

Borgward für Einsteiger

Kaufberatung: Fünf Schritte zur perfekten Isabella

Borgward hat nie wirklich aufgehört zu existieren, das zeigt die aktive Fanszene in aller Welt. Aber die Kaufentscheidung wird nicht einfacher. Es gibt Borgward-Liebhaber, die gerne eine Isabella hätten, sich aber nicht trauen, eine zu kaufen. Andere schaffen sich eine Isabella an und geraten ans falsche Auto. Beides ist schade – und doch nur ein Kommunikationsproblem: Denn Borgward-Fahren ist keine Geheimwissenschaft, es kostet nicht die Welt und fordert nicht mehr Hingabe als andere Hobbys. Wichtig ist nur etwas Detailwissen. Und das wollen wir hier am Beispiel der Isabella weitergeben.

Diese Kaufberatung ist nicht für Kenner der Borgward-Szene gedacht, sondern für Einsteiger. Deshalb beginnen wir nicht mit technischen Details oder typischen Schwachstellen, sondern bei den Grundbegriffen. Wer also schon Klassiker-Kenntnisse besitzt, kann weiter hinten einsteigen.

Erster Schritt: Vorurteile und Wirklichkeit

Es ist ganz einfach, die Automarke Borgward und ihre Produkte sympathisch zu finden. Die einzigartige Form der Autos kann einem gefallen und die Figur des Firmenchefs faszinieren, denn Carl F. W. Borgward (1890–1963) war ja tatsächlich das personifizierte Wirtschaftswunder. Die wechselhafte Geschichte des Herstellers fesselt viele Borgward-Fans, auch Stil und Zeitgefühl der 1950er-Jahre lassen sich spannend finden. So ein Auto zu besitzen, kann schnell zum reizvollen Gedanken werden. Es lohnt sich, ihn zu Ende zu denken. Viele Menschen halten das für unvernünftig und haben eine ganze Sammlung von Gegenargumenten bereit. Solche zum Beispiel: Ein Borgward ist exotisch, teuer und furchtbar alt, also kein zuverlässiges Auto. Eines, das oft kaputt ist, das niemand mehr repariert, und dessen Ersatzteile so selten sind wie Frost im August. Ein Borgward stammt aus einer Zeit, in der Benzinverbrauch keine Rolle spielte, ist also viel zu durstig. Und außerdem sind 50er-Jahre-Autos zu langsam für den heutigen Straßenverkehr. Alles verbreitete Laienmeinungen – und keine stimmt wirklich.

Ein Oldtimer verändert sein Wesen im Alter nur selten oder dann, wenn ihn seine Besitzer vernachlässigt haben. Das gilt auch für die Borgward Isabella: Sie war früher ein Auto der gehobenen Mittelklasse, weit verbreitet, technisch solide und finanziell nicht unerreichbar. Wer so einen Wagen kaufte, war meist nicht reich, sondern nur gutverdienend, war oft beruflich auf sein Auto angewiesen und fuhr im Jahr 20 000 Kilometer oder mehr. Das wäre mit einem unzuverlässigen, exotischen Auto nicht möglich gewesen.

Über die heutigen Kaufpreise sprechen wir weiter hinten in dieser Kaufberatung. Tatsächlich kann der Spaß an einer perfekten Isabella so teuer sein wie ein neuer Mercedes SL. Er beginnt dafür aber in den Preisregionen eines Dacia Logan. Und das Fahrgefühl zwischen dem günstigen Einstieg und der High-End-Isabella unterscheidet sich nur in Nuancen. Außerdem kann es reizvoller sein, eine originale, ehrliche Isabella mit leichter Patina zu fahren als ein überrestauriertes Schaustück.

Für alle gilt: Der Unterhalt kostet wenig. Die Isabella ist ein sparsames Auto, auch wenn das bei den heutigen Fahrleistungen keine Rolle spielt. Dennoch gelingt es nur Grobmotorikern, Verbräuche über zehn Liter auf 100 Kilometer zu erreichen. Jede ordentlich und original erhaltene Isabella lässt sich mit steuersparendem H-Kennzeichen fahren (Jahressteuer 192 Euro), ohne Einschränkungen auch im Alltag. Selbst freie Fahrt in deutschen Umweltzonen ist möglich. Und weil Autos der Adenauer-Ära so gut wie

nie in Unfälle verwickelt sind, sind die Versicherungsbeiträge nicht der Rede wert: Die billigsten Oldtimer-Versicherer verlangen rund 100 Euro Haftpflicht-Prämie im Jahr. Sie fordern dafür nur, dass der Fahrer mindestens 25 Jahre alt ist und es in seinem Haushalt ein modernes Alltagsauto gibt.

Das ist sinnvoll, auch wenn eine gut gewartete Isabella noch immer als Wagen für jeden Tag zu gebrauchen ist. Aber in der Praxis wäre es schade um ihre Substanz. Auch vom Draußenparken wird sie nicht besser, ein trockener Garagenplatz sollte also zur Verfügung stehen. Und wer nicht selbst schrauben kann oder will, der sollte sich rechtzeitig eine Werkstatt mit Herz und Feingefühl für alte Autos suchen. Die Technik der Isabella ist unkompliziert, und wer beispielsweise mit Mercedes- oder Volvo-Modellen der 50er und 60er Jahre umgehen kann, kommt auch mit einem Borgward zurecht. Zudem gibt es noch immer (und wieder) Borgward-Spezialisten, weil gar nicht so wenige dieser Autos überlebt haben: Mindestens 2000 Isabellen sind in Europa noch unterwegs. Das zeigt, dass es noch und wieder Ersatzteile gibt, solche aus alten Beständen, mehr aber aus modernen Nachfertigungen. Es ist nicht alles kurzfristig lieferbar, aber alles Wichtige.

