



Die Perle einer Kultmarke

BORGWARD ISABELLA COUPÉ Das Leben der Marke Borgward war kurz und intensiv. Das Coupé gehört zu den Highlights.

MARKUS CHALILOW

Allein schon darüber, wie der Modellname Isabella entstanden ist, ranken sich zahlreiche Mythen. Einer davon besagt, dass Firmengründer Carl Friedrich Wilhelm Borgward vor den ersten Testfahrten des neuen Modells in der Öffentlichkeit gefragt wurde, wie man die geheimen Vorserienmodelle benennen soll. Darauf meinte er lapidar: «Mir doch egal, schreibt von mir aus Isabella drauf.» So entstand der Legende nach der Modellname eines der wohl am meisten unterschätzten Automobile aus deutscher Produktion. Denn die Isabella, besonders in der von uns gefahrenen Coupé-Version, ist ein ganz feines Ding. Kein Protzer, kein Blender – aber gut gemacht und vor allem sehr, sehr bequem.

FAST EINE SÄNFTE Natürlich kann man nicht heutige Massstäbe anlegen, wenn man das Innenleben und das Fahrverhalten bewertet. Allein schon der Umstand, dass die Strassen in den 60er-Jahren nicht ansatzweise so gut waren wie heute. Oftmals musste noch auf Schotter rumgekurvt werden, und Schlaglöcher, die ihrem Namen noch alle Ehre machten, müssen in die Bewertung des Fahrverhaltens einfließen. Natürlich – manche Strassen sind heute wieder in ähnlich erbärmlichem Zustand, doch damals wars doch noch etwas schlimmer. Umso schöner, dass die Federung der Isabella fast alles glatt bügelt, völlig unaufgeregt, fast schon souverän. Dabei war das Borgward-Coupé weder besonders gross noch schwer – auf einer Länge von rund 440 cm fanden fünf Personen locker Platz, auch wenn der Zutritt in den Fond nicht sonderlich bequem war.

Und mit rund 1000 kg Leergewicht war das Isabella-Coupé in der damaligen Zeit nicht gerade ein Superleichtgewicht, aber doch leicht genug, damit der Vierzylindermotor mit 75 PS (mit hängenden Ventilen und Zahnradantrieb der seitli-



Die Schalthebel-führung ist sehr gewöhnungsbedürftig, die Technik sonst aber ausgereift. Borgward hatten ein reich dotiertes Armaturenbrett.

chen Nockenwelle) nicht allzu viel Mühe mit dem Gefährt hatte. Wie damals bei vielen Herstellern üblich, verfügte auch die Isabella von 1957 über eine sehr hakenartige Lenkradschaltung. Die vier Vorwärtsgänge waren aber immerhin alle synchronisiert und liessen sich mit etwas Übung auch tadellos und ohne Störgeräusche einlegen. Als Besonderheit darf die hydraulische Betätigung der Kupplung gelten – damals alles andere als üblich. Unser Fahrzeug war zudem derart gut in Schuss, dass es auch sonst keine Störgeräusche gab.

TADELLOSE VERARBEITUNG Die Verarbeitung war für damalige Verhältnisse sehr gut, selbst nach über 50 Jahren knarzte oder klapperte im Coupé nichts. Allerdings profitierte das Coupé, das 1957 auf den Markt kam, von der Limousine, die zu dieser Zeit bereits während dreier

Jahre gebaut wurde. So konnten die nicht gerade wenigen Kinderkrankheiten grösstenteils ausgemerzt werden, bevor das Coupé auf der Bildfläche erschien. Zwei Jahre nach der Einführung bekam man das Coupé übrigens auch mit damals sehr trendigen Heckflossen, die einfach auf die hinteren Kotflügel aufgesetzt wurden – eine «Aufwertung», die der Wagen gar nicht nötig hatte. Allerdings erinnerte das Auto mit den Flossen noch stärker an die amerikanischen Strassenkreuzer dieser Zeit. Und genau so liess sich auch die Isabella fahren. Hektik war dem Wagen ein Graus – der Weg ist das Ziel –, und geduldigen Passagieren ermöglichte die Isabella auch als Coupé lange Reisen mit viel Komfort.

