



# Interessengemeinschaft Schweiz



**Clubzeitung**  
**Heft 39**  
**Januar 2004**

*Präsident:*

*Rolf Bischof, Hinterer Engelstein 11  
8344 Bäretswil*

*E-Mail: [praesidium.borgward-ig@uudial.ch](mailto:praesidium.borgward-ig@uudial.ch)*

*Tel. P 01/939 25 21*

*Tel. G 01/947 85 44*

*Handy 079/660 50 16*

*Fax P 01/939 25 21*

*Vizepräsident:*

*Manfred Grubenmann, Zürichstrasse 45a  
8134 Adliswil*

*E-Mail: [vizepraesidium.borgward-ig@uudial.ch](mailto:vizepraesidium.borgward-ig@uudial.ch)*

*Tel. P 01/710 15 55*

*Tel.G 01/288 39 29*

*Handy 079/207 71 83*

*Fax.P 01/710 16 40*

*Aktuarin:*

*Annelies Fenner, Dorfstrasse 151  
8424 Embrach*

*E-Mail: [sekretariat.borgward-ig@uudial.ch](mailto:sekretariat.borgward-ig@uudial.ch)*

*Tel. P 01/865 42 28*

*Finanzen:*

*Gaby Bischof, Hinterer Engelstein 11  
8344 Bäretswil*

*E-Mail: [kasse.borgward-ig@uudial.ch](mailto:kasse.borgward-ig@uudial.ch)*

*Tel. P 01/939 25 21*

*Fax P 01/939 25 21*

*Tel. G 01/939 90 54*

*Vereinskonto:*

*Bank CIAL, Marktplatz 11-13, 4001 Basel*

*Konto Nr. 35119.1*

*Redaktion Clubzeitung:*

*Ulrich Bühlmann, Föhrenweg 2  
8605 Gutenswil*

*E-Mail: [redaktion.borgward-ig@uudial.ch](mailto:redaktion.borgward-ig@uudial.ch)*

*Tel. P 01/945 34 30*

*Tel. G 056/418 50 60*

*Handy 079/437 13 80*

*Fax P 01/945 34 22*

*Revisor:*

*Christoph Gasser, Gemmertshausen 7  
8590 Romanshorn*

*Tel. P 071/463 33 44*

*Fax P 071/463 33 47*

*Clubboutique:*

*Nicole Bosson, Rennweg 12c  
8484 Theilingen*

*E-Mail: [niem@active.ch](mailto:niem@active.ch)*

*Tel. P 052/384 21 87*

*Delegierter zum SDHM:*

*Silvio Missio, Mühletalstrasse 331  
8200 Schaffhausen*

*E-Mail: [garage.missio@swissworld.com](mailto:garage.missio@swissworld.com)*

*Tel. P&G 052/643 57 00*

*Fotoalbum:*

*Paul Bahr, Affolterstrasse 10  
4708 Luterbach*

*Tel. P 032/682 15 08*

# **Inhaltsverzeichnis**

- 3 Liebe BORGWARD-Freunde
- 5 Terminkalender 2004
- 7 Rückblick auf das Sommertreffen 2003 in Ägeri
- 10 Die Sommerferien 2003 von Gaby und Rolf Bischof
- 14 La Belle de Borgward, aus AR 51/2003 von Jürg Wick
- 18 BORGWARD: alles selbst gemacht, Brief an die Redaktion AR, aus AR 3/2004
- 20 17. Oktober 2003: Die Hochzeit von Nicole und Michel Bosson
- 21 Vorschau auf unser Sommertreffen 2004
- 22 Zu verkaufen, Mutationen
- 23 CLUBBOUTIQUE

## **Liebe BORGWARD-Freunde**

Geschätzte Leserinnen und Leser,  
Liebe Mitglieder und Freunde

Als erstes noch nachträglich ein gesundes und schönes 2004. Denn schon wieder hat sich ein Jahr zu Ende geneigt. Ein Jahr welches uns einmal mehr nicht nur Freude gebracht hat, sondern auch Sorgen:

- In Deutschland sucht die Regierung Schröder einen Ausweg aus der Krise.
- Am 11. Februar bespuckt der Bundesrichter Martin Schubarth am Bundesgericht in Lausanne einen Korrespondenten der Neuen Zürcher Zeitung.
- Am 20. März starteten die USA und Ihre Verbündeten den Krieg gegen den Irak.
- Am 10. Dezember wird der neue Bundesrat für die Schweiz mit einem Gewinn der SVP gewählt. Sprich die Zauberformel kann sich behaupten, da bei einer der spannendsten Bundesratswahlen der letzten Jahrzehnte die veränderte Stärke der Parteien nach den Parlamentswahlen vom 19. Oktober 2003 Rechnung getragen wurde. Aber erstmals wurde auch seit 131 Jahren eine amtierende Magistratsperson nicht bestätigt. Eine Frau weniger, obwohl statt 47 Frauen jetzt sogar 52 Frauen in der grossen Kammer des nationalen Parlaments sitzen.

Wir, das heisst die Borgward-IG Schweiz, hatten es da besser. Konnten wir doch wieder ein schönes Jahr unter Freunden verbringen. Sei es unsere Generalversammlung mit dem, man kann eigentlich schon sagen obligaten, feinen Kuchen von Ilona und Paul oder auch einmal mehr die gut besuchte Frühjahrsausfahrt!

Auch unser schönes Sommertreffen in Ägeri und der Herbstanlass waren zu 99% schön und erfolgreich. Das eine Prozent ist wohl bei der Käsesuppe welche ein Fondue sein wollte am Tisch von Peter Stemm am Herbstanlass 2003, zu finden. Wir versprechen im neuen Jahr Besserung!

Ein Höhepunkt für zwei treue Borgward IG Schweiz Mitglieder und unseren Verein war zweifellos die Hochzeit von Nicole und Michel Bosson. Lesen sie dazu den Bericht auf Seite 20.

Für meine Frau und mich waren natürlich auch die Sommerferien mit unserem Borgward Hansa 1500 Sport-Cabriolet ein Höhepunkt. Diesen Bericht finden Sie ab der Seite 10.

Auch im Jahr 2004 sind wir, meine ich, besser als die Politik. Das Jahr 2004 widmen wir einer Dame, der Borgward Isabella. Sie wird am 10. Juni 1954 fünfzig Jahre alt. Auch soll der Sommeranlass 2004 in Viktorsberg in Vorarlberg unter dem Stern der 50 jährigen Isabella stehen. Wir gratulieren jetzt schon zum Jubiläum!

Anfang dieses Jahres haben wir die Örtlichkeiten in diesem herrlichen Vorarlberger

Bergdorf rekognosziert. Der Vorstand freut sich jetzt schon auf dieses Treffen. Einen schöneren Ort mit einer so herrlichen Aussicht auf das Vorarlberger Rheintal bis weit in die Schweizer Bergwelt muss man zuerst suchen. Ich bin sicher, dass dieses Treffen einmal mehr ein voller Erfolg wird.



