Fahr mit LLOYD

LLOYD
FREUNDE IG e.V.

4 - 2018

Organisation

1. Vorsitzender: Clubanschrift
Johannes Herrmann
Vikarsbusch 20
48308 Senden
0152 57630687
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

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

Impressum, weitere Kontakte und Informationen drittletzte Seite des Heftes

Ehrenvorsitzender Karl-Heinz Baedecker

Liebe Lloyd-Freundinnen und Lloyd-Freunde,

wenn Ihr dieses Heft in Händen haltet, ist ein ereignisreiches Lloyd-Jahr fast zu Ende. Ihr denkt an das Weihnachtsfest im Kreise Eurer Lieben und dann an den Rutsch in ein hoffentlich glückliches und gesundes Jahr 2019.

Das abgelaufene Jahr 2018 war für die Lloyd-Freunde eines der erfolgreichsten in ihrer langjährigen Geschichte. Die Arbeit des Vorstandes als Team und die der engagierten Mitglieder wurde belohnt. Das schönste Geschenk für uns: Mit genau 40 Neueintritten haben wir den höchsten Zuwachs in der Vereinsgeschichte zu verzeichnen und mit über 420 Mitgliedern haben wir wieder das Spitzenniveau vergangener Jahre erreicht. Aussagen auf Messen und Treffen lassen den Schluss zu, dass wir in 2019 weitere Zuwächse erreichen können.

Wie haben wir das geschafft? Vorstandsarbeit ist nicht das Festhalten an althergebrachten Konzepten um jeden Preis. Vorstandsarbeit heißt vor allem, den Club zukunftsfähig zu machen und sich den erkennbaren Veränderungen in der Oldtimerlandschaft aktiv zu stellen. Vieles am neuen Auftritt des Clubs mag dem Einen oder Anderen von Euch befremdlich vorkommen. Aber der Erfolg gibt uns Recht. Die Welt ändert sich, jeder von uns spürt das fast täglich. Hierauf haben wir Antworten gefunden und werden das auch im nächsten Jahr tun. Das gilt für alle Vorstandsbereiche, egal ob Lager, technische Leitung, Finanzen oder Club-Marketing. Wir müssen alle an einem Strang ziehen und hier sind wir auf einem sehr guten Weg.

Das und die für 2019 bereits auf den Weg gebrachten Maßnahmen stimmen mich sehr optimistisch. Man wird uns noch stärker positiv wahrnehmen und wir werden einen weiteren Schritt nach vorne machen. Und wir beschäftigen uns sogar schon mit 2020.

Das Jahrestreffen 2019, mit dem Ihr Euch ausgiebig über die Feiertrage beschäftigen könnt, präsentiert sich wieder als umfassendes Konzept mit einem breiten Angebot an Programmpunkten. Ich hoffe, in Brilon noch mehr Lloyd-Freunde als schon in diesem Jahr in Lindlar begrüßen zu können.

Ich wünsche Euch ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Start in das Lloyd-Jahr 2019. *Euer Johannes Herrmann 1.Vorsitzender*

FREUNDE IG e.V.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des 1. Vorsitzenden 3

Termine 5

Einladungen/Treffen 6

Clubleben

Das Club-Marketing informiert 7

Retro Classics Cologne 10

Schöne Treffen 15

Mitglieder stellen sich vor

Wolfgang Scheidt 19

Ralph Leuthäuser/Stevens 22

J Kunemann 24

Lloyd-Geschichten von gestern und heute

Wie das Leben so spielt 25

Die lieben Verwandten 26

Dreimal ist Bremer Recht 27

Wieder auf der Straße Lloyd LC 400 28

Mal wieder zum TÜV 35

Historisches

Borgward Typenkunde Arabella 39

Oldtimerstatistik 2018 45

Technik

Tipps und Tricks, Winterfest 47

Boutique Marktplatz Impressum 51

Werbung 55

Titelbild: Pure Lebensfreude im LP 400 auf der Retro Classics Cologne
Foto Monika Arndt

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

weitere Termine, die erst nach Drucklegung gemeldet wurden stehen auf unserer internetseite

Januar

26.01.2019 Neujahrstreffen Nord in Kaltenkirchen

Februar

1-3.02.2019 Bremen, Classic Motor Show
mit Präsentation der Lloydfreunde

März

2-3.03.2019 OsnaOldies in Osnabrück
mit Präsentation der Lloydfreunde

09.03.2019 Lagerstammtisch mit Teileverkauf in Nottuln
ab 14 Uhr

Mai

04-05.05.2019 Technorama Ulm mit Präsentation der Lloyd-freude

18-19.05 2019 Klassikertage Schleswig Holstein in Neumünster, mit Präsentation der Lloydfreude

30.5-2.6. 2019 Lloyd Days 2019 - Jahrestreffen in Brilon

Details siehe nächste Seite/n

Uns hat die traurige Nachricht erreicht, dass unser langjähriges Clubmitglied Hans Joachim Rothermund aus Ennepetal am 25. 9. 2018 verstorbenen ist. Wir werden ihn in ehrendem Andenken behalten

Einladungen

Neujahrsstammtisch NORD

zum Neujahrsstammtisch am 26. Januar 2019 ab14 Uhr laden wir nach Kaltenkirchen ein. In gemütlicher Runde im **Hotel Dreiklang** Norderstraße 6, 24568 Kaltenkirchen wollen wir uns treffen, um uns innerlich auf die neue Oldtimersaison vorzubereiten. Meldungen bitte an Jochen Fröhlich und/oder Harald Domke (*Tel 04554 6596, domkerds@aol.com*)

Bremen Classic Motor Show

Die deutsche Oldtimersaison beginnt traditionsgemäß in Bremen am 1-3.02.2019. Ihr findet uns in Halle 2, Stand 2A22 Wer gerne beim Auf- oder Abbau oder auf dem Stand mithelfen möchte, meldet sich bitte bei Jochen Fröhlich (Kontaktdaten auf Seite 2)

OsnaOldies in Osnabrück

Nach dem guten diesjährigen Erfolg auf dieser kleinen beschaulichen Oldtimermesse wollen wir auch dieses Jahr unseren Verein und unsere Fahrzeuge dem Publikum präsentieren.
Interessierte Mitmacher können sich gerne bei Klaus Schink (Kontaktdaten auf Seite 2) über Einzelheiten informieren.

Klassiker Tage Schleswig-Holstein

wieder findet im Mai (18-19 Mai) in den Holstenhallen in Neumünster die stetig wachsende Oldtimerpräsentation statt. Das eingespielte und engagierte Messeteam der letzten Jahre hofft auf regen Besucherzuspruch und ist natürlich für jede helfende Hand dankbar. Wer Lust hat mitzuhelfen meldet sich bitte bei Harald Domke oder Jochen Fröhlich.

Lloyd Days 2019 - Jahrestreffen in Brilon

Das nächste Jahrestreffen findet ab Ende Mai in Brilon statt, die Einladung an die Mitglieder ist dieser FmL im Postversand als Flyer mit Anmeldeformular beigefügt. Anmeldungen sind auch über unsere Internetseite möglich. Genaueres ist im Bericht von Gottfried Schwaner ab der nächsten Seite aufgeführt.

Das Club-Marketing informiert

Liebe Lloyd-Freunde,
hinter uns liegt wie eingangs beschrieben ein arbeitsreiches aber auch erfolgreiches Jahr für die Lloyd-Freunde. Heute möchte ich einmal mehr auf das Thema Jahrestreffen eingehen.

1. Grundsätzliche Organisation der Jahrestreffen in der Zukunft

Wir haben in den letzten Monaten und Jahren immer wieder Mitglieder dazu aufgerufen, ein Jahrestreffen zu organisieren. Obwohl das durch unsere zentrale Unterstützung deutlich weniger Arbeit als früher gewesen wäre, fanden unsere Apelle leider keine Resonanz. Offensichtlich fällt es den Mitgliedern schwer, hier die Gesamtverantwortung zu übernehmen. Da die Jahrestreffen für uns das zentrale Element im Clubleben darstellen und wir in den letzten Jahren wieder steigende Teilnehmerzahlen zu verzeichnen haben, musste ein neuer Ansatz her.
Der Vorstand der Lloyd-Freunde IG e.V. hat vor diesem Hintergrund nunmehr beschlossen, dass die Jahrestreffen in der Zukunft zentral durch das Club-Marketing organisiert werden, das auch die Gesamtverantwortung trägt. Der Vorstand legt gemeinsam den Ort fest und dann wird ein drei- oder viertägiges Programm entwickelt. Damit das Ganze im Hinblick auf den Arbeitsaufwand noch zu bewältigen ist, suchen wir uns vor Ort Organisationspartner, die uns bei der Auswahl geeigneter Lokalitäten, Ausflugsziele und der Streckenplanung unterstützen. Dabei sollte es sich bevorzugt um Mitglieder handeln, es können aber auch externe Lösungen genommen werden.
Dieses neue Konzept kommt erstmals bei den Lloyd Days 2019 in Brilon zum Einsatz. Organisationspartner ist das Autohaus Paul Witteler, das in den 50er Jahren ein Borgward- und Lloyd-Händler war. Heute besitzt man mehre Borgward-Oldtimer und richtet Oldtimer-Ausfahrten mit über 200 Fahrzeugen aus. Der Inhaber, Herr Paul Witteler, unterstützt uns in hervorragender Weise, obwohl er nicht im Club ist, und hat uns schon so manche Tür geöffnet. Hierfür gebührt ihm schon im Vorfeld unser ganz besonderer Dank.

Sehr erfreut sind wir auch, dass sich Dennis Stäß bereit erklärt hat, uns bei der Organisation zu unterstützen. Der junge Mann, dessen Vater bereits im Club ist, will den Lloyd-Freunden im Januar beitreten, hat aber bereits heute seine Mithilfe angeboten. Von diesem Angebot machen wir sehr gerne Gebrauch, danke Dennis.
Wie bereits in der letzten FmL angekündigt, wird das Treffen in 2020 im Süden stattfinden. Auch hier sind die Vorbereitungen nach dem neuen Konzept bereits angelaufen. In der FmL 01/19 werden wir Euch sicherlich erste Details über den Ort mitteilen können.