Mit ein Grund für den hohen Fahrkomfort war die moderne Radführung. Vorne gabs doppelte Dreieckquerlenker, Schraubenfedern und Stossdämpfer, hin-

ten sorgte eine Pendelachse mit Schubstreben und Schraubenfedern für den Kontakt zur Fahrbahn. Einzig die Bremsanlage war noch nicht so modern. Die vier Trommeln (vorne Duplex) machten das Auto beim beherzten Tritt aufs Bremspedal zwar langsamer – dabei aber von einer Bremsung zu sprechen, wäre übertrieben.

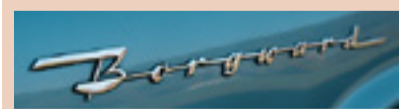
Leider vermochten die zahlreichen Isabella-Varianten das Unternehmen nicht zu retten. Bereits 1961 wurde über das Lebenswerk von Borgward der Konkurs eröffnet, die Produktionsanlagen nach Mexiko verkauft. Vom einst viertgrössten Automobilhersteller Deutschlands blieb nicht viel übrig – ausser ein paar tollen Oldtimern. Bis jetzt jedenfalls. Denn bereits vor Jahren gründete der Enkel Borgwards, Christian Borgward, zusammen mit Karlheinz L. Knöss in Luzern die Borgward AG. Dort wird seither an der Rückkehr der Marke gearbeitet.

BORGWARD ISABELLA COUPÉ

Produktionszeitraum 1957 bis 1962

Preise Ein Isabella-Coupé in tadellosem Zustand (1) ist derzeit kaum unter 40 000 Franken zu haben. Etwas weniger gut erhaltene Fahrzeuge sind aber auch für unter 30 000 Franken erhältlich. In Deutschland kosten ein gutes Coupé derzeit rund 23 000 Euro.

Motor, Antrieb Reihenvierzylinder-Benziner mit 60 oder 75 PS (TS), seitliche Nockenwelle, manuelles Vierganggetriebe, Antrieb auf die



Hinterräder, Wasserkühlung, Leergewicht ab 1040 kg, Topspeed 135 bis 150 km/h.

Pluspunkte Fahrkomfort, Erscheinungsbild, Verarbeitung, voll synchronisiertes Getriebe, ausgereifte Technik.

Minuspunkte Unpräzise Schalthebel-führung (Lenkradschaltung), Verwin-

dungssteifigkeit (Cabrio-Version), zickige Trommelbremsen, schlechte Rostvorsorge (insbesondere Lampentöpfe, Tankstützen, Unterboden).

Ersatzteileversorgung Schwierig, auch wenn 40 Jahre nach dem Konkurs gelegentlich noch Neuteile aus alten Lagern auftauchen. Zudem kümmern sich Enthusiasten in aller Welt um Nachfertigungen und die Rettung von Gebrauchtteilelagern. Allerdings sind die Teile alles andere als billig, schliesslich werden sie in Kleinstserien hergestellt.

Clubs zur Marke Die Borgward IG Schweiz wurde 1985 gegründet und zählt heute über 70 Mitglieder, www.borgward-ig.ch/, allerdings sind die Aktivitäten des Clubs in der Schweiz nicht gerade ausufernd. Auch in Deutschland gibts einen grossen Borgward-Club; www.borgward-ig.de. Interessant ist auch ein Besuch bei Zwischengas zum Thema Borgward: www.zwischengas.com/borgward.



Das Coupé wirkt heute noch elegant, viel Chromzierat entspricht dem damaligen Zeitgeschmack. Die Sitze sind äusserst bequem. Fotos: Peter Ruch

