

# Clubzeitung

Heft 58

August 2013

*Präsident:*

*Horst Panhuber, Gerbelacker 16  
3063 Ittigen*

*Tel. P +41 31 921 40 33*

*E-Mail: [pr2758@borgward-ig.ch](mailto:pr2758@borgward-ig.ch)*

*Vizepräsident:*

*Eric Alho, Sophie-Taeuber-Str. 2  
8050 Zürich*

*Tel. P +41 78 880 70 08*

*E-Mail: [vp2758@borgward-ig.ch](mailto:vp2758@borgward-ig.ch)*

*Aktuarin:*

*Annelies Fenner, Dorfstrasse 151  
8424 Embrach*

*Tel. P +41 44 865 42 28*

*Fax G +41 52 222 56 35*

*E-Mail: [se2758@borgward-ig.ch](mailto:se2758@borgward-ig.ch)*

*Finanzen:*

*Isabella Putelli, Gerbelacker 16  
3063 Ittigen*

*Tel. P +41 31 921 40 33*

*E-Mail: [ka2758@borgward-ig.ch](mailto:ka2758@borgward-ig.ch)*

*Technischer Obmann*

*Silvio Missio, Mühletalstrasse 331  
8200 Schaffhausen*

*Tel. G +41 52 643 57 00*

*Mobile +41 79 354 41 72*

*E-Mail: [to2758@borgward-ig.ch](mailto:to2758@borgward-ig.ch)*

*Vereinskonto:*

*Swiss Post, PostFinance, Nordring 8, CH-3030 Bern  
Borgward IG Schweiz*

*PC-Konto 85-660844-2*

*IBAN CH25 0900 0000 8566 0844 2*

*BIC CODE: POFICHBEXX*

*Revisor:*

*Hanspeter Gehri, Seestr. 8  
8330 Pfäffikon ZH*

*Tel. P +41 44 940 43 70*

*Redaktion Clubzeitung:*

*Ulrich Bühlmann, Föhrenweg 2  
8605 Gutenswil*

*Tel. P +41 44 945 34 30*

*Mobile +41 79 379 54 40*

*Fax P +41 44 945 34 22*

*E-Mail: [wm2758@borgward-ig.ch](mailto:wm2758@borgward-ig.ch)*

*Clubboutique:*

*Vakant*

*E-Mail: [we2758@borgward-ig.ch](mailto:we2758@borgward-ig.ch)*

*Photoalbum:*

*Hermine Bühlmann, Föhrenweg 2  
8605 Gutenswil*

*Tel. P +41 44 945 34 30*

*Mobile +41 79 590 08 76*

*Fax P +41 44 945 34 22*

*E-Mail: [ph2758@borgward-ig.ch](mailto:ph2758@borgward-ig.ch)*

# Inhaltsverzeichnis

- 1 Grusswort des Präsidenten
- 3 Programm des 24. Int. Treffens der Borgward IG Schweiz
- 3 Terminkalender Saison 2013
- 4 Familie Gaiser: Mit Borgward Isabella Coupé unterwegs - fast wie vor 50 Jahren!
- 6 Frühjahrsausfahrt 2013 der Borgward IG Schweiz
- 8 Roadbook für die Ausfahrten am Samstag den 10. August 2013
- 11 Roadbook für die Ausfahrt am Sonntag den 11. August 2013
- 12 Aus unserem Briefkasten: Ein Bericht von Gaby Bischof
- 14 Luftgefederter Hanseat: BORGWARD 2,3 AIRSWING
- 20 Mutationen
- 20 Zu verkaufen
- 21 Clubboutique

## Grusswort des Präsidenten

Geschätzte Leserinnen und Leser,  
Liebe Mitglieder und Borgward-Freunde

Ein herzliches „Salut“ hier in Delémont, dem Hauptort des Kantons Jura oder wo auch immer Sie, liebe Leser, unser Heft zur Hand haben und lesen.

Nach einem eher kühlen und verregneten Frühjahr konnten wir bei unserer Frühjahrsausfahrt eines der ersten warmen Wochenenden im Thurgauer Weinland geniessen. Vielen Dank nochmals an Hermine und Ulrich Bühlmann.



Am Anschluss an die Ausfahrt wurde ich dann mal wieder an den Zweck unseres Vereins erinnert, den Erhalt dieser schönen Fahrzeuge. Mehrere Wochen stand die Isabella in einer Autowerkstatt und wartete auf eine neue Wasserpumpe,

die alte hat die Ausfahrt nicht schadlos überstanden.

Der Mechaniker, welcher sonst hauptsächlich Enten repariert, war sehr erstaunt, als er bei seinen Probefahrten gleich von mehreren Passanten auf das Fahrzeug angesprochen wurde. Er selbst kannte die Marke Borgward nicht mehr - umso mehr Leute scheinen sich aber noch lebhaft an diese Fahrzeuge zu erinnern (ich hoffe jetzt mal, nicht wegen den explodierenden Wasserpumpen).

Einen Bericht von zwei Borgward-Liebhabern können Sie gleich als ersten Beitrag in dieser Zeitschrift nachlesen.

Und wie gewohnt finden Sie auch dieses Jahr wieder die hilfreichen Roadbooks ab Seite 8.

Natürlich wird auch dieses Jahr wieder unser Ehrenpräsident eine Spezialausfahrt für früh angereiste Teilnehmer am Freitagnachmittag unternehmen. Wie wir aus vergangenen Jahren wissen, lohnt es sich immer, daran teilzunehmen, wir werden in den Grotten von Réclère ganz tief in den Jura eintauchen.

Am Samstag werden wir ziemlich viel auf der Strasse sein, unter anderem auch, um zu sehen, wie denn dieser Asphalt überhaupt entsteht.

Seit 1897 werden im Jura Pferde- und Wagenrennen mit Freibergern, der einzigen ursprünglich Schweizerischen Pferderasse, durchgeführt. Deshalb wollen wir am Sonntag unser Treffen bei einem sehr bekannten Pferdealtersheim ausklingen lassen.

Diejenigen, die leider nicht an diesem Sommertreffen dabei sein konnten, hoffe ich spätestens an unseren Herbstanlass am 9. November 2013 wiederzusehen. Weitere Infos folgen bald auf unserer Homepage.

Noch ein kurzer Ausblick zur nächsten spannenden GV im Frühjahr 2014, denn dort bietet sich die Gelegenheit, unserem Vorstand beizutreten: es wird ein neuer Revisor gewählt werden müssen.