Reservieren Sie sich jetzt schon das Datum vom **13. August bis 15. August 2004** in Ihrer Agenda.

In diesem Sinne und mit einem herzlichen Dank an alle die zum Clubleben der Borgward-IG Schweiz beitragen.

*St. Bischof*

## Terminkalender Saison 2004

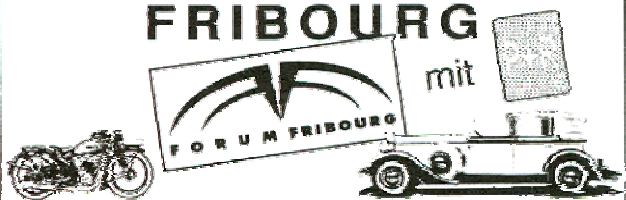
- 29. Februar** 18. Generalversammlung im Restaurant Rössli, Oensingen
27. & 28. März OTM, Oldtimer- und Teile Markt mit 15. Club-Show, Forum Fribourg.
- 9. Mai (Muttertag)** Frühjahrsausfahrt, Termin und Ort werden an der Generalversammlung festgelegt.
8. – 9. Mai Jahrestreffen der Lloyd-Freunde IG, Info: Reinhard Bodenburg Tel. +49 5725 8306 Fax +49 5725 8587
21. – 23. Mai Treffen des schwedischen BORGWARD Clubs im Raum Tibro/Hjo, Info: Claes oder Ewa Jägevall Tel. +46 504 136 58
29. – 30. Mai Treffen des BORGWARD Clubs Belgien, Info: Luc Butzen, Heidebaan 21, B-9100 Sint-Niklaas, Tel. +32 3 776 66 01
11. – 13. Juni Treffen des BORGWARD Clubs Bremen e.V. in Bremen. Info: Anne Hintz, Tel. +49 (0)4207 2558
18. – 19. Juni Treffen des BORGWARD Clubs Frankfurt-Würzburg in Bad Ems. Info: Helmut Erdel, Tel. +49 (0)61 95 631 92
9. – 11. Juli Treffen des BORGWARD Clubs Austria in Goldegg – Schwarzach im Salzburger Land, Info: Franz Irger, Tel. +43 7752 88645
23. – 25. Juli Sommerausfahrt in den Nordschwarzwald, Info bei Gerhard Wachs Tel. +49 (0)6323 1318
6. – 8. August Treffen des Dansk BORGWARD Clubs in Sjælland
- 13. – 15. August** 15. Internationales Sommertreffen der BORGWARD IG Schweiz in Viktorsberg / Vorarlberg. Info: Manfred Grubenmann, Tel. +41 (0)1 710 15 55, Fax +41 (0)1 710 16 40
19. – 22. August 14. Raid Suisse – Paris, Info: Geschäftsstelle SDHM/ASVE, Tel. +41 (0)62 797 12 14, Fax +41 (0)62 797 12 40
27. – 29. August 30. Internationales BORGWARD-Treffen der Carl F.W. BORGWARD IG in Hannoversch-Münden, Info +49 201 757444
3. Oktober 19. Rassemblement National des SDHM/ASVE, im Raum Sursee / Aarau, Info: Geschäftsstelle SDHM/ASVE, Tel. +41 (0)62 797 12 14, Fax +41 (0)62 797 12 40
6. November OTM Zürich, VBZ Zentralwerkstatt
- 13. November** Herbstanlass der BORGWARD IG Schweiz, Info: Manfred Grubenmann, Tel. +41 (0)1 710 15 55, Fax +41 (0)1 710 16 40

# OLDTIMER & TEILE

## MARKT

SCHWEIZ

FRIBOURG



**27.+28. MÄRZ 2004**

Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00



### 15. CLUB-SHOW

4 CV, Alfa Sportiva, Audi 100, Austin Healey,  
Capri, ICCCR, Citroën 34-57, FR-Verkehrsbetriebe,  
Grenlin & Pacer, Lambretta, Oldtimer Erntebuch,  
Triumph Saloons – Topolino – Vespa – X1/9  
Verbände: FAM/FAAS/FSVA/SDHM

Seit  
**29**  
Jahren

**Grösste internationale  
Oldtimer-Messe der Schweiz!**

OTM, Telefon 032 358 19 10, Fax 032 358 19 18  
[www.oldtimer-teilemarkt.com](http://www.oldtimer-teilemarkt.com), E-Mail: [ctr@skuessin.ch](mailto:ctr@skuessin.ch)

## Rückblick auf das Sommertreffen 2003 in Ägeri

Der Sommer 2003 war sicherlich für die meisten von uns einer der heissesten jemals gemessenen. Ein paar Tage vor unserem Sommertreffen sind Horst und Ernesta Koch, Freunde nennen sie Maxl, bei uns in Gutenswil eingetroffen. Wir haben ein paar Aktivitäten vorbereitet, zum Beispiel ein Besuch im Museum der Flieger und Flab Truppen beim Flugplatz Dübendorf. Die Ausstellung ist sehr interessant und wir überwinden den inneren Schweinehund angesichts der Hitze in den Ausstellungshallen und schauen alles ausgiebigst an. Eigentlich wäre ein Besuch im Schwimmbad angemessener gewesen aber auch hierfür ist es uns zu heiss! Seit Tagen vermeldet der Wetterbericht endlich Regen für das kommende Wochenende. Die Landwirtschaft braucht den Niederschlag dringend und den Wasserpumpen der Isabellas schaden tiefere Aussentemperaturen sicher auch nicht. So richtig an ein Ende dieses Jahrtausendsommers glauben wir dennoch nicht.

Am Freitagmorgen heisst es dann relativ früh auf zu stehen und die Oldies reisefertig zu bepacken. Wir sind sogar etwas früher bereit als erhofft und starten in Richtung Ägeri. Schon auf der Fähre über den Zürichsee sehen wir dunkle Wolken aufkommen und wenig später fallen auch die ersten Tropfen. Unterwegs nach Ägeri fahren wir bei Schindellegi auf einen Kreisel zu und treffen auf den von Rolf Bischof angeführten Bäretswiler BORGWARD HANSA und GOLIATH Konvoi. Artig und wie abgemacht schliessen wir uns hinter dem Greenmonster im Konvion an und folgen den Bäretswilern über die Abkürzung welche von Biberbrugg über den Raten nach Oberägeri führt.



Vormittags wollen wir mit den ersten angereisten Teilnehmern einen Ausflug in die Bergwelt des Schächentales unternehmen. Hermine und Maxl haben am Vortag einen Kartoffelsalat vorbereitet und sich vom Metzger geeignete Stücke für den Grill einpacken lassen, für etwa ein dutzend hungrige Teilnehmer soll es heute das Mittagessen bei der Bielensäge auf 1140 m über Meer geben.

Josef Herger hat uns mit einem Apèro empfangen und uns die Funktionsweise dieser historischen Säge, welche mit Wasserkraft betrieben wird, vorgeführt. Es gab viel zu diskutieren und die Zeit verging im Fluge.

