kon wegpompen om zo bij een lager grondwaterpeil dieper naar steenkool te kunnen zoeken en delven.

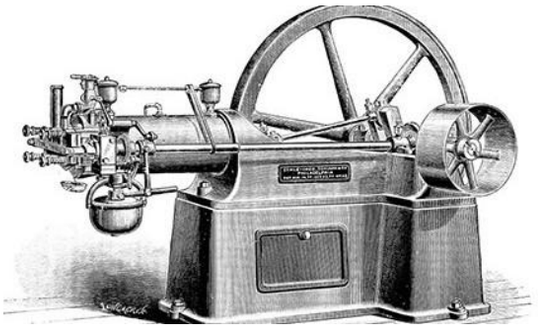
Rond **1806**, we komen al wat dichter bij onze tijd, was er de Zwitser François Isaac de Rivaz met een motor die wel gewerkt schijnt te hebben met als brandstof een mengsel van waterstof en zuurstof (!). Hij bouwde er zelfs een houten voertuig omheen, maar het werd geen succes. De fabricage van lichtgas in 1800 gaf een stoot aan de ontwikkeling van een motor die op gas liep, daarbij gebruik makend van technieken die bij het ontwikkelen van de stoommachine waren ontstaan.





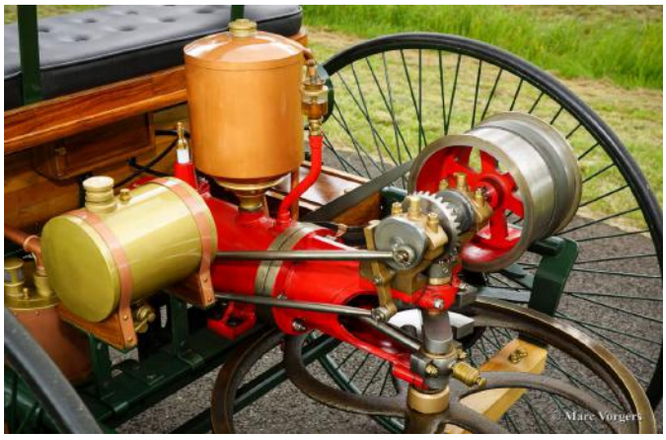
In **1838** kwam een zekere Barnett met een motor op 'compressiedruk'.
Men comprimeerde lichtgas met een pomp tot 0,5 bar en ontstak dit mengsel. Pas na 20 jaar ontstond een bruikbare motor. Het opvallende is dat er in deze periode van 20 jaar nog wat anders gebeurde: men fabriceerde teer uit aardolie en hield daarbij iets over waar men niets aan had, namelijk benzine; het was veel te explosief om als lampolie te gebruiken en men liet het midden op zee uit een schip stromen om er van af te komen! Maar even later ontdekte men het nut van benzine voor een verbrandingsmotor.
Elk land leverde zijn bijdrage: in **1858** kwam de Belgische uitvinder Etienne Lenoir met zijn werkende tweetakt motor, toen ook al voorzien van een bougie die met een vonk het benzineluchtmengsel ontstak. Deze Belg wordt ook gezien als de uitvinder van de elektrische bougie. Terug naar Frankrijk: in **1861** kwam Beau de Rochas met een publicatie over het viertaktproces; hij beschreef een en ander op een heldere manier die in een hedendaagse publicatie niet zou misstaan. Hij legde het belang uit van de inlaatslag (het aanzuigen van een benzine-luchtmengsel) en de compressieslag. Maar de motor zelf heeft hij niet gebouwd.
In **1862** en **1863** ontwierpen Nikolaus Otto en zijn vriend Langen uit Duitsland een motor die in Parijs een gouden medaille kreeg vanwege zuinig brandstofverbruik. In **1869** bouwde de Franse Pierre Joseph Ravel een motor op basis van het ontwerp van Beau de Rochas (uit 1861). Ook Lenoir ontwierp een motor die men in Duitsland in licentie is gaan bouwen, daarbij met bekende namen als Reuleux, Langen en Otto. In **1860** werd al een hoogspannings-ontstekingsinrichting gebruikt. Het was een drukke tijd waarin veel nieuwe ontwerpen ontstonden.





