

# Clubzeitung

Heft 59

Februar 2014

*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 Terminkalender Saison 2014
- 4 Ich wollte schon seit langem eine Taxi Fahrt in einem Mini Cooper S Cabrio mitmachen
- 6 Sommertreffen 2013 der Borgward IG Schweiz in Delémont
- 12 Herbstanlass 2013 der Borgward IG Schweiz
- 14 Er kam, sah und siegte ... der Lloyd Alexander TS, von Heinz Kranz - aus Hobby Juli 1959
- 17 Neue Vorschriften ab 2014: Licht am Tag
- 19 Der CH-Kleber ist im Ausland obligatorisch
- 20 Mutationen
- 20 Zu verkaufen
- 21 Clubboutique

## **Grusswort des Präsidenten**

Liebe Clubmitglieder und Borgward-Freunde

Im Namen des gesamten Vorstands wünsche ich Ihnen allen ein gesundes und glückliches 2014.

Das letzte Jahr hat uns einige schöne gemeinsame Stunden gebracht und wieder konnten wir am Sommertreffen einen Teil der Schweiz vorstellen, welcher nicht bei jedem bekannt war. Und ebenfalls beim Herbstanlass haben wir die ausgetretenen Pfade verlassen und mal was ganz neues ausprobiert. Beides nachzulesen in dieser Ausgabe – vielen Dank an Ulrich Bühlmann.

Für ein stimmiges Gesamtbild wäre es natürlich schön, wenn auch sie Ihre Oldtimer-Erlebnisse mit uns teilen würden, die Redaktion freut sich auf zahlreiche Zuschriften oder Bilder.

Wir sind bereits dabei, das Club Jahr 2014 zu organisieren und werden am 9. März mit der GV, wie die letzten Jahre auch im Hotel Krone in Wangen an der Aare, beginnen. Neben einem neuen Revisor werden wir auch weitere personelle Veränderungen im Vorstand vornehmen, um den Aufgaben in den nächsten Jahren gewachsen zu sein.

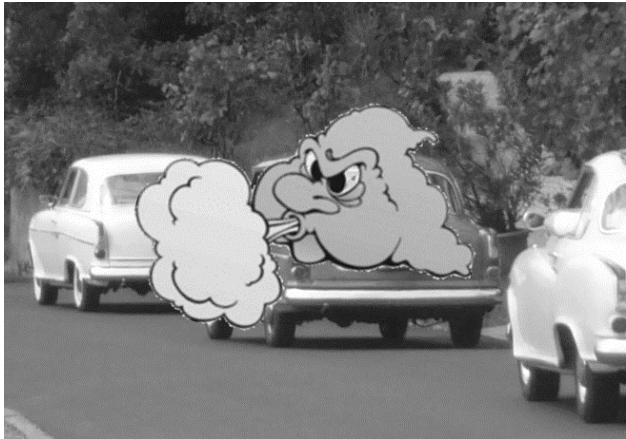
Auch die jeweils sehr beliebte Frühjahrsausfahrt wird stattfinden: Hanni und Peter Gerber haben einen abwechslungsreichen Ausflug zur Schaukäserei Affoltern im Emmental vorbereitet.

Ganz besonders freue ich mich diesmal auf das Sommertreffen in Chur, ganz in der Nähe meiner alten Heimat.

Chur, ist der Hauptort des Schweizer Kantons Graubünden sowie des bündnerischen Bezirks Plessur und dessen Kreis Chur. Chur liegt am rechten Ufer des Rheins und gilt als älteste Stadt der Schweiz, was ja wiederum ganz gut zu unseren alten Fahrzeugen passt.

Nach dem Hochtal La Brévine, besucht beim letzten Sommertreffen, dem kältesten Ort der Schweiz, geht es also ins Rheintal, auch als Föhn Tal bekannt. Das Churer Rheintal erlebte 2013 dank des Föhns die wärmste Dezembernacht seit Messbeginn. In Chur sank die Temperatur in der Nacht auf Mittwoch – dem Weihnachtstag - nie tiefer als 12,4 Grad, wie Meteo Schweiz in einer ersten Zwischenbilanz mitteilte.

Wenn es also während unserem Sommertreffen so stark föhnen sollte wie an Weihnachten 2013, dann kann ich garantieren, dass die Borgward eine um mindestens 10 km/h erhöhte Höchstgeschwindigkeit erreichen, wenigsten talwärts.



Und auch für den Herbstanlass werden wir uns wieder etwas Besonderes einfallen lassen, damit die Jagd nach dem Wanderpokal auch immer recht spannend bleibt.

Wie immer wird alles rechtzeitig auf unserer Homepage ersichtlich sein.

Ich hoffe, dass sie sich auch in diesem Jahr zahlreich an unseren Anlässen beteiligen werden.

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

*H. Pauluhn*

## Terminkalender Saison 2014

- 9. März** 28. Generalversammlung, Hotel Krone, K.& E. Aebi, Städtli 1, CH-3380 Wangen an der Aare. Tel. Nr.: +41 32 631 70 70
22. - 23. März OTM im Forum-Fribourg
16. – 18. Mai 33. Jahrestreffen der Lloyd Freunde IG in Lohne nördlich von Osnabrück, Info: Norbert Lehmann Tel. +49 163 768 36 59
- 4. Mai** Frühjahrs- Ausfahrt der **Borgward IG Schweiz** zur Schaukäserei Affoltern im Emmental. Infos: Einladung und Publikation auf unserer Homepage folgen
29. Mai – 1. Juni 5. Treffen der Arabella-Freunde Deutschland am Via Claudia Camping in Lechbruck am See, Info: Uwe Pawelski Tel: +49 170 760 24 20, [www.arabella-freunde-deutschland.de](http://www.arabella-freunde-deutschland.de)
30. Mai – 1. Juni Jahrestreffen des Schwedischen Borgward Clubs in Brevik / Tibro, Info: [ewa@jagevall.se](mailto:ewa@jagevall.se)
6. – 8. Juni Treffen des Borgward Clubs België in Waterloo, Info: Luc und Lieve Butzen, [lievebutzen@skynet.be](mailto:lievebutzen@skynet.be)
13. – 15. Juni 7. Internationales Treffen des Borgward Klub Danmark in Ride. Info: Britta Rasmussen, Tel. +45 46 13 91 78
13. – 15. Juni 31. Internationales Borgward-, Hansa-, Goliath- und Lloydtreffen des Borgward Clubs Frankfurt - Würzburg in Nassau an der Lahn, Info: Helmut Erdel, Tel. +49 6195 976 252
11. – 13. Juli 32. Internationales Sommertreffen des Borgward Clubs Austria in Altmünster am Traunsee. Info: Manfred Wolfsgruber, Tel. +43 676 6128056
15. – 17. August 31. Internationales Treffen des Dansk Borgward Klub, Info: Margrit & Per Rahbek, Tel. +45 66 13 76 07
- 22. – 24. August** Das 25. Internationale Sommertreffen der **Borgward IG Schweiz**, plant der Vorstand in der Region Chur. Infos: Einladung und Publikation auf unserer Homepage folgen
29. – 31. August 40. Internationales Jahrestreffen der Carl F.W. Borgward IG beim Kurpark und im Dorint-Parkhotel in Bad Neuenahr-Ahrweiler
- 8. November** Herbstanlass der **Borgward IG Schweiz**. Infos: Einladung und Publikation auf unserer Homepage folgen

