Fahr mit LLOYD

LLOYD FREUNDE IG e.V.

Preis: 3,00 Euro

4- 2017

Mitteilungsblatt der
LLOYD FREUNDE INTERESSENGEMEINSCHAFT e.V.

Organisation

1. Vorsitzender: Clubanschrift
Johannes Herrmann
Lerchenhain 86
48301 Nottuln
02502 8497 0177 7710871
johannes.herrmann@lloyd-freunde-ig.com

2. Vorsitzender
Gottfried Schwaner
Richtweg 33
52511 Geilenkirchen
02451/ 72483
gottfried.schwaner@lloyd-freunde-ig.com

Kassenwart:
Klaus Schink
Engelnkamp 32
48282 Emsdetten
02572 / 2502
klaus.schink@lloyd-freunde-ig.com

Schriftführerin
Christa Elsaesser
Serrester Str.8
52428 Jülich
02463/5732
christa.elsaesser@lloyd-freunde-ig.com

Ersatzteilwart
Friedrich Helfer
Pappelweg 20
59423 Unna
0171/3218333
friedrich.helfer@lloyd-freunde-ig.com
Vertreter: Christoph Elsaesser

Impressum, weitere Kontakte und Informationen drittletzte Seite des Heftes

Technischer Leiter
Heinz Dröse
Bahnhofstr. 68, 27616 Stubben
Tel/Fax 04748/2367
heinz.droese@lloyd-freunde-ig.com

Redaktion FmL
Jochen Fröhlich
Robert-Bunsen-Str. 25 28357 Bremen
0421 2053137 u. 0176 55128359
jochen.froehlich@lloyd-freunde-ig.com

Webmaster
Ralf Neumann
Fischgracht 5 52499 Baesweiler
02401/6456
ralf.neumann@lloyd-freunde-ig.com

Ehrenmitglied: Karl-Heinz Bädecker

Liebe Lloyd Gemeinde,

wir haben 2017 fast hinter uns und können auf ein ereignisreiches Jahr zurückblicken.

Haben wir doch die Weichen für einige Erneuerungen in unseren Klub gestellt, die notwendig waren, um unser Anliegen - die Erhaltung der Fahrzeuge der Lloyd Gruppe mit den entsprechenden Marketingaktionen - zu verwirklichen.

Eine wichtige Erkenntnis ist dabei herausgekommen: Das Vereinsleben hat sich schon verändert; so werden die Stammtische bis auf einige Ausnahmen, immer weniger besucht. Hier muss es uns gelingen, durch neue Inhalte das Interesse der Mitglieder neu zu erwecken.

Der Versammlungsraum in Nottuln mit dem Ersatzteillager wird dabei eine wichtige Rolle spielen.

Das Jahrestreffen im nächsten Jahr wird in Lindlar stattfinden, hier sind die Vorbereitungen im vollen Gange. Das Orga-Team von 2016 hat sich etwas ganz Besonderes für Euch ausgedacht. Für die Jahre 2019 und 2020 müssen wir uns aber heute schon Gedanken machen, um den positiven Trend steigender Teilnehmerzahlen langfristig abzusichern. Wir suchen hier noch Organisatoren aus dem Kreis der Mitglieder, also traut Euch!! Unser Club-Marketing unterstützt Euch mit Rat und Tat bei den Vorbereitungen. Ebenfalls suchen wir noch Ausrichter für regionale Treffen. Es wäre nett, wenn es hier mal einige neue Gesichter - vielleicht aus dem Kreis der Neumitglieder?? - gäbe.

Unser Marketingchef Gottfried Schwaner ist gerne bereit, Euch bei allen Fragen dazu zu unterstützen.

Die nächste Messe mit Lloyd-Beteiligung wird in Bremen stattfinden, merkt euch bitte den Termin 02.02-04.02.18 vor. Weitere Messen sind geplant, Infos in dieser und den nächsten Ausgaben der FmL.

Ich bin zuversichtlich, dass wir auch im neuen Jahr wieder ein erfülltes Vereinsleben mit vielen Veranstaltungen haben werden. Hier sind aber gemeinsame Anstrengungen erforderlich!!

Es grüßt ganz herzlich *Johannes Herrmann*

Inhaltsverzeichnis

Begrüßung	3
Termine	5
Unsere „Fahr mit Lloyd“	6
Die Lloyd-Freunde sind wir alle	7
Das Club-Marketing informiert	9
Hotelliste Jahrestreffen Lindlar	14
Stadtparkrennen in Hamburg	15
Ein Lloyd aus Alfeld	17
Helena und Hedvig – eine Lloyd-Liebe in Schweden	20
Motor Bedrömer 22/56 (für Schwedenkönner)	24
Die Lloyd-Jahre 1950 bis 1952	26
Spiegelbild eines Automobilerfolges (Lloydwerbung)	25
Österreichische Zulassungsunterlagen	30
Tipps und Tricks	31
Nachbetrachtung	34
Flohmarkt und Lagerangelegenheiten	36
Hotelliste Lloyddays Lindlar	37
Ersatzteile .	38
Impressum	38

Einsendeschluss Readktion FmL 1-2018 24.02.2018

Titelbild: Lloyd in Schweden (Foto Andreas Olle Dedorsson)
auch dort werden unsere Fahrzeuge hoch geschätzt

Namentlich genannte Beiträge geben nicht immer die Meinung der IG e.V. oder der Redaktion wieder. Für Artikel ist der Unterzeichner verantwortlich. Einsender von Zuschriften und/oder Fotos erklären sich mit einer redaktionellen Bearbeitung einverstanden

Termine

2-4.2.2018	**Bremen Classic Motorshow** wir sind in Halle 2, Stand B 34 (2B34)
24.02.2018	**Lagerstammtisch in Nottuln** ET Verkauf und Treffen 14:00 Uhr.
05-06.05 2018	**Technorama 2018 in Ulm** mit Präsentation der Lloyd-Freunde
10.05.–13.05.2018	**Lloyd Days 2018,** Jahrestreffen der Lloyd-Freunde IG e.V. der Infoflyer und das Anmelde formular liegen dieser FmL bei
26.-27.05 2018	**Klassikertage Schleswig Holstein** in Neumünster (wir sind dabei)
27. - 29.07.2018	**29. Festival Golden Oldies in Wettenberg**

Wenn jemand ein Treffen, eine Ausfahrt oder anderes ausrichten möchte, so möchte er sich gerne an Gottfried Schwaner wenden oder die Einladung über die Redaktion für die FmL machen.

Unsere «Fahr mit Lloyd»

Liebe Leser,
nichts währt ewig und auch die Geschmäcker und Ansichten von uns allen änderten und ändern sich mit den Jahren. Es geht uns doch allen so und ganz besonders den älteren Jahrgängen von uns, dass wir beim Betrachten von Fotoalben die uns noch in voller Haarpracht zeigen, von den Kindern oder gar schon Enkeln zu hören bekommen:*So hast du ausgesehen???? Und was du da angehabt hast!* Für die Jüngeren unter uns: Fotoalbum ist so ein Buch mit leeren Seiten, in die man die mit einer Kamera gemachten Papierbilder einkleben konnte.
Tja, Röhrenhosen sind zwischenzeitlich out, und die Minipli (Dauerwelle für Herren) die ich mir einmal angetan hatte, weil mein jüngerer Bruder in den achtzigern die auch hatte, erzeugt heute auch bei mir eher ein Schaudern. Wir stehen zwar dazu, und es sind ja auch beileibe keine Jugend**sünden**, und doch: unsren heutigen Geschmack trifft das bei Weitem nicht mehr.
Ausnahmen bestätigen da nur die Regel. Unsere alten Autos finden wir immer noch oder jetzt wieder richtig schön. Und es ist doch so angenehm, entschleunigt - wie man heute sagt - durch die Lande zu fahren und dabei einen Komfort und eine Strassenlage zu «genießen», über die wir bei unserem Alltagsauto sagen würden: das geht doch überhaupt nicht.
Die Zeiten ändern sich und wir uns in ihnen, so oder ähnlich sagten schon die ollen Lateiner. Und so nehme ich diese Zeilen zum Anlass, die werte Leserschaft darauf vorzubereiten, dass im Laufe des nächsten Jahres das Layout (also die Außen und Innenansicht) unserer FmL eine hoffentlich als Aufhübschung empfundene Umgestaltung erfahren wird. Dabei ist bestimmt kein radikaler Bruch geplant und es sollen Änderungen sein, die die gewohnten Ansichten aufnehmen. Ich bin gespannt, wie es aussehen und wirken wird und rufe euch jetzt nur noch auf: Schreibt mal wieder!

Jochen Fröhlich, Redaktion FmL

Die Lloyd-Freunde sind wir alle

Unser 1. Vorsitzender hat es in seinem Vorwort zu diesem Heft bereits angeschnitten. Insbesondere in den beiden letzten Jahren bewegen sich regionale Veranstaltungen vermehrt in einem Teufelskreis: Wenn sich denn ein Organisator fand, gab es bei diesem häufig statt des erhofften fröhlichen Gemeinschaftserlebnisses ein langes Gesicht. Der Grund: Sehr geringe Teilnehmerzahlen bei vielen Stammtischen und den Weihnachtsfeiern. Das endete oft sogar in Nachforderungen des gebuchten Restaurants.

Vor diesem Hintergrund ist es völlig verständlich, dass es kaum mehr eine Bereitschaft gibt, eine regionale Veranstaltung durchzuführen. Dass es auch anders geht, zeigen die gut besuchten und hervorragend organisierten Stammtische von Tim Neugart oder aber die Lloyd Touren in der Euregio mit über 40 Teilnehmern. Auch die Lagerstammtische in Nottuln werden sehr gut angenommen.