Selbstverständlich dürfen sich auch Borgward-Freunde, die nicht im Vorstand sind, im Club verwirklichen. Hätten Sie vielleicht Lust, zusammen mit uns die Frühjahrsausfahrt 2014 zu organisieren? Eigentlich braucht es ja nur die Idee. Der Rest geht dann eigentlich fast von alleine. Also liebe Mitglieder, schaut Euch bei Eurer nächsten privaten Ausfahrt ein wenig um und ich bin sicher - schon ist die Idee da.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen lieber Leser, wo immer Sie auch sind, wie immer alles Liebe, Gesundheit, Zufriedenheit und allzeit gute Fahrt!



## 24. Internationales Treffen der BORGWARD IG Schweiz in Delémont

### Freitag, 9. August 2013 (Vorprogramm für früher Anreisende)

- 13.00 Uhr      Ausfahrt für früher Angereiste in den Westen des  
Pruntrutler Zipfels, Besichtigung der Grotten von Réclère.
- Ab 18.00 Uhr    Offizieller Beginn der Veranstaltung: Eintreffen der  
Teilnehmer im Restaurant Le Metropole in Delémont,  
Einschreibemöglichkeit, gemütliches Beisammensein,  
erste Benzingespräche.
- Wir haben Zimmer im Hotel ibis in Delémont reserviert  
welche ab 14 Uhr bezogen werden können.

### Samstag, 10. August 2013

- 09.00 Uhr      Start zur touristischen Ausfahrt quer durch den Jura ins  
Val de Travers
- 11.15 Uhr      Führung durch die Asphalt Mine La Presta in Travers
- 12.45 Uhr      Gemeinsames Mittagessen im Café des Mines
- ca. 14.30 Uhr    Freie Rückfahrt nach Delémont durch die Freiberge,  
Besichtigung von La Brévine (dem kältesten Ort der  
Schweiz) und dem Lac de Taillères, individuelle  
Aktivitäten der Teilnehmer
- 19.00 Uhr      Apéro und Beginn der Abendveranstaltung

### Sonntag, 11. August 2013

- 09.30 Uhr      Abfahrt nach Les Breuleux, individuelle Besichtigung der  
Stiftung für das Pferd - Le Roselet
- ca. 12.00 Uhr    Fakultatives Mittagessen sowie Verabschiedung und  
individuelle Heimreise

## Terminkalender Saison 2013

16. – 18. August 30. Internationales Treffen des Dansk Borgward Klub in  
LEGOLAND Village FDM Camping Billund, Ellehammers  
Alle 2, DK-7190 Billund. Info: Margrit & Per Rahbek,  
Tel. +45 66 13 76 07
23. – 25. August 39. Internationales Jahrestreffen der Carl F.W.  
Borgward IG in der Dampfbierbrauerei in Essen-  
Borbeck
9. November    Herbstanlass der **Borgward IG Schweiz**. Infos:  
Einladung und Publikation auf unserer Homepage folgen

## **Familie Gaiser: Mit Borgward Isabella Coupé unterwegs - fast wie vor 50 Jahren!**

Ja, liebe Clubmitglieder, Ihr werdet Euch sicher fragen, wie es dazu kommt, dass Fremde in Eurer Clubzeitung berichten. Nun, es sind zwar Fremde, aber es sind absolute Borgward Liebhaber, das kann ich Euch versichern. Die Geschichte begann so: Vor 50 Jahren heiratete das junge Paar Dölf und Ulla schlicht und einfach in einer kleinen Kapelle in Feldkirch. Das einzige Bijou, welches die beiden Verliebten bei diesem grossen Schritt ins gemeinsame Leben begleitete, war ein in Elfenbein-Farbe lackiertes Borgward Isabella Coupé.



Rasch entstand eine kleine Familie. Bald waren sie schon zu fünft, und sie mussten sich schweren Herzens von ihrem lieb gewonnenen Bijou, dem Isabella Coupé, trennen.

Im April 2013 stand das 50-jährige Hochzeitsjubiläum von Ulla und Dölf an. Eine der Töchter erinnerte sich an das Traumauto, in welchem sie selber als kleines Kind oft mitgefahren war und von welchem ihre Eltern heute noch schwärmen. Was gäbe es Schöneres, als wenn die Eltern ihren

Jubiläumstag mit diesem Auto verbringen dürften? Das wäre einfach der Hammer!

Google sei Dank stiess sie schnell auf die Borgward IG Schweiz. Zu ihrer Freude fand sie das gesuchte Fahrzeug direkt auf der Titelseite, versehen mit einem Schaffhauser Nummernschild. Sie zögerte nicht lange, griff zum Telefonhörer und rief das einzige Vorstandsmitglied mit Schaffhauser Adresse an, Silvio Missio. Es stellte sich aber heraus, dass der stolze Besitzer dieses Borgwards ein anderer war. Sie liess sich jedoch nicht entmutigen, nahm zuerst telefonisch und dann auch noch per Mail Kontakt mit dem Eigentümer Ulrich Bühlmann auf. Dieser war anfänglich verständlicherweise eher zurückhaltend. Nach einer geglückten Probefahrt von Dölf war er schliesslich damit einverstanden, sein 'Heiligsblechle' den Jubilaren für ihren grossen Tag zu überlassen. Das war ein Glücksfall sondergleichen. Das altvermählte Paar verbrachte einen wunderschönen, unvergesslichen goldenen Hochzeitstag mit der Isabella im Kreise ihrer Liebsten. Tausend Dank dem couragierten und grosszügigen Ulrich Bühlmann!



Erlinsbach AG, Mai 2013  
Ulla und Dölf

# Frühjahrsausfahrt 2013 der Borgward IG Schweiz

Bei den beiden Rekognoszierungsfahrten zu unserer Frühjahrsausfahrt 2013 fragten wir uns, ob es am 5. Mai denn wohl eine Blueschtfahrt würde, oder ob wir die diesjährige Frühjahrsausfahrt eher als Winterfahrt erleben würden. Auch wenn sich der Frühling sehr schwer tat, wir hatten das Glück auf unserer Seite und die aus dem Winterschlaf geholten Oldtimer konnten bei schönem Wetter endlich wieder Frischluft genießen.

Ein grosser Teil der Teilnehmer traf sich bereits vor 9 Uhr im Restaurant Waldgarten-Muskatnuss in Kindhausen/Volketswil zum vom Club offerierten Kaffee und Gipfeli. Die „Zürcher-Oberländer“ aus dem Raum Bäretswil machten sich ohne eine Schlaufe über Volketswil zu fahren auf den Weg und waren daher schon etwas früher am Ziel. Diejenigen, die sich von Kindhausen aus auf den Weg machten, erlebten eine Fahrt durch das Zürcher Oberland und den Kanton Thurgau ohne eine einzige Ampel über knapp neunzig Kilometer zum Rebgut von Christian und Edith Jäger in Hüttwilen.