Sicher, ein Borgward ist kein Mercedes: Wer einen Klassiker mit Stern fährt, kann sein Auto bei der nächsten Niederlassung warten und reparieren lassen, und er bekommt die meisten Neuteile nach kurzer Wartezeit. Das ist bequem, aber nicht immer billig. Borgward-Fans müssen besser informiert sein, fahren dafür aber unterm Strich günstiger.

Vor allem: Sie fahren. Es gibt Borgward-Fans, deren moderne Alltagsautos öfter streiken als ihre Isabella. Sicher, Verschleißteile sind mit der Zeit zu tauschen wie bei jedem anderen Auto, und wenn ein Klassiker (zu) lange steht, kommt die Gefahr von teuren Standschäden dazu. Aber das gilt für jeden Klassiker, sogar für die Youngtimer der 80er-Jahre, die ja eigentlich Musterbeispiele der Problemlösbarkeit sind.

Zweiter Schritt: Fahren und Verstehen

Zugegeben, das Thema ist heikel: Denn wer lässt schon gerne einen Fremden hinters Lenkrad seines Klassikers? Aber genau das ist es, was Borgward-Einsteiger brauchen: eine Probefahrt. Einfach mal so, ohne große Geldscheine in der Tasche, aber um zu fühlen, wie sich ein Borgward fährt. Mitfahren reicht fürs Erste auch. Wichtig ist für Hobby-Einsteiger nur, ein Gefühl für den Charakter des Autos und seine Art der Fortbewegung zu bekommen. Denn wer sich heute für eine Isabella interessiert, hat sie meist nicht mehr als Neuwagen oder jungen Gebrauchten erlebt. Er muss nicht nur typische Schwachstellen prüfen, sondern auch sich selbst: Ist das die Art des Fahrens, die mir gefällt? Ein sensibler Anbieter sollte Verständnis für solche Fragen haben. Auch der Kontakt zu Borgward-Clubs und -Stammtischen hilft weiter, denn sie sind sehr daran interessiert, die nächste Generation von Borgward-Liebhabern für ihr Hobby zu gewinnen.

Wie fährt sie sich, die Isabella? Im Grunde so wie ein modernes Auto. Und im Detail doch ganz anders. Genau darin liegt der Reiz. Viele Neueinsteiger sind erstaunt, wie geräumig eine Isabella ist, und speziell große Fahrer sitzen hinter ihrem Lenkrad sehr bequem. Der größte Unterschied zur Neuzeit liegt in der Filterlosigkeit des Fahrerlebnisses, in der Akustik und den Bedienungskräften. Der Isabella-Motor ist kein Säusler, sein Arbeitsgeräusch ist mehr kernig und herb. Das klingt für heutige Verhältnisse laut (und ist es bei schneller Fahrt auch). Wer nur moderne Autos kennt, muss sich daran gewöhnen wie an Sitze ohne viel Seitenhalt, an den bleistiftdünnen Lenkrad-Schalthebel oder das Fehlen von Lenk- und Bremsservo. Das Wechseln der Gänge ist nur eine Sache der Übung, weil die Schaltung normalerweise präzise funktioniert (und die Isabella ein vollsynchronisiertes Getriebe besitzt), aber es fordert Feingefühl. Freunde der

Lenkradschaltung vergleichen den dünnen Hebel gerne mit einem Taktstock und schwärmen von der Sinnlichkeit des Gangwechsels – das will erst ausprobiert und dann genossen werden.

Die Bremsen fordern mehr Nachdruck als heute üblich, speziell Einparkvorgänge höhere Lenkkräfte als gewohnt. Das klingt so, als stünde das Fahren im Kontrast zur feinen Linie der Isabella, aber sie ist kein rohes Auto: Die Lenkung funktioniert für einen Oldtimer durchaus präzise, die Bremsen lassen sich gut dosieren, die Federung ist komfortabler als bei vielen modernen Autos. Wer sich auf sich auf ein 50er-Jahre-Auto einlässt, fährt sanfter und aufmerksamer als mit einem modernen Wagen. Borgward-Fahren lullt nicht ein, sondern macht wach. Es ist kein Kampf mit der Mechanik wie bei vielen Vorkriegsautos, aber auch noch kein Gefahrenwerden wie im Youngtimer, sondern im Idealfall der elegante Dialog eines fortgeschrittenen Fahrers mit einem fortschrittlichen Auto der 50er-Jahre.

Es ist aber auch – wie bei allen Oldtimern – ein Fahren auf eigene Gefahr. Wer gewöhnt ist, blind auf ESP und ASR zu vertrauen, lernt die übersteuernde Seite der Isabella kennen, das heißt: Ihr Heck kann in viel zu schnellen Kurven ausbrechen. Außerdem sind natürlich die Bremswege länger als bei modernen Autos, eine Besonderheit, für die anderen Verkehrsteilnehmern oft die Phantasie fehlt. Wer sich an ein Auto der 50er-Jahre gewöhnt, muss sich auch mit den Grenzen der Fahrphysik auseinandersetzen. Passive Sicherheit gehört nicht zu Isabellas Stärken – das ist die schlechte Nachricht. Und die Gute: Es verunfallt kaum einer mit ihr. Wer will, kann aber problemlos Gurte und Kopfstützen einbauen, und auch Kinder lassen sich auf der Rückbank angemessen sichern.

Dritter Schritt: Entscheidung und Auswahl

Es wird ernst: Nicht nur die Form der Isabella gefällt, sondern auch ihre Art sich fortzubewegen. Jetzt fehlt nur noch das passende Auto. Vielleicht ist es das, in dem die Probefahrt stattfand. Oder ein ganz anderes. Denn jetzt stellt sich die Frage, welche Isabella am besten ins eigene Leben passt.