2. Lloyd Days 2019 – Jahrestreffen der Lloyd-Freunde IG e.V. vom 30.05 bis 02.06.2019 in Brilon

Die Vorbereitungen für die Lloyd Days 2019 im sauerländischen Brilon sind abgeschlossen. Diesem Heft liegen der Info-Flyer und das Anmeldeformular bei. Auf unserer Homepage könnt Ihr weitere Details zu den Thementagen, zum Hotel und der Umgebung erfahren. Zudem könnt Ihr Euch hier online anmelden.
Ganz wichtig: Wir bieten Euch ein sehr interessantes Programm über vier Tage und drei abwechslungsreiche Abendessen in Buffetform an. Es geht alles ganz entspannt zu. Das Ganze ist ein Angebot: Jeder kann wählen, an welchen Programmpunkten und Abendessen er teilnehmen möchte. Wie zuhause auch, kann damit jeder selber bestimmen, was er sich zumuten und was er ausgeben will. Motto: Alles kann, nichts muss.
Basis-Location ist das Hotel am Kurpark in Brilon, wo auch unsere Abendveranstaltungen stattfinden. Dort konnten wir ein Zimmerkontingent von 20 Doppel- und 10 Einzelzimmern zu sehr interessanten Preisen reservieren. Aber das gilt nur für die genannten Zimmerzahlen und den Zeitraum bis 31.01.2019. Bucht Eure Zimmer also bitte rechtzeitig, wenn Ihr in diesem Hotel übernachten wollt. Alternativen findet Ihr unter
www.tourismus-brilon-olsberg.de/uebernachten/ oder unter www.campingbrilon.de.
Das Sauerland ist eine attraktive Urlaubs- und Naherholungsge-

gend, so dass wir Euch empfehlen, auch bei den alternativen Übernachtungsmöglichkeiten nicht zu lange zu warten.
Das Motto unseres Treffens lautet „Eine Lloyd-Zeitreise“. Das Sauerland war schon eine Urlaubsgegend, als unsere Lloyds noch als Neuwagen über die Straßen rollten. Durch ihre Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit brachten sie ihre Fahrer und deren Familien an fast alle sehenswerte Orte im Sauerland, und das zu jeder Jahreszeit. Das wollen wir in Teilen an den vier Thementagen wiederholen. Die gleichen Orte und die gleichen Autos, alles nur rund 60 Jahre später!
In diese Zeitreise passt auch die Zusammenarbeit mit dem Autohaus Paul Witteler. Heute kümmert man sich um Mercedes-Benz, Skoda und Ford. Doch vor rund 60 Jahren war man Lloyd-Händler:

Ich wünsche Euch und Euren Familien ein besinnliches Weihnachtsfest und ein glückliches und gesundes Jahr 2019. Im nächsten Jahr geht es mit dem gleichen Schwung weiter.
Herzliche Grüße

Euer
Gottfried Schwaner

Die Lloyd-Freunde auf der Retro Classics Cologne

Den Bericht über unsere Teilnahme an dieser noch jungen Messe möchte ich mit einem besonderen Dank beginnen. Dieser gilt Lloyd-Freund Klaus Horn und seinem Sohn Alex. Klaus betreibt ein Messebauunternehmen in Leipzig und hatte sich im Vorfeld bereit erklärt, uns den für den Stand auf der Messe benötigten Teppich kostenlos aus seinen Beständen zur Verfügung zu stellen. Doch damit nicht genug. Am Tag des Aufbaues schickte er ein Team aus Leipzig, das uns den Teppich professionell verlegte. Und dieses Team brachte auch noch die extra für uns gebaute neue Messetheke mit. Wir können Klaus für diese Unterstützung gar nicht genug danken. Trotzdem: Ganz herzlichen Dank! So sieht wohl wahre Lloyd-Liebe aus.

Die Retro Classics Cologne ist eine sehr junge Messe, die im zweiten Jahr vom 15.-18.11.2018 in den Kölner Messehallen stattfand. Im Rahmen unseres neuen Messekonzeptes soll sie neben Bremen im Februar zur zweiten Ankermesse werden, dazwischen nehmen wir dann noch an kleineren Regionalveranstaltungen teil. In Köln hatten wir eine Standfläche von ca. 100 m², in direkter Nachbarschaft

zum Auto Union Veteranen Club. Für den Messebau setzten wir die clubeigenen Stellwände samt Bildmaterial sowie eben die neue Messetheke ein. Wir konnten zudem drei Lloyd-Fahrzeuge großzügig anordnen: Einen LP 400 von Achim Euchner, einen unrestaurierten Alexander TS von Michael Hüsch und das schöne Mädchen „Arabella Cabrio“ von Monika und Knut Arndt. Abgerundet wurde das ganze durch die Club-Boutique. Insgesamt 12 Lloyd-Freunde hatten sich bereit erklärt, beim Auf- und Abbau zu helfen und/oder Standdienst zu machen.

Unsere Idee, den Stand so offen und einladend wie möglich zu gestalten, um den Besuchern die Schwellenangst zu nehmen, erwies sich vom ersten Tag an als goldrichtig. Die kleine Lloyd-Präsentation war immer sehr gut besucht, die Autos wurden mit großem Interesse bestaunt. Natürlich gab es immer wieder die gleichen Halbwahrheiten und Klopforgien zum Thema „Leukoplastbomber“. Aber es konnten auch sehr viele fundierte Gespräche geführt und unsere Autos einem breiten Publikum näher gebracht werden, das eigentlich eher in der Youngtimer-Szene zuhause ist. Besonders stolz sind wir auf die Tatsache, dass es die Anordnung der Fahrzeuge vielen behinderten Menschen ermöglichte, sich diesen zu nähern und die Autos auch mal zu umrunden. Von fast allen Besuchern wurde der unrestaurierte und vom Leben gezeichnete Alexander TS positiv begrüßt. „Endlich mal keine überrestaurierte Hochglanz-Karre“, so oder so ähnlich drang es mehrfach am Tag an unsere Ohren.

Unsere neuen Pfefferminz-Dosen mit Clublogo, auch als **gefüllte Radkappen** bezeichnet, fanden reißenden Absatz und werden auch

in Bremen zum Einsatz kommen. Die Club-Boutique verzeichnete schöne Umsätze.

Sehr positiv waren auch die vielen Fragen zu den Zweitaktern. Dieses wichtige Stück Lloyd-Geschichte scheint im Augenblick lebendiger zu sein, als man es vor dem Hintergrund der niedrigen Marktpreise für solche Autos glauben könnte. Mit Uwe Schnell und Knut Arndt hatten wir dann ja auch zwei Experten vor Ort, die Zweitakt regelrecht leben und mit Leidenschaft hierüber berichten können. Und im Hinblick darauf wurde schon eine gute Idee für das nächste Jahr geboren.

Am Sonntag, dem letzten Tag, begann die Messe bedingt durch den Feiertag erst um 13 Uhr, um 18 Uhr sollte dann schon wieder Schluss sein. Wir hatten uns auf einen ruhigen Ausklang eingestellt, da ja für die paar Stunden ohnehin kaum Besucher kommen würden.

Tja, so kann man sich irren. Der Sonntag war für das Messeteam der stressigste Tag, weil der Stand unentwegt bevölkert war.

Und am Sonntag ereignete sich dann auch die vielleicht schönste

Anekdote der gesamten Messe.

Wir beobachten einen sehr gut gekleideten älteren Herrn, der sich das Arabella Cabrio auffallend intensiv anschaute. Knut sprach ihn an und dann ließ er sich noch die gesamte Verdeckmimik zeigen und erklären. Nach ca. einer halben Stunde äußerte sich der Herr dann wie folgt: „ Ich möchte mich Ihnen nun vorstellen, ich bin der Herr Deutsch“. Es handelte sich also um ein Familienmitglied der Unternehmerfamilie Deutsch, die früher in Köln Cabrio-Umbauten tätigte, so auch für die Borgward-Gruppe. Herr Deutsch untersuchte die Arabella an

allen Ecken und Enden und kam dann zu dem Schluss, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit genau dieses Auto als Prototyp in dem damaligen Karosseriewerk entstanden sein könnte. Er berichtete von dem begonnen Umbau einer Arabella im Auftrag von Lloyd, aber dann kam die Insolvenz dazwischen. Erinnern konnte er sich auch an ei-

nen Frua-Prototypen aus Kunststoff. Aber dieser Werkstoff sei viel zu problematisch gewesen.

So endete die Messe mit dieser wunderbaren Geschichte. Für die Lloyd-Freunde war es ein voller Erfolg und wir haben bei der Messeleitung bereits unser Interesse für 2019 angemeldet. Eine Präsentationsidee gibt es auch schon. Die Messe selber hatte sich gegenüber dem Vorjahr weiterentwickelt, aber es gibt noch Luft nach oben. Im nächsten Jahr wird die Ausstellungsfläche wahrscheinlich um eine Halle erweitert. Der Termin ist gut, weil die Zeit bis Bremen im Früh-

jahr noch lang ist und Oldtimerinteressierte immer mit Grauen an die zu überbrückenden „dunklen“ Monate denken.

Wir möchten uns bei den vielen engagierten Helfern bedanken, ohne die dieses schöne Messereignis nicht möglich gewesen wäre: Monika und Knut Arndt, Heinrich Brehmeier, Christa und Christoph Elsaesser, Achim Euchner, Michael Hüsch, Johannes Herrmann, Uwe Kipry, Uwe Schnell und Günter Starke.