Im Thurgauer Weinland betreiben sie auf dem ursprünglich auf gemischte Landwirtschaft ausgerichteten Familienbetrieb auf knapp 5 Hektar ein Weingut mit naturnah gepflegten Rebbergen mit sortentypischen und regionalen Rebsorten. Am Sommertreffen 2007 in Frauenfeld hat die Borgward



IG Schweiz bereits einmal die Dienste der Familie Jäger in Anspruch genommen: Damals genossen wir beim z'Mittaghalt am Samstag warmen Beinschinken mit Kartoffelsalat.



Zurück im Jahr 2013 trafen wir kurz vor Mittag an unserem Ziel ein und konnten uns zum Apéro auf der Terrasse der im Zürcher Oberland gestarteten Teilnehmer dazugesellen. Herrlich, die Sonne schien und wir genossen einen Schluck Müller-Thurgau aus der Produktion von Christian und Edith Jäger!



Die LevisDorfmetzg aus Hüttwilen war nun um unser leibliches Wohl besorgt und präsentierte uns einen Grillplausch mit einem Buffet mit 7 Sorten Salat und je einem währschaften Schweinshals- und Poulet Steak. Vegetarier konnten sich an den 7 Sorten Salat gütlich tun. In der Weinstube des Rebgruts war für uns aufgedeckt und wer bei der Anmeldung bereits das Dessert bestellt hatte, konnte zum Abschluss die herrliche Süssmostcrème mit Toggenburger Guetzli geniessen.

Nach reichlich Speis und Trank gab es anschliessend natürlich das eine oder andere in Benzingesprächen zu vertiefen. Gar mancher trank den Kaffee wieder draussen auf der Terrasse und genoss dabei eines der selten möglichen Sonnenbäder dieses Frühlings – wer konnte denn schon wissen, wie lang es noch so schön bleiben würde!



Und trotzdem hat auch der schönste Anlass ein Ende und wir mussten alle nach Hause heimkehren. Bei bestem Wetter brachten wir unser Isabella Coupé an seinen angestammten Platz und verabschiedeten uns bei den Teilnehmern mit ein wenig Vorfreude auf unser Sommertreffen im August in Delémont.

Ulrich Bühlmann

# Roadbook für die Ausfahrten am Samstag den 10. August 2013

**Fahrt:** Von Delémont zur Asphalt Mine in Travers

Km Stand	Ortschild Namen / Strassenart	Anweisung
0.000	Parkhaus Hotel IBIS	nach rechts verlassen
0.050		links abbiegen
0.100		links abbiegen
0.200	Stopp Strasse	geradeaus weiter
0.500		rechts abbiegen
0.600	Kreisel	2.te Ausfahrt
0.900	Kreisel	1.te Ausfahrt
1.100	Kreisel	3.te Ausfahrt
1.700	Kreisel	3.te Ausfahrt
2.100	Kreisel	2.te Ausfahrt
2.800	Kreisel	2.te Ausfahrt
3.200	<b>Courtételle</b>	
4.000	Kreisel	1.te Ausfahrt in Rtg. La Chaux-de-Fonds
5.800	<b>Courfaivre</b>	
9.100	<b>Bassecourt</b>	
9.200	Kreisel	2.te Ausfahrt
10.200	Kreisel	2.te Ausfahrt
10.250	Kreisel	3.te Ausfahrt in Rtg. Saignelégier
11.900		links abbiegen in Rtg. Tavannes
12.300	<b>Berlincourt</b>	
15.500	<b>Undervelier</b>	
19.200		weiter in Rtg. Bellalay
22.000	<b>Châtelat</b>	
24.600	<b>Bellalay</b>	
24.800		rechts abbiegen in Rtg. Saignelégier
27.500	<b>Les Genevez</b>	
33.000	<b>Les Reusilles</b>	
33.600		links abbiegen
33.650	Bahnübergang	
34.800	Kreisel	1.te Ausfahrt in Rtg. St. Imier
37.200		links abbiegen in Rtg. St. Imier
39.600	Passhöhe	Mt. Croisin
44.100	<b>St. Imier</b>	
44.700		rechts abbiegen in Rtg. La Chaux-de-Fonds
47.700	<b>Sonvillier</b>	
51.000	<b>Renan</b>	
53.800	<b>La Cibourg</b>	
54.800	Kreisel	2.te Ausfahrt in Rtg. La Chaux-de-Fonds
58.800	<b>La Chaux-de-Fonds</b>	
59.900		links abbiegen in Rtg. Neuchâtel / Les Marroniers

60.300	Kreisel	1.te Ausfahrt in Rtg. Neuchâtel
60.800		links abbiegen in Rtg. Neuchâtel
61.000		rechts abbiegen in Rtg. Neuchâtel
61.600		links abbiegen in Rtg. Neuchâtel
62.400	Kreisel	3.te Ausfahrt in Rtg. Neuchâtel
63.000	Kreisel	1.te Ausfahrt in Rtg. La Vue des Alpes
65.000		rechts abbiegen in Rtg. Les Ponts de Martel
65.100		rechts abbiegen in Rtg. La Sagne
67.800	<b>La Sagne</b>	
68.300	<b>La Sagne - Eglise</b>	
70.200	<b>Le Crêt</b>	
73.100		links abbiegen in Rtg. Plamboz
73.900	<b>Plamboz</b>	
77.500	<b>Les Petits Ponts</b>	
77.600		rechts abbiegen
77.650		links abbiegen in Rtg. Pontarlier / Val de Travers
79.800	<b>Brot-Dessus</b>	
85.100		rechts abbiegen in Rtg. Pontarlier
86.800	<b>Travers</b>	
89.400		links abbiegen
89.700		links abbiegen in Rtg. Mines d'asphalte La Presta
90.100	Parkplatz	Fahrzeuge aufstellen

**Fahrt: Von Asphalt Mine in Travers zum Lac de Taillères**

<b>Km Stand</b>	<b>Ortschild Namen / Strassenart</b>	<b>Anweisung</b>
0.000	Parkplatz La Presta	Parkplatz verlassen
0.400		rechts zur Hauptstrasse abbiegen
0.700		links abbiegen
1.700	<b>Couvet</b>	
2.400		rechts abbiegen in Rtg. La Brévine
5.200		rechts abbiegen in Rtg. La Brévine
14.100	<b>La Brévine</b>	
14.300		links abbiegen in Rtg. Pontarlier / Lac de Taillères
17.400	Parkplatz	Café Aux Berges d'Estailières