Wir haben im Vorstand wiederholt Ursachenforschung betrieben. Uns ist sehr wohl bewusst, dass sich Clubleben und Kommunikationswege aktuell massiv verändern. Diese Herausforderung gehen wir aktiv an, wie z.B. das in diesem Heft beschriebene Beispiel der schwedischen Lloyd-Freunde belegt. Aber wir kommen auch noch zu einem anderen Ergebnis.
Offensichtlich führt ein verändertes Freizeitverhalten dazu, dass man sich bei einem überreichen Angebot auf Veranstaltungen konzentriert, bei denen man „was geboten“ bekommt. Freizeit ist halt ein knappes Gut, das dort verwendet wird, wo der Erlebniswert stimmt. Hinzu kommen Konzentrationen zu bestimmten Zeiten. Wir wissen doch alle, dass wir der Vorweihnachtszeit oftmals derart im Stress sind, dass weniger hier eher mehr ist.

Clubleben hat immer auch eine zwischenmenschliche Komponente, was gerade in der heutigen Zeit gar nicht hoch genug bewertet werden kann.

Neben dem übergreifenden Jahrestreffen zählen eben auch regionale Veranstaltungen zu den maßgeblichen Ereignissen eines aktiven Clublebens. Das dürfen wir nicht einfach so auslaufen lassen. Was also können wir gemeinsam tun? Was müsste geboten werden, damit Stammtische, Weihnachtsfeiern oder Neujahrsempfänge für Euch so interessant sind, dass steigende Besucherzahlen auch wieder neue Organisatoren ermuntern, sich zu engagieren und etwas anzubieten? Und welche Unterstützung erwarten potenzielle Organisatoren vom Vorstand, damit sie die Dinge in die Hand nehmen, sich aber nicht überfordert fühlen?

Denn darauf basiert ja auch unser neues Konzept für die Jahrestreffen: Ein besseres Ergebnis für die Teilnehmer dadurch zu erzielen, dass der Organisator von allen Aufgaben entlastet wird, die zentral erledigt werden können.

Und hier auch noch einmal unser Apell: das Jahrestreffen 2019 findet vom 30.05. - 02.06. statt. Wir suchen bereits heute motivierte Mitglieder, die eine pfiffige Idee haben und die Organisation übernehmen wollen.

Schreibt mir Eure Ideen und Vorschläge: gottfried.schwaner@lloyd-freunde-ig.com. Anrufen geht natürlich auch: 02451/72483, bitte ab 19 Uhr.

Wir brauchen Eure Hilfe, **denn die Lloyd-Freunde sind wir alle**.

Euer *Gottfried Schwaner*

Das Club-Marketing informiert

Liebe Lloyd-Freunde,
hinter uns liegen sehr arbeitsreiche und intensive Wochen. Einige Dinge, die wir umsetzen und voran bringen konnten, werdet Ihr schon bemerkt haben, andere erst demnächst. Hier ein Überblick.

1. Lloyd Days 2018 – Jahrestreffen der Lloyd-Freunde vom 10.-12.05.2018 in Lindlar

Dem Orga-Team von 2016 ist es gelungen, ein besonderes Treffen für Euch zu organisieren: Wir machen Aktivurlaub auf dem Bauernhof.

Unser „Lloyd-Hof“ liegt im LVR-Freichlichtmuseum im bergischen Lindlar. Die Museumsleitung unterstützt uns in hervorragender Weise. Wir dürfen mit unseren Fahrzeugen exklusiv in das Museumsgelände einfahren und versammeln uns im „Hof zum Eigen“. Dieser ist natürlich nach heutigen Maßstäben ausgebaut. Von dort fahren wir an drei Thementagen in das wunderschöne Bergische Land. Wir besuchen ein ungewöhnliches Oldtimertreffen, erhalten eine sehr interessante Werksführung und schauen uns eine architektonisch-technische Meisterleistung an.

Dazwischen immer wieder Fahrten über sehr reizvolle Straßen. Wer will, kann aber auch den ganzen Tag im Museum bleiben, es gibt dort genug zu erforschen. Die Abende verbringen wir bei abwechslungsreichen Buffets im Freilichtmuseum. Alles ganz entspannt und doch sehr spannend.

Alle Details findet Ihr in dem diesem Heft beigefügten Flyer oder noch detaillierter auf unserer Homepage unter Lloyd Days 2018. Ihr könnt Euch mit dem ebenfalls beigefügten Anmeldeformular oder aber online anmelden. Bitte beachten: das Essen muss verbindlich gebucht und bei der Überweisung des Nenngeldes mitbezahlt werden. Noch ein Hinweis: die Region rund um Lindlar ist eine beliebte Freizeitgegend, besonders an den langen Wochenenden. Wenn Ihr also ein Hotelzimmer benötigt, kümmert Euch bitte frühzeitig darum, nicht erst einige Tage vor der Veranstaltung. Infos zu den Hotels findet ihr in dieem Heft auf Seite 14.
Wir freuen uns auf Euch und versprechen: Schöner leben mit Lloyd!

2. Homepage

Es ist geschafft – wir sind rum. Am 10. November verzeichnete unsere Homepage den 100.000-ten Zugriff. Nach nur zwei Jahren und 1 Monat

ist das ein sehr schöner Erfolg.

Wenn man sich die Webstatistik anschaut, sind die neu geschaffene Kaufberatung, technische Themen und unsere Veranstaltungen besonders gefragt. Interessant ist auch die Akzeptanz der neu eingerichteten Möglichkeit, online Mitglied der Lloyd-Freunde zu werden. Von sechs neuen Mitgliedern, die wir in den letzten Wochen begrüßen durften, sind vier online beigetreten.

Auch wenn diese Quote nicht immer so hoch bleiben sollte, haben wir hiermit ein weiteres zeitgemäßes Instrument kreiert. Wir werden die Homepage als unsere zentrale Informationsplattform weiter ausbauen. Einige interessante Themenbereich haben wir schon in der Pipeline.

3. Markenrechtsverlängerung

Offensichtlich als einziger Borgward-Club besitzen die Lloyd-Freunde Markenrechte an Teilen des früheren Borgwardkonzerns. Auf uns sind das rot-blaue Lloyd-Dreieck und ein Lloyd-Schriftzug in Kombination mit einem schwarzen Lloyd-Dreieck als Bildmarken eingetragen . Mit Hilfe unseres Patentanwalts und Lloyd-Freundes Günter Starke haben wir nun eine 10jährige Verlängerung in verschiedenen Leitklassen eintragen lassen. Damit sichern wir langfristig unsere Clubidentität.

4. Messen

Im Geschäftsleben spielen Messen als Präsentationsbühne in Richtung Kunden und interessierter Öffentlichkeit zwar weiterhin eine wichtige Rolle, aber sowohl auf Aussteller- wie auch auf Besucherseite mit sinkender Tendenz. Angesichts alternativer Kommunikationsmedien erscheint der mit einer Messe verbundene Aufwand nicht mehr um jeden Preis gerechtfertigt. Jedenfalls dann nicht, wenn der daraus resultierende Nutzen spürbar rückläufig ist.

In dieser Situation waren wir seit geraumer Zeit im Hinblick auf die Techno Classica in Essen, bei der unser Clubstand über viele Jahre hervorragend von Roswitha und Horst Polzin organisiert wurde.

Nicht nur wir, auch andere Clubs und Aussteller haben aber in den letzten Jahren verstärkt wahrgenommen, dass diese Messe ihr Gesicht immer mehr in Richtung Hochpreisklassiker verändert hat. Die für uns so wichtige Bodenständigkeit ist nach unserem Empfinden immer mehr verloren gegangen. Parallel sind neue, konkurrierende Veranstaltungen wie die Retro Classics Bavaria, Retro Classics Cologne oder die Motorworld Classics entstanden. Diese haben in der Grundtendenz eine stärkere lokale Bodenständigkeit und sind damit eher ein Betätigungsfeld für die Lloyd-Freunde.

In diesem Sinne haben wir am 26.11. mit offenen Augen die erstmalig stattfindende Retro Classics Cologne besucht. Man merkte der Messe deutlich an, dass sie noch in den Kinderschuhen steckt. Allerdings ist das Potenzial vielversprechend. Im Hinblick auf die Struktur der angebotenen Fahrzeuge und des zu erwartenden Publikums liegt sie näher an der Bremen Classic Motorshow als an der Techno Classica in Essen. In Halle 4.1. gab es eine Vielzahl von Clubpräsentationen, in die wir sehr gut hineingepasst hätten. Da hier kaum ein Club mit gemieteten Stellwänden arbeitet, müssen wir uns im Hinblick auf unser Standkonzept etwas einfallen lassen. Ideal wären, auch für viele andere Zwecke, mobile Stellwände mit großflächigen Informationen.

Fazit: Im Sinne unserer Neuausrichtung in der Präsentation auf Messen und Oldtimerveranstaltungen ist es sinnvoll, zunächst unsere Messeausstattung aufzufrischen und dann auf neue Messen zu gehen. Hierzu gibt es noch weitere interessante Beispiele.

5. Patenschaften für Neu-Mitglieder

Damit sich neue Mitglieder auf Anhieb in der Lloyd-Familie wohlfühlen und zurechtfinden, hat der Vorstand einstimmig beschlossen, ihnen im ersten Jahr ihrer Mitgliedschaft eine Patenschaft anzubieten.
Jedes Neumitglied erhält ein Vorstandsmitglied als Paten. Dieser steht

als individueller Ansprechpartner mit Rat und Tat dem neuen Lloyd-Freund zur Verfügung.
Christa Elsaesser teilt in ihrem Begrüßungsschreiben den Neumitgliedern ihren Paten bereits seit einigen Wochen mit.