Natürlich war auch schon bald einmal der Moment der Abreise von der Bielensäge gekommen, aber in Spirigen machten wir nochmals einen Halt um

uns das Museum „Dörflihaus“ anzuschauen. Josef Herger führte uns auch hier die Sehenswürdigkeiten dieses Kleinods vor.

So gegen 18 Uhr trafen wir Ausflügler wieder im Hotel in Ägeri ein und freuten uns die im Verlaufe des nachmittags eingetroffenen Teilnehmer begrüßen zu können. Bei einem oder vielleicht auch mehreren gemütlichen Bierchen auf der Terasse konnte anschliessend wieder einmal den obligaten Benzingesprächen gefröhnt werden, man sich also regelrecht borgwardmässig updaten lassen!

Wer nach dem freitäglichen Regenwetter gehofft hatte, am Samstag weiterhin am Scheibenwischerschalter herumspielen zu können, wurde vorerst von der Sonne eines besseren belehrt: Morgens früh raus und den BORGWARD abledern war für viele Teilnehmer die Devise. Schliesslich ging es auch darum, sein liebstes Stück für den Concours d'elegance fit zu machen.



Gegen Mittag verliessen wir Ägeri in Richtung Gottschalkenberg wo wir nach einem kleinen Zmittagplättli noch genügend Zeit zu einem Spaziergang zum Aussichtspunkt hatten. Die Sonne schien schon wieder erbarmungslos und vom freitäglichen Regenwetter und der erhofften Abkühlung war natürlich längst nichts mehr zu verspüren.

Nun  
war

es aber schon bald Zeit in Richtung Einsiedeln aufzubrechen. Das Organisationskommittee hatte für uns den zentralen Parkplatz vis a vis des Klosters Einsiedeln gegen Bezahlung einer nicht zu knappen Parkgebührpauschale frei halten lassen. So kamen etliche Touristen zu einem unverhofften Fotosujet – wobei ich mir bis heute nicht sicher bin ob jeweils die Borgwards das Sujet waren und im Hintergrund das Kloster auch noch auf's Bild kam, oder das Kloster das Sujet war, welches durch unsere Fahrzeuge im Vordergrund verschönert wurde. Urteilen sie selbst!



Das beste Geschäft an diesem einmal mehr sehr sonnigen Nachmittag machten wohl die Verkäufer in den Eisdielen. Nach der Besichtigung der Klosterkirche und einem kleineren Spaziergang durch Einsiedeln konnten auch wir uns der Anziehungskraft eines gluschtigen Eises nicht mehr entziehen. Darauf fuhren wir frisch gestärkt zurück an den Ausgangsort unserer samstäglichem Ausfahrt – in unsere Unterkunft im Seehotel in Ägeri.

Mit einem guten Feldstecher hätte man dem Vorstand beim Auswerten des Concours d'elegance vom Zimmer aus auf den Notizblock schießen können.



Doch die drei mussten sich schlussendlich sputen, damit sie rechtzeitig den Apéro auf der selben Wiese eröffnen konnten. Die ganze Teilnehmerschar liess es sich gut ergehen und nur Pessimisten sahen in den Wolken die sich am Horizont aufbauten das nächste Gewitter anrollen. Doch die Pessimisten sollten recht behalten: Gerade

hatten wir auf der Terasse Platz genommen und die bestellten Getränke serviert bekommen, mussten wir in geordneter Weise relativ hurtig ins innere des Hotels dislozieren, inklusive aufgebautem Buffet, Musik und Tanzfläche! Aussenstehende vermuteten wohl, dass dies eine gut eingeübte Einlage für BORGWARD-Treffen Teilnehmer war, so geräuschlos lief der Umzug ab!

Nach kurzer Pause konnten wir also anschliessend zum inzwischen wieder aufgebauten Buffet schreiten und die Köstlichkeiten geniessen. Bis spät in die Nacht spielte die Musik und gar einer der Teilnehmer genießt es, dass wir bereits in unserer Unterkunft feiern und bis auf eine Ausnahme unsere Fahrzeuge in dieser Nacht nicht mehr bewegen müssen!



Wenn man sich mit einem Kohlenpapier und Spiegel bewaffnet ins Bett begeben hat bringt man es in dieser Nacht zum Teil locker auf über 8 Stunden Schlaf – hat man, wie die meisten von uns diese Hilfsmittel nicht zur Verfügung waren es halt im Idealfall nur 5 – 6 Stunden Schlaf. BORGWARD-Treffen sind anstrengend und die Fahrt nach Hause manchmal der schwierigste Teil eines verlängerten Wochenendes. Für die einen kommt der Zeitpunkt des Aufbruchs schon am Sonntagvormittag, die restlichen Teilnehmer folgen dem Präsidenten in die Höllgrotten nach Baar. Hier können wir für kurze Zeit die Kühle in den Höhlen geniessen, bevor auch wir uns via Hirzel und der Fähre über den Zürichsee wieder nach Hause begeben.

Bue

# Was man mit 1915 Km alles erleben kann oder Die Sommerferien 2003 von Gaby & Rolf Bischof

Alles begann natürlich mit dem stolzen Besitz eines weiteren Borgwards und der Idee, dass wir einmal Ferien mit einer Fahrt rund um die Schweiz machen könnten.

Gesagt und auch gemacht, nur war die Vorbereitung ein ziemliches Nervenspiel für meine Frau und mich. Das Problem war, dass der Motor ein eigenartiges Geräusch von sich gab, was nichts Gutes erahnen liess. Das Geräusch war, mit dem Stethoskop hörbar, genau auf der Höhe des Verbrennungsraumes. Also Ventilsitz, Nockenwelle, Stösselstange, oder Stirnräder könnten die Ursache sein. So haben wir zuerst einmal die Ventile eingestellt. Leider trat keine Besserung ein! Dann wurden die Stössel und Stösselstangen kontrolliert. Bei unserem Ersatzteillieferanten in der Schweiz, bei Silvio Missio holten wir andere Stössel und Stangen. Die Ventile werden ausgebaut, alles i.O. Neu eingeschliffen und wieder alles montiert. Leider war keine Besserung zu hören. Beim Treffen in Würzburg haben wir bei Reinhold Stern neue Stirnräder gekauft. Zurück in Bärenretswil wurden diese eingebaut, und immer noch war keine Besserung zu hören! Jetzt hatten wir genug. Der Motor musste ausgebaut und zerlegt werden. Den Zylinderkopf weg, Ölwanne runter und siehe da, in der Ölwanne sind Metallteile. Nach der Reinigung der Teile stand fest, dass es Teile von einem Kolben waren. Schon beim Ausbau des ersten Kolbens war endlich klar, wo das Geräusch her stammte. An dem Kolben fehlte unterhalb des Kolbenbolzens ein Teil der Kolbenwand.