**Fahrt: Von Lac de Taillères nach Delémont**

<b>Km Stand</b>	<b>Ortschild Namen / Strassenart</b>	<b>Anweisung</b>
0.000	Parkplatz	Parkplatz in Rtg. La Brévine verlassen
2.800	<b>La Brévine</b>	
3.100		links abbiegen in Rtg. Le Locle
9.300	<b>Le Cerneux</b>	
16.100		rechts abbiegen in Rtg. Le Locle

17.800		in der mittleren Spur fahren, danach geradeaus weiter
19.900	Kreisel	2.te Ausfahrt
20.900		Autobahn Ausfahrt benutzen!
21.300		links abbiegen in Rtg. La Chaux-de-Fonds
21.600	Kreisel	2.te Ausfahrt
22.000	Kreisel	2.te Ausfahrt
23.100	<b>La Chaux-de-Fonds</b>	
23.200	Kreisel	2.te Ausfahrt
23.500	Kreisel	2.te Ausfahrt
24.400	Kreisel	2.te Ausfahrt
24.900	Kreisel	2.te Ausfahrt, anschliessend die beiden linken Spuren nutzen, danach immer geradeaus
26.400	Kreisel	1.te Ausfahrt
26.600		in Rtg. Basel geradeaus
27.100	Kreisel	2.te Ausfahrt
32.300	Kreisel	2.te Ausfahrt in Rtg. Delémont
34.000	<b>La Ferrière</b>	
35.800	Kreisel	2.te Ausfahrt in Rtg. Delémont
38.500	<b>Les Bois</b>	
41.300	<b>Le Boéchet</b>	
45.000	<b>Le Noirmont</b>	
48.200	<b>Les Emibois</b>	
48.600	Kreisel	2.te Ausfahrt in Rtg. Delémont
50.600	<b>Saignelégier</b>	
51.400	Kreisel	1.te Ausfahrt
51.500	Kreisel	2.te Ausfahrt in Rtg. Delémont
52.700	<b>Le Bémont</b>	
56.000	<b>Montfaucon</b>	
61.800	<b>St. Brais</b>	
65.300		geradeaus weiter in Rtg. Delémont
71.900	Kreisel	3.te Ausfahrt
72.500	<b>Boecourt</b>	
72.700	Kreisel	1.te Ausfahrt
74.300	<b>Bassecourt</b>	
75.100	Kreisel	2.te Ausfahrt
75.125	Kreisel	1.te Ausfahrt in Rtg. Delémont
76.200	Kreisel	1.te Ausfahrt
77.500	<b>Courfaivre</b>	
80.000	<b>Courtetelle</b>	
81.400	Kreisel	3.te Ausfahrt
82.600	Kreisel	2.te Ausfahrt
83.100	Kreisel	2.te Ausfahrt
83.700	Kreisel	2.te Ausfahrt
84.000	<b>Delémont</b>	
84.300	Kreisel	2.te Ausfahrt
84.600		rechts abbiegen
84.700		links abbiegen

85.100	Kreisel	2.te Ausfahrt
85.400	Kreisel	2.te Ausfahrt
85.500		rechts abbiegen
85.600		rechts abbiegen in Parkhaus IBIS

## Roadbook für die Ausfahrt am Sonntag den 11. August 2013

<b>Fahrt:</b>	<b>Von Delémont zur Stiftung für das Pferd - Le Roselet</b>	
<b>Km Stand</b>	<b>Ortschild Namen / Strassenart</b>	<b>Anweisung</b>
0.000	Parkhaus Hotel IBIS	nach rechts verlassen
0.050		links abbiegen
0.100		links abbiegen
0.200	Stopp Strasse	geradeaus weiter
0.500		rechts abbiegen
0.600	Kreisel	2.te Ausfahrt
0.900	Kreisel	1.te Ausfahrt
1.100	Kreisel	3.te Ausfahrt
1.700	Kreisel	3.te Ausfahrt
2.100	Kreisel	2.te Ausfahrt
2.800	Kreisel	2.te Ausfahrt
3.200	<b>Courtételle</b>	
4.000	Kreisel	1.te Ausfahrt in Rtg. La Chaux-de-Fonds
5.800	<b>Courfaivre</b>	
9.100	<b>Bassecourt</b>	
9.200	Kreisel	2.te Ausfahrt
10.200	Kreisel	2.te Ausfahrt
10.250	Kreisel	3.te Ausfahrt in Rtg. Saignelégier
11.900		links abbiegen in Rtg. Tavannes
12.300	<b>Berlincourt</b>	
15.500	<b>Undervelier</b>	
19.200		weiter in Rtg. Bellalay
22.000	<b>Châtelat</b>	
24.600	<b>Bellalay</b>	
24.800		rechts abbiegen in Rtg. Saignelégier
27.500	<b>Les Genevez</b>	
33.000	<b>Les Reusilles</b>	
33.600		links abbiegen
33.650	Bahnübergang	
34.800	Kreisel	1.te Ausfahrt in Rtg. St. Imier
40.900	<b>Les Breuleux</b>	
41.400	Kreisel	1.te Ausfahrt in Rtg. Le Roselet
43.000	<b>Le Roselet</b>	
43.100	Parkplatz	rechter Hand parkieren, Stiftung für das Pferd - Le Roselet

## **Aus unserem Briefkasten**

Gelegentlich bekommt man als Redaktor Zuschriften angekündigt, auf die man sich schon während der Entstehungsphase einer neuen Clubzeitung freut und fast nicht darauf warten kann, bis der elektronische Pöstler sie einem in die Mailbox befördert.

So 10 Tage vor Redaktionsschluss kommen einem dann die ersten Zweifel ob denn der angekündigte Beitrag auch wirklich beim Absender entstanden ist - und irgendwann will man Klarheit haben und greift zum Telefon, ruft an und fragt ganz sachte nach!

So geschehen vor zwei Tagen - nun ist Gewissheit: Gaby Bischof hat den versprochenen Bericht, den ich Euch nicht vorenthalten will, 5 Tage vor angekündigtem Redaktionsschluss in meine Mailbox gesandt, uns so für mich, für ein stressfreies kommendes Wochenende gesorgt:

### **Liebe Borgward Freunde**

Erinnert ihr euch noch, wie ich einmal geschrieben habe, ich möchte nicht mehr den Druck haben, wenn die Clubzeitung schon fast steht, und nur noch mein Anteil fehlt?