In **1872** werd de gasmotorenfabriek DEUTZ AG opgericht en in de staf werden Daimler en Maybach opgenomen die er tien jaar in dienst bleven, allemaal belangrijke namen! Er kwamen al snel nog meer constructeurs bij. In **1877** pakte Otto zijn eerdere ideeën weer op; hij verkreeg het Duitse Rijkspatent, daarom spreken we bij onze moderne benzinemotor nog steeds over de Otto-motor. Maar hij leek het toch niet allemaal zelf te hebben bedacht: het motorontwerp van zijn landgenoot Reithman kende hij al. Die had zijn motor in 1872 gebouwd, was er niet tevreden over en liet de zaak in zijn bureaulade liggen.

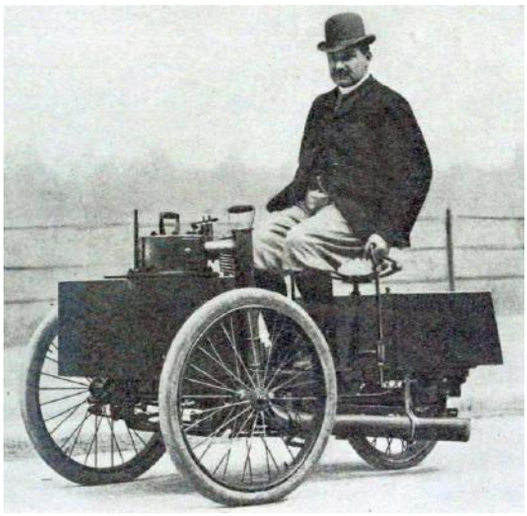
In Duitsland begonnen diverse processen bij het Rijksgerecht. Verschillende constructeurs wilden de patenten van Otto nietig laten verklaren. De patentaanvraag van Beau de Rochas uit 1862 kwam weer ter tafel: al vijftien jaar eerder dan Otto, maar hij was indertijd niet in staat aan de patentverplichtingen te voldoen en ook hier bleef de boel in de bureaulade.
In **1879** voltooide Benz in zijn werkplaats (nog steeds te zien in Ladenburg) de door hem ontworpen motor en kreeg in **1880** patent voor zijn 'Benz-patent-motorwagen'. Gottlieb Daimler was in diezelfde periode nog in dienst bij Nikolaus Otto. In deze functie hield hij zich ook bezig met de ontwikkeling van de door hem bedachte variant van de viertakt-benzinemotor waarvoor hij in **1883** ook patentrechten kreeg. Het gaat nu hard achter elkaar: in **1884** werd een deel van de patenten van Nikolaus Otto nietig verklaard. In 1885 bouwde Daimler zijn z.g. 'Grandfather Clock Engine', deze motor werd in een tweewieler gebouwd waardoor hij gezien werd als de uitvinder van de motorfiets. Hij werkte nauw samen met Wilhelm Maybach, een technicus die voor de hoogst haalbare kwaliteit ging. Er kwam ook een motor voor in een boot (de Neckar) en in een apart gekochte en aangepaste postkoets. Dit werd gezien als de voorloper van de automobiel. Ook in dat jaar kwam Carl Benz met zijn driewielige voertuig op de weg, bedoeld als een compleet gemotoriseerd voertuig en gepatenteerd als de Benz Patent Motorwagen, drie maanden eerder dan Daimler met zijn speciaal ontworpen motor.



Ontwerpers en constructeurs buitelden over elkaar; in **1886** werd nog een aantal patenten van Otto nietig verklaard. Er bleef een deel over, maar die vervielen na vijftien jaar vanwege het einde van het patentrecht.
De Daimler-motoren werden in **1890** in Frankrijk in licentie gebouwd. In **1892** kreeg Rudolf Diesel na tien jaar experimenteren patent voor zijn motorontwerp waarbij de brandstof door hoge druk tot ontbranding werd gebracht. De dieselmotor ging ook een lange weg van ontwikkeling tegemoet.

**Specificaties van de Patent Motorwagen:**

- Motor:
  - ééncilinder viertakt
  - 2-3 pk bij 250 t.p.m.
  - cilinderinhoud 954 cc
  - dampcarburateur (bakje verwarmde brandstof met daarin vezels waardoor de damp kon worden aangezogen)
  - motorgewicht 100 kg
- Chassis met kettingaandrijving
- Voertuig ontworpen om door een verbrandingsmotor te worden aangedreven
- Gezien als 's werelds eerste productie-auto
- Prijs in 1885: 600 Keizerlijke Duitse Mark (toen 150 Amerikaanse dollars)
- Octrooinummer 37435 dd 29 januari 1889
- Productieomvang: tussen 1886 en 1893: 25 wagens