Also musste der Motor zu einem Zylinderschleifwerk zur Überholung gebracht werden. Leider gab es für uns eine weitere Hürde zu nehmen: Die Kolben hatten bereits ein solches Übermass, das die Überholung nicht mehr mit übergrossen Kolben ging. Also mussten neue Büchsen mit neuen Kolben eingebaut werden oder ein anderer Motor musste her und das nur wenige Tage vor unseren Ferien! Es schien fast unmöglich, aber halt, das Problem mit einem Ersatzmotor hatte Paul Bahr ja auch schon einmal. Also das Handy zur Hand und Paul Bahr anrufen. Paul sagte uns, dass er einmal einen Isabella Motor im Hansa 1500 eingebaut hatte und der Umbau recht gut ging. Also machten wir uns auf zu Paul nach Solothurn um das damalige Aggregat mit einigen anderen Teilen welche zum Umbau auch verwendet wurden, abzuholen. Nach dem dann endlich der Motor einbaubereit war und ich mit Hilfe von meinem Schwiegervater Herbert den Motor einbauen wollte, ging er einfach nicht hinein. Ständig fehlten etwa 5 cm. Was war nicht gut? Plötzlich sagte mein Schwiegervater, dass das so nicht gehen könne, da der Ölfilter an der Spritzwand anstehen würde. Also weg damit, nur hatten wir jetzt keinen Ölfilter mehr. Die Hilfe war wieder in Schaffhausen. Silvio gab Herbert einen Aussenstehenden Ölfilter mit und Herbert liess eine Platte anfertigen damit wir die Ölfilterschläuche fixieren konnten. Als dann

der Motor endlich eingebaut war und wir Öl einfüllen wollten, lief alles wieder unten heraus. Tatsache war, dass eine weitere Schraube auf der Seite des Motors fehlte. Dieses Mal konnte mir Helmut Faissler helfen. Irgendwann einmal lief dann der Motor, obwohl man noch nicht Gas geben konnte und auch die Ladung war noch nicht gut.

Eine andere Lichtmaschine und ein anderer Regler und ein abgeändertes Gasgestänge haben aber am Schluss Erfolg gebracht. Eine kurze Probefahrt über einen Hügel bei uns in der Nähe des Dorfes und am nächsten Tag dann ab in die Ferien. Für Kleider und anderes Gepäck hatten wir nur die Rückbank frei.

Jetzt sagen Sie einmal ihrer Frau, sie gehen 2 Wochen in die Ferien, aber sie dürfe nur das Notwendigste mitnehmen da das ganze Auto schon voll sei mit Ersatzteilen und Werkzeug. Der kleine Kofferraum war mit Ersatzteilen, z. B. Ersatzregler, Lichtmaschine, Anlasser, div. andere Teile und natürlich mit Werkzeug und Notmaterial und Notflüssigkeiten vollgefüllt. Wer hätte da geglaubt, dass wir 1915 Km eigentlich pannenfrei fahren konnten und dabei Pässe bis 2757m über Meer wie das Stifserjoch oder den Umbrail und den Albulapass überqueren.

Doch mit dem Ferienbeginn waren wir nicht ganz so mutig. Es begann mit einem Teilstück am Rhein entlang Richtung Basel und dann in den Jura bis nach Les Rangiers. Natürlich war auch die Rennstrecke St. Ursanne / Les Rangiers im Hinterkopf. Für uns Schweizer eine legendäre Bergrennstrecke. Die Übernachtung im Zielraum auf der Passhöhe war der erste Höhepunkt und vor allem das Borgward Hansa 1500 Sportcabriolet lief!

Da an diesem Abend ein Hagelwetter angekündigt wurde, hat die Chefin sofort ihren Neuzeit-Citroën aus der Garage gestellt, damit wir unser Cabriolet hinein stellen durften. Am zweiten Tag ging es dann weiter nach St. Ursanne, bei Biel vorbei, nach Aarberg. Am dritten Tag hat uns der Borgward zuerst noch bis zur



St. Petersinsel gebracht wo wir einen schönen Fussmarsch machten und dann an den schönen Seen vorbei vorbei nach Yverdon-les Bains. Am nächsten Tag ging es dann weiter zu den Grotten von Vallorbe. Nach dem Besuch der großartigen Felsenhöhlen fuhren wir dann noch bis an den Lac de Joux. Irgendwie

traute ich dort unserer Ladung nicht ganz und nahm darum die Batterie und das Ladegerät mit in das Hotel, wo ich auf dem Balkon dann die Batterie während der Nacht auflud. Wie sich später herausstellte, war das auch eine unnötige

Übung. Die Ladung war gut. Am nächsten Morgen ging es dann munter weiter über den Col du Marchairuz nach Aubonne und Morges vorbei am Ort unseres Treffens 1999 und Wohnort unseres Mitglieds Karl-Heinz Lukey, Montreux am



Genfersee. Nach einem kurzen Apérohalt und Mittagessen bei ihm im Hotel fuhren wir dann weiter nach Les Diablerets über den Col du Pillon nach Gstaad und dann via Château-d'Oex in das schöne und romantische Gruyères.

Nach einer regnerischen- und gewittrigen Nacht rollten wir über den Jaunpass nach Thun, Spiez, bis zum Hotel Faulensee. Nach einem attraktiven Ausgang mit Gerbers aus Spiez in Interlaken und einem eher kurzen Bettbesuch brausten wir weiter mit unserem Hansa ins Haslital und von dort auf den Grimmselpass (2165müM). Dann kutschierten wir weiter bis ins Wallis, das heisst genauer ins Binntal bei Fiesch.

Zurück in Fiesch bei der Talstation der Seilbahn durfte dann unser Hansa 1500 zwei Tage Pause machen. Die zwei Tage

wanderten wir vorbei beim Aletschgletscher zum Blausee und auf das Eggishorn und zu dem wildromantischen Märijelensee und zurück ins Hotel auf dem Chueboden. Heute heisst der Chueboden aus Marketinggründen eigentlich Fiescheralp. Aber die „alten“ Bergler sagen immer noch Chueboden. Dann ging es wirklich ans Eingemachte: Unser Borgward musste den Simplonpass, das Val Vigezzo und das Centovalli hinter sich bringen. Bei der grossen Sommerhitze war es nicht erstaunlich, dass der Isabella-Motor manchmal ein wenig warm bekam vor allem als wir uns dann für die San Bernardino-Route entschieden. Kurz nach der Ortschaft San Bernardino wollte unser Hansa dann nicht mehr! Nach kurzem Überlegen wusste ich aber was er haben könnte. Weil ich das Chokeykabel nicht angeschlossen hatte, es war zu kurz, hat sich der Choke selber eingeschaltet was zur Überfettung führte und der Borgward den Geist aufgab. Ein Griff und unser Auto lief wieder. Plötzlich



hatten wir aber keinen Leerlauf mehr. Aber es gibt Schlimmeres. Wir fuhren über den San Bernardino Pass (2065müM) dann bis nach Splügen. Nach der Übernachtung ging die Strecke über den Albulapass (2312müM) bis zum Ofenpass (2149müM). Nach einer herrlichen Übernachtung im Schweizer Nationalpark und Hagel wobei unser Bijoux unter Dach stand, ging es weiter auf die Passhöhe. Dort wollte ich endlich wieder einen Leerlauf haben und blies mit dem Mund



die Leerlaufdüse durch. Voller Stolz glaubte ich jetzt den Fehler behoben zu haben. Leider war dem nicht so. Ein wenig verärgert brachte uns unser Borgward immer noch ohne Leerlauf, dann über den