## **Ich wollte schon seit langem eine Taxi Fahrt in einem Mini Cooper S Cabrio mitmachen**

Nicht dass ich der Marke Borgward überdrüssig wäre – aber im meinem Bekanntenkreis hatte man sich ein Mini Cooper S Cabrio geleistet und die Gelegenheit zu einer Taxi Fahrt bot sich einfach an!

Doch nun ganz von vorne und der Reihe nach: Im Sommer 2013 musste ich vermehrt mein Isabella Coupé oder meine Isabella Limousine nutzen um damit auf die Arbeit zu fahren. Meine Frau war zu diesem Zeitpunkt mit meinem Alltagsfahrzeug in Ried im Innkreis und schaute nach dem Rechten in ihrem Haus. Unser zweites Alltagsfahrzeug befand sich nach einem nicht von uns verschuldeten Zwischenfall zu einer kosmetischen Behandlung beim Spengler und Maler und somit blieb mir nichts anderes übrig, als einer meiner Oldtimer als fahrbaren Untersatz zu nutzen, zumal das Wetter prima mit machte.

Eines Morgens, ich war gerade die ersten paar Kilometer zur Autobahn und danach wenige Kilometer auf der Autobahn gefahren, hörte ich in der Rampe der A53 zur A1 beim Brüttiseller Kreuz, einer links Kurve, ein nicht ganz normales Geräusch. Sofort lief in meinem Kopf ein Notprogramm ab: Wo ist die nächste Ausfahrt? Schaffe ich es mit Fahrzeug überhaupt noch dorthin? Die Antwort war die Ausfahrt Wallisellen beim Glattzentrum und ob das Isabella Coupé und ich es bis dort schaffen – schauen wir Mal!

Unmittelbar bei der Ausfahrt Wallisellen hat es eine Shell-Tankstelle, dort angekommen warf ich einen Blick unter die Motorhaube und versuchte das Geräusch zu orten. Nach Murphys Gesetz war das Geräusch natürlich nicht mehr zu hören. Ich war aber an diesem Morgen recht ausgeschlafen und sicher mich nicht verhöhrt zu haben. Also arbeitete ich weiter an meinem Notprogramm und fuhr in verlangsamer Fahrt in Richtung der Werkstatt meines Automechanikers für moderne Fahrzeuge, die Garage Hans-Peter Grauer in Watt bei Regensdorf, nun nicht mehr auf der Autobahn sondern auf Schleichwegen. Gelegentlich konnte ich das Geräusch wieder hören, ein Grund die Fahrt nochmals zu verlangsamen und möglichst Stressfrei die letzten paar Kilometer zu Hampi Grauer hinter mich zu bringen.

In Watt bei Regensdorf angekommen konnte ich fast nochmals ein Nickerchen machen, denn ich war lange vor der offiziellen Öffnungszeit der Werkstatt eingetroffen. Doch ich hatte mehrfaches Glück! Zum einen weil ich an diesem Freitagmorgen nicht der Einzige der vom Virus der senilen Bettflucht befallen und schon sehr früh munter war, sondern weil ich zweitens von Hampi Grauer einen Ersatzwagen bekam und ich somit das mir ausgedachte Notprogramm, das noch so Punkte enthielt wie zum Bahnhof Regensdorf laufen und mit der Bahn nach Rotkreuz fahren und anschliessend weiter mit dem Bus nach Hünenberg fahren, zugunsten der direkten Fahrt zur Arbeit mit dem Ersatzwagen fallengelassen werden

konnte. Das dritte Mal Glück hatte ich, weil sich Silvio Missio um den Transport des nicht ganz normal tönenden Coupés in seine Werkstatt kümmerte und sich bei Manfred Grubenmann nach den für meine beiden Oldtimer versicherten Transportmöglichkeiten im Falle einer Panne erkundigte und sich eine effiziente und gangbare Methode herauskristallisierte: Ich sollte Abends zurück zu Hampi Grauer fahren und den Ersatzwagen wieder abgeben (dieser wurde am Montag von einem anderen Kunden benötigt) und die Nummernschilder am Isabella Coupé entfernen und mitnehmen. Bei Hampi Grauer würde mich Annelies Fenner abholen und mit nach Gennersbrunn fahren. Das Coupé würde am Montag abgeholt.

Und jetzt kommt das Mini Cooper S Cabrio ins Spiel! Zugegeben, man kann sich erfreulichere Momente vorstellen um eine Fahrt mit so einem Fahrzeug zu machen, aber schlussendlich diente diese sehr gerne von mir angenommene Taxi Fahrt dem Zweck, dass ich auch über das Wochenende hinaus Mobil bleiben würde.