We naderen het einde van dit verhaal. In **1900** werd de Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) opgericht. Inmiddels was in Frankrijk de grootste fabrikant van automobielen en motoren ontstaan: Dion & Bouton. Zij hadden een brede klantenkring, een jaarproductie van 400 automobielen en 3200 motoren in diverse uitvoeringen voor auto en motorfiets. Tot in Amerika pasten fabrikanten hun productie toe. Speciaal voor de Amerikaanse markt openden ze in **1900** een fabriek in Brooklyn (New York). Hun landgenoot Beau de Rochas, de ontwerper van de viertakt-motor stierf straatarm in **1891**. Bizar is dat hij vier dagen voor zijn overlijden nog 4000 Frank kreeg van de regering als erkenning voor zijn ontwerp van het viertaktproces.
Het is terugkijkend aardig om te zien hoe de in de achttiende eeuw uitgevonden stoommachine geleidelijk werd vervangen door de benzinemotor. We zien hier een omschakeling van een motor met uitwendige verbranding (stoommachine met een vuurkist) naar een benzinemotor met inwendige verbranding (het brandbare gasmengsel meteen in de cilinderruimte). Het leuke is dat onze lievelingsauto's zelfs twee tot zes van deze motoren op lijn hebben …

# Een Bezoek om de Hoek

**Tekst Frans Smelt,**

**Foto's Frans Smelt, Peter de Wit, Peet Romijn**

Er zijn leden in onze club die je eigenlijk altijd wel treft bij activiteiten en bijeenkomsten van de Borgwardclub Nederland. Dat geldt niet voor Peter de Wit, die sinds 2008 lid is. Hij is niet zo'n clubmens en heeft het ook nog steeds druk met bijvoorbeeld zijn werk. Maar dat wil niet zeggen dat hij een onbekende is voor ons. Integendeel, hij heeft goed contacten met clubleden en helpt ook nog wel eens bij technische probleempjes waar anderen mee zitten.
Afgelopen voorjaar stond zijn fraaie 'dunkel Elfenbein' kleurige Isabella, geparkeerd in een bollenveld, op het omslag van Borgwaardigheden. Dat bracht mij op het idee om hem eens te benaderen voor een artikel in het clubblad, en dat vond hij prima. Wat ook wel hielp is dat hij in Warmond woont en dat is vanuit mijn woonplaats een lokaal ritje. Overigens heb ik er geen bezwaar tegen om leden die ver weg wonen te bezoeken, dus wees gewaarschuwd, je kan gebeld worden.

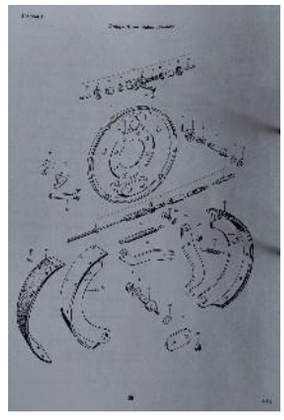
Peter is 61 jaar oud en wilde ooit wegenwachter worden om van zijn liefhebberij, sleutelen aan auto's, zijn beroep te maken. Maar, uiteindelijk heeft hij 38 jaar bij de politie gewerkt en nu bij de gemeente. Hij groeide op in Noord-Holland en is in zijn jeugd verknocht geraakt aan het merk Borgward omdat zijn vader in de periode 1962 tot 1974 twee Isabella's gereden heeft. Het is het bekende jeugdsentiment dat veel van onze leden kennen.
Peter heeft vele auto's als 'daily drivers' gehad, waaronder bijvoorbeeld 9 DS'en, maar omdat hij niet de ruimte ervoor had heeft hij wijselijk besloten niet een vloot van sleutel-klassiekers aan te schaffen. "Je kan er toch maar in één tegelijk rijden", zegt hij.