Umbrailpass und das Stilfserjoch (2757müM) bis ins Südtirol. Wir rollten dann über den Reschenpass nach Landeck. In Landeck bei einer Tankstelle kam mir

dann die Erleuchtung: Das Zurückbinden der Chokeyklappe war zuviel des guten gewesen. Leider konnte man die Chokeyklappe mehr als nur in die 0-Stellung zurück stellen, so dass der Leerlauf auch weg war. Richtig eingestellt, das heisst schön senkrecht, hatten wir plötzlich wieder einen Leerlauf. Voller Stolz fuhren wir dann noch die Silvretta Höhenstrasse mit zwei Übernachtungen auf der Bielerhöhe (erneut auf 2032müM) und einem weiteren Tag Pause für unseren Liebling. Dann ging es glücklich und zufrieden wieder zurück nach Bäretswil. Am Ende sind 1915 Km zusammen gekommen und 12 wirklich hohe Pässe ohne eine Panne von Seite unseres Borgward Hansa 1500 Sport Cabriolet.



Gaby & Rolf Bischof

Kurz vor Weihnachten 2003 las ich mich eher gelangweilt durch die 51.te Ausgabe der Automobil Revue. Ich wollte die Zeitung schon weglegen, noch kurz einen Blick auf die Club Seite werfen, da Schlag mein Herz vor Freude ein paar Ticks schneller: Eine Reportage über Familie Hauri's Isabella. Ein paar mal hatte ich Hermann geraten sein halbfertiges Auto von seinem Lagerplatz zum Mechaniker meines Vertrauens zu bringen, damit die zerlegte Vorderachse und die weiteren anstehenden Arbeiten endlich erledigt und das Auto wieder auf die Strasse gebracht werden konnte. Auch wenn das hiess, meine Wünsche an Silvio für meine Fahrzeuge momentan ein bisschen zurückzustellen. Das Resultat liess sich sehen, aber lesen sie selbst:

## La Belle de Borgward

**AR 51/2003** Impressionen Borgward Isabella, «La Belle de Borgward» von Jürg Wick

In den Herzen vieler Autofans lebt die Marke Borgward fort. Der geschichtliche Zeitraffer erklärt warum, und auch das Isabella-Coupé, das garantiert niemanden kalt lässt, tut es.

Selten war bei einem Auto die Meinung so einhellig und schnell gemacht: einfach traumhaft. Carl F. W. Borgward wusste, was Frauen wünschen. Und nicht nur das. Der Absolvent einer Maschinenbauschule und spätere Patriarch eines in Bremen domizilierten Autokonzerns mit vier Marken - Hansa, Goliath, Lloyd, später Borgward - hatte ein glückliches Händchen, was neue Produkte und Marketinggespür anbelangt. Für die deutschen Grössen war er unbequem, weil entschieden zu erfolgreich. Exportanteil zeitweise über 60 %!

Einem On-dit zufolge litt der hoch dekorierte Selfmademan (Konsul, Bundesverdienstkreuz) an einer eklatanten Schwäche: Der Automensch hatte Mühe mit dem Schalten. So kam es zwangsläufig (und zu früh) zur Adaption eines englischen Getriebeautomaten mit mechanischer Kraftübertragung für den «grossen Borgward», der noch dazu mit Luftfederung ausgestattet werden sollte.

Fatalerweise fiel dieses Projekt ausgerechnet in die Zeit des allerersten leichten wirtschaftlichen Durchhängers der Nachkriegszeit, während man in Bremen in krasser Selbstüberschätzung sogar daranging, sich auch in die Domäne der Helikopter- und Bootsmotorenhersteller einzumischen. Was 1961 folgte, war ein Rührstück, garniert mit Dolchstossiegenden als Folge einer Kapitalschwäche, welche den 1890 Geborenen in den Konkurs trieb. Der Autofabrikant überlebte das Debakel nur kurze Zeit. 1963 starb Carl Friedrich Wilhelm Borgward an Herz-



schwäche. Die hiesigen Borgward-Freunde präsentieren sich auf der Website [www.borgward-ig.ch](http://www.borgward-ig.ch).

### Richtig Power

Die berühmteste Hinterlassenschaft heisst Isabella, und das darauf basierende, bildhübsche Coupé war die Krönung. Das ursprünglich nur werksintern Isa-bella genannte Mittelklasseauto präsentierte Borgward im Juni 1954, als bei Opel Hai-fischmäuler und beim Ford Taunus die Weltkugeln en vogue waren.

Blattgefederte Starrachsen sowieso. Der hinten angetriebene Borgward dagegen bekam eine aufwändige Einzelradaufhängung (Pendelachse), und der 1,5-Liter-OHV-Motor hatte richtig Power, nämlich 60 PS, was die Opel Rekord (45PS) auf die rechte Spur verwies. Auch der erheblich teurere Mercedes-Benz 180 mit ursprünglich 52 PS sah beim Erscheinen der Isabella ziemlich alt aus.

Und dann, 1957, der technische Knock-out: die Isabella TS (Touring Sport) mit 75 PS und sagenhaften 150 km/h Spitzengeschwindigkeit. Damit fuhr der Zweitürer weit in die Oberklasse hinein. Konsequenterweise, wie er war, reichte CFWB auf dem TS basierend das Coupé nach. Und weil er selbstsicher genug war, zu wissen, wie ein Schönheitsideal auszusehen hatte, entwarf und entwickelte er es weitestgehend selber. Frau Borgward bekam zu Weihnachten das erste Isabella-Coupé geschenkt, die Serienproduktion wurde 1957 aufgenommen. Ein durchschlagender Erfolg, bis in die Vereinigten Staaten von Amerika reichend.

Unser smaragdgrünes Referenzexemplar ist in Hirschthal zu Hause, vor einem rosaroten Eigenheim parkend. Man schätzt dort die schönen Dinge des Lebens; das Coupé passt da hin wie der böse Ferrari F40 zu Gerhard Berger.



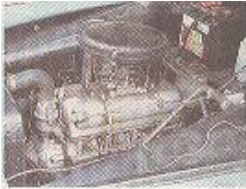
Das Substratmodell der 58er-Jahre heisst Borgward Isabella Coupé.