Wie fährt man an einem Freitagabend, wenn sich rund um Zürich der Verkehr gegenseitig im Weg steht, von Watt bei Regensdorf nach Gennersbrunn? Sicher nicht über die Autobahn und schon gar nicht via Winterthur! Und dass das Mini Cooper S Cabrio an diesem Abend offen gefahren wurde versteht sich auch von selbst! Annelies Fenner wählte darum auch eine Strecke die uns über Bülach ins Zürcher Weinland und dann nach Schaffhausen und Gennersbrunn führte. Mir was es fast egal wo und wie schnell wir fuhren, ich genoss einfach die Fahrt als Beifahrer in diesem Auto mit dem gewissen Etwas! Und dass wir schlussendlich in Gennersbrunn ankamen, sich die Isabella Limousine problemlos starten liess und ich an diesem Abend pannenfrei zuhause in Gutenswil einen anderen Oldtimer in der Tiefgarage parkieren konnte als ich am Morgen aus ihr heraus gefahren hatte, war schon fast wie eine glückliche Fügung.

In diesem Zusammenhang möchte ich mich bei allen Beteiligten für Ihre Unterstützung bei der Bewältigung dieser Panne bedanken: Dem Team der Garage Hans-Peter Grauer, Manfred Grubenmann, Silvio Missio und Annelies Fenner. In solch einem Moment schätzt man, dass man nicht nur Kunde und Vereinskamerad ist und tatkräftige Unterstützung erfährt!

Sicher nimmt es Sie lieber Leser noch wunder was denn die Ursache des nicht ganz normale Geräusches war, das mich derart erschrocken hatte. Das hintere rechte Radlager! Und wenn ich mich recht erinnere hatten sich von diesem Radlager bei ganz langsamer Fahrt und gezieltem Hinhören schon zuvor leise Klick-Klick Geräusche bemerkbar gemacht. Das nächste Mal melde ich mich sofort bei Silvio wenn ich wieder ein verdächtiges Geräusch höre und warte nicht bis es zur Panne führt, versprochen!

Ulrich Bühlmann

## **Sommertreffen 2013 der Borgward IG Schweiz in Delémont**

Es ist Freitag der 9. August 2013. Wir hoffen alle notwendigen Utensilien für das 24. Internationale Borgward Treffen in Delémont in der Isabella Limousine verstaute zu haben. Meteoschweiz verspricht zwar für das Wochenende eine Wetterbesserung, aber zum Zeitpunkt unserer Abfahrt von Gutenswil in Richtung Delémont giesst es wie aus Kübeln. Dementsprechend ist auch meine Stimmung etwas bedrückt. Zugegeben, man darf die Leistung eines Isabella Limousinen Scheibenwischer System mit Baujahr 1957 nicht unterschätzen, aber mit dem was im Moment an Regen auf die Frontscheibe prasselt, werden die kleinen Wischer gerade noch fertig – und noch mehr müsste es nun wirklich nicht mehr sein.

Nach ein paar gefahrenen Kilometern in Richtung Nordwest-Schweiz bessert sich die Lage zusehends und mit der verbesserten Sicht erhellt sich auch mein Gemüt und es kommt langsam die notwendige Freude auf ein von Hermine und mir aktiv mitgestaltetes Sommertreffen im jüngsten Kanton der Eidgenossenschaft, auf.

An der letzten Generalversammlung hatte uns der Vorstand eröffnet das diesjährige Sommertreffen in der Region Jura durchführen zu wollen. Meine Wurzeln mütterlicherseits liegen in dieser Region und ich habe einige Verwandte die in der Gegend von Delémont, Porrentruy oder La Chaux-de-Fonds zu Hause sind.

Bereits während der Vorbereitungszeit auf das Sommerreffen waren Hermine und ich bei solch einem schlechten Wetter aufgebrochen, um die mit dem Vorstand ausgemachten Fahrtrouten und Besuchsmöglichkeiten rekognoszieren und notieren zu gehen. Damals haben wir von Delémont aus eine Strecke zu den Grotten von Réclère entlang dem Doubs erkundet, bei der wir nicht ganz sicher waren, ob wir wegen der grossen gefallenen Regenmenge nicht plötzlich vor einer Hochwasser-Sperre anhalten und Umdrehen müssten. Der Pegelstand des Doubs war an dem Rekognoszierungstag jedenfalls schon bedrohlich hoch gewesen, denn der Fluss hatte bereits Felder entlang dem Flusslauf überflutet.

Heute lachte uns bei der Einfahrt in Laufen die Sonne ins Gesicht und am Himmel zeichneten sich die ersten grossen blauen Flecken mit abziehenden Wolken ab. So konnte es an diesem Wochenende ruhig weitergehen! Bei der Ankunft im Hotel ibis in Delémont waren die vorderen Seitenscheiben unserer Isabella Limousine jedenfalls schon weit geöffnet und wir freuten uns auf ein Wochenende mit möglichst viel Sonnenschein.

Um 13:00 Uhr trafen wir uns mit den bereits zum jetzigen Zeitpunkt angereisten Teilnehmern zu einer nachmittäglichen Ausfahrt in den Westen des Zipfels von Porrentruy, wo wir uns für die Besichtigung der Grotten von Réclère angemeldet hatten. Die Besichtigung dieser Grotten ist fast zu Vergleichen mit Jules Vernes Reise zum Mittelpunkt der Erde. Ende des

19. Jahrhunderts wurden die Tropfsteinhöhlen von Réclère im Kanton Jura entdeckt und schon bald darauf für die Öffentlichkeit erschlossen. Auf einem geführten, 1,5 Kilometer langen Rundgang mit über 500 Treppenstufen geht es an Stalagmiten und Stalaktiten vorbei, in den grossen Saal mit über 15 Meter hohen Stalagmiten und zur rätselhaften Steinformation, die ein geheimnisvolles Gesicht im Profil andeutet.



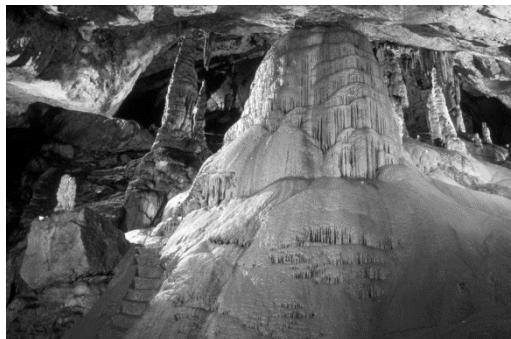
### **Steter Tropfen höhlt den Stein**

Die Grotten sind nur auf einer geführten Höhlentour zu besichtigen. Diese dauert ca. eine Stunde. Die Grotten sind eine geologische Sehenswürdigkeit von europäischer Bedeutung.