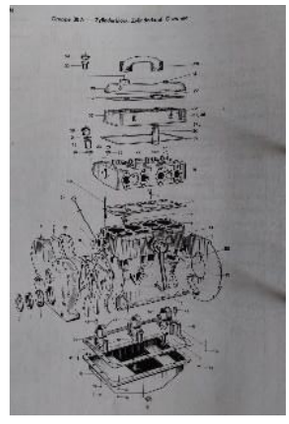
Toch ging het in 2007 kriebelen en zocht hij het internet af, om te stuiten op een Isabella uit 1960 in exact dezelfde kleur als de tweede Isabella van zijn vader. Deze auto is in Zwaagdijk vanaf 1961 door een taxibedrijf ingezet voor patiëntenvervoer en later verkocht aan de burgemeester van Stompetoren. Van hem heeft Peter de auto gekocht. Die was wel gedeeltelijk gerestaureerd, maar er moest uiteindelijk toch wel heel veel aan gedaan worden. De carrosserie was heel redelijk, maar de versnellingsbak heeft Peter gereviseerd en de koppeling en de startmotor zijn vervangen. Ook het interieur heeft hij aan moeten pakken, waaronder de veren en het schuimrubber van de zittingen . Eigenlijk, zegt hij, blijf je altijd wel bezig met zo'n auto. Hij zoekt ook graag naar originele onderdelen, die hij op voorraad houdt; er kan altijd iets slijten en dan moet je het kunnen vervangen. Het liefst heeft Peter een auto waaraan je kunt zien dat er mee gereden wordt. Netjes, goed onderhouden, maar niet in concoursstaat.

Op loopafstand van Peter's huis staat het bedrijf van garagehouder Kees Vink, een 79-jarige allround monteur, bij wie Peter altijd zo nodig om advies kan vragen. We hebben daar, terugkomend van de Isabella van Peter, even een bezoekje gebracht en ik heb mij staan vergapen aan de enorme verzameling klassieke motorfietsen. Het zou een apart artikel waard zijn.

Overigens rijdt Peter niet veel met de Borgward, ook wel door tijdgebrek. Maar als de auto uit de garagebox komt en na een half uurtje inrijden weer soepel loopt, dan is het toch weer een genoegen, ondanks de spartaanse omstandigheden in vergelijking met moderne auto's. De herinneringen en de emotie zijn belangrijk voor Peter. Zijn vader was trots op de auto en Peter houdt dat in ere. Zoals hij zegt: "de pet van m'n vader ligt in de auto en op die manier rijdt hij als het ware toch mee. Ik weet zeker dat hij dat geweldig gevonden zou hebben."

Tot slot, zoals voor veel van onze leden geldt, heeft Peter inmiddels te veel Borgwardonderdelen en aanverwante zaken verzameld. Hij moet echt het nodige kwijt om wat ruimte te creëren. Voor wie geïnteresseerd is, je kunt kosteloos bijvoorbeeld een benzinetank of een onderdelencatalogus krijgen van hem. Er zal vast nog wel meer zijn. Peter is te bereiken op tel. 06 52646566.





# Varia

**Tekst en fotoselectie Frans Smelt**

Het blijft leuk om in boeken, op het internet en op Facebookpagina's te zoeken naar opvallende foto's die gerelateerd zijn aan merken van het Borgward concern. Ik heb er al aardig wat opgeslagen in mijn archief en dat levert dan telkens wel twee pagina's in het clubblad op onder de noemer "Varia". Diep op de materie ga ik hier bewust niet in, want het gaat om de foto's. En mocht ik er eens een keer naast zitten, laat het dan wel weten.

Om te beginnen de Borgward B 1500. Ik ben opgegroeid in Amstelveen en daarom is de Facebookpagina "Herinneringen aan Nieuwer-Amstel" voor mij een soort snoeptrommel. Iemand heeft daar een foto geplaatst van groenteman Van Diemen, die in de tweede helft van de jaren 50 met zijn Borgward B 1500 de wijk Elsrijk bestreek. Dit type vrachtauto kreeg in navolging van de Opel Blitz zijn "Alligatorschnauze" in 1955. Er zullen, denk ik, niet veel groentemannen in Nederland toen met zo'n Borgward de deuren langs gegaan zijn. De foto is van matige kwaliteit, maar gezien de sneeuw wel toepasselijk in dit winternummer van Borgwaardigheden. We zien achter de bus een Kever en een Traction.
Op de besloten Facebookpagina "De buswereld tijdens de donkere dagen" staat een recente foto van een B 1500 als autobus. De foto is gemaakt door Herman Mandemaker. De bus is eigendom van Meering in Duivendrecht. De eerste toelating was op 30 juni 1955 en op 19 juli 1964 was de toelating in Nederland. Er zullen wel liefhebbers onder onze leden zijn die de bus kennen.