6. Verschiedene Marketingmaßnahmen

Oft sind es ja nur Kleinigkeiten, die darüber bestimmen, ob das Erscheinungsbild einer Gemeinschaft oder eines Clubs positiv und ansprechend ist. In diesem Sinne haben wir für die Lloyd-Freunde ein neues, einheitlich zu verwendendes Briefpapier für Schriftstücke und Rechnungen entwickelt und eingeführt. Zusätzlich wurden alle Vorstandsmitglieder sowie der Redakteur der FmL und unser Webmaster mit einheitlichen und hochwertig aussehenden Visitenkarten aus-gestattet. Damit hinterlassen wir bei Kontakten auf Messen oder Oldtimer-veranstaltungen gleich einen professionellen Eindruck. Sowohl bei Briefbögen als auch Visitenkarten haben wir einheitlich die früheren Lloyd-Hausfarben Blau und Rot sowie das für uns geschützte Lloyd-Dreieck verwendet. Diese Linie werden wir auf weitere Medien über-tragen, denn das ist unser Gesicht.

So, das war es für dieses Mal. Ich wünsche Euch besinnliche Festtage und ein gesundes, glückliches Lloyd-Jahr 2018.

Euer
Gottfried Schwaner

Hotelliste für das Jahrestreffen in Lindlar

Wie bereits an verschiedenen Stellen erwähnt, ist das Bergische Land, der Ort unseres Jahrestreffens 2018, eine gut besuchte Ausflugsregion. Deshalb empfehlen wir nochmals dringend, sich frühzeitig um ein Quartier zu bemühen.

Sehr nahe am Veranstaltungsort liegen folgende Hotels:

Arthotel-Restaurant „artgenossen“ ***
51789 Lindlar
Pollerhofstraße 35-37
Telefon: 02266/90128-0
Telefax: 02266/9012899

Landgasthof „Bergische Rhön“ **+
51789 Lindlar-Holz
Holzer Straße 18
Telefon: 02266/8359
Telefax: 02266 45145

Hotel-Restaurant „Bolzenbacher Hof“***
Lindlar-Bolzenbach
Alsbacher Straße 14a 51789
Telefon: 02266 8828
Telef ax: 02266 4401138

Hotel-Restaurant „Montanushof“ , Familie Boskovic Montanusstraße 8
51789 Lindlar-Frielingsdorf
Telefon: 02266/8085
Telefax: 02266/3193

Hotel-Restaurant „Zum Holländer“***
51789 Lindlar
Kölner Straße 6
Telefon: 02266/6605
Telefax: 02266/44388

Hotel-Restaurant „Zum Musikalischen Wirt“Sülztalstraße 45
51789 Lindlar-Hartegasse
Telefon: 02266/8337

Gasthof „Lindenhof“ im Lindlarer Ortskern
51789 Lindlar
Hauptstraße 11
Telefon: 02266 2526

Gasthof-Restaurant „Hohkeppeler Hof
51789 Lindlar-Hohkeppel
Laurentiusstraße 29
Telefon: 02206 910222
Telefax: 02206 910224

Im Umkreis von 10-15 km gibt es darüber hinaus eine Vielzahl weitere Hotels und Gasthöfe in verschiedenen Preiskategorien.

Eine Alternative findet Ihr hier:

http://www.lindlar-touristik.de/gastgeber/unterkuenfte-essen/ferienwohnung-privatzimmer

Bericht vom Stadtparkrennen Hamburg am 3.09.2017

Das passte doch wie die Faust aufs Auge: Seit 20 Jahren trainiere ich im Boxkeller der Hamburger St.Pauli-Kneipe „Zur Ritze“, seit acht Jahren fahre ich beim Hamburger Stadtparkrevival das Rennen mit meinem Lloyd Alexander von 1957 mit. Was lag da näher, als die berühmten gespreizten Beine und meinen 19-PS-Boliden zusammenzubringen. Die Jungs von der Ritze waren begeistert, und ein paar Tage nach dem Zusammenschnacken prangten schon ein paar sehr lässige Aufkleber auf meinem Auto. Natürlich wurde die Aktion vor der Ritze fotografiert und anschließend mit ein paar Bier begossen.

Auch beim Stadtparkrevival kam das Ganze grandios an und der ugandagelbe (Original-Autofarbe 1957) Lloyd wurde unzählige Male fotografiert. Und die beiden Audi-Le Mans-Sieger und DTM-Legenden Frank Biela (links im Bild) und Mike Rockenfeller (rechts) fanden Auto und Aufkleber so gut, dass sie zum Lloyd kamen, um ein Bild davon und von sich zu machen. Auch fühlte ich mit den motivierenden Aufklebern so, als hätte ich statt 19 bestimmt 19,5 PS. Die Kurven gingen

jedenfalls so schnell wie nie zuvor und einige Male schaffte ich es sogar, auf drei Rädern zu sein (zu sehen auf dem Video auf youtube).
Ich spüre, ich ahne, ich weiß: Bald werde ich in der Ritze von meinen Rennabenteuern berichten. Die betörenden Bedienungen werden gewiss begeistert zuhören und mir ein Bier spendieren.
5:07 !!
Norbert Bogdon

https://www.youtube.com/watch?v=WPApoHOgVXw&t=2s

Ein Lloyd aus Alfeld stellt sich vor

Lloyd LP 250, Umbau auf LP 600 in 2015/16
(Eine Fortsetzung vom Bericht vom Dezember 2013, FmL 4-2013)

Dieser Lloyd LP 250 wurde am 25.07.1956 in Dingelbe bei Hildesheim auf einen Hausschlachter zugelassen und bis 1970 gefahren. Danach wurde er verkauft und noch 1970 auf eine Hausfrau aus Dingelbe zugelassen. Diese fuhr ihn nur zwei Jahre.
Danach wurde er 1972 erneut im selben Ort an einen Arbeiter verkauft und bis 1978 gefahren und dann im selben Jahr stillgelegt. Schließlich landete er in Alfeld beim damaligen Autohaus Pralle. Hier haben wir den Lloyd im Jahr 1979 für 300 DM erworben.
Es handelte sich hier um die preisgünstigste Version von Lloyd. Ein LP 250 mit einem 2-Takt-Motörchen mit 250 ccm und 11 PS, aber doch mit 4 Sitzplätzen. Das war ein nacktes Auto, welches ohne Stoßstangen, Radkappen, Kofferraumklappe und ohne Innenhimmel zur Auslieferung kam.
Mein Vater und ich haben den Lloyd dann zerlegt, neue Schwellerbleche angefertigt, die Radkästen mit Blechen versehen und verschweißt. Der Dachaufbau wurde gegen einen mit Schiebedach ausgetauscht. Anschließend wurde er zum ersten Mal neu lackiert und die Innen-einrichtung überholt. Danach wurde er ab und zu mit rotem Num-mernschild bewegt. Der Originalmotor hat diesen Wagen über rund 62.000 km angetrieben. Danach haben wir immer wieder mal am Wagen gebastelt, der Motor wurde umgebaut auf 400 ccm mit „starken“ 13 PS. Dann immer wieder mal eine Probefahrt, aber so richtig zufrieden waren wir mit der ganzen Geschichte nicht.

Somit stand der Lloyd die meiste Zeit zwar trocken aber halt nur in der Garage. Solange, bis wir letztendlich im Jahr 2015 (31 Jahre nach dem Erwerb) den Entschluss gefasst haben, den Lloyd umzubauen auf einen 600 ccm-Motor mit 19 PS. Also wieder rein in die Garage und der Umbau ging los. Den 2-Taktermotor ausgebaut und die komplette Vorderachse

wegen der anderen Motoraufhängung getauscht. Danach wurde ein überholter 600er Motor aus unserem Bestand mit einer Laufleistung von 48.000 km eingebaut. Die Bremsanalage musste aufgrund der langen Standzeit leider auch überholt werden.

Jetzt eine rote Nummer dran und auf zur Probefahrt. Alles war o.k. Er läuft prima! Also auf zum TÜV. Hier hat er die Abnahme inklusive des Motorumbaus ohne Beanstandungen überstanden. Ich hatte mich natürlich vorher erkundigt, ob ein solcher Motorumbau auch abgenommen werden wird.

Danach konnte der Lloyd - laut Papieren immer noch ein LP 250 – schließlich im August 2015 wieder angemeldet werden. Jetzt ist dieser Lloyd nach einer Standzeit von 36 Jahren endlich wieder auf öffentlichen Straßen unterwegs und wird bei schönem Wetter gefahren.
In diesem Jahr habe ich dann einige Fahrten in die Umgebung gemacht, leider stellte sich hierbei heraus, dass der Motor mit dem von 2-Takter übernommenen Dreiganggetriebe zu hoch drehte. Die Übersetzung stimmte einfach nicht; man lernt ja immer was dazu. Jetzt haben wir ein synchronisiertes Vierganggetriebe eingebaut und seitdem läuft alles prima!

Da die Außen-farbe und der Schiebedachbezug von der ersten Restaurierung natürlich nicht mehr so schön waren, entschlossen wir uns im Winter 2016/2017 dies auch noch mit zu ändern.

So wurde der Wagen auch äußerlich zu einem „echten“ LP 600 mit passenden Kotflügeln, Heckteil mit Kofferraumdeckel und den entsprechenden Rückleuchten umgebaut und danach im Januar 2017 lackiert. Das Schiebedach wurde neu bezogen sowie ein neuer Innenhimmel eingespannt. Und dann alles wieder zusammengebaut.
Jetzt kann unser Lloyd sich bei schönem Wetter wieder auf die Straße wagen und die Passanten erfreuen an denen er vorbeifährt.
1200 km ohne Pannen haben wir seitdem zurückgelegt.