Schon die ersten Schritte versetzen in Erstaunen: Eine riesige Halle öffnet sich und ein geschickt

beleuchtetes, unterirdisches Amphitheater empfängt die Besucher. «Aber was unter unseren Füßen Stufen waren, wurde an den Wänden zum Tropfstein; Kristalle von dunklem Quarz, mit klaren Glastropfen geziert, hingen wie Kronleuchter vom Gewölbe herab und schienen bei unserer Ankunft angezündet zu werden. Man konnte meinen, die unterirdischen Geister beleuchteten festlich ihren Palast, um die Gäste von der Oberwelt würdig zu empfangen.»

Es ist fast so wie bei Jules Verne. Mehrere Kehren führen hinab zum tiefsten Punkt, man staunt und lauscht mit einem Ohr den Worten des Führerin. Da erfahren wir, dass Stalagmiten und Stalaktiten Steingebilde von Kalkablagerungen sind und von Wasser ernährt werden; dass die spektakulärsten Gebilde Namen haben und vielleicht nach den ersten Eindrücken der Entdecker oder Höhlenforscher benannt sind. «Schwiegermutter und Schwiegertochter» sind zu bestaunen, im «Tanzsaal» steht ein Dirigent seinem Orchester gegenüber und der «Dom» ist mit einer Höhe von 15 Metern der grösste bisher in der Schweiz entdeckte Stalagmit. An der niedrigsten



Stelle der Höhlen, 100 Meter unter dem Eingang, befindet sich ein kleiner See, der von einem grossen Stalagmiten überragt wird. Im Wasser leben winzig kleine Süsswasserkrebse.

Nachdem es draussen schon wieder weit über 25° warm gewesen war, hatten wir uns für den Besuch warm anziehen müssen, denn die Temperatur in der Höhle betrug lediglich 7°!

Nach solch einer Tour genießt man am besten ein Eis oder einen Kuchen auf einer gastlichen Terrasse und verarbeitet im Gespräch mit den anderen Teilnehmern das gerade erlebte. Auch werden erste Benzingespräche geführt, man ist ja unter sich!

Im Nu ist der Nachmittag vorbei gegangen und wir müssen uns auf die Rückfahrt nach Delémont machen, schliesslich beginnt das Treffen ja für alle anderen Teilnehmer offiziell um 18:00 – wäre nicht schlecht wenn wir nicht bei den Letzten sind, die im Restaurant Metropole zum gemütlichen Beisammensein und zu weiteren Benzingesprächen eintreffen.



Das Wirte-Ehepaar Cyril und Claudia Schwartz hatte uns eine kleine Karte zusammengestellt die vom Griechischen Salat, zu Penne mit Ricotta, Tomaten und Basilikum, auf Wunsch mit Crevetten, zum grossen



gemischten Salat, einem Gemüseteller oder Zanderfilet mit Tartar Sauce und Petersilien Kartoffeln zum kalten Roastbeef Teller mit Tartar Sauce, Pommes Frites und Salaten für jeden Geschmack etwas anbot. Wenn ich nur wieder an meine an diesem Abend

gegessenen Penne denke, läuft mir das Wasser im Mund zusammen und ich würde am liebsten eine kleine Ausfahrt nach Delémont unternehmen!

Samstags starteten wir bereits um 09:00 Uhr zur touristischen Ausfahrt quer durch den Jura ins Val de Travers. Also war zeitiges Aufstehen, Frühstück und Fahrzeug checken angesagt. Nach der Fahrerbesprechung übernahmen wir die Spitze des Konvois und führten die Borgwards und beiden Alfas aus Delémont hinaus.

Etwa vor einem Monat waren wir die rekognoszierte Strecke zuletzt abgefahren – aber in der Zwischenzeit hatte die Kantonale Strassenbehörde die von uns gewählte Strecke ins Val de Travers gesperrt. Dafür war der bei der Rekognoszierung ursprünglich ausgesuchte aber damals gesperrte Übergang wieder offen, sodass wir während ein paar Kilometern quasi blind – ohne korrektes Roadbook – zu unserem nächsten geplanten Etappenziel, den Asphaltminen von La Presta in Tavers, fuhren. Kurz nach 11 Uhr kamen wir bei den Asphaltminen an und stellten unsere Fahrzeuge auf. Bei der anschliessenden Führung und Besichtigung des Teils der heute noch zugänglichen Stollen ging es wieder unter Tage.

Die Anlage von La Presta gehörte zu den wichtigsten Asphaltminen Europas und führte das Val-de-Travers ins Industriezeitalter. Die insgesamt über 100 km langen Stollen wurden von 1712 bis 1986 ausgebeutet. Das Asphaltvorkommen wurde 1711 vom griechischen Arzt Eirini d'Eirinis entdeckt, der sich für die therapeutische Verwendung des Stoffes interessierte. Nachdem die Minen über 250 Jahre Asphalt geliefert hatten, wurden sie wegen mangelnder Rentabilität stillgelegt. Heute beherbergen die Gebäude der ehemaligen Mine ein Museum. Bei der Besichtigung erfährt man einiges darüber, wie die Stollen mit Holz ausgestreift wurden.

Durch dunkle Gänge, nur im Schein der Taschenlampen tappend, versucht man sich das Leben und die Arbeit unter Tag hier vorzustellen. Wohl kaum, dass es einem gelingt, aber man hat die Gelegenheit, durch eine mit Licht und sphärischen Klängen inszenierte Stimmung,



sich in die Mystik des Berges hinein zu versetzen. Treppauf und Treppab, bedingt durch den Verlauf der Gesteinsschicht den Gängen folgend, wird uns die Methode des Abbaus in den verschiedenen Epochen erläutert. Wir erfuhren, dass der Asphalt von Travers in der Blütezeit des Abbaus zum Beispiel über den Atlantik nach New York exportiert worden war. Daneben

stellt eine Ausstellung die Geschichte der Verwendung des Asphalts seit ihren urgeschichtlichen Anfängen dar.