En dan de vierdeurs Isabella, die er nooit kwam. Het is bekend dat er in de taxiwereld gemopperd werd over het feit dat de Isabella uitsluitend als tweedeurs auto geleverd werd. Kennelijk wilde Carl Borgward niet aan de vierdeurs, en dat heeft hem vermoedelijk behoorlijk wat klandizie gekost. En het had zeker een succes geweest kunnen zijn, zoals de zwartwit foto uit 1958 laat zien. In Basel gingen de bedrijven König en Dietrich aan de gang met respectievelijk de carrosserie en het interieur en dat leverde een mooie en evenwichtige Limo op. Ik heb begrepen dat deze "one-off" nog bestaat. Net zo goed als de meer recente ombouw naar een vierdeurs taxi, die men tegen kan komen op treffens van de Duitse Borgwardclubs.

We keren weer even terug in winterse sferen.
Van Nico van den Ameele kreeg ik om te scannen een foto mee van een Borgward Hansa 2400 Pullman met een Nederlands kenteken. Het blijkt te gaan om een Pullman die origineel in Nederland geleverd is door de Gebroeders Van den Ameele in Oegstgeest. Een zeldzame auto (we kennen de geringe productiecijfers), en helemaal in Nederland. De foto is vermoedelijk ergens in de Alpen gemaakt, waarbij de sneeuw nogal blubberig eruit ziet. Mogelijk regent het zelfs. Achter de Pullman sluiten een Simca Aronde, een BMW 502 ("Barockengel") en een T1 VW bus aan. Het vaantje op het rechter voorscherm intrigeert. Is er iemand die weet waar dit vaantje voor staat? Of toch maar eens aan Nico vragen?
Op de foto rechtsboven is het foute boel op de Autobahn. Hevige sneeuwval zorgt voor stilstand, hoewel de DKW rechts zich kennelijk nog wel weet te redden. Er zit beweging in, maar op de andere baan staan ze stil. Ik denk dat je nog het beste af was in de cabine van de Mercedes truck; hoog en droog, goed zicht en waarschijnlijk een aangenaam binnenklimaat door de kachel. De Borgwardbestuurder zal uitgestapt zijn om de foto te maken van dit Duitse tafereel. Rechts een staartje van een Kever met "whitewalls" en achter de Isabella een Opel Kapitän. De rest kan ik niet thuisbrengen. Een mooie foto om bij te rillen.

Tot slot in deze rubriek weer wat wonderlijke publiciteitsfoto's, nu met Isabella's.
In de jaren 50 en 60 was Arnim Dahl een beroemde stuntman in speelfilms. Maar hij was ook een groot liefhebber van Borgwards. Hij begon met een Limo en kocht in 1957 een coupé. Op de foto links kijkt de toen bekende tv kok Clemens Wilmenrod, ook Borgwardliefhebber, nogal misprijzend naar een teder moment van Dahl en zijn vrouw. De stoet Isabella's op de Rathausmarkt van Hamburg vormt een mooi decor voor Arnim Dahl. Je bent immers stuntman of je bent het niet.
De foto rechts is ronduit bizar. De coupé is natuurlijk weer prachtig, maar hoe je dat speelgoed-speedbootje op het dak krijgt en er dan ook nog twee volwassenen in laat plaatsnemen, is mij een raadsel. Het moet een heel gedoe geweest zijn, maar het ziet er ontspannen uit. Arnim Dahl, die je toch eerder in het bootje verwacht had, reikt nog een flinke tas aan, terwijl de bekende acteur Curd Jürgens een sigaret heeft opgestoken. Een aparte foto!

# Een coupé in concoursstaat

**Tekst Frans Smelt** **Foto's Bert Ipenburg en Frans Smelt**

We schrijven midden december. Een zware, grijze en natte deken hangt over het polderlandschap als ik comfortabel in mijn Peugeot 3008 via de A4, de A9, de A2 en de A12 naar Nieuwegein rijd. Doel van de rit is een bezoek aan clublid Bert Ipenburg, die mij samen met zijn aandoenlijke hondje joviaal ontvangt. Even plaag ik hem met zijn Mercedes op zijn oprit, want het is maar twee dagen na de fenomenale slotrace van Max Verstappen. Maar ik meen het niet, want Mercedes is en blijft een prachtig klassiek merk.

Bert is al sinds 2006 lid van de Borgwardclub Nederland, maar is de laatste jaren niet meer altijd bij clubactiviteiten aanwezig. Hij heeft wel zijn stempel gezet binnen de club, want in 2013 en 2015 organiseerde hij de Meerdaagse. Tijdens het najaarstreffen bij Tinus Vet, afgelopen september, raakten we in gesprek en maakten we de afspraak dat ik eens bij hem langs zou gaan voor een impressie voor ons clubblad. Hij zat namelijk in de afrondende fase van een tweede Borgward-restauratie-project, waarover zo dadelijk meer.