Euer
Gottfried Schwaner, Geilenkirchen

Schöne Treffen

An diese Stelle wollte ich eigentlich gerne die Berichte über die Treffen in Hameln/Aerzen, ausgerichtet von Heinrich Brehmeier und in Lohne, angeboten von Norbert Hilker eingesetzt haben. Obwohl mir Informationen zukamen, die eine rege Teilnahme und eine interessante Gestaltung erkennen ließen, halten die Teilnehmer es wohl eher damit, dies alles geheim unter der Decke zu halten. Haben sie vielleicht Angst, dass andere auf die Idee kommen, so etwas auch mal anzubieten oder an derartigen Treffen teilzunehmen gedenken? Oder glauben sie, dass diejenigen die häufiger etwas schreiben, das auch immer und immer wieder machen können? Ich sagte es schon mehrmals, wenn es etwas gab, das euch gefallen oder auch missfallen hat, berichtet drüber, der Vorstand und die Redaktion sind hier auf euer Mitwirken angewiesen. Und unsere Zeitung und ein interessantes Clubleben leben davon.
Dann bringe **ich** halt etwas aus der Zeitung des finnischen Borgwardclubs. Nicht ganz leicht zu lesen aber doch hochinteressant.

Lloyd Alexander muistoja

Olimme Koivumäen Riston kanssa Isabelloilla HAK: in heinäkuun alun kokoontumisessa Haltialan maataloustilalla Helsingissä ja juuri ennen poistumistamme pyöräili luoksemme Pekka Hoikkala, joka kertoi meille perheensä (ja sukunsa) ensimmäisen auton olleen Lloyd Alexander TS Kombi uosimallia 1960. Tässä autossa oli ne pitemmät,takapilariin saakka ulottuvat sivuikkunat, joiden rälläköintilupaa Pekan isä aikanaan laskeskeli odottavaisena, olihan tämän auton tarkoitus palvella koko nelihenkisen perheen kuljetustarpeita mahdollisimman hyvin. Auto oli väriltään vaalean harmaa ja katto tumma, musta tai tummansininen,sitä ei Pekka enää tarkkaan muista.
Pekka ja hänen sisarensa olivat tuossa vaiheessa vielä lapsia ja Lloyd saikin heiltä parikin lempinimeä tuonaikaisten TV-sarjojen mukaan. Alexander totteli heille nimeä ”Salkku Santeri” senaikaisen ”Salama Santeri” TV – piirrossarjan mukaan. Toinen lempinimi oli vielä osu-

vampi, radiokuunnelmasta ”Bämpän vaihtomoottori”, joka kertoi perheen hieman ongelmallisesta pikkuautosta ”Bämppä”, jolla oli suora linkki myös perheen Bämpän rekisteritunnukseen BÄ-584.
Pekka kertoo että erityisesti on muistoissaan Bämpällä tehdyt kesälomamatkat, perheellä oli 1961 vuokramökki Heinolan Ruotsalaisen järven pohjoisrannalla, seuraavana vuonna Bromarvissa merenrantapaikka, Pettu nimisessä saaressa, jonne nykyisin on lauttayhteys, mutta tuolloin piti loppumatka taittaa veneellä. Ensin siis autolla Helsingin Maunulasta Bromarvin rantaan, josta venekyydillä perille. Maidon haki perheen isä saaren toisesta päästä fillarilla, joka oli saatava kuormaan kotoa mukaan Bämpän katolla kuljetettavaksi Bromarvin rantaan, josta venekyydillä perille. Venemoottorina oli British Seagull, jonka tunnettiin luotettavuudestaan, siinä oli irtonarukäynnistys ja öljy/bensa – sekoitussuhde 1:10, jolloin savutus oli melkoinen.
Pekka jatkaa,”että varmaan aika kultaa muistoja, mutta kyllä Bämpällä on aina paikka hänen omissa ja sisarensa muistoissa, saatiinhan sen kautta ensi tuntuma oloon autonomistajan perheenjäseninä.
Vaikka Lloyd aikanaan vaihtuikin ”parempaan autoon”, niin autoiluun liittyvä ensirakkaus pysäytti minut välittömästi kun entisöity Lloyd Alexander kerran sattumalta vastaan kadulla tuli”, Pekka toteaa.
Auto palveli perheessä vuodet 1960 – 1963, kunnes vaihtui Ford Anglia 1200 Standardiin, Bämppä meni vaihdossa Fordille, eikä sen jälkihistoriasta ei valitettavasti ole tietoa.

Pekka Hoikkalan kertoman mukaan muokannut Hannu

Kotitalon edessä Helsingin Maunulassa, sisko keimailee
Matkaanlähdön odotusta, auto pakattu
Jätskitauolla, huomioi Bämpän kuorma

alles verstanden?
ehrlich, ich nicht!
dann bitte weiterblättern

Damit alle nicht des finnischen mächtigen Mitglieder - von denen es sicher die/den eine oder anderen gibt - auch etwas davon verstehen das Gleiche diesmal gaanz langsam auf Deutsch

Lloyd Alexander Erinnerungen

Wir waren mit Koivumäki Risto Anfang Juli auf einem Isabellatreffen auf einem Bauernhof in Helsinki und kurz vor unserer Rückreise fuhren wir zu Pekka Hoikkala, der uns erzählte, dass das erste Auto seiner Familie ein Lloyd Alexander TS Kombi Baujahr 1960 war. In diesem Auto befanden sich längere Seitenscheiben, die sich bis zur hinteren Säule erstreckten, wobei zu erwähnen ist, der Vater von Pekka lange Zeit auf ein Auto, das auch alle Transportbedürfnisse einer vierköpfige Familie erfüllt, gewartet hatte. Das Auto war hellgrau und das Dach dunkel. Oder schwarz oder dunkelblau? Pekka konnte sich daran nicht mehr genau erinnern.

Pekka und seine Schwestern waren zu diesem Zeitpunkt noch Kinder, und Lloyd war auch der Spitzname für eine TV-Serie im Nachmittagsfernsehen. Der Alexander hörte auf den Namen „Aktenkoffer Santeri" aus der TV-Zeichentrickserie *„Lightning-Santeri".* Ein weiterer Spitzname war relevanter: im Radio hörten wir die *„Bämpäs Exchange Engine",* die der zuhörenden Familie von einem leicht problematischen Kleinwagen *„bämppä"* erzählte, der somit auch eine direkte Verbindung zum *Bämppä* von Pekkas Familie hatte. Die Registrierungs-Nummer des Wagens war *BÄ*-584.

Pekka erzählt uns, dass es vor allem die Sommerferien-Reisen waren, die in seinen Erinnerungen geblieben sind. Die Familie hatte 1961ein angemietetes Häuschen am nördlichen Ufer des schwedischen Sees von Heinolan, im nächsten Jahr in Bromarka, einem Badeort auf einer Insel, der heute der *Fährverbindung*shafen ist, aber zu dieser Zeit wurde das letzte Stück der Reise mit dem Boot gemacht. Also zuerst mit dem Auto von Maunuku in Helsinki nach Bromarv Beach, dann auf ein Boot um dorthin zu gelangen. Die Milch wurde vom Familienvater am anderen Ende der Insel mit einem kleinen Schlauchboot hergeholt, das von zu Hause aus zum Bromarv-Strand auf dem Dach des *Bämppä* verladen werden musste. Das Boot wurde von der britischen „Möwe" angetrieben, ein Motor, der für seine Zuverlässigkeit bekannt war, er hatte

einen Zweitakter mit Öl/Benzin-Mischungsverhältnis von 1:10 (!!), wobei der Qualm wirklich schon beträchtlich war!

Pekka fuhr fort, dass er diese alte Zeit in goldene Erinnerung hat, aber Tatsache ist, dass besonders Bämppä immer einen Platz in seiner eigenen und seiner Schwester Erinnerung behalten wird, so dass er in der Familie des Eigentümers des Wagens immer an oberster Stelle stehenbleiben wird.

„Während Vater sich schließlich einem „besseren Auto“ zuwandte, ergriff mich die erste Liebe zum Autofahren sofort, als ein restaurierter Lloyd Alexander einmal zufällig die Straße entlangfuhr", sagt Pekka.Das Auto diente in der Familie zwischen 1960 und 1963 bis zum Wechsel zum Ford Anglia 1200 Standard. ***Bämppä*** ging im Gegenzug für den Ford weg, und leider gibt es keine Informationen über seinen Verbleib und seine weitere Geschichte.

Nach Pekka Hoikkala, herausgegeben von Hannu

Aus dem finnischen dank verschiedener Übersetzungsprogramme - und da wo die Programme passen mussten - mit etwas Phantasie übertragen von *Jochen Fröhlich*

1. Mit Eis neben dem Bämpäs-Truck
2. Vor dem Wohnhaus in Maunula, Helsinki, mit der Schwester
3. Warten auf die Fahrt, das Auto ist gepackt

1

2

3

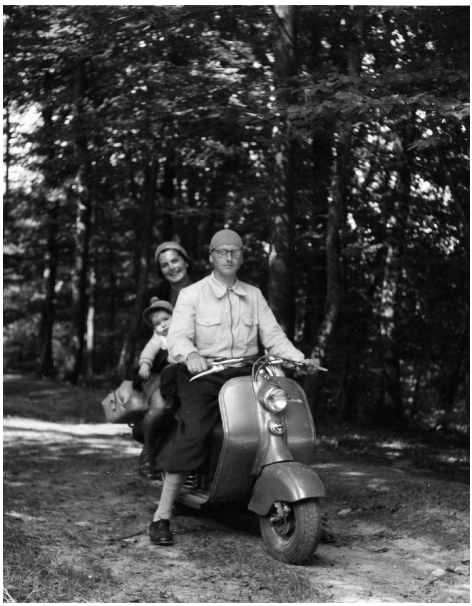
Wolfgang Scheidt

Wohnort	Reilingen in der schönen Kurpfalz
Alter	66 Jahre
Weitere Hobbys	Andere Oldtimer, alle Motorrollertypen von Heinkel, Heinkel Kabine, Goliath Hansa 1100, Modellautos, Fotokameras, Briefmarken

Wie seid ihr zum Hobby Lloyd gekommen?