Das war also die zweite Lloyd-Geschichte

von Dietmar Kaufmann,
aus Alfeld im Oktober 2017

Helena und Hedvig – eine Lloyd-Liebe in Schweden

Kann eine junge, hübsche Frau (siehe Titelbild) sich in ein altes Auto verlieben, das über einen 13 PS Zweitakter verfügt und das weitgehend aus Holz gebaut ist?
Oh ja, das geht sehr wohl.
Ihr Name ist Helena Dedorsson und sie wohnt mit ihrem Mann Andreas Olle und ihren Kindern Mia, John und Max in dem Städtchen Varberg in Schweden. Im Sommer 2017 legte sich die junge Familie einen Lloyd LP 400 von 1955 zu, der auf den schönen schwedischen Namen „Lillen“ hört, was so viel wie „der Kleine“ heißt. Damit aber nicht genug.
Viele von uns kennen das. Sehr oft bleibt es dann nicht bei einem

Ein LP 400 als Familientransporter?
Geht, aber nicht wirklich !

Auto. Insbesondere dann, wenn wie im Fall der Familie Dedorsson emotionale und rationale Gründe zusammentreffen. Und so passierte es.

Helena hatte sich bis zu diesem Zeitpunkt noch nie ein eigenes Auto gegönnt. Doch dann kam sie.
„Sie“ ist ein LT 500 von 1953, also die ganz frühe Vollholz-Version. Lloyd-Kenner wissen, dass so etwas besonders selten ist.

„Es war Liebe auf den ersten Blick“ hat uns Helena in einem Interview verraten. Und „für nichts auf der Welt würde ich sie wieder hergeben, denn sie ist mein erstes eigenes Auto“. Warum ist der LT 500 plötzlich weiblich? Weil Helena das so wollte und ihrem wunderschönen LT 500 den Namen „Hedvig“ gegeben hat. Eine echte Lloyd-Liebe eben.

Auch die praktische Seite spielt eine Rolle, denn ein Bus ist nun einmal deutlich familiengerechter als ein LP 400. Bis auf ein paar elektrische Wehwehchen musste noch nichts Großes an dem LT 500 gemacht werden. Das Auto ist weitgehend unrestauriert. „Nur Regen mag sie überhaupt nicht“, sagt Helena. Im Moment sucht man nach dem besten Weg, das Holz gut gegen Witterungseinflüsse zu konservieren.

Lloyd kann man fahren. Lloyd kann man auch leben. Deshalb haben Helena und ihr Mann im September 2017 die Facebook-Gruppe „Lloyd Sverige“ ins Leben gerufen.
Momentan gibt es 11 Miglieder: Helena, Andreas Olle, Tommy, Tony Kurt und Matts aus Schweden, Svein aus Norwegen, Alan und Paul aus den USA und Bruce aus Südafrika. Und natürlich die Lloyd-Freunde. Tommy besitzt vier Alexander TS, zum Teil verteilt auf Bananenkisten, wie er sagt. Ganz viele Scheunenfunde seien darunter und viel, viel Arbeit. Aber das kennen wir ja alle irgendwie.
Paul nennt immerhin einen LT 600, einen LS 600 und einen LP 600 sein eigen. Da es in den USA keine Lloyd-Szene gibt, ist der Aufbau dieser Fahrzeuge eine besondere Herausforderung.

Sein Landsmann Alan ist eines unserer Neumitglieder und baut gerade einen LS 600 wieder auf, den man hier schlicht verschrottet hätte (siehe links). Seinen Restaurationsbericht verfolgen wir gespannt auf Facebook.

Lloyd Sverige ist eine sehr nette und kommunikative Gemeinschaft, die auch Nicht-Lloydfahrer zulässt. Das ist ein gelungenes Beispiel dafür, was heute zu einem modernen Clubleben einfach dazu gehört.

Abschließend haben die Lloyd-Freunde noch eine Botschaft an Helena:

„Meddelande till Helena:
Hedvig vill efter många år besöka sina systrar och bröder i Tyskland. Från den 10-12 maj 2018 är det ett bra tillfälle, då är träffen av Lloyd Days i Lindlar. Vi lovar att Hedvig kommer att få åka tillbaka till Sverige med dig efter detta evenemang”.

„Nach vielen Jahren möchte Hedvig gerne ihre Brüder und Schwestern in Deutschland besuchen. Eine sehr gute Gelegenheit sind die Lloyd Days vom 10.-12.05.2018 in Lindlar. Wir versprechen, dass Hedvig dann mit Dir nach Schweden zurückkehren darf.“

Ob sie uns den Wunsch erfüllt, werden wir im Mai 2018 in Lindlar sehen. Wir würden uns jedenfalls sehr freuen.

Text: *Gottfried Schwaner*

Hedvig bald zu Besuch in Deutschland ?

OTOR BEDÖMER:

LLOYD 600

22/56

Chef för bedömarlaget civiling. Bertil Björkman

killiga år sedan insåg en kungarna inom tysk bil-, Carl Borgward, att den marknaden behövde en och billigare vagn än agen. Därför konstruera-oyd, till en början med liten luftkyld tvåcylind-aktsmotor. Vagnen gjor-sitsig för att storleksmäs-i ett mellanting mellan arna och de fullvuxna. Typen fick framgång tvecklades snabbt. Ply-rosseriet förvandlades till ett stålkarosseri med yttre. Motoreffekten Försäljningen gick så Borgward kunde bygga ermodern fabrik enbart verkningen av Lloyd. I började vagnen säljas antal först när den hun-t i utvecklingsgången och 0 exemplar med tvåtakts-registrerades här i landet 1955.

vagn som MOTOR här er har en 19 hk fyrtakts-tillkommen för de köpa-inte är tilltalade av två-otorns egenskaper och m vill ha någorlunda stor I övrigt är vagnen lika-m tvåtaktstypen med 13 torstyrka.

d kan karakteriseras som cket liten bil med rätt ats för två vuxna perso-framstolarna samt trångt ne för två vuxna personer agnen. Hela konstruktio-enkel och lätt. Vagnen nhjulsdriven, vilket gjort ojligt att bygga den myc-g. Tekniskt sett har den sagt allt vad man begär modern liten bil, fastän i möjliga utförande. Så-har motorn bara två cy-, placerade sida vid sida. ådan saknar synkronise-jud- och värmeisolering-av enklaste slag, likaså id fabriken monterade systemet. Inredningen är nsk. Vagnen är således med sikte på lägsta in-is och låga driftskostna-

man sätter sig vid ratten d och börjar köra blir in-n ganska blandade, sär-m man är van vid större rare bilar. Växlingen krä-bbeltrampning, så att man n måste ägna en del upp-märksamhet åt att "köra in sig" med den detaljen.

Så småningom ändrar sig bilden — Lloyds goda egenskaper sitter ett stycke under ytan och kommer fram först efter åtskilliga körtimmars bekantskap. Fjädringen är hård, vagnen guppar och stöter en hel del på vägar med "långvågig" beläggning. Smärre ojämnheter, t ex på skadade grusvägar, slukar den däremot bra. Styrningen är lättgående och har utmärkt precision. Framhjulsdrivningen och den låga tyngdpunkten ger vagnen bra vägegenskaper. En liten reservation måste göras på denna punkt: Lloyd är något understyrd och känns kursstabil vid normal körning, men överstyrning uppträder när man tar kurvor fränt; detta kan överraska en ovan förare i svåra situationer. Vagnen är mycket kvick i stadstrafik och på landsväg är omkörningsförmågan hygglig i fartområdet 50—70 km/h. Bromsarna är bra, ehuru de mattas något vid upprepade hårda fartminskningar; bromsarean är väl tilltagen i förhållande till fartresurserna. Strålkastarnas glödlampor passade inte till reflektorn, varför körljuset var dåligt. Efter byte av glödlampor erhöll vi de i strålkastartabellen redovisade mätvärdena.

Är denna vagn tekniskt sett väl genomarbetad kan man inte säga samma sak om karosseriet. Kanske var vår provvagn ett mindre lyckat exemplar, ty under en långtur med häftiga regnskurar visade sig läckor vid takkantens främre del, luckan för ventilationsluft släppte igenom en hel del vatten ned på förarens gaspedalfot och det var besvärligt att finna ett läge på de skjutbara sidrutorna som inte lät regndroppar ta vägen in i vagnen.

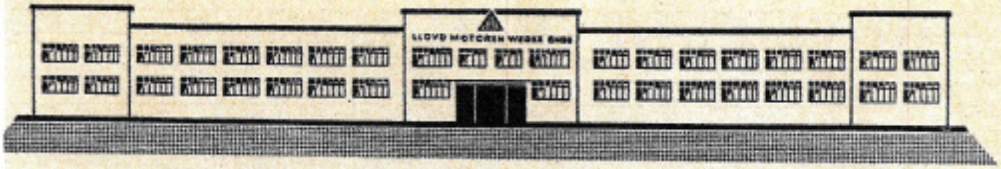
Provvagnen var försedd med ett i Sverige tillverkat värmesystem, som numera är standardutrustning på de vagnar som levereras här. Det är utfört som en lång mantel kring avgasröret. I denna mantel värms friskluft upp och sänds in i vagnen av fartvinden eller med en fläkt, vilken dock betingar extrapris. Vi fann detta system bra, ehuru värmemängden varierar med motorns belastning. Efter en lång uppförsbacke blir det märkbart varmare i bilen! Luftfläkten var dock relativt högljudd.

Jämte det fabriksinstallerade värmesystemet, som används för imsprutorna, ger det extra värmesystemet en effekt som bör räcka för svenska vinterförhållanden.

I stads- och förstadstrafik fann vi vagnen pigg, händig och körsäker fastän emellanåt stötig i fjädringen och alltid surrig på grund av starkt motorljud och småvibrationer. På landsväg med fullt lass — fyra vuxna personer med weekendbagage, vilket ungefär representerar vagnens totala lastkapacitet — befanns Lloyd ge respektabel marschfart — upp till 85 km/h — samt var fullt vuxen normala krav vad beträffar köregenskaper och balans på vägen. Baksätespassagerarna hade det en smula trångt, sittställningen kändes inte bekväm efter ett par timmars körning och ljudnivån var så pass hög att resan inte blev odelat behaglig. Föraren och framsätespassageraren hade det bättre. Bränsleförbrukningen vid hård körning var låg, se provresultaten.

