

## Goliat i Isabella



Goliath Pioneer – drugi samochód Borgwarda, którego produkcję rozpoczęto w 1926 roku



Borgward Isabella coupé produkowana w latach 1954-1961

Carl Borgward zaangażował się w przemysł samochodowy jako nastolatek, a zanim ukończył 34 lata, w roku 1924, wyprodukował swój pierwszy samochód – Blitzkarren – trójkołowy, odkryty wózek, który niemiecka poczta wykorzystwała do rozwożenia przesyłek. Jego drugim pojazdem był również trójkołowy Goliath Pioneer. Ten dwumiejscowy minisamochód

o masie własnej wynoszącej 350 kg wyposażono w jednocylindrowy, dwusuwowy silnik o pojemności 198 cm<sup>3</sup> (5,5 KM) i karoserię z drewna jesionowego pokrytą sztuczną skórą. Maksymalna prędkość Goliatha wynosiła 50 km/h. Napęd na tylne koła przenosiła niesynchronizowana, trójbiegowa skrzynia przekładniowa. Mechaniczne hamulce działały na koła tylne, a hamulec ręczny – na przednie. Auto reklamowano jako najtańszy sedan na świecie.

Trójkołowce służyły nie tylko zabawie. Były opodatkowane jak motocykle, a nie samochody, i nie wymagały od kierowców posiadania prawa jazdy. W latach trzydziestych stały się tak popularne, że na ich zakup trzeba było czekać przez kilka miesięcy. Niestety, wkrótce zaczęły się kłopoty.

Podczas II wojny światowej Borgward został przymuszony do produkcji małych pojazdów pancernych dla niemieckiej armii, co po zakończeniu działań odpokutował więzieniem za współpracę z nazistami. Gdy po trzech latach wyszedł na wolność, zastał swoją fabrykę zbombardowaną przez aliantów.

Działalność wznowił na początku lat pięćdziesiątych. W 1954 roku z nowej linii produkcyjnej zjechało najciekawsze auto Borgwarda – Isabella. I choć wcześnie egzemplarze borykały się z licznymi

problemami wieku dziecięcego, model ten spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem i rychło okrzyknięto go najnowocześniejszym niemieckim samochodem osobowym. Napędzał go rzędowy, czterocylindrowy silnik o pojemności 1493 cm<sup>3</sup> i mocy 60 KM, połączony z czterobiegową, zsynchronizowaną przekładnią za pośrednictwem innowacyjnego wówczas sprzęgła hydraulicznego. Nadwozie miało konstrukcję samonośną. Nabywcy chwalili przestronną kabinę pasażerską oraz skuteczne hamulce.

Cena Isabelli wynosiła ponad 7 tysięcy marek i była wyższa od cen konkurencyjnych sedanów Opla i Forda. Łącznie wyprodukowano ponad 200 tysięcy sztuk tego modelu w kilku wersjach nadwoziowych.

Koniec firmy nastąpił w roku 1961 na skutek utraty płynności finansowej. Kredytodawcy i wierzyciele doprowadzili do postawienia jej w stan upadłości i objęcia zarządem komisarycznym. Niektórzy twierdzą, że nie istniały po temu żadne ekonomiczne powody, a cała sprawa była efektem spisku niezadowolonych Borgwardowi władz i banków, z którymi nie potrafił się dogadać, a zwłaszcza koncernu BMW, widzącego w jego produktach realną i groźną konkurencję. Likwidację przedsiębiorstwa powierzono właśnie ówczesnemu prezesowi BMW. ■



FOT: BRINGATRILER.COM, WIKIMEDIA



Zadbaj o środowisko.  
Oddaj zużyty akumulator do recyklingu.

[www.varta-automotive.com](http://www.varta-automotive.com)