Ob der Grundstein meiner Liebhaberei schon in frühester Jungend gelegt wurde, als mein Vater und später mein Großvater mich als Sozius auf dem Motorroller (Lambretta und Goggo) und als Beifahrer im Lloyd (400 Halbstahl, Alexander und Alexander TS) mitnahmen, oder später als der erste Motor zum Zerlegen und Reparieren auf dem Küchentisch meiner Frau im zweiten OG lag, ist nicht zu sagen. Jedenfalls soll mein erstes Wort „ Auto“ gewesen sein.

Als Teenager mit Freundin brauchten wir ein Gefährt das nicht zu teuer war und auch gefallen sollte: eine Vespa 150 T4 für 50 DM zog ein. Dies änderte sich aber schnell, und die kleine Italienerin musste einem Heinkel Tourist weichen, die Freundin dagegen blieb.



Durch Familiengründung und Sparmaßnahmen wurde zwischenzeitlich das Zweirad schmerzenden Herzens durch ein Vierrad ersetzt bis sich die Lage besserte; und glücklicherweise konnte der verkaufte Heinkel wieder gefunden werden. Über Jahre gammelte das geliebte Blechteil vor sich hin, um nun wieder in den heimischen Stall zurück zu kehren.

Die folgenden Jahre kamen Stück für Stück weitere Heinkel dazu, die zum Schluss die ganze Baureihe beinhaltete, sogar ein Seitenwagen-Gespann mit einem eng- lischen Seitenwagen (links). Alle Heinkel wurden nach und nach von mir restauriert. Als Krönung der bisherigen Sammlung kam 2010 noch eine Heinkel Kabine dazu.

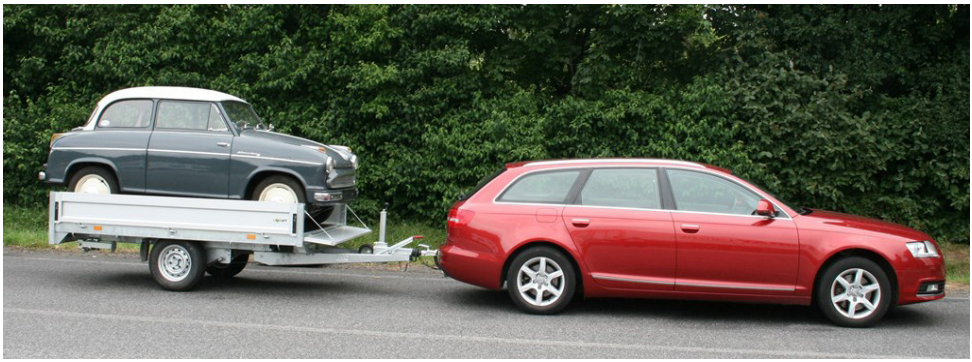
Langeweile? Aber ganz sicher nicht, denn der Kopf befasste sich bereits mit neuen Dingen, nämlich einem Lloyd Alexander TS, und gewünscht in der gleichen Farbkombination wie ihn mein Vater 1960 schon fuhr. Das Internet machte den Wunsch wahr, und ich holte 2012 einen anthrazitgrau-weißen Alex ab. Zum noch nicht bestätigten Schluss hat sich 2014 noch ein Goliath Hansa 1100 in der Garage einquartiert, ebenfalls ein Fahrzeug wie es in meiner Familie in den 60ern gefahren wurde und auf dem ich die ersten eigenen Fahr versuche unternahm.

Für die Zukunft habe ich mir vorgenommen, die vorhandenen Fahrzeuge in erster Linie zu fahren und nicht nur zu restaurieren!

Wolfgang Scheidt Reilingen

HD HA 662H
HD SZ 414

HD TS



Lloyd statt Wartburg

Hallo und guten Abend an die Lloydredaktion

Leider hatte ich nicht die Möglichkeit, mich auf die Schnelle bei Ihnen zu melden und wollte dies auch nicht mal eben so tun, auch möchte ich mich hier für noch mal bei der Redaktion entschuldigen, da Sie mir bereits am 3.6.2018 eine Anfrage gesendet haben und sage dafür schon mal Danke.

Gerne möchte ich mich den Mitgliedern vorstellen, da ich und meine Freundin Sabine ja nur kurz die Möglichkeit gehabt haben einige nette Mitglieder am 10.05.2018 im LVR Freilichtmuseum kennen zu lernen. Und ich muss sagen, es hat uns sehr gut gefallen.

Nun ja... jetzt möchte ich mich aber wirklich erst mal vorstellen:

mein Name ist Ralph Leuthäuser und ich bin 50 Jahre jung, lebe mit meiner Freundin Sabine Stevens 58 Jahre (wird bestimmt auch noch Mitglied im Verein (-:) in Mönchengladbach und wir arbeiten beide im Einzelhandel. Was natürlich einiges einschränkt, wie Freizeit, Wochenenden, Freundetreffen usw aber wir sind stark und schaffen das.

Ja ich werde jetzt oft gefragt? „wie um Gottes willen kommst Du an einen Lloyd?“ Die Frage habe ich mir natürlich auch gestellt und kann das ganz einfach beantworten, Liebe auf dem zweitem, wenn nicht sogar auf dem ersten Blick (Fotos sagen mehr als tausend Worte) aber dazu später, denn eigentlich war ich als alter DDR‘ler, der sich 1990 über die Grenze zum Westen schlich auf der Suche nach einem Wart-burg 311 und habe Monate damit verbracht nach meinem oder unserem Geschmack etwas Schönes zu finden. Leider wurde mein Optimismus nach langer Zeit bis auf ein Minimum reduziert, weil entweder zu teuer oder Schrott, aber es gibt ja noch diese kleinen Lichtblicke .....

da hatte ich doch schon seit langem einen fast vergessenen Kleinwagen, einen Lloyd LP 400 S, auf der Merkliste bei EBay Kleinanzeigen und schaute mir den Wagen immer und immer wieder an und dann war es geschehen, „ich muss da in Nettetal unbedingt anrufen und einen Termin ausmachen“. Drei Tage später schaute ich mir diesen kleinen süßen Wagen an und war so was von verliebt, er machte von außen und von innen eine ganz gute Figur nur der Motor sah ein wenig... hhhmem... na ja was soll ich sagen: ein wenig mager aus. 13 PS und wieder ein bis zwei Fragezeichen, ich war vorher bei immerhin 75 PS und jetzt 13 !?!? Schwamm drüber, 13 PS reichen völlig aus um die Natur und seine Umfeld zu genießen sagte ich meiner Freundin Sabine und der Versuch Ihr den Wagen schmackhaft zu machen gelang mir und Sie fragte nur „ist das wirklich was. Zweiakter und nur 13 PS?“ und ich sagte klar das ist endlich mal ein ehrliches Auto und ich muss wieder mal sagen, dass diese Entscheidung richtig war, ...

... er läuft zwar noch nicht so recht, hat Vergaserprobleme, doch es macht Mega viel Spaß mit ihm zu fahren. Ich bin noch voller Hoffnung , dass wir das auch irgendwie schaffen, ansonsten fährt der kleine Lloyd einwandfrei (-:

Fazit: ich freue mich natürlich Mitglied im Lloyd Freunde IG zu sein und dazu sind wir auch noch stolzer Besitzer eines Lloyd LP 400 S.

Ralph Leuthäuser und Sabine Stevens Mönchengladbach

ACHTUNG! Nachtrag auf der ächsten Seite

Anmerkung der Redaktion: Soweit, so gut aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt, während diese ersten Zeilen noch im Rechner der Redaktion schlummerten und auf Veröffentlichung im nächsten (also diesem) Heft warteten entwickelte sich das Autoleben etwas abseits von dem geplanten Verlauf. Im Spätsommer erreichten mich von Sabine die folgenden Zeilen. Rat an Sabine und Ralph: Braucht ihr Tipps, Hilfe und nützliche Ratschläge? fragt einfach mal bei den freundlichen Lloydfreunden aus der Umgebung nach!

..... wir bitten um Entschuldigung für das zu späte Nachsenden unserer LLoyd-Bilder und hoffen, dass diese trotzdem noch rechtzeitig ankommen. Da der Wagen mehrere Wochen hilfesuchend in der Werkstatt verbracht hatte und der Motor technisch immer noch nicht läuft (der Arme) fielen leider unsere geplanten Ausflüge ins kalte Wasser, aber nächstes Jahr sind wir bestimmt mit am Start und freuen uns schon jetzt darauf, mit dem Club in der nächsten Saison Ausflüge zu unternehmen.
Wir wünschen Euch noch alles Gute
Sabine Stevens

Nun zu mir

Josef Kunemann 63 Jahre alt
aus Bermatingen
meine Hobbys:
Ski fahren, Fahrrad fahren, Wandern, Reisen, Golfen

Zum Hobby Lloyd kam ich, weil bei meiner Frau in der Garage seit 40 Jahren ein Lloyd Alexander TS Bj. 1958 stand und nur Platz in Anspruch nahm.
Dann kam die Entscheidung: Verkauf oder Restauration.
Ich ließ mich überreden zu viel Arbeit!
Ich hoffe wenn mich der Sattler nicht im Stich lässt, dass ich im Mai zum TÜV fahren kann.
Mit freundlichen Grüßen vom Bodensee

Josef Kunemann

Wie das Leben so spielt

Im Zuge von Internet-Recherchen zu meinem „Schwerpunkt“-Hobby „historische Eisenbahnen habe ich nach Fotostandpunkten für eine Anfang Juni geplante Dampfloksonderfahrt im Vorharz bzw. Weserbergland gesucht auf der Strecke Northeim-Osterode-Walkenried.

In einem Forum fand ich dazu Fotos eines Eisenbahnfreundes von1967 im Bereich des Bahnhofes Wulften mit einer rangierenden Dampflok Baureihe 44, kurz vor Ende des Dampflokeinsatzes bei der Bundesbahn entstanden.
Dann blieb mir plötzlich die Luft weg!!

Auf den Fotos waren jeweils ein Lloyd von vorne und von hinten zu sehen. Das Kennzeichen OHA –J 651 kam mir doch irgendwie bekannt vor.