Mit meiner präsidialen Abschluss-Generalversammlung am 10. März 2013 in Wangen an der Aare, hätte dies eigentlich auch so sein sollen. Aber eben, meistens kommt es anders als man denkt. Jedoch habe ich mir dies ganz alleine eingebrockt!

Denn mit Mail vom 5. Juni 2013 erkundigte ich mich beim Redaktor der Borgward IG Schweiz Clubzeitung, auf wann der Redaktionsschluss für die August Clubzeitung Nr. 58 festgelegt wurde?

Postwendend kam die Antwort, am 21. Juli 2013 ist Redaktionsschluss. Nun, dieser Termin liegt ja noch so fern, dachte ich. Denn ich spielte mit dem Hintergedanken eine Sendung an den "Borgward-IG Schweiz Briefkasten" zu liefern.

Und was passierte nun heute? Wir schreiben Sonntag den 14. Juli 2013. Da ich ja nichts zu tun habe, mache ich mich mit meinem Schatz auf und wir gehen zu einer alljährlich in Bäretswil stattfindenden Motorsport Veranstaltung, namens Supermoto.

Infolge der grossen Hitze, der staubigen Luft und der immensen Lärmkulisse entscheiden wir uns nach mehrstündigem Zuschauen, die Ruhe und Idylle im heimischen Garten zu geniessen. Diese wunderbare Vorstellung dauerte jedoch nur solange, bis das Telefon klingelte. Ihr könnt sicher erahnen wer das am anderen Ende war? Keine geringere Persönlichkeit als der Redaktor der Clubzeitung "him-self", welcher 7 Tage vor Redaktionsschluss, sehr freundlich fragte: Lieferst du mir noch etwas?

Ich habe Dir eine Seite oder so freigehalten! Und so schliesst sich der Kreis, wir sind wieder zurück am Start beim Abschnitt 1!

Nein, ich bin nicht wirklich unter Druck. Ich ging einfach ins Büro runter und holte den Laptop und sitze nun im Grünen und versuche die Vorgabe einer Seite zu erfüllen, in dem ich euch mit nicht wirklich Wissenswertem eindecke.

Der eigentliche Grund für mein Vorhaben, war meine Abschluss General-Versammlung, respektive meine Verabschiedung aus dem Vorstand. Die Anwesenden haben gesehen und gespürt, dass mir ganz einfach die Worte gefehlt haben, dies infolge des sehr emotionalen Momentes. Die wunderbare, wie auch ungewöhnliche Laudatio, die wunderschöne Blumenschale und dieser einmalige Borgward Bildband. Ich war einfach hin und weg respektive sprachlos. Und ich wollte mit diesem Beitrag einfach nur herzlich **DANKE** sagen. Den ehemaligen Vorstandskollegen und allen Borgward Wegbegleitern. Denn ihr habt mit ein Stück meiner Lebensgeschichte geschrieben. Ich möchte diese Zeit nicht missen und sehe heute mit Freude darauf zurück.

Den ersten Treffpunkt, einfach nur als Teilnehmer, die Frühlingsausfahrt habe ich wahrgenommen, mit Familie, mit Freunden und einem Teil meiner



„neuen“ Family. Diese neue Situation erlaubte es sogar, mit mehreren Oldtimern, in Hüttwilen auf euch zu warten. Es war schön und ich bedanke mich für die herzliche Aufnahme meines Partners, seines Sohnes, seiner Schwester und Schwager.

Merci vilmal!

Ich freue mich auf ein Wiedersehen, wann und wo auch immer.

Eure Gaby Bischof

# Luftgefederter Hanseat: **BORGWARD 2,3 AIRSWING**

**Ein Salonlöwe geht endlich in Serie – Technischer Fortschritt in repräsentativem Gewand**

Aus Hobby Heft Oktober 1960, von Heinz Kranz

Airswing oder besser Airwing heisst das charakteristische Merkmal des 2,3 Liter-Borgward, der in absehbarer Zeit einer der profiliertesten Wagen der „grossen“ Klasse europäischer Prominenz sein wird, sofern man ihm ausreichend Gelegenheit gibt, seine positiven Merkmale in



Selbst der Bordstein ist für den Airswing kein Hindernis. Solch kleine „Schläge“ kontert der Borgward-Fahrer mit lässiger Handbewegung am Steuer.

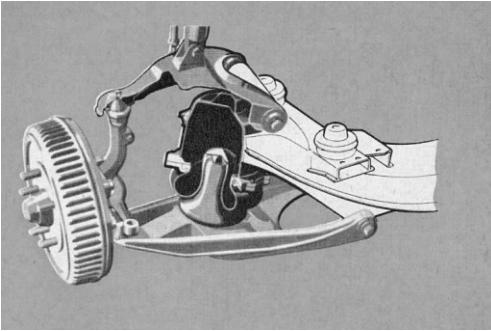
publikumswirksamer Weise auszuspielen. Eine solche Gelegenheit wäre zum Beispiel die nächste Rallye Monte Carlo, bei der der neue Borgward in überzeugender Form demonstrieren könnte, was es heisst, auf Luft zu schweben. Die Luft ist als Federungselement ideal; sie hat natürliche Progression, also

die Eigenschaft, unterschiedlichen Belastungen Widerstand entgegenzusetzen.

Der 2,3 Liter-Borgward ist ein neuer Wagentyp, gemessen an deutschen Verhältnissen. Er sieht für einen Vertreter der Zwei-Liter-Klasse zierlich, fast klein aus; innen ist er dennoch so geräumig wie seine Klassenkollegen – mit einigen Einschränkungen – auch. Beim neuen Borgward hat man tatsächlich den Eindruck, er sei den innen grösser als aussen – ein Schlagwort, dem gerecht zu



Dezent und Geschmackvoll präsentiert sich das Heck des 2,3-Liter-Wagens. Die „neue Linie“ der hochgezogenen Kotflügel fügt sich harmonisch in das Gesamtbild des Wagens ein.



Die Luftfederung, aufgehängt an einem kräftigen Träger der Vorderachse. Die stark verformbaren Luftfederbälge bestehen aus einer Gummimanschette, die mit einem Stahlgehäuse verbunden ist. Deutlich sichtbar der im oberen Querlenker gelagerte Stossdämpfer.

deren Luftschlitz nichts mit der Ansaugluft zu tun hat, sondern die eine sportlich getarnte Versteifung darstellt. Der 2,3-Liter ist wesentlich niedriger als der Isabella (um 80 mm), und die

Karosserie ist bereits den Schritt von den Wölbungen zur gestreckten Horizontalen gegangen, den Schritt zur modernen Linie. Die Windschutzscheibe ist leicht gewölbt, die Sichtverhältnisse sind ausgezeichnet (sofern man den Arm des Rückspiegels etwas verlängert hat, der im Testwagen einen guten Teil der Rücksicht beschnitt). Wir fahren zwei Wagen, einen mit der ursprünglichen Versteifung der Bodengruppe und einen mit der endgültigen Form, wobei sich die Vibrationsfreiheit wesentlich unterschied. Borgward hat sich wirklich die grösste Mühe gegeben, das war unschwer in allen Funktionen des Wagens zu spüren.