Nach der Führung genossen wir die dortige Spezialität, den Asphalt-Schinken. Drei bis vier Stunden wird dieser, fein säuberlich in ein Paket eingewickelt, im heißen Asphalt bei einer konstanten Temperatur von 160° gekocht, was ihn wunderbar saftig werden lässt. Es ist die Temperatur, bei welcher sich das Bitumen vom Gestein trennen lässt und die hart arbeitenden Mineure benutzten so die Gelegenheit zur Zubereitung eines besonderen Festschmauses. Serviert mit Kartoffelgratin, Bohnen und Salat bereitet er uns Besuchern eine besondere Gaumenfreude. Zum Dessert gab es eine Vanille Glace übergossen mit dem Schnaps aus dem Tal, dem Absinthe.

Voller Enthusiasmus die nächste Etappe unter die Räder zu nehmen begab ich mich nach diesem wunderbaren Schmaus zum Parkplatz unserer Fahrzeuge. Was war denn da los, dachte ich mir als ich reihenweise offene Motorhauben und Kofferraumdeckel ausmachte.



Kameradenhilfe war bereits im Gange, denn es mussten sich einige Teilnehmer vor der Weiterfahrt zuerst dem Wohlergehen ihrer Fahrzeuge widmen und das eine oder andere Problem durch nachfüllen von Wasser und/oder Schmiermittel auf das Standard-Niveau beheben. Auch undichte Stellen oder unterbrochene elektrische Verbindungen wurden lokalisiert und kurzerhand repariert. Man hätte fast meinen können, dass wir auf einer Internationalen Testfahrt von Versuchsträgern befinden. Schlussendlich konnten alle Fahrzeuge, zum Teil auch erst während der nächsten Etappe nach La Brevine und zum Lac de Taillères, fahrtüchtig gemacht werden, sodass nach der gemeinsamen Rückfahrt durch die Freiberge über Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Saignelégier, Montfaucon nach Delémont alle Teilnehmer wieder ohne weitere Probleme ankamen.

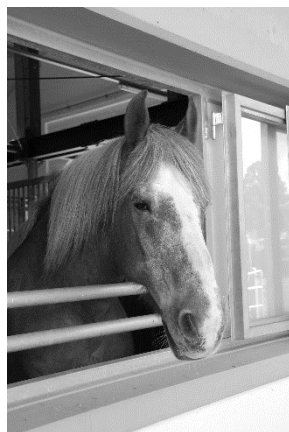


auch das hervorragende Menu,

Abends hatten wir einen Saal im 1. Stock des Restaurant Croix Blanche reserviert. Doch die Wirtsleute hatten uns angesichts des ausgezeichneten Wetters unsere Tische auf der Terrasse des Hauses reserviert. Wir waren also nicht ganz unter uns, dies tat aber der ausgezeichneten Stimmung gar keinen Abbruch. Dazu trug

Sonntags machten wir uns auf zum Teil bereits bekannten Strassen auf um der «Stiftung für das Pferd» «Le Roselet», in der Gemeinde Les Breuleux einen Besuch abzustatten. Die Stiftung wurde 1958 gegründet und hat ihren Sitz in Bern. Die Stiftung nimmt alte Pferde, Ponys und Esel in ihren drei Heimen auf und bietet ihnen einen schönen Lebensabend auf weiten Juraweiden, in der Herde und doch im Schutz und unter der Obhut des Menschen. In der Stiftung verbringen 170 alte Pferde, Ponys und Esel einen wohlbehüteten Lebensabend. Sie geniessen bei jedem Wetter im Sommerhalbjahr den Auslauf auf den weiten Juraweiden und in Gesellschaft ihrer Pferdekollegen. Bei schlechtem Wetter dürfen sie auf gepflegten und grosszügigen Trockenplätzen den Tag verbringen und finden abends Geborgenheit in den hellen und komfortablen Ställen.

Mich interessierte vor allem wie es Apollo, dem 23 jährigen ehemaligen Feldschlösschen Brauereipferd, ging. Apollo war der Showman unter den Brauereipferden von Feldschlösschen gewesen. Sein Temperament, sein Arbeitsdrang und seine aufmerksame Art waren die Merkmale, mit denen der 900 Kilogramm schwere Apollo sein Leben lang als besonderes Brauereipferd hervorstach. Seine charmante, brave und zugängliche Art hat auch Brauereibesucher immer wieder in den Bann gezogen.



Da ja bestes Wetter herrschte, konnten wir uns draussen auf der Terrasse verpflegen. So genoss manch einer vor der Verabschiedung und Heimreise eine der zahlreichen Freiburger Köstlichkeiten von der Speisekarte des Restaurants Relais Le Roselet.

Ich genoss eine Gemüsecreme-Suppe sowie die Champignons- und Morcheln-Schnitte, nicht zu viel aber doch genug um die Heimreise unter die Räder zu nehmen.

Auf der Heimreise folgten wir jedoch zuerst Arlette und Peter Stemm nach Hause und unterbrachen unsere Fahrt um dem Prozedere des Borgward Isabella Coupé gegen Isabella Combi tauschen und mit diesem am Büssing Wohnmobil angehängt sich in Richtung Norden zum Treffen des Dansk Borgward Klub aufzumachen, beizuwohnen. Mehr dazu in einer nächsten Clubzeitung!

Ulrich Bühlmann

## Herbstanlass 2013 der Borgward IG Schweiz

Um gute Tipps von Mitgliedern für die Durchführung eines Anlasses ist der Vorstand immer sehr dankbar. Roland Eisele hatte diesmal die Idee für einen wunderbaren Anlass beigesteuert.

In der Ausschreibung stand: In einem sportlichen Wettbewerb geht es traditionsgemäss wieder um die Vergabe des Wanderpokals. Aber keine Angst, jeder Teilnehmer erhält einen Einführungskurs in die Sportart, die hier - der Chancengleichheit wegen - aber noch nicht verraten wird. Zum Abschluss zeigen uns die wahren Könner in diesem Metier ihre Kunststücke. Für Spannung in allen Belangen war also gesorgt.

Wir begaben uns pünktlich zum Start des Programms nach Bülach und staunten nicht schlecht über die Einrichtung des Veranstaltungsortes – dem Billardcenter Breakpoint. Mit der Begrüssung des Hauses, einem Cüpli und was zum Knabbern, freuten wir uns auf einen gelungenen Herbstanlass gemäss folgendem Leitspruch: Das Billardpub freut sich über Gross und Klein, Jung und Alt sowie Neueinsteiger und Profis. Bei uns sind alle Gäste gemäss dem Motto: "Es ischs Spilhus, chum inä und heb Spass!" herzlich willkommen.