Blitzschnell hatte ich meinen alten Papp-Kfz-Brief herausgesucht und tatsächlich .....

das war mein Lloyd, der in zweiter Hand von 1971 bis 1978 dieses Kennzeichen hatte. Der Besitzer war zu dieser Zeit Bundesbahnbeamter was ich bei einem Telefonat kurz nach dem Kauf1978 schon erfahren hatte.

Ich hoffe, dass die Fotos so wie ich sie beigelegt habe reproduzierbar sind und füge noch Fotos meines Lloyd im aktuellen Zustand bei, die anlässlich eines zufälligen Treffens mit

dem Clubfreund Dietmar Kaufmann und seinem hellblauen Alexander bei einer Sonntagsausfahrt gemacht habe.

Mit freundlichen Grüßen
Helmut Dahlmann Hannover

Die lieben Verwandten

Vor einiger Zeit war ich bei meiner Verwandtschaft in Selb/Oberfranken. Und da tauchte beim Durchblättern der alten Fotoalben dieses Wahnsinnsfoto auf. Bei einem Pausenstopp mit ihrer Borgward Isabella entstand dieses Bild, auf dem zufällig ein Lloyd LK400 vorbeifuhr. Ich möchte dieses Erlebnis mit den Lloydfreunden über die FmL gerne teilen.

Udo und Sylvia Strunz Thiersheim

„Dreimal ist Bremer Recht“

lautet ein altes Sprichwort der Hansestadt. Und weil der Lloyd ja dort entstanden ist, kennt er den Spruch auch wohl nur zu gut. Beim Hamburger Stadtparkrennen nahm sich mein gelber Blitz den Satz jedenfalls zu Herzen. In jeder Rennrunde war er nämlich auf drei unterschiedlichen Kurven nur auf drei Rädern unterwegs. Angst hatte ich keine, denn der früherer Lloyd-Werksfahrer Herbert Freese hatte mir einmal gesagt, dass da nichts passieren kann – solange man nicht vom Gas geht. Und warum sollte ich vom Gas gehen, ich will doch möglichst schnell unterwegs sein!

Das war ich auch, doch gegen meine Konkurrenten kam ich trotzdem

nicht an. Leider sind in den vergangenen Jahren die Autos aus den 30er, 40er und 50er Jahren bei der Veranstaltung fast ganz verschwunden. Gegen einen Morgan von 1938, eine Isabella von 1958 oder eine Corvette von 1960 konnte ich auf dem kurvenreichen und engen Kurs mithalten. Aber gegen einen Golf GTI von 1983, einen Mercedes SL von 1981 oder einen Opel Ascona mit Rennfahrwerk und getuntem Motor von 1979 ist das einfach nicht möglich.

Schade, dass die älteren Fahrzeuge kaum noch zu dem Rennen kommen, aber man merkt ja auch bei anderen Old-

timer-Veranstaltungen, dass die Autos der 70er und 80er Jahre immer in den Fokus rücken.
Doch auch wenn ich nicht vorne mitfahren kann, egal, denn der Lloyd ist beim Stadtparkrennen der Sieger der Herzen.

Die Zuschauer jubeln immer, wenn er durch die Kurven fegt. Und als ich ihn am Audi-Stand neben deren IMSA-Rennwagen fotografierte, kam gleich der früherer Rallye-Europameister Jochi Kleint aus dem Zelt und reckte den Daumen.

Neben „Dreimal ist Bremer Recht“ stimmt nämlich noch ein anderer Spruch:

„Ein Lloyd erfreut!“

Text: *Norbert Bogdon* Hamburg
Fotos: *Jörg Loheide (Aufmacher), Norbert Bogdon*

Wieder auf der Straße, unser Lloyd LC400

Was bisher geschah ...

Die Kleinwagenliebhaber Maria Bechtel-Fey und Klaus Fey aus Bonn entdecken im Jahr 1980

in der Tageszeitung eine Lloyd Cabriolimousine mit bayerischen, südafrikanischen und rheinländischen Vorbesitzern. Sie kaufen das Auto und verbringen zehn glückliche Jahre mit ihm. Dann wird das gute Stück wegen Hausbau und Kindern eingemottet und erst 25 Jahre später wieder ausgepackt. Zum Jahrestreffen 2018 in Lindlar soll das Cabrio mit frischen TÜV und neuer Zulassung erscheinen. Schaffen sie das? Oder gibt es unvorhergesehene Hindernisse?

Das Original

Wie schon berichtet soll das Auto den Originalzustand, das heißt den Originallack inkl. einiger Beulen und Kratzer weitgehend behalten. Eine Restaurierung in den Zustand wie neu kommt für uns nicht in Frage. Schließlich erzählt das Auto damit auch von seiner wechselhaften Geschichte und zeigt dem erstaunten Betrachter, dass Bremer Autobauer es schafften, ein Auto herzustellen, das auch nach 63 Jahren fast so dasteht, wie damals in München ausgeliefert. Dennoch, bis zum Ziel in Lindlar bleibt noch viel zu tun.

Marias Näh- und Polsterstube

Der Erhalt der originalen textilen Bestandteile wie Sitze und Verdeck war nicht möglich. Zu verschlissen waren die Sitzbezüge und das Verdeck wurde vor vielen Jahren nicht sehr schön in PVC erneuert. Bei Sitzen und Innenverkleidung kam dann Maria mit ihrem Organisationstalent und Ihren Nähkenntnissen ins Spiel. Ein strapazierfähiger

und abriebfester Polsterstoff, der dem Original zumindest sehr nahe kommt, wurde gefunden. Dann verwandelte sich um den 1. Mai für eine ganze Woche unser Wohnzimmer in eine Polsterwerkstatt: Auftrennen der alten Sitze, Zuschnitt des Stoffs, Reinigung und Reparatur des Kunstleders. Mit der Haushaltsnähmaschine wurden Stoff und Kunstleder vernäht, das Verschließen der Bezüge dann mit Sattlernadel per Hand, mit der gebogenen Polsterenadel eine anstrengende und hornhauttreibende Betätigung.

TÜV-Prüfer zum abgewöhnen

Ab jetzt rannte uns die Zeit mit Riesenschritten davon: Lloyd Treffen in Lindlar ab 10. Mai, Termin zur Zulassung bei der Stadt Bonn am 9.Mai und TÜV-Termin am 8. Mai. Das Wochenende davor verbrachte ich komplett in, um und unter dem Auto, um alles möglichst TÜV-konform zu machen.

Bei strahlendem Sonnenschein ging es montags mit offenen Verdeck gut gelaunt auf eigener Achse und ungestempelten H-Kennzeichen zur Prüfstelle. Unterwegs nur freundliche Gesichter, winkende Passanten und nette Kommentare an den Ampeln. Der Empfang beim TÜV ernüchternd: ein missmutiger, überhaupt nicht am Auto interessierter Ingenieur. Er weiß nichts über das Auto und kann nicht damit

umgehen. Anlassen will er es mit Licht-an-Licht-aus. Die Gänge findet er nicht und im Bremsprüfstand würgt er den Motor ab. Er übergibt an mich und als ich nicht auf Anhieb die zu breite Hebebühne treffe, schickt er mich entnervt auf die Grube. Er findet vier zugegebenermaßen berechtigte Mängel, die ich gleich nachmittags beseitige.

Am Tag darauf führe ich das Auto erneut vor, Mängel behoben, HU bestanden. Aber dann der Hammer! Auf meine Frage, was mit dem H-Gutachten sei, meint der Prüfer, d*as Auto habe ihm zuviel Patina* und alte Unfallspuren seien nicht sachgemäß repariert. „Das H-Gutachten bekommen Sie von mir nicht“ Also H-Kennzeichen abgeschraubt, normales gekauft, Auto zugelassen, Unverständnis auch in der Zulassungsstelle. Und so läuft er Lloyd zunächst nun mit BN-LC 55 ohne H. Die Beschwerde beim TÜV steht noch aus und vor der nächsten Saison geht es dann zur DEKRA. Oder belasse ich es beim normalen Kennzeichen?

Geschafft! Lindlar wir kommen!

Auf dem Anhänger bringen wir unser gutes Stück mit einem Tag Verspätung nach Lindlar. Wir werden dort überaus freundlich empfangen. Nach den kurzen Probefahrten zum TÜV und zurück fahren wir die 100-km-Ausfahrt mit.

Zwar haben wir Mühe, dem 600er Feld und dem vor uns fahrenden Uwe Schnell mit seinem 400er „Turbo“ zu

folgen. Abends sind wir glücklich zurück und genießen die tolle Atmosphäre auf dem Museumsgelände und in der Scheune.

In diesem Zusammenhang ein großes Kompliment an die Organisatoren. Ambiente und alles drumherum fanden wir einfach perfekt. Wir haben viele nette Leute kennengelernt, konnten uns über technische und viele andere Themen austauschen und haben die Zeit sehr genossen.

Zurück in Bonn, folgten kurze Ausflüge im längsten Sommer aller Zeiten, Immer darauf bedacht, die Bonner Umweltzone nicht anzukratzen. Erwähnenswert das Oldtimer-Treffen in Wesseling, das die Stadt Wesseling schon seit einigen Jahren am ersten Wochenende im September organisiert. In diesem Jahr waren um die 500 Autos dort, wie sollte es anders sein, bei strahlendem Sonnenschein!

Gut bedacht

Danach bringen wir das Auto nach Mönchengladbach zur Autosattlerei und -glaserei Wintec von Hüseyin Cetin. Herbert Neukirchen hat den Betrieb empfohlen, der schon zwei andere Lloyd Verdecke angefertigt hat. Herbert hilft ausserdem mit nachgefertigten Teilen und guten Ratschlägen bei der Realisierung. Am 26.10. kommt das gute Stück dann endlich zurück nach Bonn. Das Dach und die Tasche dafür sind wirklich schön geworden.