Der Motor ist in seinen Abmessungen identisch mit dem des Isabella TS, an den für den 2,3-Liter noch zwei Zylinder angehängt wurden. Hub, Bohrung, Verdichtung und so weiter sind also gleich. Es ist allerdings nicht so, dass jeder Zylinder hier wie beim TS-Motor fast 19 PS bringt – um es einmal völlig untechnisch auszudrücken –, weil die beiden zusätzlichen Zylinder eine Mehrleistung von

werden sich die Kleinwagen ebenso heftig wie meist vergeblich bemühen. Mit anderen Worten: der Borgward 2,3 ist als Reisewagen konzipiert, der sich den herrschenden Verkehrs- und Parkverhältnissen anzupassen versteht.

Die selbsttragende Karosserie ist solide gebaut - man merkt es sofort beim Schliessen der Türen, man sieht es der Motorhaube an,



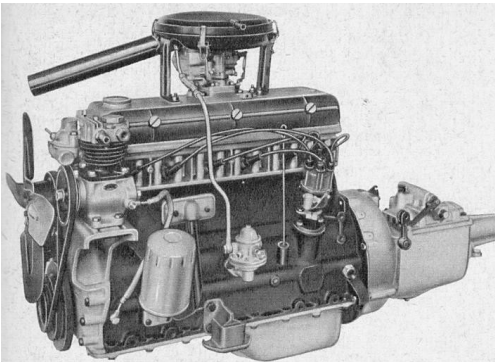
Weich und bequem sitzt der Fahrer in der Polsterung des neuen Borgward. Das Armaturenbrett ist ringsum nicht nur als Attrappe abgepolstert.

'nur' 25 PS erzeugen, also insgesamt 100 DIN-PS. Der 2,3-Liter ist kein Sport-, sondern ein Touren-Motor, der Motor eines schnellen und behaglichen Reisewagens. Die Nenndrehzahl beträgt 5000 gegenüber 5400 U/min des Isabella TS. Dennoch erzielt der 2,3-Liter eine Spitze von (gemäss Katalog) 160 km/h; wir fahren auf ebener Autobahn ohne Windhilfe nach Stoppuhr genau 161,4 km/h heraus. Dabei liegt der Wagen hervorragend sicher, ein echter Reisewagen!

Bei einem maximalen Drehmoment von 16,1 mkg sind die Beschleunigungszeiten natürlich entsprechend. Wir massen bei maximaler Zuladung:

0 bis 80 km/h: 11,5 sec  
0 bis 100 km/h: 16,0 sec  
0 bis 120 km/h: 25,0 sec

Das Bestechende an der gemeinsam von Bosch, Phönix und Borgward entwickelten Luftfederung ist das einfache System, bei dem es kaum Komplikationen geben kann. Zwischen Aufhängung und Karosserie sind Gummibälge eingespannt, die mit komprimierter Luft gefüllt sind. Wie unsere Zeichnung der Vorderaufhängung zeigt, sitzt der Unterteil des Balgs auf einem Leichtmetallkörper, der am Trapezlenker befestigt ist. Darüber ist die grosse Luftkammer angebracht, und beide Teile sind mit einer besonderen Dichtung luftdicht verschraubt. Über dem Leichtmetallkörper ist der Balg als Puffer ausgebildet, der zusammen mit einem im oberen Balg gegenüberliegenden Puffer eine Notfederung herstellt, falls aus irgendwelchen Gründen die Luftfederung ausfallen sollte. Wie wenig man in dieser Hinsicht zu fürchten hat, bewiesen Laboratoriums Versuche, bei



100 PS aus 6 Zylindern bringt beim Airsting der 2,3-Liter-Motor, der in der Konstruktion dem des Isabella-Motor!! gleicht. Er besitzt einen Solex-Zweistufen-Fallstromvergaser. Der lange Hals der Getriebeantriebswelle macht eine zweigeteilte Kardanwelle überflüssig.

denen erst nach einer Beanspruchung, die 200000 Fahrkilometern entspricht, feine Haarrisse im Gummigewebe festgestellt wurden, die zu einem Entweichen von Luft führen können. Allerdings ist es nicht ausgeschlossen, dass beim Fahren auch einmal feiner Split den Gummikörper durchdringt. Die Weiterfahrt bis zur heimischen Werkstatt ist dann aber auf jeden Fall gesichert, und das Auswechseln der Wulste ist dann keine Affäre mehr.

Nun reicht Luft allein nicht aus, um ein ideales Federelement zu schaffen, der Luftdruck muss auch entsprechend gesteuert und damit hergestellt und geregelt werden. Ein kleiner Hubkolben-Kompressor, der nur wenig Leistung wegnimmt und beim laufenden Motor nicht zu hören ist – es sei denn ein wenig im Leerlauf –, erzeugt die Druckluft; ein ebenso einfaches wie wirksames Regelsystem über Ventile bewirkt den automatischen Druckausgleich. Vorn sind links und rechts zwei Ventile durch Stangen gesteuert, die in der Nähe der Stossdämpfer angebracht sind. Federt der Wagen durch, so geben die Stangen Ventilöffnungen frei, die Druckluft in die Luftkammern leiten, Es handelt sich hierbei um eine Weg- und Zeitsteuerung. Danach ist es möglich, eine optimale Federkennung herzustellen, im Diagramm eine sanft ansteigende und danach geradlinig verlaufende Kurve, die Idealkurve also. Je stärker die Stangen beim Durchfedern angehoben werden, umso mehr Druckluft wird gefördert; das ist echte Progression, die sich niemals mit Metallfedern erreichen lässt!

Hinten sorgt ein Ventil für den Druckausgleich. Dass es wunderbar funktioniert, merkt man am idealen Verhalten der Räder beim Überfahren von Bodenunebenheiten; die Vorzüge der geteilten und der ungeteilten Hinterachse sind hier miteinander verbunden. Der Federung entspricht die Dämpfung. Als Dämpfelement verwendet man die auf hochfrequente Schwingungen sehr gut ansprechenden Bilstein-de Carbon-Stossdämpfer mit einem Hochdruck-Gaskissen über dem hydraulischen Teil, also eine hydropneumatische Dämpfung zur pneumatischen Federung.