Gespannt lauschten alle Teilnehmer den Ausführungen des Meisters als er uns einen Einführungskurs in die Kunst des Billardspielens gab. Nach einer kurzen Instruktion hatten alle Teilnehmer des Herbstanlasses Gelegenheit an ihrem zugewiesenen Billardtisch des eben vorgezeigte selbst zu üben. Dann kam die nächste Instruktionsrunde und das anschliessende Üben, bis wir alle Grundtechniken des Spiels mindestens im Ansatz begriffen und selbst ausprobiert hatten.

Unschwer war zu erkennen wer sich Ambitionen auf den Sieg des Wettkampfes um den Herbstpokal ausrechnen konnte. Nach zwei verlorenen Spielen schied eine beträchtliche Anzahl an Teilnehmern aus dem weiteren Wettkampf aus. Ein paar schafften es noch in die dritte Runde – doch das Feld der noch am Turnier weiter qualifizierten Teilnehmer wurde immer dünner.



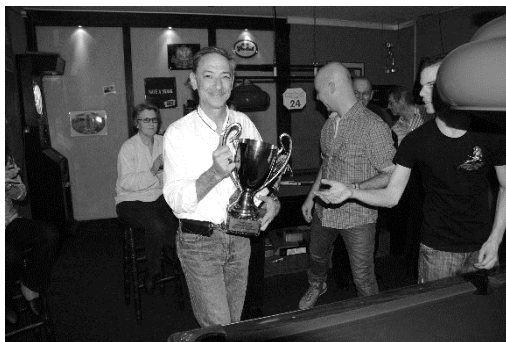
Billard spielen macht hungrig und deshalb ist das Billardcenter Breakpoint auch hervorragend für Gruppenanlässe wie den unsrigen ausgerüstet. Wir durften ein Raclette mit Fleischgrill geniessen, bevor es mit dem weiteren Verlauf unseres Turniers weiter ging. So blieb nach dem feinen Abendessen fast niemand lange



Schluss sicherte sich Horst Panhuber die Teilnahme an der finalen Partie gegen Manfred Grubenmann.

Getreu dem Motto neues Spiel, neues Glück, schauten wir den beiden zu. Die Taktik war nicht leicht auszumachen, fasst schien es, als möchte jeder der beiden Finalisten die Partie so schnell wie möglich siegreich beenden. Doch so schnell liessen sich die beiden nicht gegenseitig aus dem Konzept bringen. Manchmal musste gar in die Trick-Schublade gegriffen werden um die schwierig liegenden Kugeln in die Taschen des Tisches zu befördern. Und nicht jeder Stoss gelang auf Anhieb und so hatte jeder der beiden Finalisten eigentlich die Chance den Sack zu zumachen und die Partie für sich zu entscheiden. Dies gelang schlussendlich Manfred Grubenmann, womit er wieder einmal für ein ganzes Jahr um das Wohlergehen des Borgward IG Schweiz Herbstanlass Wanderpokals besorgt ist. Im zweiten Rang sahen wir Horst Panhuber und den dritten Rang belegte Margarida Alho.

Ein herzlicher Dank geht an den Ideengeber Roland Eisele.  
Ulrich Bühlmann



## Er kam, sah und siegte ... der Lloyd Alexander TS

Von Heinz Kranz - aus Hobby Juli 1959

Kam, sah und siegte ...

*Lloyd Alexander TS*



Er kam, sah und siegte, der Alexander TS, als er bei seinem ersten Auftreten auf dem Oval der Hockenheim-Rennbahn nach 12 Stunden harten Ringens den 1., 2., 4. und 5. Platz in den bereits in die Annalen des Motorsports eingegangenen 12 Stunden von Hockenheim belegen konnte. Als man schliesslich die von dem Siegerwagen gefahrenen Kilometer durch 12 Stunden teilte, da kam, einschliesslich aller Boxenaufenthalte, Tankpausen und Reifenwechsel, ein Schnitt von 110,7 km/h heraus, eine unwahrscheinlich gute Zeit für einen Wagen der Kleinwagen-Klasse.

### **Mit dem Hockenheimsieger unterwegs**

Wenige Tage später stand der Sieger, die Nr. 6 mit dem polizeilichen Kennzeichen HB-DV 888, vor meiner Tür, so, wie er vom Hockenheim-Ring zurückgekehrt war, lediglich mit frischem Motoröl versehen. Der Wagen war tatsächlich die reinste Rakete, und da man ihm äusserlich diese Eigenschaft nicht ansehen konnte, kam mancher Fahrer eines durchaus nicht schlafmützigen Mittelklassewagens auf den Verdacht, dass mit seinem Wagen irgendetwas nicht in Ordnung sein könnte; wie würde ihn sonst ein gewöhnlicher Lloyd im Beschleunigen einfach mattsetzen?

Aber auch in der Spitze liess sich der kleine Lloyd nicht lumpen. 5000 U/min zeigte der Tourenzähler ständig, das sind gute 110 km/h, und wenn es darauf ankam, dann schaffte er 5500 U/min, und das sind 120 km/h!

Beim Hockenheim-Alexander wurde die Strassen- und Kurvenfestigkeit mit einer reichlich unfeinen Federung erkaufte: sie war so hart, dass sie wohl in den schärfsten Kurven ihren Mann stand, aber auf normalen Strassen dem Fahrer unangenehm deutlich machte, wie beweglich doch des Menschen Innereien sind.

### **Für den Alltag zivilisiert**

Wenige Monate nach Hockenheim kam der endgültige Alexander TS heraus, und siehe da, man hatte den Rauhen Knaben von Hockenheim zivilisiert. In der Motorleistung im unteren Drehzahlbereich hatte man zum Beschleunigen alles drin gelassen, oben, knapp vor 5000 U/min, aber der Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer wegen, ein wenig abgedrosselt und schliesslich die Federung komfortabler gemacht.