Att Lloyd har tre osynkroniserade växlar är naturligtvis en ekonomifråga. Klart är dock att vagnen skulle vara bättre med fyra växlar, ty ettan är mycket låg och på tvåan når vagnen knappt mer än 50 km/h; man har således föga nytta av den växeln för omkörningar på landsväg. I krypande stadstrafik är tvåan värdefull och kan läggas in tämligen skrapfritt utan dubbeltramp även om vagnen rullar i långsam fart. Motorn segdrar bra och det är i många fall inte nödvändigt att med lätt lastad vagn gå ned på ettan för att komma igång ef-

yck, helt eller delvis, förbjudes. Bedömningar får ej



Spiegelbild eines einmaligen Automobilerfolges

Als lebendiger Beweis des Vertrauens ungezählter Freunde aus allen Teilen der Welt wuchsen die **LLOYD** MOTOREN WERKE in wenigen Jahren zu einem der größten deutschen Automobilwerke. Deutlicher als alles andere beweist die Produktionsstatistik der Jahre 1950 bis 1954 die überaus schnelle Entwicklung des **LLOYD** zum erfolgreichsten Wagen seiner Klasse.

Für 1955 steigt die Produktion steil weiter an. Im Mai verlassen 250 Wagen täglich die 6 Bandstraßen des Montagewerks, das heißt, daß alle 2 Minuten ein neuer **LLOYD** seinem Käufer zur Verfügung steht, der schon auf ihn wartet.

*

4154 Arbeiter und Angestellte schaffen mit modernsten Fertigungsmethoden in großzügig angelegten neuzeitlichen Werkhallen. Nur Großserienbau, verbunden mit sorgfältiger Material- und Arbeitskontrolle jedes einzelnen Bauteiles ermöglichte die fabrikatorische Verwirklichung der weitschauenden konstruktiven Ideen, nach denen der **LLOYD** als echter Gebrauchswagen geschaffen wurde.

*

Auf mehr als 200 000 qm, das ist das Vierzigfache der Grundfläche des Jahres 1950, wuchs das Industriegelände des Werkes in der kurzen Zeit von 5 Jahren. Unter den zahlreichen neu erstellten Fabrikationseinrichtungen sind Pioniertaten, wie die Kunstharzlackierung mit Infrarotenbrand. Das Verfahren gibt dem Lack eine außerordentliche Härte und absolute Korrosionsfestigkeit.

*

LLOYD ist die einzige europäische Automobilfabrik, die Ganzstahlkarosserien in Schalenbauweise herstellt. Die Einzelteile werden vor dem Zusammenbau lackiert. Den Vorteil zeigt ein Blick auf Deutschlands Straßen. Es gibt keinen **LLOYD** mit häßlichen Lackschäden, weil jeder beschädigte Teil leicht ausgewechselt werden kann, was billiger ist als komplizierte Reparaturarbeiten.

*

LLOYD wird in 53 Länder der Erde exportiert. Mehr als 20 % der monatlichen Produktion von über 5000 Wagen gehen in alle Welt. In der Zulassungsstatistik der Bundesrepublik bestätigt sich **LLOYD** eindeutig als einer der meistgefahrenen Wagen auf Deutschlands Straßen.

*

LLOYD, ein reiner Gebrauchswagen, war in 5 Jahren bei sportlichen Wettbewerben erfolgreich. Ständig werden Anerkennungen an **LLOYD**-Fahrer vergeben, die mehr als 100 000 km ohne Motoraustausch zurückgelegt haben.

*

Das engmaschige Verkaufs- und Kundendienstnetz der **LLOYD** MOTOREN WERKE umfaßt allein in der Bundesrepublik mehr als 800 Vertragswerkstätten. Es wurde parallel zur Produktion aufgebaut und wächst noch ständig.

*

Jeder **LLOYD**-Wagen, der vom Band rollt, wird auf der werkseigenen Versuchsstrecke, die alle nur möglichen Schikanen enthält, auf Herz und Nieren geprüft und danach einer nochmaligen sorgfältigen Inspektion unterworfen.

*

LLOYD dankt seinen einzigartigen Aufstieg der überaus glücklichen Synthese von Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit, die ihn auszeichnet.

1950 bis 1952
Lloyd LP 300

Auszug aus „Borgward Typenkunde“ von Peter Kurze
ISBN 978-3-7688-2599-3

Carl F. W. Borgward brachte den von den INKA Ingenieuren entwickelten Kleinwagen unter der traditionsreichen Bezeichnung „Lloyd“ auf den Markt.

Durch den Entschluss, die Fertigung der Lloyd Maschinenfabrik zu übertragen, konnten die Bremer der damals herrschenden Materialknappheit entgegen treten. Stahl und Reifen wurden den einzelnen Autofabriken zugeteilt. So belastete der Kleinwagen weder die Kontingente des Borgward- noch die des Goliath Werkes. Lloyd bekam eigenes Material.

Der Lloyd LP (Lloyd Personenwagen) 300 hatte einen 2-Zylinder-2-Takt-Motor mit 293 cm^3 Hubraum. Die Karosserie musste neu entwickelt werden, weil Carl F. W. Borgward eine Miniaturausgabe seiner im März 1949 vorgestellten Mittelklasse Limousine Hansa 1500 anbieten wollte.

Der kleine Motor leistete gerade einmal 10 PS. Mit dem Fahrzeugleergewicht von 480 kg mühte sich dieses Motörchen ganz schön ab. Mit zwei Personen beladen betrug das Leistungsgewicht 63 kg/PS und sank vollbeladen auf 80 kg/PS ab. So betonten Autotester in ihren zeitgenössischen Artikeln auch immer wieder, dass dieser Lloyd „die unterste Grenze des viersitzigen Autos“ darstelle. Und tatsächlich bot der 3,25 Meter lange Wagen Platz: Der quereingebaute Front Motor wies zusammen mit Getriebe, Differenzial und Lenkgetriebe ein ge-

Die erste Serie der Lloyd Limousine LP 300 besaß nur einen Scheibenwischer und eine kleine Motorhaube, die man werksintern als „Klodeckel“ bezeichnete.

ringes Quadermaß auf, was dem Innenraum zugute kam. Die Türen waren mit Schiebefenstern versehen, sodass der Platz, der sonst von der versenkten Seitenscheibe benötigt wird, für die Ellbogenfreiheit genutzt werden konnte. Die Karosserie hatte Fleischer in der Bauart von DKW und vom Go-liath-Pionier angelegt.

Mit einem Zentralrohr wurden Querträger und eine Bodenplatte aus Stahlblech zusammengeschweißt. Das Fahrgestell trug ein Holzgerippe, auf das Sperrholzplatten, gebogene Bleche für starke Rundungen und Sperrholzplanken für das Dach genagelt wurden. Diese gemischte Holz- und Blechkarosse bezog man mit Filz, um fertigungsbedingte Unebenheiten zu egalisieren. Zum Schluss bespannte man die Karosserie mit der farbigen Kunststofffolie Sumit (PVC auf Textilgrundlage). Dieser Aufbau hatte damals seine Berechtigung, weil er zwar arbeitsintensiv war (was bei geringen Löhnen niemanden störte), aber einen Verzicht auf die kontingentierten Tiefziehbleche, Karosserieblechpressen und Formwerkzeuge ermöglichte. Gleichzeitig dämpfte das Holz das laute Heulen des geradverzahnten, unsynchronisierten Getriebes und minderte den Lärm des gebläsegekühlten Motors. Der von Borgward angepeilte Verkaufspreis von unter 3000 DM ließ sich allerdings nicht verwirklichen.

Zum Produktionsbeginn im April 1950 kostete der Wagen 3334 DM. Doch warb man mit geringen Unterhaltskosten: 54 DM Kfz Steuer und 70 DM Haftpflichtversicherung pro Jahr. Der Reiseverbrauch betrug zwischen 4,5 und 5,5 l/100 km.

1950 fertigte man insgesamt 1691 Wagen in der einzigen Lloyd Halle auf dem Goliath Gelände in Bremen-Hastedt. Im Januar 1951 bezog die Lloyd Maschinenfabrik ein altes Munitionswerk im Stadtteil Neustadt am Ufer des kleinen Flusses Ochtum. Damit erreichte man eine erhebliche Kapazitätserhöhung und die Firma wurde in „Lloyd Motoren Werke GmbH“ geändert, um auch nach Außen den Weg vom Maschinenbauer zum Automobilproduzenten zu dokumentieren.

Im April des Jahres kamen zu den bisher angebotenen Versionen Limousine und Geschäftswagen ein zweisitziges Coupé und einen Kombi mit den üblichen hinteren Seitenscheiben und der Rücksitzbank. Die Jahresproduktion erhöhte sich auf 6850 Einheiten.