Viele Borgward-Einsteiger hätten gerne ein Coupé, weil es wie kaum ein zweites deutsches Auto im Traumwagenstil der 50er-Jahre daherkommt. Es sieht mit seinen breiten Hüften und dem knappen Dachpavillon spektakulär aus, es ist mit nicht einmal 10 000 gebauten Exemplaren relativ selten und war schon als Neuwagen eine exklusive Erscheinung. Aber es ist auch relativ teuer, Preisforderungen bis über 40 000 Euro schrecken ab (auch wenn sie meist unrealistisch sind). Und für eine Familie taugt das Coupé mit seinen zwei hinteren Notsitzen überhaupt nicht. Zudem sitzen Borgward-Fahrer über 1,85 Meter Körpergröße in der höheren Limousine besser, weil einfach mehr Kopffreiheit zur Verfügung steht. Und die schöne Form des Coupés muss mit höheren Windgeräuschen bezahlt werden, wofür die rahmenlosen Scheiben verantwortlich sind.

Die Exklusivität des Coupés lässt sich noch steigern: mit einem Cabriolet. Borgward bot sie auf Basis von Limousine und Coupé an, baute sie aber nicht selbst, sondern lieferte Rohkarossen an die Firma Karl Deutsch in Köln. Deren Umbauten sehen zum Niederknien aus, erreichten das Borgward-Qualitätsniveau aber bei weitem nicht. Trotzdem sind originale Deutsch-Umbauten sehr gesucht und teuer. Es gibt auch „Cabriolets nach Deutsch“, aber das sind neuzeitliche Umbauten. Mindestens vier Anbieter schnitten seit den 80er-Jahren die Dächer von Coupés und Cabriolets ab und arbeiteten dabei sauberer als Deutsch. Aber ihre Umbauten sind Autos im historischen Niemandsland, auf keinen Fall Originale, die Preise von mehr als 50 000 Euro rechtfertigen könnten. Wer sich für ein historisch korrektes Cabriolet interessiert, sollte die Echtheit prüfen (zum Beispiel anhand originaler Fahrzeugpapiere, in denen der Zeitpunkt des Umbaus eingetragen ist) und sich die Originalität vom Verkäufer schriftlich zusichern lassen. Wer den späteren

Umbau verschweigt, betrügt den Käufer – der ansonsten mit einem Auto, das erst später zum Cabriolet wurde, durchaus glücklich werden kann. Er muss nur wissen, was er fährt. Auch für die Cabrios gilt natürlich, dass Schönheit vor Nutzwert steht.

Die Isabella Limousine war mit rund 155 000 gebauten Exemplaren das meistverkaufte Borgward-Modell. Lange stand sie im Schatten des Coupés, noch Ende der 90er-Jahre gab es schöne, gesunde Exemplare für etwa 15 000 Mark. Das hat sich geändert, aber ein Fall für Spekulanten ist die Limousine nicht geworden: Ein ansehnliches und voll fahrbereites Stück gibt es ab etwa 8000 Euro, Topexemplare notieren mit etwa 18 000 Euro, wobei es auch beim Volumenmodell Abstufungen gibt: Am beliebtesten sind TS- und de-luxe-Limousinen mit Schiebedach, am wenigsten gefragt Standard-Limousinen mit Nullausstattung. Die Technik ist gleich bis auf den Motor, das Standard-Modell leistet 60 PS, TS und de luxe sind nominell 15 PS stärker (in Wirklichkeit waren es meist nur 12 oder 13 PS). Wie auch immer, der Unterschied ist im heutigen Fahrbetrieb nicht von Belang. Ein Autobahntempo von 100 bis 120 km/h schaffen alle Isabellen ohne Mühe; TS und de luxe sind auf dem Papier 150 km/h schnell, werden dann aber so laut, dass man es nicht gerne ausprobiert. Eine gute Standard-Isabella macht beim Fahren nicht weniger Freude als ihre kräftigeren Schwestern, die jedoch etwas besser ausgestattet sind (u. a. Liegesitze, Lichthupe, Parkleuchten, doppelte seitliche Zierleisten).

Die Isabella Limousine ist nicht nur günstiger, sondern auch alltagstauglicher als Coupé und Cabriolet. Ohne Not reist sich's in der Limousine zu sechst, fünf Personen kommen großzügig unter, und im großen Beifahrer-Fußraum findet sogar noch der Familienhund Platz. Wer heute einem neuen Opel Astra entsteigt, der ist erstaunt, wie viel mehr Lebensraum die etwas kürzere Isabella schon vor beinahe 60 Jahren bot.

Steigern lässt sich der Wohnwert mit einem Isabella-Kombi, Borgward schrieb ihn schon neudeutsch mit C am Anfang. Der Combi lief meist im gewerblichen Betrieb und galt für viele Borgward-Fans bis tief in die 80er-Jahre als nicht sammelnswert, deshalb haben nur sehr wenige gute Exemplare überlebt. Mit der links angelenkten Hecktür (bis 5/61, dann konventionelle Kombi-Klappe), dem großen Kofferraum und der umlegbaren Rückbank ist die Nutz-Isabella eine Vorläuferin späterer Premium-Kombis, was sich in den heutigen Preisen nicht niederschlägt: Gute Exemplare sind nur unwesentlich teurer als TS-Limousinen, aber die Suche kann lang und mühsam sein. Preise bis zu 50 000 Euro für vollrestaurierte Topautos wurden schon gefordert, aber bei aller Seltenheit nicht bezahlt.