### **Mehr Luft für den Zweitakter**

Wie kann man eigentlich einen Alexander-Motor schneller machen, ohne seine Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer zu beschneiden? Wie die Aufgabe in Bremen gelöst wurde, ist durchaus normal, sozusagen angewandter Physikunterricht. Die Leistung ist abhängig vom Füllungsgrad der Zylinder mit einem gut durchwirbelten Kraftstoff-Luft-Gemisch, das möglichst vollständig verbrennen soll. Also nahm man bei Lloyd statt des üblichen Vergasers einen, der einige Nummern grösser ist. Der Solex-Vergaser 32 PCI zeigt eine Querschnittserweiterung von bisher 28 auf 32 mm; es wird also mehr Luftsauerstoff angesaugt; er steht im Verhältnis zum Kraftstoff wie 15 zu 1, was die Voraussetzungen für eine vollkommene Verbrennung schafft.

### **Erhöhtes Drehmoment**

Nachdem die 'Gasanstalt' in Betrieb war, sorgte man dafür, dass die Zylinder von Restgasen gereinigt und die Wärmeverluste geringer wurden; das geschah mittels einer Verdichtungserhöhung von 6,6: 1 auf 7,2 : 1. Damit wurden Mitteldruck und Drehmoment so angehoben, dass im gesamten Drehzahlbereich fast ein gleichwertig hohes Drehmoment zur

Verfügung steht, das für gute Beschleunigung sorgt. Die Drehzahl wurde von 4500 auf 5000 U/min heraufgesetzt, um einmal die Leistungszunahme von 19 auf 25 PS gemeinsam mit der Drehmomenterhöhung zu erzielen, um aber auch bei gleichen Untersetzungen des Getriebes die höheren Geschwindigkeiten herauszuholen.



### **Ohne Löcher**

Das Bild wird abgerundet durch die zum 32-PCI-Vergaser gehörende Beschleunigerpumpe, deren Kolben beim Durchtreten des Gaspedals einen zusätzlichen Kraftstoffstrahl einspritzt und beim Nachlassen des Pedals wieder neuen Kraftstoff ansaugt. Dadurch werden die Löcher überbrückt, die sich sonst beim plötzlichen Gas geben einstellen - meist dann, wenn die Beschleunigung wirklich einsetzen soll.

## **Neue Vorschriften ab 2014: Licht am Tag**

Ab dem 1. Januar 2014 wird das Fahren mit Licht am Tag in der Schweiz zur Pflicht. Diese Massnahme betrifft alle Motorfahrzeuge, Zweiräder inbegriffen. Diese wichtige Änderung im Strassenverkehrsgesetz ist Teil des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes «Via Sicura».

### **Warum mit angeschalteten Lichtern fahren, auch tagsüber?**

Fahren mit Licht am Tag ist eine einfache Massnahme, die Anzahl und Schwere der Strassenverkehrsunfälle zu verringern. Wer mit eingeschaltetem Abblend- oder Tagfahrlicht unterwegs ist, wird besser wahrgenommen.

Die anderen Verkehrsteilnehmer, die Radfahrer oder Fussgänger können damit Abstand und Geschwindigkeit eines herannahenden Fahrzeugs besser abschätzen. Das Unfallrisiko vermindert sich für alle Verkehrsteilnehmer – egal ob motorisiert oder nicht.

### **Welche Fahrzeuge unterliegen dieser Verpflichtung?**

Motorwagen (z.B. Personenwagen, Liefer- und Lastwagen, Cars) und Motorräder müssen tagsüber mit Licht fahren. Bei Motorfahrzeugen sind die Tagfahrlichter oder die Abblendlichter zu verwenden. Von dieser Pflicht ausgenommen sind Mofas, E-Bikes und Velos sowie Fahrzeuge, die vor 1970 in Verkehr gesetzt wurden. Wer gegen das Gebot verstösst, tagsüber mit Licht zu fahren, wird mit einer Busse von 40 Franken bestraft.

### **Welche Lichter muss ich tagsüber anschalten?**

Sie haben zwei Möglichkeiten: Abblendlicht oder Tagfahrleuchten.

### **Mit Abblendlicht fahren**

Falls Ihr Fahrzeug nicht mit Tagfahrleuchten ausgerüstet ist, dürfen Sie mit dem konventionellen Abblendlicht fahren. Entweder wird das Abblendlicht automatisch beim Anfahren eingeschaltet (das Fahrzeug kann auch später nachgerüstet werden) oder Sie schalten es manuell ein.

### **Tagfahrlicht**

Es handelt sich um zusätzliche Lichter die, ohne zu blenden, gut sichtbar sind. Schwächer als Abblendlichter verbrauchen sie wenig Energie, da weder Rücklichter noch Armaturenbrettbeleuchtung eingeschaltet sind.

Die Fahrzeughersteller verwenden als Tagfahrleuchten vermehrt LED, da diese sparsamer sind und eine längere Lebensdauer aufweisen. Die Verwendung der Tagfahrleuchten schont die übrigen Lichter, die somit seltener ausfallen.

Neue Fahrzeuge werden meistens schon mit Tagfahrleuchten ausgerüstet. Diese leuchten bei eingeschaltetem Motor und ausgeschaltetem Fern- oder Abblendlicht.

## **Kann ich mein Fahrzeug mit Tagfahrleuchten nachrüsten oder das Abblendlicht direkt an die Zündung koppeln?**

Zwei Lösungen sind möglich.

### **Das Abblendlicht an die Zündung koppeln**

Das Abblendlicht kann von einer Fachperson direkt an die Zündung gekoppelt werden. Damit ist ein Vergessen des Ein- und Ausschaltens ausgeschlossen.

### **Nachrüst-Tagfahrlichter**

Tagfahrleuchten können bei einem Fahrzeug, das keine Originaltagfahrleuchten hat, eingebaut werden. Diese leuchten bei eingeschaltetem Motor und ausgeschaltetem Fern- oder Abblendlicht.

Ein homologiertes Nachrüstsystem kostet ohne Montage zwischen CHF 100.– und CHF 500.–. Der Einbau sollte vorzugsweise von einer Fachperson durchgeführt werden, da die gesetzlichen Vorschriften betreffend elektrische Schaltung und Einbauposition einzuhalten sind.

Gesetzlich ist u.a. das Homologationszeichen «ECE-R 87» vorgeschrieben, auf das Sie beim Kauf im Handel sowie im Internet achten müssen.