Im Januar 1952 verbesserte man die Fahrzeuge durch eine breitere Motorhaube und einen zweiten Scheibenwischer. Auf Wunsch gab es jetzt auch Stoßdämpfer für 70 DM Aufpreis.
Der neue Lloyd-Direktor Willy Tegtmeier sorgte für einheitliche Werkstattpreise. Der Kunde musste die Lloyd-Vertragswerkstatt im Reparaturfall nun nicht mehr nach aufgewendeter Arbeitszeit bezahlen (in der Hoffnung, dass sie niedrig war), sondern nach festgelegten Positionen, die man anhand einer Liste überprüfen konnte. So kostete der Ein- und Ausbau des Motors immer 8,50 DM, der Wechsel des Kupplungsbowdenzugs 1,95 DM. Dazu kamen günstige Ersatzteilpreise, wie z. B. der Austauschmotor, den es für nur 98 DM gab. Das gab dem Fahrer finanzielle Sicherheit und erhöhte das Vertrauen zur Marke Lloyd. Mit einem neuen

Produktionsrekord von 9981 LP 300-Wagen schloss das Jahr 1952. Damit war Lloyd der erfolgreichste Kleinwagen-Produzent Deutschlands. Im November präsentierten die Bremer einen Transporter und den Nachfolger des LP 300, beide mit einem auf 400 cm^3 aufgebohrten Motor versehen. Oberingenieur Martin Fleischer, der Konstrukteur des Ur-Lloyds, erhielt übrigens pro produziertem Wagen eine Prämie, die ihm auch für die Nachfolgetypen (über 300 000 Wagen!) bis zum Konkurs der Lloyd Motoren Werke im Jahre 1961 gezahlt wurde.
Der Zentralrohrrahmen mit der verschweißten Plattform ermöglichte recht einfach verschiedene Aufbauten. So gab es auch für 3678 DM (die Limousine war 150 DM billiger) eine zweisitzige Coupe-Variante.

Mit freundlicher Genehmigung des Autors *Peter Kurze*
Die Jahre 1953 bis 1957 folgen im nächsten Heft FmL

LP 300

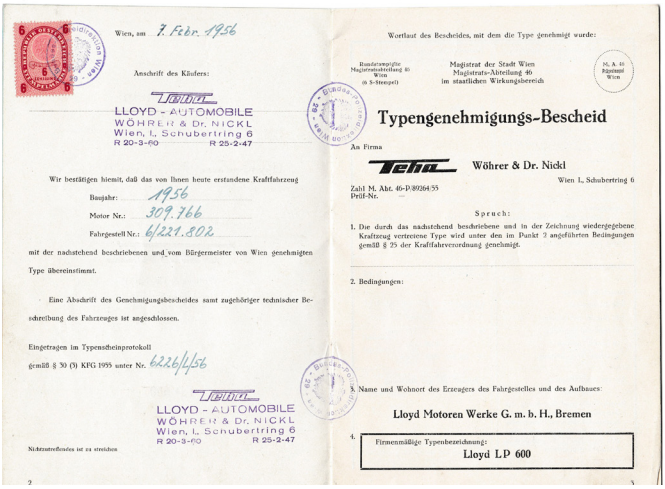
Technische Daten

Klasse	Kleinwagen	Kleinwagen	Kleinwagen
Typ	Limousine	Kombi/Kasten	Coupé
Bauzeit 1950-1952	1950-1952	1951-1952	
prod. Stückzahl		alle: 18.519 Stk	
Vorläufermodell	ohne	ohne	ohne
Nachfolgemodell	LP 400	LP 400	ohne
Konkurrenz	keine	keine	keine
Motor			
Art	Zweitakt Twin	Zweitakt Twin	Zweitakt Twin
Zylinderzahl/Bauart	2 Reihe	2 Reihe	2 Reihe
Bohrung/Hub	54 mm/64 mm	54 mm/64 mm	54 mm/64 mm
Hubraum	293 cm^3	293 cm^3	293 cm^3
Verdichtungsverhältnis	6,5:1	6,5:1	6,5:1
Leistung [PS bei U/min]	10/4000	10/4000	10/4000
Drehmoment	20 Nm	20 Nm	20 Nm
Leistungsgewicht	48 kg/PS	48 kg/PS	48 kg/PS
Kühlung	Gebläse	Gebläse	Gebläse
Schmierung	Gemisch 1:25	Gemisch1:25	Gemisch 1:25
Lichtmaschine	6 V 75 W	6 V 75 W	6 V 75 W
Kraftübertragung			
Motorlage (VA=Vorderachse)	vor VA quer	vor VA quer	vor VA quer
Getriebe	3-Gang	3-Gang	3-Gang
Antriebsachse	VA	VA	VA
Fahrwerk/Rahmen	Zentralrohr	Zentralrohr	Zentralrohr
Aufhängung vorn	2 Querblattfedern	dsgl	dsgl
Aufhängung hinten	Pendelachse	Pendelachse	Pendelachse
Bremsen	Seilzug	Seilzug	Seilzug
Reifen	4,00/4,25-15	4,00/4,25-15	4,00/4,25-15
Abmessungen			
Radstand	2000 mm	2000 mm	2000 mm
Spur vorne	1050 mm	1050 mm	1050 mm
Spur hinten	1050 mm	1050 mm	1050 mm
Länge	3200 mm	3200 mm	3200 mm
Breite	1320 mm	1320 mm	1320 mm
Höhe	1360 mm	1360 mm	1360 mm
Wendekreise	11 m	11 m	11 m
Leermasse	480 kg	480 kg	480 kg
zul. Gesamtmasse	780 kg	835 kg	780 kg
Tankinhalt	18 l	18 l	18 l
Verbrauch/100 km	5,5 l	5,5 l	5,5 l
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	70 km/h	70 km/h

Österreichischer Kraftfahrzeugbrief Typenschein von 1956

Vor kurzem habe ich einen österreichischen Typenschein (Kraft-fahrzeugbrief) recht günstig ersteigert.
Importeur für Österreich war die Firma Wöhrer & Dr. Nickl "Teha" in Wien I, Schubertring 6
Es handelt sich um ein 12 seitiges Heft in A 5 Format im aktuellen ÖVP hellblau
Neben den handschriftlich eingetragenen Fahrgestellnummern, waren die Besitzer maschinenschriftlich eingetragen.Durch den Importeur (Fa. Teha) wurde die Zollbehandlung durchgeführt Die Zulassung erfolgte durch die Bundes-Polizeidirektion Wien, Abteilung Verkehrsamt, dies wurde abgestempelt und mit einer kostenpflichtigen Marke versehen, bei jedem Besitzerwchsel dieselbe Prozedur. Interessant sind auch die vier Zeichnungsansichten des Fahrzeuges. Bei anderen Fahrzeugtypen sind wie bei einem richtigen Personalausweis auch Lichtbilder des betreffenden Fahrzeuges vorhanden. Vielleicht hat ein Lloyd Freund auch ähnliche Dokumente von importierten Lloyd.

Oliver Balthun



Wien, am 7. Febr. 1956

Anschrift des Käufers:

Teha
LLOYD - AUTOMOBILE
WÖHRER & Dr. NICKL
Wien, I., Schubertring 6
R 20-3-60 R 25-2-47

Wir bestätigen hiemit, daß das von Ihnen heute erstandene Kraftfahrzeug

Baujahr: 1956
Motor Nr.: 309.766
Fahrgestell Nr.: 6/221.802

mit der nachstehend beschriebenen und vom Bürgermeister von Wien genehmigten Type übereinstimmt.

Eine Abschrift des Genehmigungsbescheides samt zugehöriger technischer Beschreibung des Fahrzeuges ist angeschlossen.

Eingetragen im Typenscheinprotokoll
gemäß § 30 (3) KFG 1955 unter Nr. 6226/1/56

Teha
LLOYD - AUTOMOBILE
WÖHRER & Dr. NICKL
Wien, I., Schubertring 6
R 20-3-60 R 25-2-47

Nichtzutreffendes ist zu streichen

2

Wortlaut des Bescheides, mit dem die Type genehmigt wurde:

Magistrat der Stadt Wien
Magistrats-Abteilung 46
im staatlichen Wirkungsbereich

Typengenehmigungs-Bescheid

An Firma

Teha Wöhrer & Dr. Nickl
Wien I., Schubertring 6

Zahl M. Abt. 46-P/8926/55
Prüf-Nr.

Spruch:

1. Die durch das nachstehend beschriebene und in der Zeichnung wiedergegebene Kraftzeug vertretene Type wird unter den im Punkt 2 angeführten Bedingungen gemäß § 25 der Kraftfahrverordnung genehmigt.

2. Bedingungen:

3. Name und Wohnort des Erzeugers des Fahrgestelles und des Aufbaues:

Lloyd Motoren Werke G. m. b. H., Bremen

4. Firmenmäßige Typenbezeichnung:
Lloyd LP 600

3

4690 A 19400

Teha
WÖHRER & Dr. NICKL
WIEN

TYPENSCHEIN
LP 600

LLOYD

Tips und Tricks

Aus früheren Heften kennen die meisten von uns noch die lesenswerten Hinweise über Reparatur und Wartung unserer Fahrzeuge. Da ich annehme, dass nicht alle diese zum Teil doch sehr nützlichen Tips aufgehoben haben oder aber erst in späteren Jahren zu uns gestoßen sind, werden im losen Wechsel der Themen in den nächsten Heften Ratschläge aus den Tiefen unseres Archives wieder hervorgeholt. Dabei möchte ich bitten, falls der eine oder andere Tip sich als überholt oder unpraktisch erwiesen haben sollte, der Redaktion dies mitzuteilen, so dass andere von der Weiterenwicklung von Wissen und Technik profitieren können. Auch wird es sicherlich den einen oder anderen geben, der
im Laufe seines „Bastlerlebens" interessante und wissenswerte Erfahrungen gemacht hat; es wäre schön diese uns mitzuteilen. Denn so kann er der und dem einem oder anderem LloydfreundIn letzendlich zu einem glücklichen oder einfacherem Ausgang seiner Arbeiten am Lloyd verhelfen.
Das erste aufgenommene Thema habe ich gewählt, weil das wohl die nächste Arbeit sein wird, an die ich mich heranmachen sollte, bevor der TÜV im nächsten Frühjahr zu sehr an meinen Hinterrädern wackelt.

Ein paar Tips zur Hinterachse

Bei ca 100.000 km sollte man spätestens die hinteren Radlager erneuern oder wenigstens reinigen und neu fetten. Das Fett hat nur eine begrenzte Lebensdauer, d.h. es verharzt, es trocknet aus.