Keine Langeweile

Unter der Müngstener Brücke hatten wir bei der Ausfahrt Jörg Steinacker und seine Frau Eva kennengelernt. Jörg war ganz aus dem Häuschen, unseren Lloyd LC400, von dessen Existenz er aus dem Oldtimer-Adressenlexikon - 1986 erstmals von mir herausgegeben - wusste, hier live zu erleben. Mit Jörg wollen wir in den nächsten Wochen den Motor in einen Top-Zustand bringen, damit wir im nächsten Jahr mit Uwe Schnell mithalten können. Und es gibt weitere „Baustellen“: Stossdämpfer, Hinterachs-Federgummis ... aber alles Schritt für Schritt zu seiner Zeit.

Und wenn das Wetter mitspielt, sieht man unseren Lloyd mit blauem „Kondenstreifen“ die Kölner und Bonner Umweltzonen umkreisen.

In der nächsten Folge lesen Sie ...

Keine Sorge, weitere Berichte in FmL wird es zunächst nicht geben, außer es passieren ungewöhnliche, berichtenswerte Dinge. Ansonsten freuen wir uns über alle Rückmeldungen zu diesem Beitrag, Diskussionen zum TÜV, zum H-Kennzeichen, Fahren in der Umweltzone und allem anderen. Gerne per Brief, Fax, Telefon oder Mail. Kontaktdaten in der Mitgliederliste. Oder soll sich die kleine Zweitaktgemeinde mal einer WhatsAppGruppe zusammentun?

Klaus Fey und Maria Bechtel-Fey Bonn

Mal wieder zum TÜV

Es stand mal wieder der TÜV an, woran man dann auf einmal erkennt, wie schnell die Zeit doch läuft. Und aus leidvoller Erfahrung der letzten ersten Frühjahrsfahrten ging ich zuvörderst an die Bremsen, weil ich auf der ersten Fahrt von dem Winterquartier merkte, wie jämmerlich einseitig die Bremsen doch wieder griffen.

Der Frühling war heuer ja wie gemacht zum Freiluftbasteln, also den Kleinen aufgebockt und die Räder nebst Bremstrommeln sukzessive abgenommen.

Ein dosierter Tritt auf das Bremspedal zeigte, dass sich einer der Radbremszylinder seiner ihm zugeteilten Arbeit versagte. Er saß fest. Also Abnehmen der Staubkappe, mit einem stabilen Leinenstreifen die hervorstehenden Kolbenränder bearbeiten, Applizieren von Bremsenpaste auf den Kolbenrand und dann vorsichtiges Drücken und Drehen, bis sich urplötzlich der Kolben wieder bewegte. Es scheint mir, dass die Standzeit in der Tiefgarage statt der Erholung und Regeneration nur dazu genutzt wird, einen kleinen Korrosionsrand im Spalt zwischen Kolben und Zylinder aufzubauen und den Besitzer derart zu verärgern. Es folgte das Abschmieren der Vorderachse nach Schmierplan und das war es dann auch.

Die Fahrt zum TÜV war ein Vergnügen, denn im Mai strahlten die anderen Verkehrsteilnehmer mit der Sonne um die Wette, als sie den Kleinen sahen. Und auch der Prüfer freute sich, als er mich – besser gesagt den Lloyd – sah. Sein erster Lloyd, den er jemals prüfte, gestand er mir (und das in Bremen?!). Als emeritierter TÜV Sachverständiger (nicht für Autos sondern elektrische Industrieanlagen) erklärte ich dem jungen „Kollegen“ sicherheitshalber erst einmal wie die Gänge lagen und auch, dass die Handbremse auf die Vorderräder wirkte. Aber das hatte er auf dem Rollenprüfstand schon wieder vergessen! Da hieß es halt zwei Meter zurücksetzen.

Die Prüfung führte zu keinen Beanstandungen, die Bremsen zeigten rechts wie links die fast gleichen Verzögerungswerte nur als der Wagen von unten nachgesehen wurde, wurde der Blick etwas nachdenklich. Die linke Wagenheberaufnahme war doch schon erheblich dem Rost verfallen, die 16 Jahre seit der letzten Restaurierung hatten ihr Werk weitergeführt. Ich erklärte treuherzig und anscheinend glaubwürdig: „wird umgehend erledigt“ so dass im Prüfbericht nur stand: „am Rahmen beginnende Korrosion“. Danach bat er noch um ein Foto von ihm mit dem Lloyd für seinen Sohn.

Der metallverarbeitende Betrieb meines Vertrauens hatte seit meiner Verrentung zwar einen neuen Schweißer aber noch den alten nunmehr Seniorchef, der mir erlaubte, seine Hallen und seinen Mitarbeiter für die Reparatur zu nutzen. Was wir dann an einem Samstagvormittag auch taten.

Nachdem das rostige Fragment herausgetrennt war – eine Hebebühne war durch einen stabilen Palettenstapel nebst Kranabsicherung ersetzt – sagte der Kollege nach einem Blick in die Hohlräume: „der sieht ja noch richtig gut aus“, der Mercedes von etwas jüngerem Baujahr den er letztens am Schweller operierte, hätte da tausendmal übler ausgesehen.

Nun, diese Arbeiten waren relativ schnell erledigt und die Tage danach verbrachte ich eilweise mit Korrosionsschutzmaßnahmen und Spachteln und Streichen; damit es auch von unten gut aussieht; man weiß ja nie, wer da mal darunter zu liegen kommt.

Der Spachtel wollte nicht so recht aushärten. Auch im zweiten Versuch nicht, obwohl ich nach Gefühl die zwei bis drei Prozent des roten Härters aus der kleinen Tube untergemischt hatte. Als am zweiten Tag die Masse immer noch weich war, sah ich mir den Härter genauer an, vielleicht schon abgelaufen? Nein, was las mein trübes Auge: „dauerelastische Dichtungsmasse“ !!?? So kann das ja nichts werden. Im Bau-

markt schnell eine neue Tube echten Härter geholt und wie es sein soll war nun die Fläche nach 30 Minuten ausgehärtet.

Die Kanten, wo die Bleche gedoppelt zu liegen kamen wurden gut abgedichtet, die Innenräume der Holme und des Schwellers mit Hohlraumschutz ausgesprüht. Auf dieser Seite sollte es für die nächsten Jahre erst mal wieder halten.

Nun, wo das nun erledigt ist könnte ich endlich mal wieder rangehen, den aus Aluminium gefertigten Auspuffkrümmer meiner alten Vespa richtig dicht am Zylinder zu befestigen, damit es nicht nach jeweils 200 km wieder anfängt immer lauter zu Knattern. Und das nur weil die Stehbolzen nicht mehr hinreichend standhaft sind. Ein letztens gemachter Versuch mit einem neu erworbenen Krümmer hatte sich schnell erledigt, da die Wandstärken der Nachlieferungen nur noch halb so stark sind wie die aus den 80ern und somit die Bolzen noch weniger stabil greifen. Aber mein oben dankend erwähnter Schweißer meines Vertrauens hat bei der Lloydreparatur die neuen Stehbolzen im alten Krümmer so verschweißt, dass ich hoffentlich im Wortsinne meine Ruhe haben werde. N.B die Dichtflächen habe ich danach neu geplant!

Jochen Fröhlich Bremen

Die Redaktion wünscht allen Mitgliedern und ihren Familien und Freunden ein schönes Fest und ein gesundes glückliches neues Jahr , *Euer Jochen Fröhlich*

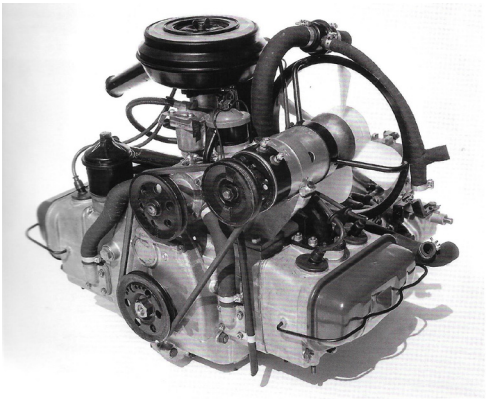
Lloyd Arabella 1958 bis 1961

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

Ein Höhepunkt der 38. Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt (19. bis 29. September 1957) war der neue 600-cm3-DKW der Auto Union aus Ingolstadt. Dieser Wagen überraschte den Chef der Bremer Autofabriken Carl F. W. Borgward. „Wenn der rauskommt, verkaufen wir keinen Lloyd mehr!“ stellte er fest. So zwang die Auto Union durch ihren auf der IAA vorgestellten Prototyp Lloyd zum schnellen Handeln. Gleich nach der IAA konzipierte man den „Neuen Typ“ (NT). Eckpfeiler der Konzeption bildeten die Kundenwünsche, die Produktionsmöglichkeiten und der angepeilte Verkaufspreis. Die Kundenwünsche kannte man aus einer großen Umfrage, die Lloyd im gleichen Jahr durchgeführt hatte. Um die Herstellungskosten gering zu halten, sollten der Motor in leistungsgesteigerter Form, das 4-Gang-Getriebe und die Lenkung des 600er Lloyds verwendet werden. Mit dieser Entscheidung legte man sich auf bestimmte Maße der Karosserie fest. Da der „Neue Typ“ teilweise die Fertigungseinrichtungen des 600ers nutzen sollte, kam auch hier nur die Lloyd-typische Schalenbauweise mit Schraubverbindungen der einzelnen Karosseriebleche in Frage. Die Form des Wagens wurde von Carl F. W. Borgward festgelegt. Er orientierte sich an der modernen Trapezform mit Panoramascheibe und Heckflossen.

räsentation der Arabella am 4. August 1959 vor dem Bremer Parkhotel durch Dr. Borgward (zweiter von rechts).