Die Preise für gute Borgward sind übrigens nicht sprunghaft gestiegen, seit den 70er-Jahren aber auch nie gefallen. Das gilt nicht nur für die Isabella, sondern auch für andere charakterstarke Borgward-Modelle, die einen günstigen Hobby-Einstieg ermöglichen: Ein guter Lloyd Alexander, eine Arabella oder ein Goliath/Hansa 1100 ist schon für deutlich weniger als 10 000 Euro zu haben. Wer das authentische Fahrerlebnis der 50er-Jahre sucht, hat mit ihnen nicht weniger Spaß als mit der Isabella.

Vierter Schritt: Suchen und Finden

Die besten Häuser stehen nicht im Immobilienteil der Zeitung, sondern verkaufen sich von selbst. Mit alten Autos ist es nicht anders, deshalb sollten Borgward-Interessenten rechtzeitig den Kontakt zur Szene suchen. Wer einen Borgward verkaufen will, spricht darüber oft zuerst mit Hobbyfreunden: auf den Borgward-Treffen der Clubs zum Beispiel, auf Borgward-Stammtischen, auf großen Oldtimermessen wie der Techno Classica in Essen, der Bremen Classic Motorshow oder der Veterama in Mannheim. Im Zeitalter des Internet kommunizieren jüngere Teile der Borgward-Szene auch in Foren (z. B. www.borgward-ig.de). Überall hier finden sich gut informierte Isabella-Liebhaber, die meistens auch den Unterschied zwischen Schnäppchen

und Blender kennen. Was den eingehenden Check des Kaufobjekts natürlich nicht ersetzen kann, aber immerhin die Gefahr verringert, vor einer hoffnungslosen Ruine zu stehen.

Wer die Autoangebote im Internet und in Fachblättern durchforstet, ist erstmal auf sich allein gestellt. Unter www.mobile.de oder www.autoscout24.de, auf ebay.de, in Oldtimer-Markt und Auto Bild Klassik findet sich ständig eine Auswahl von insgesamt 20 bis 30 verkäuflichen Isabellen. Aber die Angebote alleine sagen nichts aus. Günstige Exemplare müssen nicht schlecht sein, teure Autos sind oft ihr Geld nicht wert, selbst Schrott ist unheimlich fotogen und nicht jeder Händler so seriös wie sein Auftritt im Internet. Die Spielregeln sind einfach: Kenner kaufen niemals ein Auto ohne intensive Prüfung, faxen keine blinden Kaufzusagen an Menschen, die sie nicht kennen, und bezahlen keinen Wagen an, den sie nicht gesehen haben.

Und was, wenn die Traum-Isabella am anderen Ende der Republik steht, vielleicht sogar in Nordschweden oder in Florida? Hinfahren, egal wie weit. Es gibt keinen anderen Schutz vor Kaufenttäuschungen. Die Reise kann sich aber auch lohnen, denn noch immer finden sich in Skandinavien, in Amerika oder Südafrika gute Isabellen zu interessanten Preisen. Aber Vorsicht: In der Regel 30 bis 50 Prozent des Kaufpreises kommen für Transport und -versicherungen, eventuell Zoll und die Vollabnahme beim TÜV dazu.

Fünfter Schritt: Schwache und starke Stellen

Der häufigste Fehler potenzieller Borgward-Besitzer ist der spontane Kauf. Wer beginnt, mit der Isabella zu liebäugeln, glaubt oft an die große Chance oder eine Gelegenheit, die nicht wiederkommt. Dabei ist das Angebot noch immer nicht klein, Borgward-Interessenten dürfen wählerisch sein. Es ist grundsätzlich falsch, die erstbeste Isabella zu kaufen, weil womöglich keine bessere mehr nachkommt.

Allerdings können selbst Borgward-Kenner über die Qualität eines angebotenen Autos streiten. Der eine liebt den Originalzustand, die feinen Gebrauchsspuren und den typischen Geruch des unrestaurierten Innenraums, der andere will ein besseres Auto als jenes, das vor 50 Jahren in Bremen vom Band fuhr, am besten eines, das sich anfühlt wie nagelneu. Beide kommen im heutigen Angebot auf ihre Kosten, sollten aber vorher darüber nachdenken, welche Isabella sie glücklicher macht. Mancher fühlt sich hinterher nicht wohl in der aseptischen Makellosigkeit seines perfekt restaurierten Autos, andere geraten an eine Isabella, deren etwas matt gewordener Erstlack nicht ihrer Idee vom Topzustand entspricht. Beide wären mit einem anderen Auto besser bedient gewesen. Fest steht jedoch, dass unberührte, großenteils werksoriginale Autos meist nicht verpfuscht sind. Unter dem ersten Lack finden sich keine Spachtelschichten, Poppnieten und andere Grausamkeiten, sondern höchstens originaler Gammel. Deshalb – und weil sie wesentlich seltener sind – kosten sehr gute Originale oft mehr als restaurierte Exemplare.

Zwischen beiden Extremen bewegen sich Isabellen, deren Restaurierung schon länger zurückliegt. Oft haben sie ihr zweites Leben vor 20 oder 30 Jahren begonnen: Damals waren sie Youngtimer und erreichten selbst in sehr gutem Zustand keinen hohen Marktwert. Ihre Restaurierer arbeiteten oft mit großem Idealismus, aber begrenztem Budget und wagten sich manchmal selbst an Arbeiten, die sie nicht gut beherrschten. Heute werden viele dieser Autos mit großem Selbstbewusstsein als „Vollrestauriert“ oder „Topzustand“ angeboten, fahren im Grunde aber der nächsten Teilsanierung entgegen. Auf Fotos sehen sie verführerisch aus. Aber nirgendwo liegen wahrer Wert und Preisidee des Verkäufers weiter auseinander.