Charlotte Bolliger bewegt den Beau zwar nicht täglich, aber gerne und oft auch für ganz profane Kommissionen. Das macht die Klassiker-Fahrerin gleich doppelt sympathisch, so lockert sie im Aargauischen das Strassenbild auf und verlängert gleichzeitig das Leben der Isabella. Denn nichts ist schädlicher für ein

Automobil, als wenn es steht statt fährt. Alternativ dient ein 84er- Citroën 2CV als Transportmittel, aufwändig in Stand gesetzt. Das stempelt sie endgültig zum Autofreak, wenn auch nicht in der von der Leistungsgesellschaft bevorzugten Art.

## Novotex-Stirnräder

Mit souveräner Hand fädelt Charlotte den Servolosen durch den Verkehr, hakelt sich selbstsicher an der Lenkradschaltung in den vierten Gang hoch und bei Bedarf wieder in den zweiten zurück. Das 44-jährige Coupé bietet nach subtilem Hantieren mit dem Choke warm gefahren noch heute verkehrsgerechte Fahrleistungen, fällt durch ein kerniges Motorgeräusch auf.



Zuverlässiger 1500er-Motor; die Stirnräder sorgen für regelmässige Werkstattaufenthalte.



War damals gross in Mode: Chromringe mit «Dach» über den Scheinwerfern.

Die Novotex-Stirnräder lassen grüssen. Nicht bloss Borgward-Werkstätten, sondern auch jene von Ford und Opel lebten in den 50er- und 60er- Jahren zu einem guten Teil vom regelmässig nötigen Ersatz des Nockenwellenantriebs. Um die ständige Ärgerquelle

Ventilsteuerung zu eliminieren, ohne den teuren Kettentrieb verwenden zu müssen, hatte ein anderer umtriebiger Automann im Bayerischen, der Goggomobil-Erfinder Hans Glas, 1962 den Zahnriemen erfunden.

Vierzig Jahre später zeigt die Industrie, um viele Kulanzzugeständnisse reicher, dem Glasschen Zahnriemen den Rücken und kehrt reumütig zur Kettensteuerung zurück.

Die Stirnräder waren seinerzeit die einzige Schwachstelle der Borgward- Vierzylinder. Die im Coupé eingesetzte TS- Maschine hat sich nicht nur als kräftig, sondern als sensationell sparsam erwiesen. Ein Registervergaser machte das Wunder möglich. «Das Beste», sagt Charlotte Bolliger, «an der Isabella ist, sie braucht kein Benzin.»

Das Coupé verwöhnt mit prächtigen Einzelsitzen samt Liegesitzbeschlägen. Dahinter gibt es ein Strafbänklein mit einem praktischen Feature: Die senkrecht stehende Lehne lässt sich abklappen und macht ein grosses Geheimfach frei. Eine Durchreiche gibt es aber nicht, sondern im Heck den von aussen abschätzbar grossen und flachen Kofferraum. Ein weiteres interessantes Detail stellt die links und rechts individuell regulierbare Heizung dar.

## Familienbedingter Virus

Wie kommt eine Frau, welche schätzungsweise während der Aktivzeit des Isabella-Coupés erst der Wunsch ihrer Eltern war, dazu, diesen Klassiker ins Herz zu schliessen und zu fahren? Als Erstes nennt sie den Autovirus. Der steckt väterlicherseits in der Familie. Hermann Hauri war in der Schweizer Rennsport- und -instruktorenszene lange Jahre eine feste Grösse.

1978 war es, auf dem Weg in die Skiferien ins Berner Oberland. Da stand das Isabella-Coupé in der vierten Reihe am Strassenrand zum Verkauf ausgeschrieben. Und Hauri, einer spontanen Eingebung folgend, gab sich ohne zu zögern und ohne nähere Prüfung seiner alten Liebe hin, kaufte das Coupé - und entdeckte zu spät, wie morsch es war. Zwei weitere Isabella-Coupés kamen da-

zu, damit der ehemalige Rennfahrer endlich mit seinem Traumwagen herumfahren konnte, denn mit dem Initialkauf liess sich dies nicht bewerkstelligen. Der wartete mal hier, mal dort auf die Restauration, die Auftragsbegünstigten erwiesen sich als Meister der Vertröstung.

Dann kam die Tochter ins Spiel. Gereift in automobilen Belangen, hatte sie sich in das schöne Stück verliebt und sich in den Kopf gesetzt, am Raid Suisse-Paris teilzunehmen. Nach mehr als 20 Jahren wurde es für die Handwerker eng. Einen Tag vor dem Start war das Coupé fertig, der Raid wurde mit Bruder Daniel als Navigator in Angriff genommen.

Das Auto lief problemlos, allerdings bekam es etwas warm um den Zylinderkopf. Zwecks grösserem Kühlmitteldurchsatz (im Hochsommer) wurde die Heizung zugeschaltet, die unerwünschte Wärme mittels Staubsaugerschlauch ins Freie abgeführt. Das Geschwisterpaar beendete den Raid Suisse-Paris 2000 auf dem «150. Platz oder so», aber die Isabella lief.

2001 gab es einen Neuversuch am Raid: Fünfter Platz, und der Wille, 2004 wieder dabei zu sein, sofern es keine Termenschwierigkeiten gibt. Als Timer für die geforderten

Durchschnittsgeschwindigkeiten diente eine rückwärts laufende Küchenuhr. Charlotte Bolliger hat Lunte gerochen und wird der Isabella noch weitere Höchstleistungen abfordern.



Souverän hantiert Charlotte Bolliger am Volant. Prachtsambiente mit elfenbeinfarbigem Lenkrad und verchromtem Hupring.

Forsch steuert sie eine Serpentine an, der interessiert zuhörende Chronist rutscht auf dem prächtigen Vinylsitz zur Seitentür, klammert sich spontan am linken Sitzrand fest, das Schloss hält der Belastung nicht Stand, die rahmenlose (!) Tür schlenzt auf. «Hoppla, das hätte ich Ihnen sagen sollen, man muss die Türe nach dem Schliessen verriegeln, sonst passiert ein Malheur...»

So ist das mit den alten Autos. Man ist für die Sicherheit selber verantwortlich, kann sich weder auf Elektronik noch auf Airbag- Zündpillen verlassen. Wunderbar. Anlassen, Choke dosieren, kuppeln, schalten, lenken, arbeiten. Und im Falle des Isabella-Coupés die Blicke auf sich ziehen.

# Borgward: alles selbst gemacht

AR 51/2003 Impressionen Borgward Isabella, «La Belle de Borgward»

Mit viel Freude habe ich den Artikel von Jürg Wick gelesen, Freude darum, weil ich 1951 bei Borgward in Bremen/Sebaldsbrück gearbeitet hatte und später selbst eine Isabella Jg. 54 besessen hatte.

Der Autor spielt auf eine oft kolportierte Begebenheit an, nachdem der «Alte» (C.F.W. Borgward) wie man ihn nannte, Schwierigkeiten beim Schalten gehabt und demnach gerne ein automatisches Getriebe in seinen Wagen gehabt hätte. Wenn auch lustig zu lesen, zutreffen tat es nicht. Selbst schwere Lastwagen, auch diese selbst gebaut, fuhr der «Alte» ohne Probleme, ich war selbst dabei.