Bert is van 1954 en heeft altijd gewerkt als accountant. Niet bepaald een technische achtergrond dus, zou je zeggen, wat wel gold voor zijn vader. Pa reed enige jaren in een '55er Ford Taunus (het "wereldbolletje"), waar om de haverklap iets mee was. En dat werd hij zat. Een buurman was garagehouder en die tipte hem in 1962 over een Borgward Isabella die de vader van Bert voor 750 gulden kon kopen. Rood met elfenbeinkleurig dak; kenteken UG-11-62. Hoewel de fabriek inmiddels al failliet was, aarzelde pa Ipenberg niet. Hij kocht de Isabella en reed er tevreden mee rond, met de jonge Bert ongetwijfeld trots achterin.

Al vroeg ging het bij Bert kriebelen als hij dacht aan Borgward, maar pas in 1993 zag hij bij toeval een advertentie in de Telegraaf. Te koop werden 4 uit de VS geïmporteerde Borgwards aangeboden en na enig afwegen kocht Bert een limousine uit 1959, 2 andere exemplaren werden door Jan Sijtsma gekocht. Zijn vader was wat bezorgd over deze stap, want hij had eigenlijk geen vertrouwen in het technisch vermogen van zijn zoon. Maar Bert beet zich erin vast en leerde zichzelf allerlei technische vaardigheden in de praktijk. De auto heeft hij bijvoorbeeld zelf gedemonteerd en daar waar het nodig was, schoten anderen hem te hulp. En trouwens, bij zo'n volledige restauratie moet je bepaalde zaken uitbesteden, zoals bijvoorbeeld spuitwerk. In 2000 was de auto klaar, maar zijn vader wees Bert erop dat de auto niet goed liep. Hij moest nog goed afgesteld worden. Bert vindt het nog altijd jammer dat zijn vader net niet meer meegemaakt heeft dat de Limo de weg op kwam. Hij overleed vlak daarvoor.

Bert was in 2008 in de VS en is nog langs gegaan in Portland bij het adres van de handelaar van wie hij de auto gekocht had, maar die was helaas net overleden.

Tijdens mijn bezoek aan Bert heb ik de Limo niet kunnen bekijken, want die staat elders gestald. Maar de foto's hiervoor laten wel zien dat het een mooie auto is. *"En toch"*, zegt Bert, *"had ik er spijt van dat ik niet meteen voor een coupé gegaan ben. Daarom ben ik in 2013 in gesprek gegaan met Jan Sijtsma die net een restauratiecoupé uit de VS had laten overkomen. Die kon ik ongerestaureerd overnemen. Uiteindelijk heb ik dat niet gedaan, want ik koos voor een coupé die ik via het internet in Los Angeles vond. Een '58er".*

Bert is 8 jaar bezig geweest met de restauratie van de coupé, met hulp van o.a. clublid Antoon Vervoort en Caspar van Eick, die plaatwerker, spuiter en allround monteur is. Van grote waarde dus voor Bert. Maar, hij heeft ook heel veel zelf gedaan en eindeloos via het internet gezocht naar originele onderdelen, tot in de sfeer van schroefjes, boutje en moertjes toe. Het project was zo indringend en tijdrovend dat Bert minimaal vijf momenten heeft gehad waarop hij op het punt stond ermee te stoppen. Toch heeft hij doorgezet, bijvoorbeeld toen hij de eerder gekozen grijze lak waarmee de kale carrosserie al gespoten was toch niet mooi vond en koos voor de vertrouwde kleur elfenbein. En gelukkig maar, dat hij volhield. Want wat ik te zien heb gekregen in de garage naast de woning is een Borgward Isabella coupé uit 1958 die showroom-nieuw is, met andere woorden in concoursstaat. Vlak voor mijn bezoek is de auto goedgekeurd door de RDW en zijn de kentekenplaten binnen gekomen. Het zal nog even duren, maar vanaf de lente 2022 zal het straatbeeld in Nederland danig verfraaid worden door een juweel van een coupé. Een mooi vooruitzicht, niet in het minst voor de leden van de Borgwardclub Nederland.

