

Motorsportclub: Der Maifeiertag gehört dem Oldtimertreffen und somit den Fans historischer Fahrzeuge / Trotz Regens sind zahlreiche Klassiker zu bewundern

Im Borgward zurück in die Vergangenheit

Von unserem Redaktionsmitglied
Markus Wirth

KETSCH. Ermüdende Elektrik, zickende Vergaser, den Kupferwurm in den porösen Kabelsträngen, dazu ausgeschlagene Ventilführungen und defekte Benzinpumpenrelais – wer Oldiefan ist, der ist Kummer gewohnt, und überwiegender Dauerregen deshalb eine zu vernachlässigende Nichtigkeit. Nein, Petrus zeigte sich am gestrigen Maifeiertag als die einzig wahre Diva beim Oldtimertreffen des MSC, bei dessen Mitglieder vom Orgateam am Anfang noch Sorgenfalten auf der Stirne zu sehen waren. Wäre es nicht besser gewesen, aufgrund der Wetterprognosen das Treffen abzusagen?

Dauerregen – na und?

So jedenfalls schoss es Vorsitzendem Reiner Kurtz und Pressewart Jürgen Teuschel durch den Kopf, als sie bereits am frühen Morgen in den düsteren Maienhimmel schauten. „Nix gibt's!“ waren sich die beiden einig, und ihr Mut sollte sich schon bald als richtige Entscheidung herausstellen, denn schon weit vor 10 Uhr, dem offiziellen Beginn, fanden sich die ersten Besitzer der fahrbaren Denkmäler auf zwei und vier Rädern ein. Denn ebenso wie Kurtz, Teuschel und die anderen wackeren MSCler sahen es wiederum die Oldtimertreter als ihre Pflicht an, die Ketscher Motorsport-Enthusiasten nicht – im wahren Sinn des Wortes – alleine im Regen stehen zu lassen und ignorierten den überwiegend inkontinenten Himmel.

Scheibenwischer im Dauereinsatz

Ganz nach dem Motto „Es gibt kein schlechtes Wetter, sondern lediglich die unpassende Kleidung“ trotzten sie der erhöhten Luftfeuchtigkeit – auch wenn es vor allem die Scheibenwischerchen der Oldtimer mit 6-Volt-Anlage nur mit Mühe schafften, für freie Sicht zu sorgen. Indes, die beiden Parkplatzstränge vor der Rheinhalle war flugs gefüllt, die Mie-

nen in den Gesichtern der MSC-Leute hellten sich mit jedem Neuankommeling weiter auf. Auch wenn „Hermann's Musikanten“ wacker mit „Der Mai ist gekommen“ gegen das meteorologische Elend am Firmament trotzig anspielten, blieb den Maiausflüglern nichts anderes übrig, als den Regen einfach zu ignorieren. „Die Leute vom Motorsportclub haben es einfach verdient, dass man seine Überlandpartie hierhin verlegt“, sagte auch Jürgen Kohmüller. Der gebürtige Westfale lebt seit zehn Jahren in der Enderlegemeinde, doch schon viel länger schlägt sein Herz für jene Marke, dessen Emblem den linken Brustbereich seines Poloshirts zielt: Borgward aus Bremen. „Ich bin seit 1970 vernarrt in diese Marken im Zeichen des Rhombus“, sagte der 66-Jährige, und sein herrlicherer Hansa 1500, nur zwei Jahre jünger als er, ist seine Nummer fünf der eleganten Gleiter aus dem hansestädtischen Vorort Sebaldsbrück.

Wer war schuld an der Insolvenz?

„Da ist allerdings die Maschine aus der späteren Isabella drin, gut für Tempo 140“, erklärte er, während wir darüber diskutierten, wer die Schuld am spektakulären Ende von Borgward im Jahr 1961, dem wohl größten Firmeninsolvenz der Nachkriegszeit, hatte. Carl F. Borgward, der Firmenpatriarch? Ein begnadeter Konstrukteur, allerdings kein guter Geschäftsmann und obendrein noch ein hanseatischer Dickkopf? Eine verwirrende Produktpalette, die durch die drei Marken Borgward, Lloyd und Goliath nach Ordnung suchte, sie aber nie fand? Oder doch der Bremer Senat, für den es ein Leichtes gewesen wäre, die Verbindlichkeiten gegenüber den Gläubigern zu begleichen? Diese Streitfrage schwelt seit 54 Jahren, und auch wir werden sie nicht lösen können.

Daher schritten wir zur Sitzprobe. Hat man die solide Fahrertür mit dickem Blech aufgewuchtet, versinkt man erst einmal hinter dem zierli-



Am Tag, als der Regen kam: Richtige Oldtimerfreunde stören sich nicht an suboptimalen meteorologischen Bedingungen – weder die Opel-GT-Freunde (oben) noch Jürgen Kohmüller mit seinem Borgward Hansa 1500 (rechts unten), links ein Blick in die „Kommandozentrale“ des 1951 gebauten Fahrzeugs aus Bremen-Sebaldsbrück.

BILDER: LENHARDT

chen Bakelit-Lenkrad, welches beinahe vertikal zum Fahrer steht und einen fragil wirkenden Kranz hat. Überhaupt verhält sich das Interieur negativ reziprok zur massigen Karosserie.

Hier ein Hebelchen, dort ein kleines Knöpfchen – alles wirkt auf ruhrende Weise liebevoll designt und verstrahlt doch Puppenstuben-Charme. Das ist noch ein Auto! Das kann man auch vom Glas 2600 von Guido Siegmann behaupten, den er vor 30 Jahren in erbärmlichem Zustand kaufte – für stolze 8000 Mark. Aber schon zu Neuwagenzeiten – von 1966 bis 1967 – war er ein Exot, wurde das auf einer eleganten Frua-Karosserie basierende Achtzylinder-

Coupé lediglich 300 Mal gebaut. „Mit zwölf Litern auf 100 Kilometern ist man dabei“, sagte der gebürtige Unterländer aus Oedheim bei Heilbronn – und zeigte auf die vielen Aufkleber an Heck- und Seitenscheibe, die zeigen, wo er mit seinem Niederbayern in italienischem Schicksal schon überall war. Zwischen 5000 und 8000 Kilometer legt er mit seinem herrlichen Flitzer zurück, der mit viel Liebe restauriert wurde. Nur vergangenes Jahr war er dazu verdammt, in der Garage zu bleiben, denn ein Motorspezialist aus Heilbronn hatte – entgegen dem Willen von Siegmann – die Ventilschäfte des Achtenders bearbeitet und dafür gesorgt, dass er den Block nicht

mehr dicht bekam. Resultat: „Ein Ölverbrauch von einem halben Liter pro 200 Kilometern Fahrt!“, klagte er. Doch nun ist der Dingolfer wieder auf der Straße und reiht sich ein zwischen all den schönen Fahrzeugen aus den 30er bis hin zu den 80er Jahren. Es wurde unter die Motorhauben geschaut, es wurde „Benzin geredet“, gefachsimpelt und gelacht. Oldtimerei verbindet die Menschen. Regen ist hierbei eine zu vernachlässigende Nichtigkeit, der – zurecht – keinerlei Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

 **Noch mehr Lust auf altes Blech? Schauen Sie doch nach unter www.schwetzingler-zeitung.de**