Sie erinnern sich, der erste neue Borgward nach dem Krieg, der Hansa 1500, hatte wahrscheinlich als erstes europäisches Serienauto eine so genannte Pontonkarosserie. Borgward hatte erkannt, dass nicht nur im Jazz

und in andern Dingen das Neue und von allen Gewollte, so auch die Automode, aus Amerika kam und dass es galt, frühzeitig diesen Trend mitzumachen.

Dazu gehörte auch, dass es Wagen mit automatischem Getriebe geben musste, Oldsmobile 1948 mit dem Hydramatic war hier, auch wieder aus Amerika, eines der ersten Modelle. Zudem, was sicher nicht ausschlaggebend war, aber heute vielleicht doch noch von Interesse, das Land Bremen (Häfen!) war eine amerikanische Enklave in der ansonst englischen Besatzungszone, Die dortigen Nummernschilder trugen ein AE.

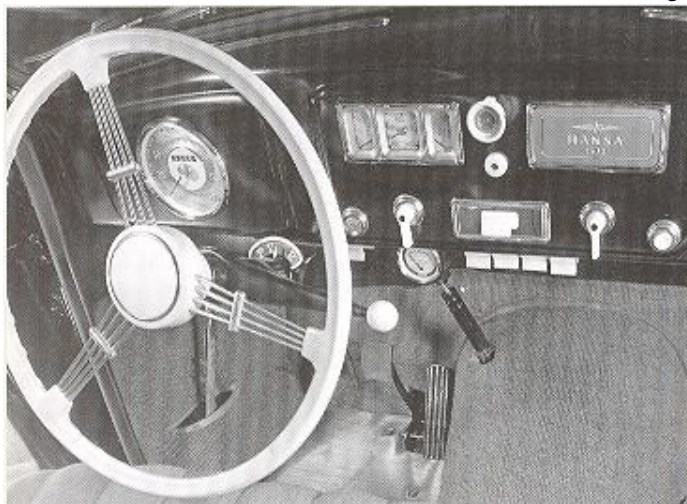


So bauten wir schon 1951 ein eigenes automatisches Zweiganggetriebe mit Drehmomentwandler. Das mit den zwei Gängen ist nicht zu missverstehen. Es waren eine Anfahr- und Bergfahrtuntersetzung und ein Direktgang vorhanden, also ohne Untersetzung. Es gab schon damals, wie auch heute wie-

der, eine Überbrückungskupplung zum «Ausschalten» des Wandlers. Dazu wurde das Pumpenrad axial verschoben und mittels einer Konuskupplung mit dem Turbinenrad fixiert. Der Übergang in den «Direkten» wurde gesteuert durch einen rein mechanischen Fliehkraftregler ohne hydraulischen Kontakt, das Schaltventil, mit einem einzigen Kölbchen, bewegte sich mittels einer kleinen Schubstange.

Das vollständige Getriebe wurde im Werk gebaut, es gab nichts fertig zu kaufen. Die Schaufeln aus Aluminium wurden von Hand in die Halbschalen des Wandlergehäuses, in das Pumpen- und in das Leitrad eingesetzt und vernietet, das einzig vorhandene Schaltventil wurde von Hand eingeschliffen; es musste, wie die heutigen Ventile auch, ohne irgendeine Dichtung auskommen.

Der so ausgerüstete Wagen war natürlich - man denke, 1500 cm<sup>3</sup> und einen Gang zum Abfahren und ab spätestens 40 km/h einen «Direkten» - eine eher beschauliche Kutsche, aber damals fand sich auch in keinem AR-Katalog oder Testbericht irgendeine Angabe zur Beschleunigung. Wie nicht anders zu erwarten, waren Probleme mit diesem Wagen eher die Regel als die Ausnahme.



Zwei Hauptübel bleiben in meiner Erinnerung: Der Wandler war schwer dicht zu behalten, und dauernd gab es Probleme mit dem zu verschiebenden Pumpenrad, die Konuskupplung, sobald ein bisschen verzogen, ergab keine

genügend kraftschlüssige Verbindung mit dem Turbinenrad, die Räder verschlissen an der Reibfläche, das Öl wurde aufgeheizt und so weiter und so weiter. Für die Kundenzufriedenheit nicht so günstig, dafür aber für mich hochinteressant.

Max Schlapbach, Jens

## Die Hochzeit von Nicole und Michel Bosson

Vor über zwanzig Jahren haben Michel und ich uns gegenseitig die Dienste als Trauzeugen anlässlich unserer künftigen Heirat zugesichert. Michel konnte sein Versprechen vor etwas mehr als drei Jahren einlösen, als ich meine Frau Hermine ins Standesamt nach Volketswil führte. Nun war es also an mir meine damalige Verpflichtung einzulösen, nachdem uns Nicole und Michel nach einem Nachtessen am Rennweg 12c in Weisslungen ihre Absichten eröffnet hatten.

Im Zuge der Vorbereitungen gingen uns allerhand Ideen durch den Kopf, aber die Erste war halt doch die Beste. Nicole und Michel wollten diesen besonderen Tag mit ihrer Isabella verbringen – und ich durfte sie chauffieren, also das Fahrzeug fahren welches Schuld ist, dass auch ich vor 18 Jahren vom BORGWARD Bazillus befallen wurde.

Diese Isabella hat aber auch unser Hochzeitspaar zusammengeführt: Vor etwas

mehr als elf Jahren sah Nicole in der Nähe ihres Arbeitsplatzes wie Michel seine Isabella für eine Ausfahrt vorbereitete und konnte es sich nicht verkneifen mehr über das Auto und wahrscheinlich auch seinen Besitzer wissen zu wollen...

So spielte dieses Fahrzeug an Nicoles und Michels schönstem Tag eine wichtige Rolle, sei es am Fototermin



auf der Kyburg, auf dem Weg auf das Standesamt in Effretikon oder wieder zurück beim Apéro auf der Kyburg.

Alle anwesenden BORGWARD IG Schweiz Mitglieder freuten sich dem frisch vermählten Paar persönlich gratulieren zu können und wir genossen auch den anschliessenden Abend auf dem Heubode.

Am 29. November 2003 haben die beiden in Barberèche kirchlich geheiratet. Ein Steinwurf von der Kirche entfernt befindet sich nebenbei bemerkt die Garage, vor

welcher Michel vor etwas mehr als 11 Jahren seine Isabella für eine Ausfahrt bereitstellte, die Ausfahrt in eine gemeinsame Zukunft!



Bue

## Unser Sommertreffen vom 13. bis 15. August 2004

Viktorsberg ist eines der schönsten Bergdörfer Vorarlbergs! Keine Hektik, kein Durchgangsverkehr – dafür viel Sonne und gesunde Luft und eine unvergessliche Panoramasicht über das Vorarlberger Rheintal bis weit in die Schweizer Bergwelt.