Schon Anfang 1958 fertigte man ein 1:1-Modell aus Mahagoniholz, an dem die Karosserieform überprüft wurde. Im Februar bestellten die Bremer die Karosserie-Presswerkzeuge bei den Firmen Allgaier, Drauz, Karmann und Läpple. Die Versuchsabteilung hatte ebenfalls im Februar ein völlig neues Zentralrohrfahrwerk mit einem kastenförmigen Aufbau fertiggestellt und mit einem seit 1957 in der Entwicklung befindlichen, auf eine Leistung von 24 bis 25 PS gebrachten, LP 600-Motor ausgerüstet. Man unterzog diesen Prototyp einer ausgiebigen Fahrerprobung. Dabei stand die Versuchsabteilung mit dem Konstruktionsbüro im ständigen Dialog, um das Produkt zu verbessern. Schon bei den Testfahrten bemerkte man, dass die Motorleistung für einen karossierten NT zu schwach wäre. Schätzungen gingen von rund 10 PS mehr aus, die man allerdings nicht aus dem 600er Twin herausholen konnte. Die ebenfalls zur Borgward-Gruppe gehörende Autofabrik Goliath bot einen modernen, zuverlässigen 4-Zylinder-Boxermotor an, der seit dem Frühjahr 1957 in der Goliath 1100-Serie lief. Der Motor hatte aber einen gravierenden Nachteil: Er war zu lang und passte nicht in die für den quereingebauten Reihen-2-Zylinder-Motor konzipierte NT-Karosserie. Die



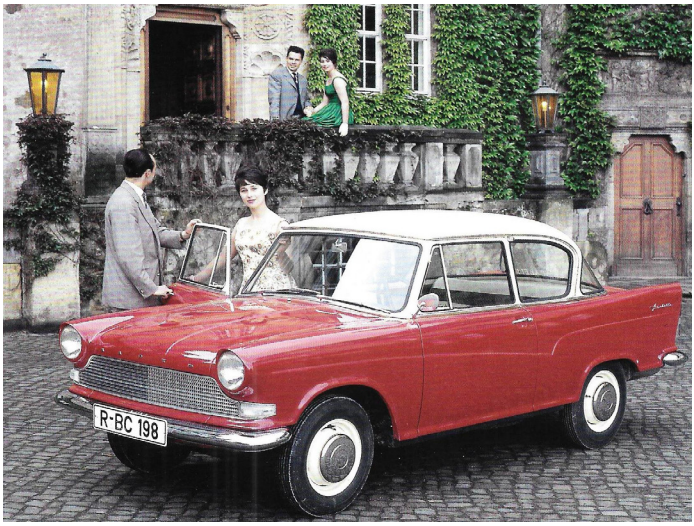
Für den Arabella-Motorraum musste ein platzsparendes Aggregat entwickelt werden. Es ging so eng zu, dass nur ein Boxer-Triebwerk mit oben liegendem Kühlgebläse in Frage kam.

Möglichkeit, die Karosserie zu verlängern, scheiterte daran, dass die teuren Karosserieblech-Presswerkzeuge schon hergestellt waren. Carl Borgward entschied daher im März 1958, einen neuen Motor zu konstruieren, der deutliche Vorteile gegenüber den Konkurrenten Renault „Dauphine“ (Reihenmotor) und dem kommenden DKW „Junior“ (3-Zylinder-2-Takt) aufweisen sollte. Es kam nur ein Boxermotor in Frage, da dieser die geringste spezifische Baulänge aufweist. Ein weiterer Vorteil dieser Bauform sind die geringen Massenkräfte, weshalb beim Betrieb nur geringe störende Vibrationen auftreten. Zusätzliche Akzeptanz erhoffte sich Borgward dadurch, dass auch der erfolgreiche VW Käfer diese Motorenbauart aufwies. Die per-sonalmäßig kleine Konstruktionsabteilung musste jetzt nicht nur schnellstens das Fahrwerk, die Karosserie und den Boxermotor durchentwickeln, sondern auch ein passendes Getriebe mit Differenzial konstruieren. Dazu kam der Wunsch Carl Borgwards auch das Standardmodell Lloyd Alexander durch den leistungsgesteigerten Motor und durch eine NT-ahnliche Hinterachse zum Modell Alexander TS aufzuwerten. Erstaunlich, dass die überlastete Abteilung schon im Juni den Entwurf des Getriebes vorlegen konnte. Anfang September 1958 hatte die Versuchsabteilung den ersten Prototyp mit der endgültigen Karosserie zusammengebaut und führte nachts Schleppversuche auf der Autobahn Bremen-Hamburg aus, um die Fahrwiderstände zu messen. Mitte November baute man den ersten neuen Motor und das neue Getriebe in einen weiteren Prototypen ein und nahm die Versuchsfahrten auf.

Der Serienanlauf des NT war für April 1959 geplant. Doch das konnten die Techniker in der kurzen Zeit nicht leisten. Der Plan war verständlich, da die Wettbewerber BMW (700 Coupé) und DKW (Junior) ihre neuen Autotypen angekündigt hatten. Man befürchtete, dass die Kaufinteressenten zur Konkurrenz überlaufen könnten. Pressebe-richte über den neuen Lloyd sollten dieser Entwicklung vorbeugen. Allerdings, und das wusste man auch bei Lloyd, gehen die Verkaufs-zahlen der aktuell produzierten Fahrzeuge zurück, wenn Fotos des Nachfolgers veröffentlicht werden. Doch dieser Nachteil wurde in Kauf genommen, da man annahm, dass auf diesem Wege später mehr „Neue

Typen“ an den Käufer zu bringen waren. Ende Mai lud Lloyd ausgesuchte Motorjournalisten ein, um ihnen den NT vorzuführen. Prompt erschienen nach der Pressekonferenz in verschiedenen Zeitschriften Berichte mit Fotos, womit das Ziel erreicht war, die Öffentlichkeit zu informieren. Am Dienstag, 4. August 1959, sechs Wochen vor der IAA, war es soweit. Im Bremer Parkhotel präsentierte Lloyd offiziell den „Neuen Typ“, nun „Arabella“ genannt. Die Arabella stellte sich als ein „schicker, temperamentvoller, sehr sicherer Frontantriebswagen“ dar, der „mit besonderer Sorgfalt sehr komplett ausgestattet“ war: Windschutzscheibe aus Verbundglas, Dreieck-Ausstellfenster, Scheibenwischer mit automatischer Endabschaltung, Scheibenwäscher, Blinkerhebel mit automatischer Rückstellung, make-up-Spiegel in rechter Sonnenblende, Innenbeleuchtung mit zwei Türkontakten, Schlafsitze, Zigarettenanzünder, Kofferraumbeleuchtung, Parkleuchten, Sitzleh-nenarretierung, asymmetrisches Abblendlicht, zwei Rückfahrschein-werfer, zusätzliche Kontrolllampen für angezogene Handbremse und funktionierende Ruck- und Bremsleuchten, vom Kofferraum unabhängiges Reserverad (diebstahlsicher unter dem Kofferraum befestigt). Dazu kam der Einsatz von Leichtmetall, insbesondere beim Motor und den Bremstrommeln.

Damit reduzierte sich das Wagengewicht gegenüber einer Grauguss-version um über 80 kg, was dem Kraftstoffverbrauch und der Beschleunigung zu gute kam. Die leichten Bremstrommeln sorgten für geringe ungefederte



Massen und somit für mehr Fahr- komfort sowie größere Sicherheit. Auch das Fahrwerk mit zwei gezogenen Längslenkern hinten (keine Sturzänderungen beim Einfedern), einem Stabilisator zur Verminderung von Querneigungen und den zwei Querlenkerpaaren vorn versprach beste Straßenlage.
Der Serienanlauf erfolgte am Dienstag, 25. August 1959, im Werk in der Bremer Neustadt. Drei Wochen später präsentierte man die Arabella auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt. Nach anfänglichen Verkaufserfolgen sprach sich schnell herum, dass die Arabella unter Konstruktionsfehlern litt. Im Innenraum sammelte sich bei Regenfahrten Wasser und die Getriebe waren fehlerhaft. Das Ergebnis war ein erheblicher Rückgang der Verkaufszahlen, sodass sich Fahrzeughalden auf dem Firmengelände bildeten und ein finanzieller Verlust entstand. In dieser Situation entschied sich Carl F. W. Borgward entgegen dem Rat seiner Lloyd-Direktoren für eine Erweiterung der Arabella-Modellpalette.
So entstanden ab November 1960 neben der bisherigen Arabella (38 PS, Verkaufspreis nun 5230 DM) zwei weitere Typen: Eine „de Luxe“-Version (45 PS, 5990 DM), bei der mehr Geld verlangt, als an Luxus eingebaut wurde, und eine Magerausführung (34 PS, 5225 DM), bei der mehr eingespart wurde, als der Preisnachlass vermuten ließ. Doch dieser Taktik war kein Erfolg beschieden. Die Arabella besaß nach wie vor einen schlechten Ruf und hatte sich durch die versteckte Preiserhöhung zu sehr von der Konkurrenz entfernt. Die Interessenten hielten sich zurück und kauften andere Fabrikate. Die Verluste wuchsen dermaßen, dass die Borgward-Gruppe 1960 in Liquiditätsschwierigkeiten geriet, die im Februar 1961 zur Übernahme des Konzerns durch den Bremer Staat führten. Dabei hatte die Arabella das Zeug gehabt ein großer Erfolg zu werden. Doch die Hektik, die extrem kurze Entwicklungszeit von nur 23 Monaten vom ersten Strich auf der Konstruktionszeichnung bis zum Serienanlauf von nur 23 Monaten reichte nicht aus, den Wagen ausgereift auf den Martk zu bringen.

Peter Kurze ISBN 978-3-7688-2599-3

FREUNDE IG e.V.