## **Kann das Fahren mit Licht am Tag zu einem Treibstoffmehrerverbrauch beitragen?**

### **Abblendlicht - Eine geringe Verbrauchszunahme von rund 2%**

Beim Fahren mit Abblendlicht muss mit einer geringen Verbrauchszunahme von rund 2% gerechnet werden. Denn bei aktiviertem Abblendlicht leuchten neben diesem auch die Stand- und Rücklichter sowie die Nummernschild- und Instrumentenbeleuchtung. Zusätzlich werden je nach Fahrzeugtyp auch im Innenraum weitere Leuchten aktiviert.

Somit kann beim Fahren mit Abblendlicht am Tag von einer Gesamtleistung von 140 bis 200 Watt ausgegangen werden. Darüber hinaus muss mit häufigerem Lampenwechsel gerechnet werden. Dieser Mehrverbrauch kann jedoch durch eine ökologische Fahrweise (EcoDrive) mehr als kompensiert werden.

### **Tagfahrleuchten - Ein vernachlässigbarer Mehrverbrauch von rund 0.2%**

Handelsübliche Tagfahrleuchten kommen mit einer Leistung von 10 bis 20 Watt aus, was somit einem vernachlässigbaren Mehrverbrauch von rund 0.2% entspricht.

## **Welche Lichter soll ich bei reduzierter Sichtbarkeit einschalten?**

In Tunneln, bei Dämmerung oder schlechten Wetterbedingungen bleibt das Einschalten des Abblendlichts wie bis anhin obligatorisch. Beleuchtung durch Tagfahrleuchten ist in diesen Fällen nicht ausreichend, weil sie einerseits zu schwach und andererseits nur vorne angebracht sind.

## Der CH-Kleber ist im Ausland obligatorisch

Denken Sie vor dem Verlassen der Schweiz daran, einen CH-Kleber am Heck Ihres Fahrzeuges anzubringen. Wer dies nicht tut, muss mit einer Busse rechnen.

### Alles über den CH-Kleber und seine Verwendung.

Der CH-Kleber muss gut sichtbar am Heck Ihres Fahrzeuges angebracht sein.

#### Das betreffende Gesetz

Gemäss Artikel 45 der VTS (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge) müssen Motorfahrzeuge und Anhänger, die ins Ausland fahren, ein Landeszeichen, d.h. einen CH-Kleber, gut sichtbar am Heck des Fahrzeuges tragen. Dieses Landeskennezeichen muss auf dem Fahrzeug (Autos und Motorräder) sowie auf Anhängern angebracht sein.



#### Welches sind die Masse ?

Das Gesetz sieht nur eine Grösse vor für das Landeskennezeichen CH nämlich das «grosse» Format:

- Höhe x Breite der Ellipse: 11.5 x 17.5 cm
- Höhe x Breite der Buchstaben: 8 x 4 cm
- Strichbreite: 1 cm

#### Die Mindestmasse

Die Mindestmasse des Aufklebers sind im Anhang 4 der VTS genau beschrieben. Achten Sie also darauf, nicht das kleine Format des CH-Klebers zu benutzen. Dieses hat nach dem Gesetz keine Gültigkeit.

#### Wo muss er angebracht werden?

Der CH-Kleber muss waagrecht zu seiner Hauptachse und gut lesbar am Heck des Fahrzeuges angebracht werden. Es muss sich in einer Höhe zwischen 0.20 m und 1.50 m befinden.

Es ist zu beachten, dass nur das Landeskennezeichen des Immatikulationslandes Ihres Fahrzeuges angebracht werden darf.

#### Tipp: die magnetische Version

Wenn Sie in der Schweiz nicht mit einem solchen Kleber herumfahren möchten, entscheiden Sie sich für die magnetische Version des «CH». Vor dem Verlassen des Landes müssen Sie also einfach den magnetischen «Aufkleber», gemäss erforderlichen Normen, am Heck Ihres Fahrzeuges anbringen.

Den CH-Kleber oder die magnetische Version davon ist in den meisten Einkaufszentren in der Schweiz erhältlich.

# Mutationen

## Eintritt Aktive:

Alho Margarida, Sophie-Taeuber-Str. 2, 8050 Zürich	
--	--

## Austritt Aktive:

Egger Philipp, Realpstr. 77, 4015 Basel	
---	--

## Austritt Passive:

Erdel Helmuth, Auf der Herrnmur 12, D-65779 Kelkheim	
Gasser Heidi, Gemmertshausen 7, 8590 Romanshorn	verstorben

## Adressänderungen:

Huser Ernst, Breiwies 60, 5420 Ehrendingen	
Jean-Frédéric Pache, Le Château, rue du Château 11, 1063 Chapelle-sur-Moudon	

# Zu verkaufen

Borgward Isabella Limousine 1959 Ersatzteile: 3 Hauben, 2 Kofferdeckel, 2 Kotflügel hinten rechts und links, 1 Frontscheibe, 2 Heckscheiben, 6 Seitenfenster hinten, 1 Maske mit Chrom, Innenverkleidung hinten, 2 Stossstangen (4 Hälften), Chrom (Zierleisten, Aufsätze, Radkappen, Zierringe, Schriftzüge, 3 Kofferraumleuchten, sowie diverse Kleinteile wie Aschenbecher, Rückleuchten Untersätze, Lampen, Leuchten, Tacho, Blinker, Scheibenwischer, Gelenke, Gepäckträger und vieles mehr.

Info: Veit Weibezahl, Längerbühlstr. 58, D-78467 Konstanz.  
Tel.: +49 7531 77058



<b>Clubboutique</b>	CHF
Die Boutique-Artikel können an sämtlichen Veranstaltungen der Borgward IG Schweiz direkt bezogen werden.	
Schildmütze Damen (nur Schild mit Band) in Rot oder Schwarz limitierte Jubiläumsausgabe	20.00
Erinnerungsmedaille Sommertreffen 2013	35.00
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 1994–2012 (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>	



Sommertreffen 2013 Freitag – Die Teilnehmer haben ihre Fahrzeuge bei den Grotten von Réclère aufgestellt.



Sommertreffen 2013 Sonntag – Unsere Fahrzeuge sind in bei der Stiftung für das Perd - Le Roselet geparkt.