Viktorsberg ist keineswegs ein Ferienort mit dem üblichen Stress und Trubel.



Ruhe und Besonnenheit sind als gegebene Vorteile eines Bergdorfes geblieben. Der Weg ins Tal führt über eine breite Asphaltstrasse.

Wenige Minuten nur, und das geschäftige Treiben der Talgemeinde sorgt für abwechslungsreiche Möglichkeiten.

Viktorsberg liegt 2 bis 3 km oberhalb der Hauptstrassenstrecke Feldkirch Rankweil / Götzis Dornbirn. Am Freitagabend treffen

wir uns im Hotel „Schöne Aussicht“ zum gemütlichen Zusammensein. Am Samstag werden wir uns mit einer Autofahrt die nähere Umgebung anschauen – ich bin sicher dass Manfred wieder eine schöne Strecke mit genügend Pausen ausgesucht hat!

Der Samstagabend wird aber trotz der Ruhe der Ortschaft ein Abend mit einem feinem Essen und guter Unterhaltung im Hotel Viktor werden, mit Live-Musik für die tanzfreudigen Teilnehmer.

Die Teilnehmerzahl ist durch die im Ort zur Verfügung stehenden Übernachtungs- und Restaurationsmöglichkeiten beschränkt. Reservieren Sie sich also bereits heute das Wochenende vom **13. bis 15. August 2004** und melden Sie sich sobald unser Organisator die Einladungen versendet hat, rasch an.

Unangemeldete und unbestätigte Besucher riskieren leider aus Platzgründen abgewiesen werden zu müssen.

## Zu verkaufen

Reinhold Stern hat die Möglichkeit die oberen und unteren Lagerwellen für die Vorderachse der Isabella nachfertigen zu lassen, mit Prüfcertifikat. Die Vorkalkulation liegt bei ca. 180 Euro das Stück.

Nachfertigung von originalgetreuen Stirnrädern aus Ferrotex für Isabella 60PS, 75PS, P100 100PS und Hansa 2400 82PS Maschine, welche nur im Satz (Nockenwellenrad und Kurbelwellenrad) zum Preis von 130 Euro angeboten werden.

Bestellungen an:

Reinhold Stern, Herderstr. 12, D-74747 Ravenstein-Oberwittstadt

Tel. Nummer: +49 6297 475

**8-tung NEUE Fax Nummer: +49 6297 928156**

Weiterhin im Angebot für Hansa 2400:

- Auspuffanlagen in Edelstahl
- Buchsen für Ober- und Unterlenker
- Achsmanschetten
- Lagerbüchse für Achsrohr

## Mutationen

### **Aktive:**

Neue Mitgliedschaft

Keser Armin, Webertalstrasse 20, D-78727 Oberndorf

Adressänderung

Panhuber Horst, Im Gerbelacker 16, 3063 Ittigen

Namensänderung

Bosson Nicole, Rennweg 12 C, 8484 Theilingen

### **Passive:**

Neue Mitgliedschaften

Piguet Nils, Rue du Chaffard 43, 1170 Aubonne

Egger Philipp, PF/Neubad, Realpstr. 77, 4015 Basel

Adressänderung

Ehrlicher Margot, Am Treptower Park 42, D-12435 Berlin

Putelli Isabella, Im Gerbelacker 16, 3063 Ittigen

<b>Clubboutique</b>	CHF	Euro
<b>Kalender 2004 (solange Vorrat)</b>	25.00	17.00
<b>Wimpel</b>	10.00	6.80
<b>Schirm</b>	39.50	26.90
<b>Postkarte</b>	2.00	1.40
<b>Fahrzeuginfo-Tafel</b>	5.00	3.40
<b>Isabella Campingstuhl</b>	30.00	20.40
<b>Buch: Musste Isabella sterben? Die Tragödie der Borgward-Gruppe</b>	25.80	17.60
<b>Buch: Borgward Rennsportwagen / Silberpfeile aus Bremen</b>	25.80	17.60
<b>Buch: Borgward im Blick / Mondäne Eleganz schwarz auf weiss</b>	29.80	20.30
<b>Medaille</b>	25.00	17.00
<b>Poloshirt, weiss mit BORGWARD IG Schweiz Aufdruck, erhältliche Grösse XL</b>	24.50	16.70
<b>Kurzarm-Hemd, weiss mit schwarzem BORGWARD Schriftzug auf Kragen, erhältliche Grössen S, L, XL</b>	50.00	34.00
<b>Kurzarm-Hemd, blau mit dunkelblauem BORGWARD Schriftzug auf Kragen, erhältliche Grössen S, M, L, XL</b>	50.00	34.00
<b>Langarm-Hemd, weiss mit schwarzem BORGWARD Schriftzug auf Kragen, erhältliche Grössen M, L, XL</b>	55.00	37.40
<b>Langarm-Jeans-Hemd, blau mit weissem BORGWARD Schriftzug auf Kragen, erhältliche Grössen M, L, XL</b>	55.00	37.40
Alle Preise verstehen sich exklusive Versandkosten.  Die Boutique-Artikel können an sämtlichen Veranstaltungen der Borgward IG Schweiz direkt bezogen werden.  <b>Bestellmöglichkeiten:</b>  Online-Shop: <a href="http://www.borgward-ig.ch">www.borgward-ig.ch</a> (Boutique)  Telefonisch bei: Nicole Bosson, 052 384 21 87 bzw. +41 52 384 21 87  Per E-Mail bei: <a href="mailto:niem@active.ch">niem@active.ch</a>		

# BANK CIAL (SCHWEIZ)

## Anlageberatung

Geschäftskredite

Vermögensverwaltung

Dokumentargeschäfte

Hypotheken

Börsen-/Devisenhandel

Die individuelle und persönliche Beratung unserer schweizerischen und internationalen Kundschaft in allen Anlagefragen, ist eine langjährige Kernkompetenz unserer Bank. Punkte Kontinuität in der Betreuung und Individualität in der Beratung messen wir uns mit den höchsten Standards der Branche.

## BANK CIAL (SCHWEIZ)

Und übrigens für alle Bankgeschäfte –  
und dies seit 90 Jahren in der Schweiz.

**Basel** Marktplatz 11–13  
4001 Basel  
Telefon 061 264 12 00  
Fax 061 264 12 01

**Locarno** Via Stazione 9  
6600 Locarno-Muralto  
Telefon 091 744 66 77  
Fax 091 744 66 78

**Genf** Av. de Champel 29  
1211 Genf 12  
Telefon 022 839 35 00  
Fax 022 839 35 35

**Lugano** Via Ferruccio Pellì 15  
6901 Lugano  
Telefon 091 911 63 63  
Fax 091 911 21 23

**Lausanne** Bd de Grancy 39  
1001 Lausanne  
Telefon 021 614 03 60  
Fax 021 614 03 65

**Zürich** Löwenstrasse 62  
8023 Zürich  
Telefon 01 225 22 11  
Fax 01 225 22 21