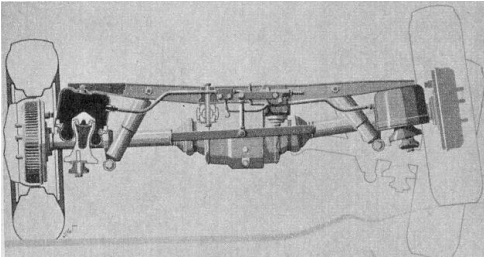
Die praktischen Versuchsergebnisse, wie wir sie erlebten, entsprechen in allen Teilen den theoretischen Voraussetzungen. Was wir selber niemals – dazu noch mit einem nagelneuen Wagen! – anzustellen versucht hätten, demonstrierte uns ein Borgward-Versuchingenieur. Schlängellinien über hohe Bordsteine waren noch harmlos, Kopfsteinpflaster links und tief gelöcherte Sommerwege rechts mit 80 bis 100 km/h erzeugten keine Reaktion, nicht einmal in der Lenkung, wovon wir uns später überzeugen konnten. Es ist der ideale Seeböhm-Wagen, der schlechte Strassen einfach zur Kenntnis nimmt!

Eine weitere sehr vorteilhafte Eigenschaft der Luftfederung ist die, dass sie in Kurven und bei Seitenwind die belastete Wagenseite stärker abstützt – automatisch, wie bei allen bisher beschriebenen Funktionen – und der Seitenwind einfach und zwanglos aus der Lenkung, ausgependelt wird.



Eingelassen in den Boden des Kofferraums ruht das Reserverad. Damit ist eine optimale Nutzung des Kofferraumes gewährleistet.

Stellen Sie sich vor: Der Borgward-Ingenieur liess bei 150 km/h und Seitenwind das Lenkrad los! Es bedurfte nur hin und wieder einer kleinen Korrektur, um den Wagen eisern geradeaus laufen zu lassen!



Die Luftfederelemente der hinteren Pendelachse werden von einem Regler versorgt. Beide Achshälften sind durch einen Träger verbunden, in dem auch die Stossdämpfer liegen.

Vernünftigerweise hat man sich bei Borgward entschlossen, dem 13"-Reifen zu entsagen und stattdessen den 15"-Reifen einzusetzen. Die Vorzüge dieser Reifengrösse sind nach wie vor gross; sie sind es auch, die einen so gut über die Bordsteine bringen. Allerdings geht das auch deshalb so gut und ohne Reifenverletzungen

ab, weil sich die Luftfederung nach allen Seiten, nicht nur in der Fahrtrichtung, anpasst. Die Federung wird nicht direkt vom Kompressor mit Druckluft gespeist, sondern von einem Druckbehälter, der komprimierte Luft im benötigten Druck enthält. Wir konnten an einem am Armaturenbrett befestigten Manometer feststellen, dass der Druck bei allen Fahrzuständen vorhanden ist, so dass dieses Manometer verschwinden könnte, um einem anderen Instrument Platz zu machen. (Die Anzeigen für Wassertemperatur und Benzinvorrat sind in einem Instrument kombiniert, mit dem Erfolg, dass beide Anzeigen schlecht abzulesen sind, so dass es wirklich vorteilhafter wäre, je eine deutliche Anzeige für Wassertemperatur und Benzinvorrat zu installieren.)

Das sehr gut gestaltete, aber etwas tief angesetzte Lenkrad benötigt wenig Kraft, weil ja die Luftfederung von sich aus alle Korrekturen vorwegnimmt. Auch beim Kurvenfahren gibt es keine Gewichtsverlagerungen, die das Lenken anstrengend machen.

Sehr schön auf die Körperform zugeschnitten sind die Sitze, natürlich stufenlos verstellbar und damit jeder gewünschten Lage anzupassen. Der aufzuwendende Pedaldruck ist dank der guten Hebelwirkung der hängenden Anordnung gering. Scheibenwaschanlage, Ventilator und was es sonst noch gibt, sind selbstverständliches Zubehör für diese Wagen- und Preisklasse, alle Dinge in der besten und letzten Ausführung, um die Unterschiede zum emanzipierten Kleinwagen sehr deutlich zu machen.

In Bremen ist man dem Fortschritt in jeder Form zugetan, insbesondere was die Getriebe-Automatiken anbelangt. Zu Unrecht vergessen ist fast allgemein, dass bei Borgward das erste vollautomatische hydraulische Getriebe – ein Drehmomentwandler nach Föttinger mit einem nachgeschalteten mechanischen Getriebe – entwickelt wurde. Es starb damals am Prinzip und am mangelnden Pflegedienst, nicht aber, weil es

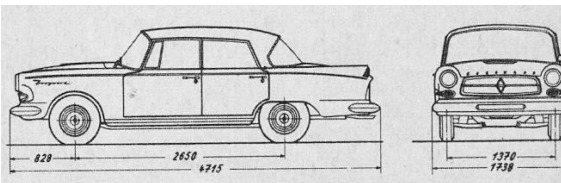
nicht funktionierte, Wenige Zeit später wurde im Hause Borgward ein vollautomatisches mechanisches Getriebe entwickelt, das dann aber an Patentschwierigkeiten scheiterte. Schliesslich kam Mr. Hobbs aus England und damit die Hansamatic. Man kann den Borgward 2,3-Liter gegen Aufpreis mit diesem Hansamatic-Getriebe erwerben und hat damit alles, was dem Komfort dient.

Zum Abschluss noch ein Wort über die vorbildliche Rationalisierung in Bremen. Wir sagten bereits, dass der 2,3-Liter-Motor der Isabella-TS-Motor mit zwei angehängten Zylindern ist. Das Getriebe und eine Reihe von Fahrwerkstellen sind ebenfalls mit denen des Isabella identisch. So verzettelt man sich nicht, so ist es möglich, auch geringere Stückzahlen zu einem vernünftigen Preis zu fertigen!

Nun, in Bremen ist man optimistisch. Ein Montageband für den 2,3-Liter ist eingerichtet, und zum Erfolg fehlt ihm, wie wir eingangs sagten, eigentlich nur noch die Beweisführung anlässlich der Rallye Monte Carlo. Borgward will selbst nicht mit Werkswagen eingreifen, dafür aber Privatfahrer unterstützen.