# Nieuws over Borgward China

**Pim van de Werd**

De door WEVERS SPORT uit Markelo geprepareerde “Borgward BX7 DKR”, is erin geslaagd de enorm zware 2022 DAKAR RALLY te finishen. Veel deelnemers vielen uit door ongelukken, kwetsuren of mechanische oorzaken in de in Saoedi-Arabië verreden DAKAR RALLY .
Maar Andrea Lafarja uit Paraguay, die ter voorbereiding ook off road rallys in Spanje en Portugal deed, reed de rally wel uit. Ze eindigde met haar bijrijder Eugenio Anders Arrieta, na meerdere dagen op 53e/60e plaats gereden te hebben, op de 65e plaats op ruim 10 uur achterstand van de winnaar Al-Attiyah en Matthieu Baumel met een fabrieks Toyota GR DKK Hilux. Bernhard ten Brinke was beste Nederlander op 17e plaats op bijna 5 uur van de winnaar.
De preparatie en service van de Borgward van Andrea Lafarja Racing was in de bekwame handen van WEVERS SPORT, die gelet op de problemen bij BORGWARD AG geen support van de fabriek kreeg, maar de auto toch niet werkeloos wilde laten staan. Hulde voor Andrea haar PUMA ENERGY RALLYTEAM , en Wevers Sport om toch de Borgward eer hoog te houden en de Borgward BX7 DKR aan de finish te brengen!

Zoals eerder bericht is de huidige hoofdaandeelhouder Shenzou/Ucar , die de Borgwardgroep voor 67% van FOTON kocht , in financiële problemen geraakt. Een faillissement in augustus 2021 is afgewend doordat voormalige eigenaar FOTON samen met Elektroconcern Xiaomi een forse som betaalde. Elektroconcern Xiaomi richtte Xiaomi Motor Corp Ltd in september 2021 op met de bedoeling BXi7 enBXi5 als elektrisch aangedreven Borgwards te gaan produceren. Borgward zou nu gedeeltelijk eigendom zijn van Foton, Shenzou/Ucar en/of de bank Beijing Baowo.
Het zag er naar uit dat de diverse schuldeisers op een faillissement aanstuurden en onderdelen “los”zouden willen verkopen.
Foton heeft, omdat ze de 67% aandelenverkoop aan Shenzou/UCAR niet betaald heeft gekregen, beslag laten leggen op o.a. de Borgwardfabriek. Hiermee zou de complete fabriek in ieder geval tot 2024 “veilig” gesteld zou zijn. Maar aangezien er ook in oktober nog tussen de diverse partijen fors met garanties en andere zekerheden (ook 513 octrooirechten)geschoven werd, is de situatie niet overzichtelijker geworden.
Intussen zijn er geen nieuwe Borgwards geproduceerd, hooguit van liggende onderdelen auto’s afgebouwd en alsnog aan wachtende kopers afgeleverd. De laatste nieuwe Borgwards zijn in augustus 2021 verkocht cq geleverd… Sinds september zijn er geen nieuwe verkoop of productiecijfers meer. Zie het overzicht verderop.
Met hulp van China auto expert Erik van Ingen Schenau (dank !) is nog het volgende boven water gekomen. Gebleken is dat er in 2021 géén nieuwe Borgwards meer gemaakt zijn. In 2020 waren dat er 6696. Wel zijn er in totaal in 2021 3612 uit restvoorraden verkocht, voornamelijk BX5. De laatste werkelijke productiemaand was december 2020, dus niet augustus 2021.
Het recht om auto's te produceren in China is gelimiteerd, daarvoor moet men beschikken over een produktielicentie. Vandaar dat de golf van EV nieuwkomers zich storten op vastgelopen bestaande fabrikanten. Het gaat hen meestal niet om de faciliteiten, maar alleen om de licentie. Borgward China is in eerste instantie gebouwd onder de licentie van Foton, later heeft de overheid een eigen licentie verstrekt. Je ziet het in de codes van de auto's: eerst BJ (Foton), later BW (eigen). De BX5 was 3=BW7140, BX5=BW7140,BW7180,BW7200, BX7=BW6460.
Xiaomi was mogelijk alleen uit op de licentie, de fabriek is dan mooi meegenomen maar de modellen zijn niet echt interessant. Mogelijk kan in een overgangsfase wel even een oude Borgward (BX5 of BX7) elektrisch worden verkocht (onwaarschijnlijk), maar Xiaomi heeft werkelijk andere plannen en heeft aangegeven een nieuwe fabriek in Bejing te bouwen en in 2024 onder eigen naam elektrische auto's te gaan produceren. Overigens blijkt uit de berichten dat de aankoop van Borgward China door Xiaomi helemaal niet zeker is, en Foton zelfs nog hoofd aandeelhouder lijkt te zijn.
De conclusie ligt dan ook voor de hand dat voor Xiaomi Borgward een stapje op de weg naar produktie was en/of, alleen voor de licentie, die een dergelijk gsm-gigant ook wel op een andere manier kan verwerven. Borgward lijkt in China helaas al weer vergeten.
Afwachten dus maar of er ooit nog nieuwe elektrische (?) Borgwards uit China zullen komen….. Het lijkt hoe langer hoe onwaarschijnlijker te worden.