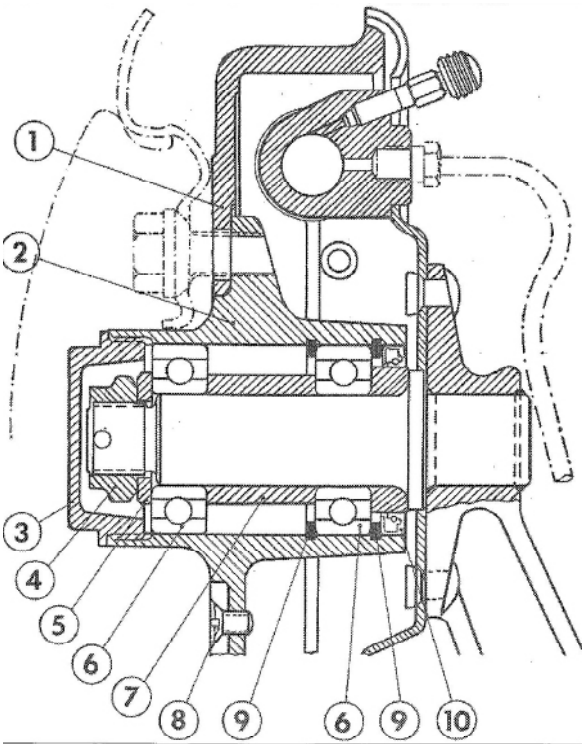
Die Wartung wird wie folgt durchgeführt:
Als Erstes bocken wir das Fahrzeug auf, sichern es vor Wegrutschen, dann wird das Rad abgebaut. Mit einem 42er Schlüssel wird dann linksdrehend die Fettkappe gelöst. Zur Not (!) kann man das auch mit einer Rohrzange machen. Damit die Nabe sich nicht mitdreht, sollte eine zweite Person dabei auf die Bremse treten. (Anmerkung des Redakteurs: ich würde das leichte Lockern sowohl der Radschrauben als auch das der Fettkappe machen, solange der Wagen noch auf seinen vier Beinen steht. Eben damit er beim Ruckeln mit teilweise größerer Kraft nicht von den Böcken rutscht.)

Nun werden mit einem Schlitzschraubendreher die beiden Schrauben der Bremstrommel herausgedreht und die Trommel abgezogen. Falls die Trommel sich nicht abziehen lässt, müssen die Einstellexzenter zurückgestellt werden.
Danach wird der Splint mit einem Seitenschneider entfernt. Nun nehmen wir einen 27er gekröpften Ringschlüssel und drehen die Achsmutter ab. Jetzt kann man die Nabe abziehen. Wenn das nicht ohne weiteres geht (was öfters vorkommen soll) nimmt man zwei Montiereisen und hebelt damit die Nabe vorsichtig herunter. Sollte auch das nicht klappen, brauchen wir dazu einen 2- oder 3-armigen Abzieher.
Die ausgebaute Nabe wird dann mit dem Simmerring nach oben im Schraubstock leicht (!) eingespannt. Mit einem Messingdorn wird durch das obere Lager die Distanzbuchse zur Seite gedrückt. Man stößt nun auf das untere Lager; es wird mit leichten Hammerschlägen herausgetrieben.
Als nächstes hebeln wir mit einem großen Schraubenzieher oder einem Montiereisen den Simmerring heraus. Wenn man das Fett entfernt, kann man nun einen Sicherungsring erkennen, diesen entfernt man mit einer Innenseegeringzange. Zur Not klappt es aber auch mit einem dünnen Dorn, einem Schraubenzieher, etwas Geduld und Geschick.
Die Nabe wird jetzt umgedreht, eingespannt und das Lager heraus-getrieben. Nun werden alle Teile gründlich mit Benzin abgewaschen. Die Teile müssen auf Verschleiß untersucht werden. Die Lager dürfen nur ein geringes Spiel seitlich und in der Höhe haben. Der Stützring auf dem Achszapfen ist auf Einlaufrillen des Simmerrings zu überprüfen.

Zusammenbau:
Das innere Lager wird gut mit Wälzlagerfett eingefettet und eingebaut. Der Seegering wird in seine Nut in der Nabe eingeführt, der Simmering wird genau auf seinen Sitz gelegt. Dann wird Mithilfe eines alten Lagers welches oben drauf gelegt wird, mit dem Schraubstock alles vorsichtig zusammengedrückt.
Die Nabe wird jetzt auf den Achszapfen geschoben. Geht das recht schwer, kann man sich mit einem Rohr, das den inneren Durchmesser des inneren Lagerrings hat, behelfen und treibt mit leichten Hammerschlägen ein.

Nun wird die Nabe halb voll Fett gefüllt, dann die Distanzbuchse auf den Achszapfen geschoben und das Lager dahinter gesetzt. Jetzt die Unterlegscheibe und die Kronenmutter, die gut festgezogen werden muss, dann noch versplinten.
Achtung: Nie die Kronenmutter wieder etwas lösen um das Splintloch zu treffen! Lieber ein bißchen fester drehen!!

Die Bremstrommel wird aufgesetzt und die mit beiden Senkkopfschrauben festgezogen. Als letztes die Fettkappe leicht aufschrauben, das Rad anbauen und festziehen. Danach mehrmals die Bremse betätigen (zum Zentrieren der Beläge) und sie dann einstellen.



1. Bremstrommel
2. Radnabe
3. Verschlußkappe
4. Kronenmutter M 20 x 1,5
5. Unterlegscheibe
6. Ring-Rillenlager 6205
7. Distanzhülse
8. Senkschraube AM 6 x 10
9. Sicherungsring 52 x 2
10. Radialdichtring B 40 x 52 x 7

benötigtes Material je Seite:

2x Rillenlager	6205,	DIN 625
Simmering	B 40 x 52 x 7	
Splint	4 x 40	DIN 94
Sicherungring	52 x 2	DIN 472
Wälzlagerfett		

Diesen Text eines nicht genannten Lloydfreundes habe ich geringfügig überarbeitet und zum besseren Verständnis mit einem Schnittbild der Nabe ergänzt, Jochen Fröhlich Redaktion

Nachbetrachtung:

Diese Seite hätte auch vollkommen weiß und rein sein können, so rein dass Klementine in den Siebzigern das weißeste Weiß hier und nicht an ihrer Wäscheleine gesehen hätte. Aber das wollte ich so nicht stehen lassen.

Als Redakteur unserer **F**ahr **m**it **L**loyd hatte ich eigentlich erwartet oder eher doch gehofft, dass ich moderierend und auswäh-lend Berichte und Texte so setze und bearbeite, dass sie möglichst vie-len Lloydten Spaß beim Lesen bereiten. Jedoch mußte ich feststellen, dass die Reaktion auf die letzten von mir bearbeiten Ausgaben zwar durchaus positiv waren, aber die überwiegende Mehrzahl unsere Leser so gut wie keine Meinung hatte, selbst mal etwas beizutragen.

Johannes, unser erster Vorsitzender und auch Gottfried, der das Marketing und die Veranstaltungen betreut, sehen diese Zu-rückgezogenheit auch in unserem Clubleben und beginnen durch Änderungen die auch in diesem Heft angerissen sind, dem Zurückgehen unseres bisher geübten Clublebens zu begegnen.

Ich kann mir einfach nicht vorstellen, dass unsere Mitglieder und damit auch Leser dieser Zeitung in ihrem autofahrerischen Leben so wenig erfahren und erlebt haben, dass sie dies nicht auch ande-ren mitteilen möchten oder könnten. Es sind oft die kleinen, aufblitzenden Erinnerungen, die uns beim Lesen schmunzeln oder nachdenklich werden lassen. Wie zum Beispiel der Besucher unseres Messestandes in Neumünster, der erzählte, wie er mit seiner Freundin neben sich im Lloyd sitzend, versuchte an der Ampel einen VW Carman Ghia abzuhängen. Was zu abgerissenen Schwingmetallen der Motoraufhängung, Stillstand des Fahrzeuges und dem Ende einer Beziehung führte. Es gibt viele kleine Anekdoten die uns widerfahren und die wir nur kurz zu Papier bringen müßten, zehn fünfzehn Minuten nur dauernd. Und sage keiner, diese Zeit hätte er nicht. Oder liest er/sie nicht auch gerne diese Zeitung?

Es kann meiner Meinung nach nicht das Ziel und die Absicht sein, die Zeitung nur mit Berichten anzufüllen, die irgendwo anders veröffentlicht wurden (ganz abgesehen von dem sehr strengen und stringenten Urheberrecht) oder mit Terminen von irgendwelchen Veranstaltungen, zu denen am Ende doch immer wieder nur die gleichen 5 bis10 Mitglieder kommen. Ausnahmen bestätigen leider nur diese Regel.