Der Zustand der Karosserie ist es heute vor allem, der über den Kauf einer Isabella entscheidet. Und oft verrät schon der erste Rundgang ums Auto den Pfusch früherer Besitzer. Ein gutes Auto trägt Kederleisten, wo Kederleisten hingehören (nämlich an den Kotflügelkanten), und statt dessen keine Silikonfuge oder

Spachtelmasse. Wie gut ist der Lack, wie sehen die Chrom-, Zier- und Gummiteile aus? Und, ganz banal, aber immer wieder aufschlussreich: Wie alt sind die Reifen? Wer seine Isabella auf steinharten und porösen Pneus bewegt, hat wahrscheinlich auch anderswo gespart.

Ein Blick auf die Tür- und Haubenpassungen einer Isabella verrät vieles, aber nicht alles: Denn ebenmäßige Spaltmaße waren schon ab Werk keine Borgward-Spezialität, der hohe Handarbeitsanteil ließ sichtbare Fertigungstoleranzen zu. Ein daumenbreiter Spalt zwischen Türblatt und B-Säule enthüllt jedoch nicht Nonchalance bei Borgward, sondern die Nachlässigkeit eines früheren Besitzers – womöglich einen schlecht reparierten Unfallschaden.

Sehr viele Isabellen tragen außerdem keine Blechkotflügel mehr, sondern Nachbauten aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Die gab es schon in den 60er-Jahren, als die Isabella noch ein billiger Gebrauchtwagen war. Selbst gesunde Exemplare bekamen nach kleinen Unfällen die günstigen Plastikteile angehängt – nicht zwangsläufig ein K.-O.-Kriterium, aber ein Grund für Preisabschläge. Optik und Passform sind meist nicht das Problem, aber ein Blechkotflügel lässt sich meist retten, wenn heute jemand dagegenfährt, ein GFK-Teil ist indes ein Fall zum Wegwerfen. Eine Isabella im „Topzustand“, womöglich noch „aufwendig restauriert“, sollte vier Blechkotflügel tragen – und auch keine Stoßstangen aus Kunststoff, die es eine Zeitlang für kleines Geld zu kaufen gab.

Guter Chrom geht schwer ins Geld, das gilt für jedes Auto der 50er- und 60er-Jahre. Deshalb ist es ein Pluspunkt, wenn eine Isabella mit makellosen Glanzteilen vorfährt. Jedes pickelfreie Chrom- oder Zinkdruckgussteil ihrer Karosserie ist bares Geld wert, selbst neuwertige Radkappen kosten mittlerweile über 100 Euro pro Stück. Ebenso kostspielig ist die Restaurierung einer völlig verlebten Innenausstattung – oder die Wiederherstellung des Originalzustands, weil irgendein Vorbesitzer lieber Veloursstoff aus dem Baumarkt vernäht hat oder gleich Opel-Rekord-Vordersitze einbaute. Gerade in den 70er- und 80er-Jahren nahmen es viele Isabella-Besitzer nicht so genau und entstellten das Interieur ihres Autos mit Stereoboxen, Zusatzinstrumenten und allerhand krudem Zeugs, dessen Rückbau mitunter schwierig ist.

Aber wichtiger (und viel schwieriger zu beurteilen) ist natürlich die Karosserie. Die Kotflügel etwa sind eine typische Schwachstelle der Isabella. Vorne rosten sie rund um die Lampentöpfe sowie am unteren Abschluss zwischen Radkasten und A-Säule. Hinten sind sie häufig am unteren Abschluss und rund um die Heckleuchtegehäuse porös, rechte Kotflügel auch im Bereich der Tankklappen-Öffnung. In der Nachbarschaft pustelt es oft am unteren Rand der Kofferraumklappe. Neue Karosserieteile sind praktisch nicht erhältlich, und wenn, dann ist es oft günstiger, das gebrauchte Teil zu sanieren – selbst dann, wenn das Reparaturblech von Hand gefertigt werden muss.

Wie bei fast allen 50er-Jahre-Autos mit selbsttragender Karosserie rosten Isabellas A-Säulen, die Kotflügel-Stehbleche sowie die Schweller, und zwar auf ganzer Länge, nach innen, unten und außen. Die Einstiege des Coupés sind aus Gründen der Karosseriesteifigkeit massiver ausgelegt als bei den Limousinen und Combis, neigen aber trotzdem stärker zum Rosten. Gerade hier haben sich viele Isabella-Liebhaber mit Spachtelmasse und Flickwerk ausgetobt, der Magnetest bringt erste Klarheit. Eine Coupé-Spezialität ist auch das Verstärkungsblech zwischen Tür und hinterem Kotflügel. Die Vorderkante zur Tür hin war ab Werk mit Zinn aufgeschwemmt, auch hier behelfen sich viele Restaurierer mit Kunststoffspachtel und betonierten gleich noch den hinteren Kotflügel-Keder bündig mit ein.

Die Isabella-Türen fallen nicht nur mit ihren Spaltmaßen auf, sie rosten auch im unteren Bereich durch. Im Türausschnitt vieler Isabellen lassen sich zudem feine Vibrationsrisse erkennen, beim Coupé an der A-Säule,

bei Limousinen und Combis an der B-Säule, oberhalb des Türschlosses und in Höhe der Ausstellfenster. Daran lässt sich nicht viel ändern, weil die Isabella-Karosserie nicht übermäßig verwindungssteif ausfiel, es stört in der Praxis aber nur, wenn ein Vorbesitzer versucht hat, das Problem mit wüsten Schweiß- oder Lötversuchen zu lösen.

