

Podwójna plajta



Stylowy Borgward Isabella (1960)

Historia motoryzacji pełna jest niespodzianek – wzlotów, upadków i zawiedzionych nadziei. Co jakiś czas pojawiają się nowe marki samochodów, by wkrótce zniknąć z rynku po cichu albo z hukami.

Nie wszyscy wiedzą, że w połowie lat pięćdziesiątych ubiegłego stulecia drugim pod względem wielkości niemieckim producentem samochodów po Volkswagenu nie był Mercedes, BMW ani Opel. Była to firma założona w 1929 roku w Bremie przez inżyniera Carla Borgwarda. Przedsiębiorstwo rozwijało się dynamicznie i jeszcze przed II wojną światową produkowało auta osobowe, dostawcze trójkołowce i duże ciężarówki.

W czasie wojny Borgward, jak wielu innych niemieckich producentów, wytwarzał sprzęt wojskowy, a po jej zakończeniu wprowadził do produkcji dwa ko-

lejne samonośne modele – Hansę 1500 i 1800. Później pojawił się Borgward Isabella – stylowy sedan, który zdobył zasłużoną popularność w Europie i Ameryce. Między lipcem 1954 a wrześniem 1961 wyprodukowano ponad 200 000 egzemplarzy różnych wersji tego modelu. Wydawało się, że przyszłość firmy jest niezagrażona – w roku 1959 jej łączny dochód sięgał 632 mln marek (około 158 mln USD), a kupujący nie dość, że ustawiali się w kolejce, to jeszcze miesiącami czekali na dostawę.

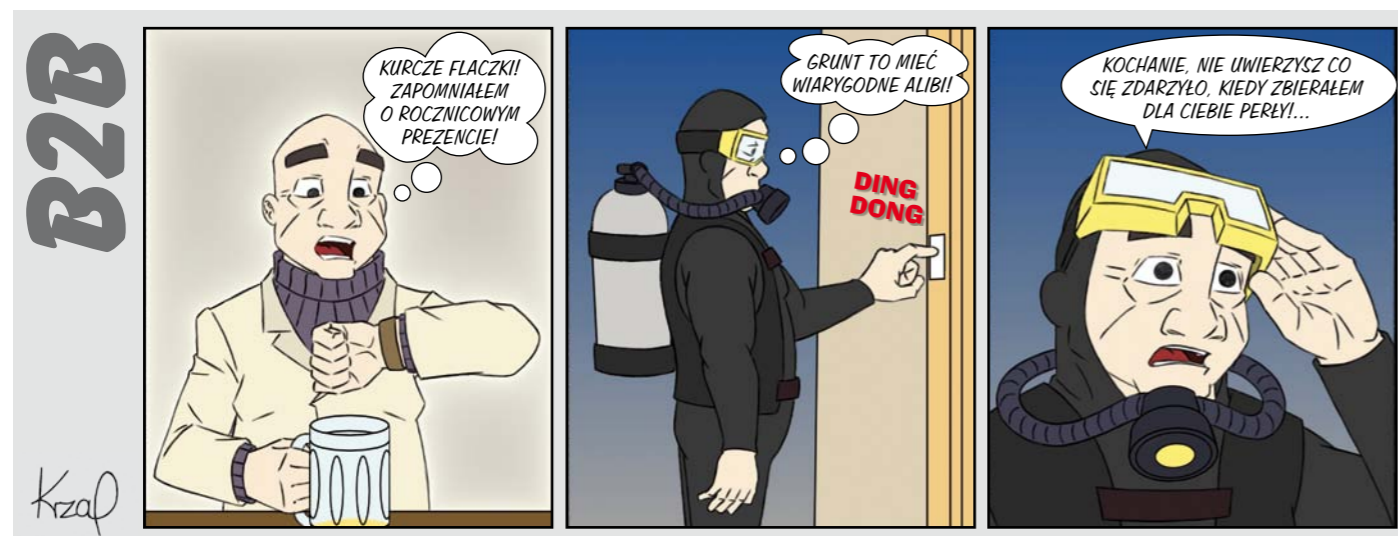
Ale zaledwie pół roku później firma utraciła płynność finansową. Rozmach Borgwarda we wprowadzaniu coraz to nowych modeli i ich odmian wiązał się z technicznym niedopracowaniem. Wywołało to lawinowy zalew reklamacji i konieczność drogich, fabrycznych napraw.

Do upadku przyczynił się również apodyktyczny charakter samego przedsiębiorcy, który gardził kolegiąlnym kierownictwem, nie słuchał doradców i przez lata dorobił się licznych wrogów, również we władzach Bremy. Oliwy do ognia dolały media. Prasowe nagłówki typu „Borgward tonie w długach” i krytyczne opinie komentatorów telewizyjnych wywołały popłoch wśród nabywców, powodując gwałtowne załamanie sprzedaży. W dodatku borykający się z recesją amerykańscy importerzy anulowali większość

zamówień. Atmosfera wokół firmy zgęstniała tak bardzo, że banki zamroziły linie kredytowe, a nieprzychylnie firmie władze odmówiły pomocy. Aby utrzymać się na rynku, Borgward potrzebował niewielkiej pożyczki 10 mln DM (ułamek wartości przedsiębiorstwa), ale spotkał się z odmową, a dostawcy przestali dostarczać materiały. W 1961 roku wierzyciele postawili firmę w stan likwidacji. Nikt nie zamierzał jej ratować. Upadłością, co zakrawa na ironię, zajął się Johannes Semler, prezes konkurencyjnej firmy – BMW.