Wie gesagt ist unser Vorstand dabei, hier Wege und Anreize zu schaffen, um das Interesse von mehr von uns anzufachen.
Wir haben fast 400 Mitglieder, die insgesamt deutlich mehr als 500 Oldtimerfahrzeuge bewegen, reparieren, hegen und pflegen. Und da gibt es nicht mehr als zwei Hände voll Mitglieder, die im Laufe eines Jahres ein paar Zeilen verfassen können über etwas was sie erfreut oder erstaunt, geärgert oder überrascht hat? Es ist eigentlich ganz einfach und wer es scheut, zum Kugelschreiber, Schreibmaschine, Computer oder Mobiltelefontastatur zu greifen, der schickt mir einfach einen Bericht als Sprachnachricht (kann praktisch jedes Mobiltelefon oder auch mein Anrufbeantworter) oder ruft mich an und erzählt es mir. Ich bringe es dann in Form und unter die Leute. Kleines Beispiel gefällig, was es sein könnte, das einige vielleicht gerne lesen und was jedem so oder ähnlich geschehen kann:
Letztes Jahr hatte ich meinen Lloyd in der Vorweihnachtszeit vollgepackt mit Geschenkkartons, die ich von einer Weihnachtsmesse zurück nach Hause brachte. Sie dienten als Schmuck für meinen dort unter einem Weihnachtsbaum gestandenen Lloyd. Auf dem Weg hielt ich bei einem Einkaufsmarkt an, um Kleinigkeiten zu besorgen. Kiste Glühwein, Lebkuchen, Brot oder Zahnpasta? Ich weiß es nicht mehr.
Und wie ich zum Lloyd zurückkam, im Dämmerlicht des Nachmittag durch die Fenster die dachhimmelhoch gestapelten (leeren) Geschenkpapierkartons sah, stieg aus einem SUV eine Mutti mit Kind aus und das Kind, 4 oder 5 Jahre alt sah erst den Lloyd, der gerade Kinder sehr erfreut, dann die „Geschenke“, und guckte mich fragend an. Und ich sagte: Bald ist ja Weihnachten, und da der Weihnachtsmann ja nicht dauernd die Strecke bis zum Nordpol hin und her fahren kann, habe ich ihm halt paar Geschenke schon mal hergefahren, damit er sie am Heiligabend schneller zur Hand hat.
Diese Erklärung schien sehr sinnhaftig gewesen zu sein, der oder die Kleine nickte und trottete dann seiner Mutter hinterher.
Das sind die kleinen Geschichten, die ich auch meine. Große über Restaurationen, mühsalbeladen, oder anderes mehr aber gerne auch!
Zum Jahreswechsel wäre das für viele von uns eine guter Vorsatz.
Fröhliche Weihnachten *Euer Jochen Fröhlich*

Flohmarkt Ersatzteile

Der Ersatzteilwart Friedrich Helfer bittet, Bestellungen nicht telefonisch bei ihm aufzugeben, abgesehen davon, dass er nicht immer etwas zum Schreiben dabei hat, wenn er angerufen wird, ist dies für ihn eine Belastung, die dazu führen könnte, dass Bestellungen/Anforderungen nicht so wie gewünscht abgearbeitet werden können.
(Anmerkung der Redaktion: Er hat ja auch noch ein Privatleben)

Lloyd Karosse ohne Achsen, geschweißt
550 € (Lager Nottuln)

Lloyd Karosse mit Achsen, teilgeschweißt
450€ (Lager Nottuln)

LP 600 Standard Preis 7.000 €

Fahrzeugzustand	Unfallfrei		
Kategorie	Limousine	Kilometerstand	65.000 km
Hubraum	592 cm^3	Leistung	14 kW (19 PS)
Erstzulassung	07/1958	HU	06/2019
Farbe	Grün		
Innenausstattung	Stoff, Andere		

Dieser 600er Lloyd ist eine sehr seltene Standardversion (optisch wie 400er) und wurde vor 15 Jahren grundlegend restauriert, incl. neu aufgepolsteter Sitze. Wegen Krankheit wurde er dann sehr wenig bewegt. Nachdem ich ihn in 2012 übernommen hatte mussten wieder einige Dinge erneuert werden, z.B. 2014: Neu überholter Vergaser und Tankinnensanierung.

Flohmarkt Ersatzteile

Er bekam einen hochwertigen Teppich und eine Staubabdeckung verpasst und wird nun wieder zu wenig bewegt. Alles funktioniert,
Optional biete ich einen massgeschneiderten Transportanhänger an, in dem der Lloyd wettergeschützt transportiert werden kann. Er ist mit elektrischer Winde und Mover (Rangierhilfe) ausgestattet, Auflaufdämpfer, Reifen, Bremsbeläge und Bremsseile wurden in 2016 erneuert, TÜV 04/19. Preis 1400,00 Euro. Als weitere Option steht ein vom Fachmann neu überholter Lloyd-Motor als Reservemotor zum Verkauf. Preis 1200,00 Euro. Bei Abnahme aller 3 Positionen ist ein Sonderpreis von kompl. 9000,00 Euro vorstellbar, ansonsten handelt es sich um Festpreise.

Interessenten übermitteln mir bitte ihre Telefonnummer wenn sie mich nicht gleich erreichen, ich bin Schichtdienstler und rufe Sie zurück. Anrufbeantworter springt nach längerem Läutenlassen an, danke!

Eckhard Sternke
23611 Bad SchwartauTel.: +49 (0)451 25646

weitere Bilder finden sich auf unsrer internetseite unter Kaufberatung > Marktplatz

---

Lagerbestand
noch 7 Paar Rücklichtgummi für Lloyd 400 aks Nachfertigung vorhanden
44€ das Paar

Flohmarkt Ersatzteile

Verkaufe div. LLOYD-Ersatzteile
- Gregor Fleege -
Mobil : 0175 / 9 85 70 89

Suche weiterhin Bilder von Lloyd-fahrenden Frauen (Frauen hinter dem Lloyd Lenkrad, Frauen am Lloyd stehend) zeitgenössische Abbildungen von den 50er Jahren bis heute, sowie von heutigen Lloyd Besitzerinnen, auch Erfahrungsberichte von Lloyd Fahrerrinnen die einen eigenen Lloyd besitzen oder besaßen. Bitte alles anbieten, bin für jede Info dankbar
Oliver Balthun , Tel: 05151 - 216215 auch Email: OBalthun@aol.com

---

Impressum und Infos

Herausgeber: **LLOYD FREUNDE IG e.V.**
Auflage 500 Stück
Erscheinen vierteljährlich

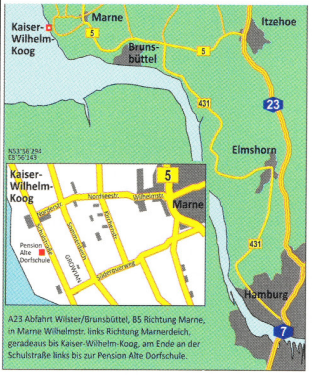
Internet: www.lloyd-freunde-ig.de
und www.lloyd-days.com

Das Lloyd Dreieck und der Schriftzug Lloyd sind registrierte und geschützte Markenzeichen der Lloyd Freunde IG e.V.

Der Jahresbeitrag je Einzelmitglied beträgt 40,-€,
Partnerbeitrag 60,- und ist jährlich bis zum 31.12. für das Folgejahr zu entrichten. Die Lastschriften bei bestehenden Einziehungsaufträgen werden bis zum 31.12. für das Folgejahr eingezogen. Bei Rücklastschriften oder Mahnverfahren wird eine Bearbeitungsgebühr von 8,00 € erhoben. Im Beitrag ist die Vereinszeitschrift incl. Versandkosten enthalten.

Konto : Lloyd Freunde IG
Kontonummer: 2040078100, VR-Bank Kreis Steinfurt, BLZ: 40361906
IBAN: DE95 4036 1906 2040 0781 00, BIC: GENODEM1IBB

Urlaub mit Stil direkt an der Nordsee im Kaiser-Wilhelm-Koog



Sie suchen Entspannung, Ruhe und Erholung vom Alltag? Dann ist die historische alte Dorfschule genau das richtige für Sie!

Machen Sie ausgedehnte Spaziergänge, Radtouren oder eine Wattwanderung und genießen Sie traumhafte Sonnenuntergänge über dem Meer - unser Haus steht nur 500 Meter hinter dem Deich.

Die Gästezimmer sind individuell, in der großzügigen 60 m² Ferienwohnung finden gut vier bis fünf Personen Platz.

Besonders stolz sind wir auf „Onkel Toms Hütte", die kleine Oase aus Holz in einer besonders ruhigen Ecke unseres Gartens, die großzügigen Platz für einen urgemütlichen Aufenthalt bietet.

In unserer Sauna können Sie sich entspannen und nicht nur in der kalten Jahreszeit neue Energie tanken.

Der große Garten mit Grillecke läd zum Erholen und Klönen ein.

In einem separaten Gebäude finden Sie auch ein kleines privates Oldtimermuseum mit Fahrzeugen aus den 50´er und 60´er Jahren und eine einmalige Ausstellung zum Thema „Wirtschaftswunderzeit!"

Wir freuen uns auf Sie!

Pension Alte Dorfschule

Pension Alte Dorfschule

Inh.: Rainer Kaun-Mikolajewicz
Schulstraße 16 · 25709 Kaiser-Wilhelm-Koog
Telefon: 0 48 56 - 4 95
www.pension-alte-dorfschule.de
info@pension-alte-dorfschule.de

ERSATZTEILE

Mitglied bei Lloyd-Freunde IG

MICHAEL HOFFMANN

Verkaufe diverse Ersatzteile, neu und gebraucht, Nachfertigungen, keine Liste, einfach mal nachfragen!
0421/8499923 E-Mail: llloyd@arcor.de www.Lloydgarage.de

Verkaufe diverse Blechteile, z.B. Schwellerbleche neu für LP400/600, geschlossene Kastenform mit allen Flanschen und Anschlüssen für benachbarte Bleche, verzinkt. Reparaturbleche für Bodengruppe. TS Bodengruppen, TS Hinterachse.
Bernd Kleist 05422/43857, mobil 015253305021
E-Mail: kontra-bernd@hotmail.com

Sie fuhr 1958 in einem Lloyd

...und wir haben die Originalbereifung!

4.00/4.25 - 15 (Diagonal)
von Excelsior und Waymaster

alternativ:

125 SR 15 (Radial)
von Firestone und Michelin

Reifen, Räder, Zubehör.

Münchner Oldtimer Reifen GmbH
Gewerbering 14 · D-83607 Holzkirchen/Obb.
Tel.: +49 (0) 8024-6794 · Fax: +49 (0) 8024-49634
www.oldtimer-reifen.com · info@oldtimer-reifen.com

MOR

Reifen ab 1888