Im Innenraum empfiehlt es sich, soweit möglich die Teppiche und Gummimatten herauszunehmen. Hier finden sich häufig Spuren von eindringender Feuchtigkeit, denn kaum eine Isabella ist völlig wasserdicht. Regen- und Spritzwasser kann im Bereich der Front- und Heckscheibe sowie der hinteren Ausstellfenster eindringen, auch die Kabeldurchführungen der Spritzwand sind öfter undicht. Eine Prüfung der Bodenwanne bietet sich daher an, dazu ein Blick auf die Innenschweller, den unteren Abschluss der A-Säulen und der Spritzwand. Die Schweller sind ab Werk mit Boucléteppich verkleidet – ist er noch am originalen Platz, hilft auch die behutsame Klopfprobe mit dem Hammer. Oft finden sich hier unkonventionelle Schweißarbeiten oder andere Reparaturversuche, deren Qualität einiges über das Vorleben des Wagens berichtet.

Das lässt sich noch besser beurteilen, wenn eine Isabella auf der Hebebühne steht. Manche Verkäufer mögen das nicht, aber das sollte Interessenten noch skeptischer machen. Wichtigste Checkpunkte sind erneut die Bereiche um A-Säule und Schweller, dazu die Längsträger und der Kofferraumboden mit der oft angegriffenen Reserveradwanne. Hier lässt sich zudem eine der wichtigsten Isabella-Schwachstellen ausmachen, nämlich die Blechpartie um die Befestigung der Hinterachs-Zugstreben in den hinteren Radkästen. Hier setzt sich feuchter Straßenschmutz fest, schon junge Isabellen konnten hier rosten – Pfuscher ist häufig, die ordentliche Sanierung aufwendig.

Die Aufzählung der Karosserieschwächen kann für Borgward-Einsteiger schockierend klingen, aber die Isabella war in den 50er-Jahren kein besonders rostempfindliches Auto. Praktisch allen Großserienmodellen dieser Ära fehlte gründlicher Schutz gegen Korrosion, alle rosteten sie an ähnlichen Stellen – selbst dann, wenn sie einen Stern auf der Haube trugen, und das bis tief in die 70er-Jahre. Daher galt die Isabella zu Recht als langlebiges Auto: Denn ihre Mechanik war und ist so haltbar, dass sich stets auch aufwendige Karosseriearbeiten lohnten.

Einen mechanischen Super-GAU gibt es bei der Isabella nicht. Motorlaufleistungen von 300 000 Kilometer und mehr sind ebenso belegt wie Aggregate, die seit ihrem Zusammenbau im Werk noch nicht geöffnet werden mussten. Das heißt nicht, dass es gar keine Probleme gibt: Das Novotex-Stirnrad der Isabella etwa ist ein Teil mit begrenzter Lebensdauer, das irgendwann mit erhöhtem Zahnflankenspiel und Klackergeräuschen auffällt, dann seine Arbeit einstellt und die Teilerlegung des Motors erfordert.

Auch verlieren Isabella-Motoren im Alter gerne Öl. Und irgendwann muss der Vergaser überholt werden, schwächeln Anlasser und Lichtmaschine, aber damit sind die wichtigsten Schwächen des Isabella-Motors abgehakt. Muss er doch mal grundüberholt werden, dann reißt das ein Loch von 3000 bis 4000 Euro ins Budget – aber das bezahlen die Besitzer eines Mercedes 220 SE alleine für die Überholung ihrer Bosch-Sechsstempel-Einspritzpumpe. Zeichen für einen gesunden Borgward-Motor sind spontanes Anspringen, geringer Ölverlust, kein Bläuen, kein Klackern oder Schlagen und weiches Hochbeschleunigen ohne Rucken.

Auch die Viergang-Schaltgetriebe der Isabella haben fast ewiges Leben, allerdings ist die Justierung des Schaltgestänges eine Wissenschaft für sich. Im Normalfall lässt sich eine Isabella zwar nicht spielerisch schalten, aber doch exakt und ohne Nachdruck. Ganz selten taucht auf dem Markt mal eine Isabella mit Saxomat auf, einer Halbautomatik von Fichtel und Sachs, die mit der leisesten Bewegung des Schalthebels

automatisch die Kupplung betätigt. Mitunter tut sie das auch nicht, dann sind Saxomat-Experten meist weit. Noch seltener sind Isabellen mit Hansamatic, einem Automatikgetriebe, das Borgward nach englischem Patent ab Ende 1960 anbot. Das war eine kleine Revolution, weil es sowas selbst bei Mercedes noch nicht gab, ist im Defektfall aber auch nur von Spezialisten zu beherrschen.

Viel mehr typische Probleme hält die Mechanik einer Isabella nicht bereit. Sicher können immer Verschleiß-reparaturen nötig werden, weshalb sich besonders der Blick auf das Fahrwerk der Isabella lohnt: Jaulende Differenziale, Unwucht in der Kardanwelle oder Spiel in der Vorderachse kommen wie bei jedem alten Auto vor, müssen einen aber nicht vom Isabella-Kauf abhalten. Viel wichtiger ist für Borgward-Einsteiger, die typischen engen Wartungsintervalle ihres Klassikers einzuhalten: Schmiernippel wollen alle 4000 Kilometer mit Fett versorgt und das Motoröl gewechselt werden, Ventile müssen ab und an eingestellt, ein Luftfilter ausgewaschen und mit Öl benetzt werden – nichts Großes, man muss nur daran denken in einer Zeit der 50 000-Kilometer-Wartungsintervalle. Dafür lässt sich's mit etwas Geschick prima selber machen.