| Year | Jan | Feb | Mar | Apr | May | Jun | Jul | Aug | Sep | Oct | Nov | Dec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2016 | | | | | | | 4,079 | 5,027 | 5,133 | 5,188 | 5,032 | 5,556 |
| 2017 | 3,075 | 2,260 | 4,556 | 4,598 | 4,033 | 3,025 | 3,208 | 3,009 | 2,933 | 4,077 | 4,778 | 4,828 |
| 2018 | 3,217 | 707 | 3,020 | 1,905 | 3,554 | 3,866 | 2,727 | 2,961 | 2,820 | 3,325 | 2,518 | 2,322 |
| 2019 | 463 | 2,337 | 1,000 | 1,000 | 7,153 | 5,066 | 5,147 | 4,506 | 3,297 | 3,130 | 4,082 | 3,973 |
| 2020 | 2,105 | 143 | 734 | 775 | 720 | 535 | 577 | 537 | 649 | 683 | 605 | 640 |
| 2021 | 721 | 281 | 566 | 629 | 430 | 405 | 394 | 104 | | | | |
| | Avg = 1,596.83 | Avg = 954.67 | Avg = 1,646.00 | Avg = 1,484.50 | Avg = 2,648.33 | Avg = 2,149.50 | Avg = 2,688.67 | Avg = 2,690.67 | Avg = 2,472.00 | Avg = 2,733.83 | Avg = 2,835.83 | Avg = 2,886.50 |

| Year | Sales | Growth | Market Share |
|---|---|---|---|
| 2016 | 30,015 | | 0.13 |
| 2017 | 44,380 | 47.86 | 0.18 |
| 2018 | 32,942 | -25.77 | 0.14 |
| 2019 | 45,321 | 37.58 | 0.21 |
| 2020 | 8,703 | -80.80 | 0.04 |

## Oplossing Quiz pagina 5

1. Facel Vega Facellia
2. Riley RMA
3. Ford Prefect
4. Humber Snipe
5. Jeep CJ 5
6. Simca Horizon
7. NSU 1200 TT
8. Borgward P 100
9. Fiat 500C
10. Apal 1300
11. Audi S3
12. Vauxhall Ventora
13. Alfa Romeo 2000 Berlina
14. BMW 700
15. Rover 3-litre
16. Bond Bug
17. Rolls Royce Silver Wraith
18. Healey Abbott
19. Daihatsu Move
20. Ford Pinto

## Agenda

11-13 mrt 2022 Antwerp Classic Salon Antwerpen
12-13 mrt 2022 British CARS & Lifestyle Rosmalen
12-13 mrt 2022 Classic motor & bromfietsbeurs Leek
19-22 mrt 2022 Mille Maroc Classic Rally Casablanca
23-27 mrt 2022 Techno Classica Essen
25-02 mei 2022 Croatia Highlights Tour Oaptija
30 apr 2022 Ontdek West Friesland Enkhuizen
01 mei 2022 Betuwse Fruit Rally Tiel
13-15 mei 2022 Bourgondy Grand Tour: Abbey Road Drive Kerkrade
27=02 jun 2022 Istria & Islands Tour Motovun
08 jun 2022 Rode Kruis Rijtour IJsselland Laag Zuthem
18 jun 2022 Oldtimer Festival Veenendaal Veenendaal
23-26 jun 2022 Sauerland Rit Drolshagen
23-26 jun 2022 Sauerland rit Leusden
02 jul 2022 Oldtimer Festival Huizen Huizen
26-28 aug 2022 Concours d'Elegance op Paleis Soestdijk
10 sep 2022 Waalre Classic Car Rally Waalre
20-28 sep 2022 Roadtrip to Dubrovnik Ogulin
01-09 okt 2022 Via Flaminia Corse Livorno
07-10 okt 2022 26e Oldtimer & Classic Beurs Leek

**Alle data onder voorbehoud in verband met eventuele corona maatregelen. Kijk voor de meest actuele info op de betreffende site van het evenement.**

# 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