Z analizy przeprowadzonej po kilku latach przez magazyn *Der Spiegel* wynika, że Borgward mógłby z łatwością przezwyciężyć problemy przy niewielkiej tylko pomocy finansowej lokalnych banków lub państwa. I rzeczywiście, po całkowitym spłaceniu wszystkich wierzycieli na koncie pozostało kilka milionów marek.

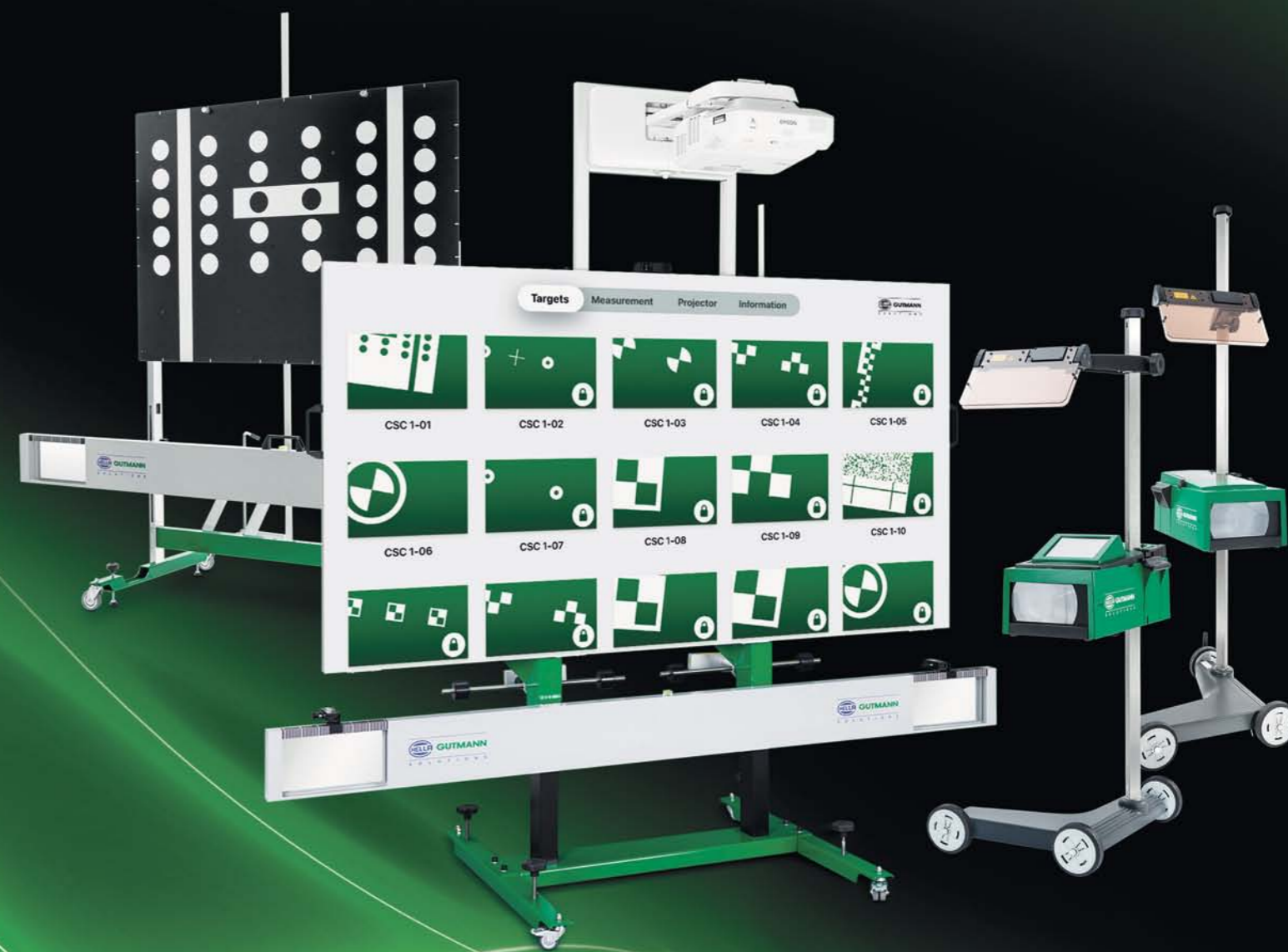
Ale to nie koniec historii. W 2014 roku wnuk Carla Borgwarda – Christian – pozyskał chińskiego inwestora, producenta samochodów ciężarowych, do reaktywowania marki. Podczas Geneva Motor Show zaprezentowali oni kilka ambitnych SUV-ów i ogłosili cel sprzedażowy na poziomie 500 000 pojazdów rocznie. Nie udało się. W najlepszym pod względem sprzedaży roku 2019 nabywców znalazło jedynie 55 000 pojazdów. Niemiecko-chińskie konsorcjum właśnie ogłosiło upadłość. ■



FOT. WIKIPEDIA

PERFEKCYJNA KALIBRACJA - świetlana przyszłość

Z urządzeniami CSC Tool i SEG Hella Gutmann Solutions



HELLA Polska Sp. z o.o.
Al. Wyścigowa 9
02-681 Warszawa
tel. 800 42 55 66
polska@hella-gutmann.com
poland.hella-gutmann.com