Und was, wenn die Isabella noch gar nicht fährt? Wenn sie seit 40 Jahren in der Scheune steht, wenn sie ganz wenig kostet, aber komplett auseinandergerissen und restauriert werden muss? Viele dieser Projekte enden als Anzeige mit den Worten „Teilerlegt“ und „Umständehalber“, aber unmöglich ist ein solches Vorhaben nicht, auch wenn die Suche nach manchen Teilen etwas länger dauern kann. Wer sich an die Restaurierung einer Isabella wagt, sollte nicht nur die technischen Kenntnisse besitzen, sondern auch die Räumlichkeiten, das Werkzeug, ein Netzwerk von Gleichgesinnten, das Durchhaltevermögen und viel Verständnis seiner nächsten Menschen. Die Rettung einer Ruine ist ein heroischer Akt für Fortgeschrittene, der sich fast nie in Cent und Euro auszahlt, sondern in Erfolgserlebnissen, dem gewonnenen Kampf gegen die Vergänglichkeit. Wer es als Laie geschafft hat, erzählt noch seinen Enkeln davon. Für Einsteiger bleibt jedoch das bessere Auto der bessere Kauf – spätere Heldentaten nicht ausgeschlossen.

Text: Christian Steiger (Borgward-Presseabteilung)

Fachliche Unterstützung: Volker Wischnewski, Wolfgang Wischnewski
Lange Straße 1, 27305 Bruchhausen-Vilsen, Telefon (0 42 52) 91 37 39



Isabella heißen sie alle, aber Temperament und Charakter unterscheiden sich: Wer sich für Borgwards Erfolgsmodell interessiert, sollte vorab prüfen, welche Isabella am besten zu ihm passt



Spontankäufe sind riskant, und doch kann der erste Eindruck entscheidend sein: Eine Isabella, die so original und stimmig daherkommt wie dieses frühe 1954er Exemplar, macht meistens glücklich. Nicht verpfuscht, nicht überrestauriert – das ist, was heutige Liebhaber suchen



Oft sind es kleine Details, die den Pflegezustand einer Isabella verraten: Runderneuerte Reifen und Weißwand-Ringe (die auf Dauer die Reifenflanken aufscheuern) – das lässt Sparsamkeit vermuten, womöglich am falschen Ende. Aber Vorsicht vor allzu schnellen Schlüssen: Die fotografierte Isabella ist eine Ausnahme von der Regel



Ein Blick auf den A-Säulen-Bereich einer Isabella gibt erste Hinweise auf den Pflegezustand: Zwischen Kotflügel und Karosserie muss ein Keder zur Abdichtung sitzen, ab Werk in Wagenfarbe und in tadelloser Passform. Auf dem Foto sieht er tatsächlich werksoriginal aus – das spricht für eine unberührte oder sehr gut restaurierte Isabella



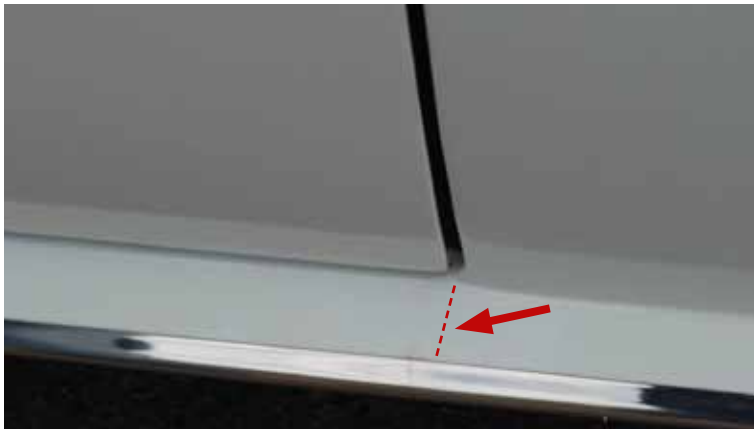
Silberner Keder an hellblauer Isabella, nicht ganz perfekte Passform: Kein böses Zeichen, eher ein Hinweis auf eine neuzeitliche Restaurierung, denn Keder in allen authentischen Isabella-Farben gibt es längst nicht mehr



Der originale Keder ist noch am Platz, aber schon vor Jahren überlackiert worden. Nicht schön, sowas, außerdem ein Beleg dafür, dass der Kotflügel beim Lackieren nicht demontiert wurde. Typisch für marktwertgerechte ältere Sanierungen, bei solider Substanz aber kein zwangsläufiges K.O.-Kriterium



Der Keder fehlt an diesem Coupé, dessen Restaurierung nicht lange zurückliegt. An der mangelnden Beschaffbarkeit des Teils liegt das nicht. Wie sorgfältig hat der Restaurator wohl dort gearbeitet, wo keiner nachsieht?



Noch ein Zeichen für sorglose Arbeit: Den Schweller unter der Tür teilte ab Werk eine Sicke. Warum fehlt sie hier? Der großzügige Umgang mit Zinn oder Spachtelmasse ist typisch für ältere und eiligere Borgward-Restaurierungen



Selbst Kleinigkeiten gehen ins Geld: Fehlt das silberne Isabella-Plastikschildchen im Rhombus, sind 80 bis 150 Euro für den Ersatz fällig. Jede Isabella sollte so komplett wie möglich sein

Chrom gehört zu den teuersten Posten jeder Restaurierung. Um so besser, wenn die Glanzteile einer Isabella nicht restauriert (oder erst mühsam besorgt) werden müssen. An diesem 1958er Exemplar glänzt noch die werksoriginale Chromschicht – eine Seltenheit

Patina darf sein: Vor 20 Jahren hätten viele Borgward-Fans diese matt gewordene Nummernschild-Beleuchtung demontiert und neu verchromt. Die heutige Szene ist toleranter, wenn es um die Erhaltung von originalen Gebrauchsspuren geht – und auch dem H-Kennzeichen steht Patina nicht im Weg





Vom Reiz des Originalzustands: Anfangs hieß die Isabella offiziell noch „Hansa 1500“, frühe Exemplare tragen die Zahl statt des Frauennamens auf dem Heckdeckel. Schön, wenn der rare Zustand erhalten blieb



Heutige Freunde des schmalen Spaltmaßes sind geschockt, aber solche Fugen sind kein Zeichen einer Pfusch-Reparatur, sondern original Borgward.