Der Borgward 2,3-Liter ist ein schönes Auto, ein bequemes Auto und ein sicheres Auto. Wenn wir hier möglicherweise zu wenig beanstanden, so deshalb, weil wir angesichts des Fahrverhaltens einfach vergessen haben, nachzuprüfen, ob der Aschenbecher zu klein oder zu gross ist, der Zigarrenanzünder griffbereit liegt, die Polsterstoffe zum Lack passen etc. etc. Es kommt heutzutage nur noch selten vor, dass man von der Technik so restlos eingefangen wird!

Aus Hobby Heft Oktober 1960, von Heinz Kranz



## Technischer Steckbrief

### Motor:

Sechszylinder-Reihenmotor; Viertakt; hängende Ventile; seitengesteuert; Hubraum 2240 ccm; Bohrung/Hub: 75/85, Verdichtungsverhältnis 1:8,7; Leistung: 100 DIN PS bei 5000 U/min; Wasserkühlung mit Thermostat; elektrische Anlage 12 V.

### Kraftübertragung:

Heckantrieb; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe; Übersetzungen 1. Gang 3,86:1; 2. Gang 2,15:1; 3. Gang 1,36:1; 4. Gang 1:1; Rückwärtsgang 4,06:1. Hypoidachsantrieb, Übersetzung 3,9:1; Lenkradschaltung. Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung.

### Fahrwerk:

Selbsttragender Aufbau; vorn Einzelaufhängung mit Dreieck-Querlenkern; hinten Pendelachse. Vorn und hinten Luftfederbälge und hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer; Rollsegmentlenkung; Reifen 6,90 — 13.

Bremsen: hydraulisch; wirksame Bremsfläche: 836 cm<sup>2</sup>.

### Maße und Gewichte:

Länge	4715 mm
Breite	1738 mm
Höhe	1420 mm
Radstand	2650 mm
Spur vorn	1360 mm
Spur hinten	1370 mm
Bodenfreiheit	170 mm
Wendekreis	11,3 m
Leergewicht	1275 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1650 kg
Spitze	160 km/h
Normverbrauch	12 l/100 km
Kraftstofftank	46 Ltr.

Preis: DM 13158.—

# Mutationen

## Eintritt Aktive:

Stefan Borgwardt, Fatiost. 23, 4056 Basel	
---	--

## Zu verkaufen

Unser langjähriges Mitglied Roger Garbani trennt sich altershalber von seinen zwei Borgward Isabella TS Limousinen, Baujahr 1960, Lindengrün.

Eines der Fahrzeuge wurde in den achtziger Jahren komplett restauriert. Das andere Fahrzeug ist noch in Originalzustand und hat nach der Schilderung von Herrn Garbani relativ wenig gefahrene Kilometer auf dem Tacho.

Der Verkaufspreis ist Verhandlungssache. Die Fahrzeuge sind in Genève (Genf) garagiert und in den letzten Jahren nur sehr wenig bewegt worden.

Herr Garbani spricht leider nur französisch.

Für weitere Auskünfte wenden sie sich bitte an seine Gattin, Frau Jacqueline Garbani: Tel. +41 22 342 34 82 Mobile +41 76 530 91 70

oder E-Mail [jacqueline.garbani@bluewin.ch](mailto:jacqueline.garbani@bluewin.ch)

Rue des Allobroges 13, CH-1227 Les Acacias

Wenn sie sprachliche Probleme daran hindern mit Frau Garbani in Kontakt zu treten, so stellt sich der Redaktor der Clubzeitung, Ulrich Bühlmann, gerne als Übersetzer zur Verfügung. Auch für eine Besichtigung vor Ort!



<b>Clubboutique</b>	CHF
<b>Die Boutique-Artikel können an sämtlichen Veranstaltungen der Borgward IG Schweiz direkt bezogen werden.</b>	
Schildmütze Damen (nur Schild mit Band) in Rot oder Schwarz limitierte Jubiläumsausgabe	20.00
Erinnerungsmedaille Sommertreffen 2012	30.00
Sportliche Dunkelblaue Regenjacke für Damen und Herren mit Kapuze im Kragen eingerollt mit Borgward Schriftzug in Silber gedruckt in den Grössen S – M - L - XL	25.00
Poloshirt für Damen kurzarm 100% Baumwolle in Weissgrau mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt in den Grössen M – L -XL	35.00
Poloshirt für Herren kurzarm 100% Baumwolle in Weissgrau mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt, mit aufgesetzter Brusttasche, in den Grössen L – XL	35.00
Sweatshirt langarm 100% Baumwolle in Weissgrau, Dunkelblau, Schwarz mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt nur noch in der Grösse S	35.00
Hemd für Herren kurzarm 100% Baumwolle in Weiss mit Borgward Schriftzug auf dem Kragen gestickt in den Grössen M – L	50.00
Hemd für Herren langarm 100% Baumwolle in Bordeaux mit Borgward Schriftzug auf dem Kragen gestickt in den Grössen M – L – XL - XXL	50.00
Bluse für Damen ¾ Armlänge in Weiss mit Borgward Schriftzug auf dem Kragen gestickt in den Grössen XL – XXL	55.00
Bluse für Damen ¾ Armlänge in Schwarz mit Borgward Schriftzug auf dem Kragen gestickt in den Grössen M - XL – XXL	55.00
Fleece Gilet für Damen in Grau mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt Grössen M – L – XL	55.00
Fleece Gilet für Herren in Grau mit Borgward Schriftzug auf der Brust gestickt Grössen L – XL	55.00
Elegante Schwarze Wind- & Regenjacke für Damen und Herren, mit Kapuze im Kragen eingerollt, zwei Innentaschen, mit gesticktem Borgward Schriftzug in den Grössen S – M – L )	55.00
<b>Clubboutique Abverkauf:</b>	
<a href="http://www.borgward-ig.ch">www.borgward-ig.ch</a> Kleber	1.00
Abziehbilder blau & rund	2.00
Postkarten	2.00
Rote Kugelschreiber mit Lasergravur in Gold	5.00
Erinnerungsmedaille Sommertreffen der Jahre 1994–2010 (Jahre 96, 99 & 2011 ausverkauft)	15.00
Alle Preise verstehen sich exklusive Versandkosten.	
Abverkaufsartikel nur solange Vorrat!	
<b>Bestellmöglichkeiten:</b>	
Online-Shop: Ist zur Zeit eingestellt (Boutique)	
Per E-Mail bei: <a href="mailto:we2758@borgward-ig.ch">we2758@borgward-ig.ch</a>	



27. Generalversammlung der Borgward IG Schweiz am 10. März 2013 im Hotel Krone in Wangen an der Aare



Frühjahrsausfahrt 2013, unsere Oldtimer am Treffpunkt beim Restaurant Waldgarten-Muskatnuss in Kindhausen