Schlampige Sanierungen sorgen allerdings oft dafür, dass Isabella-Betrachter fast die Finger durch die geschlossene Tür stecken können. Borgward produzierte mit hohem Handarbeits-Anteil – und entsprechenden Fertigungstoleranzen. Sie waren damals branchenüblich



Die Grenzen sind fließend, wenn die Tür einer Isabella aber klafft wie auf dem Foto, sind Perfektionisten nicht mehr wirklich froh



Stellen wie diese (am Kofferraum-Abschluss einer Limousine) haben nichts mit Borgwards Kunst der Fuge zu tun: Hier wurde vor Jahrzehnten ein Blechschaden hastig repariert. Nachweislich unfallfreie Isabellen sind nach mindestens 49 Jahren rar



Linker Kotflügel, vor vielen Jahren repariert, jetzt wieder korrodiert: typische Isabella-Schwäche und kein K.-O.-Kriterium, aber ein Kostenfaktor, den es beim Kauf einzurechnen gilt



Schwachstelle Schweller: Kaum eine Isabella ist hier noch ungeschweißt. Vor 20, 30 Jahren fielen die Sanierungen noch wesentlich pragmatischer aus als heute



„Nicht original“, sagen manche Betrachter und haben Unrecht: Die Coupé-Innenausstattung in grellem Violett war 1959 eine Einzelanfertigung des Bremer Werks, das auch sonst viele Sonderwünsche erfüllte. Die Innenausstattung aller Isabellen ist aufwendig gearbeitet, was die Restaurierung heute teuer macht. Ein gut erhaltenes Interieur ist bares Geld wert



Nach 52 Jahren löst sich der Stoffmantel um die Türdichtung auf. Nicht schlimm, es gibt Ersatz – nur nicht in der schönen Stoff-Optik von damals. Also lässt der Besitzer das verletzte Teil im Wagen – Kompromisse gehören dazu, Mercedes-Fahrer haben's leichter. Aber wie einfach muss Oldtimer-Fahren sein?



Bakelit war Opas Kunststoff, günstig herzustellen, hübsch anzusehen und pflegeleicht. Leider aber auch bruchempfindlich, wie jeder Isabella-Besitzer weiß. Mittlerweile gibt es – nicht einmal teuer – moderne Nachfertigungen der Bakelit-Fensterrahmen



Auch das Instrumentenbrett der Isabella besteht aus Bakelit. Gebrochene Kanten sind typisch, die Sanierung nur mit hohem Aufwand machbar. Ein Schönheitsfehler, kein echter Makel.



Hier ist das Radio werksoriginal, aber auch die Nachrüstung ist kein Problem: Borgward verbaute die damals populären Blaupunkt-Typen, heutige Spezialhändler halten sie samt der originalen Blende bereit. Preis für ein überholtes Stück: ca. 300 bis 400 Euro



Spurenlesen lohnt sich für Oldtimer-Käufer: uralter, aber farbfrischer Lichttest-Aufkleber in der Isabella – das spricht für ein Auto, das lange Zeit abgemeldet im Trockenen und Dunklen stand



Leichter Ölverlust um die Stößelrohre ist normal, da macht dieser TS-Motor keine Ausnahme. Der TÜV nimmt's in aller Regel mit Toleranz



Die Fahrgestellnummer befindet sich rechts im Motorraum – dass sie kein Fertigungsroboter einschlug, ist auf Anhieb sichtbar. Ob sie zur Nummer im Fahrzeugbrief passt, sollte nicht erst der TÜV prüfen, sondern schon der Käufer



Vorne im Motorraum befindet sich die Seriennummer der Isabella-Karosserie. Anders als die Fahrgestellnummer lief sie tatsächlich ohne Unterbrechung von Anfang an durch – wir haben es also mit der 85.361sten Isabella-Limousine zu tun



Unproblematisch ist die Isabella-Bordelektrik. Bei gepflegten Exemplaren funktioniert sie noch im Alter fehlerfrei, aber auch ein Totalersatz ist kein Super-GAU. Gut gewartete 6-Volt-Technik ist den Anforderungen des Oldtimer-Einsatzes voll gewachsen



Noch ein Zeichen für unberührte Isabellen: über 50-jähriger Lack-Aufkleber im Motorraum neben dem Typenschild. Beim Restaurieren gehen solche Zeitdokumente oft verloren



Marode Querträger sind ein typisches Isabella-Leiden – selbst bei gepflegten Autos. Ein Termin auf der Hebebühne ist beim Isabella-Kauf daher Pflicht



Rost im Bereich der Schweller – fast jede Isabella leidet irgendwann daran. Hoffentlich wird sie dann nicht so grob „repariert“ wie dieses Exemplar



Nicht häufig, dieser Anblick, doch wenn eine Isabella um die gesamte Hinterachs-Aufhängung morsch ist, wird es riskant. Bitte genau hinsehen – auch jenseits der typischen Schwachstellen



Und glauben sie nicht, ein Borgward sei nur was für ältere Leute. Die Isabella war in den 50ern ein perfektes Familienauto – und das ist sie auch noch, wenn die dritte Generation ihre Schokolade auf dem roten Kunstleder der Rückbank verschmiert. Sogas geht gar nicht? Bäääääääh!