Technische Daten Lloyd Arabella

Lloyd LP 900 · Arabella	Klasse untere Mittelklasse			
Typ	Arabella	Arabella 34	Arabella 38	Arabella de Luxe
Bauzeit	1959-1960	1960-1961	1960-1961	1960-1961
prod. Stückzahl alle:		47 040 St		
Vorläufermodell	ohne	ohne	Arabella	ohne
Nachfolgemodell	Arabella 38	ohne	ohne	ohne
Konkurrenz DKW Junior, ferner BMW 700, DKW AU 1000, Ford 12M, Renault Dauphine, VW Käfer				
Motor				
Art	Viertakt	Viertakt	Viertakt	Viertakt
Zylinder/Bauart	4 Boxer	4 Boxer	4 Boxer	4 Boxer
Bohrung/Hub	69/60 mm	69/60 mm	69/60 mm	69/60 mm
Hubraum	897 cm^3	897 cm^3	897 cm^3	897 cm^3
Verdichtung	7,5:1	7,5:1	7,5:1	9,0:1
Leistung [bei 1/min]	38/4800	34/4650	38/4800	45/5300
Drehmo. bei 1/min	62 Nm/2500	62 Nm/2500	62 Nm/2500	65 Nm/3500
Leistungsgewicht	18 kg/PS	20 kg/PS	18 kg/PS	16 kg/PS
Kühlung	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser
Schmierung	Druckumlauf	Druckumlauf	Druckumlauf	Druckumlauf
Lichtmaschine	6 V 180 W	6 V 180 W	6 V 180 W	6 V 180 W
Kraftübertragung				
Motorlage	vor VA quer	vor VA quer	vor VA quer	vor VA quer
Getriebe	4-Gang	4-Gang	4-Gang	4-Gang
Antriebsachse	VA	VA	VA	VA
Fahrwerk/Rahmen		Zentralrohr		
Aufhängung vorn		Querlenker		
Aufhängung hint.		gezogene Längslenker		
Bremsen		ATE hydraulisch		
Reifen	5,20-13	5,20-13	5,20-13	5,20-13
Abmessungen				
Radstand	2200 mm	2200 mm	2200 mm	2200 mm
Spur vorne	1200 mm	1200 mm	1200 mm	1200 mm
Spur hinten	1200 mm	1200 mm	1200 mm	1200 mm
Länge	3800 mm	3800 mm	3800 mm	3800 mm
Breite	1510 mm	1510 mm	1510 mm	1510 mm
Höhe	1395 mm	1395 mm	1395 mm	1395 mm
Wendekreise	9,9 m	9,9 m	9,9 m	9,9 m
Leermasse	695 kg	695 kg	695 kg	705 kg
zul. Gesamtmasse	1075 kg	1075 kg	1075 kg	1075 kg
Tankinhalt	35 l	35 l	35 l 35 l	
Verbrauch/100 km	7,2 l	7,1 l	7,2 l	8 l
v_{max}	120 km/h	115 km/h	120 km/h	133 km/h

Bemerkung : de Luxe-Variante auch mit 34/38 PS
1962 und 1963 entstanden weitere Arabellen unter Regie des Konkursverwalters

Oldtimerbesitz in Deutschland

Die freie und Hansestadt Hamburg gehört zu den Regionen mit der höchsten Oldtimer-Quote in Deutschland. Mehr als 15 000 Autos und damit rund 1,9 Prozent der zugelassenen Pkw mit Kennzeichen HH sind Autos, die 30 Jahre und älter sind. Das ergab eine Studie der Beratungsgesellschaft BBE Automotive im Auftrag von drei Auto-Verbänden, die in diesem September auf der Messe Automechanika in Frankfurt vorgestellt wurde.

Weitere Zahlen aus der Studie zeigen: Hamburg liegt damit bei der absoluten Zahl der Oldtimer bundesweit auf Platz drei nach München und Berlin. Der durchschnittliche Anteil der Oldtimer unter allen zugelassenen Autos liegt bundesweit bei 1,5 Prozent. Die höchste Quote mit 2,9 Prozent (gut 7.800 Oldtimer) hat der nordrhein-westfälische Rhein-Kreis Neuss. Das sieht man auch bei uns im Verein, da aus eben dieser Gegend relativ viele Mitglieder kommen.

Die größte Anzahl an Oldtimern - mit 19.600 Fahrzeugen und damit 2,7 Prozent - ist in München zugelassen.

Der Markt für alte Autos wächst stetig: 2018 gab es in Deutschland 675 Tsd zugelassene Oldtimer und damit mehr als doppelt so viele wie noch vor zehn Jahren. Zwischen 2008 und 2018 ist ihre Zahl laut Studie jährlich um durchschnittlich 8,2 Prozent gestiegen.

Zu den angemeldeten Oldtimern kommen noch einmal rund 220.000 Fahrzeuge, die nicht zugelassen sind oder etwa ein rotes Kennzeichen haben, also nicht immer und überall fahren dürfen.

Jochen Fröhlich Bremen

Borgward-Kalender 2019

Der von dem Bremer Autor Peter Kurze herausgegebene Kalender 2019 erinnert an die Fahrzeuge der Borgward-Werke. Der Autoindustrielle Carl F. W. Borgward fertigte zwischen 1924 und 1961 in der Hansestadt Personen- und Lastwagen. Die historischen Farbfotos zeigen die Bremer Autos in der eleganten Welt der 50er-Jahre. Ein schickes Isabella Cabriolet parkt am See, ein Lastwagen mit einer Reklame des Reifenherstellers Firestone Phoenix steht vor dem gerade gebauten Berufsschulzentrum und der „Große Borgward“ zeigt seine modischen Linien im Bürgerpark.

Auf den anderen Bildern sieht man das Hansa 1500 Sportcabriolet von 1951 (160 km/h schnell), eine Goliath Limousine GP 700 (1950), den mondänen Hansa 2400 S (1953) sowie den Kleinwagen Lloyd Alexander TS (25 PS, 110 km/h) von 1961.
Auf einer weiteren Abbildung präsentieren die Borgward-Werke im September 1957 ihre Fahrzeuge auf der Autoausstellung in Frankfurt/Main. Eine andere Werbeaufnahme zeigt Matrosen beim Beladen eines Lieferwagens. Die Aufnahme entstand 1958 am Weserufer vor dem Schulschiff Deutschland. Die Fotos sind keine nachgestellten Aufnahmen aus heutiger Zeit. Bremer Fotografen erstellten sie in den 50er-Jahren. Entsprechend sind die Fotomodelle gekleidet.
Peter Kurze kam in den Besitz der Bilder durch den Kauf der Nachlässe einiger Fotografen. So hortet er 100.000 Fotos und Negative. Sie zeigen Automobile der deutschen und insbesondere der Bremer Fahrzeugindustrie.

Der Borgward-Monatskalender ist mit einer Spiralbindung versehen, 21 cm hoch, 30 cm breit (DIN A4) und hat 13 Blatt. Der Verkaufspreis beträgt 12,95 EUR, ISBN 978-3-927485-98-3. Der Kalender ist bei Peter Kurze (www.peterkurze.de, pk@peterkurze.de), bei der Verlagsauslieferung Runge (0 52 04/998-123) oder im Buchhandel erhältlich.

Tipps und Tricks „ Winterfest?“

„Einmotten“ für die Winterpause. Die letzten schönen Herbstwochen noch im Cabrio, im Oldtimer genießen - warum nicht? Nach dem Motto „Von der Straße in die Garage“ sollte aber nicht vorgegangen werden. Zumindest einen Tag braucht es schon, um sein Gefährt für die Überwinterung fit zu machen. Was alles zu tun ist, haben wir nachfolgend zusammengestellt.

Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung:

Fällt die HU und/ oder die AU in die Ruhezeit, dann ist dies nach Wiederinbetriebnahme umgehend nachzuholen: Bußgeld droht! Am besten rechtzeitig Prüftermin vereinbaren. Insbesondere bei Fahrzeugen mit vorübergehender Stilllegung ist es ratsam, diese Prüfungen noch vor dem Einmotten zu erledigen. Bei der Wiederzulassung wird die Zulassungsbescheinigung von der Behörde erst ausgehändigt, wenn die Prüfnachweise vorliegen.

Technik: Ist in Kürze ohnehin eine Inspektion fällig? Dann lieber vorziehen: Der Arbeitsumfang enthält zum einen sinnvolle Stilllegungs-Elemente, zum anderen erkennt der Fachmann natürlich besser, was aktuell oder in Kürze reparaturbedürftig ist. Auch die ADAC-Prüfzentren sind hierfür eine gute Adresse (Gebrauchtwagenuntersuchung, Winter-Check). Schließlich wollen Sie den Frühjahrsstart nicht unbedingt mit Werkstatt-Terminen wegen tropfender Wasserpumpe oder mürbem Auspufftopf hinaus zögern.

Motor: Genutztes Motoröl enthält Korrosion fördernde Bestandteile, also wechseln. Nicht empfehlenswert ist es, den Motor ab und zu kurz laufen zu lassen, da dies den Verschleiß unnötig erhöht. Das Einfüllen eines speziellen Korrosionsschutzöls ist nur bei mehrjähriger Ruhepause notwendig. Kühlsystem: Frostschutzfaktor prüfen, wenn nötig ergänzen.

Kraftstoffsystem: Tank auffüllen, um Rostbildung im Inneren zuverhindern.

Batterie: Sie altert ziemlich rasch, wenn sie nicht nachgeladen wird.

Abhilfe: Spezielles Erhaltungs-Ladegerät anschaffen, oder alle zwei Monate einige Stunden ans Standard-Ladegerät hängen.

Fahrwerk: Am besten Auto aufbocken, das entlastet Reifen und Radaufhängung. Zumindest aber Reifen-Luftdruck auf drei bis vier Bar erhöhen. Sonstiges: Feststellbremse nicht anziehen - die Beläge könnten festkleben. Autofenster zur Durchlüftung einen Spaltbreit öffnen. Karosserie innen: neben der Reinigung mit Schwamm und Staubsauger sollten alle losen Bodenbeläge, auch aus dem Kofferraum, herausgenommen werden.
Stößt man dabei auf feuchte oder modrige Stellen, ist unbedingt weitere Ursachenforschung (Gummiprofile des Verdecks, Scheibenrahmen,Schiebedach-Entwässerung) angesagt.

Lack: Nach gründlicher Wäsche (ältere Cabrio-Modelle dürfen häufig nicht in die Waschanlage) die Lack- Oberfläche penibel kontrollieren: Reste von Vogelkot, Insekten, Absonderungen von Baumharzen sind teilweise schwer erkennbar, sie können sich aber bei längerer Einwirkzeit bis aufs Blech durchfressen. Dass wir bei der Gelegenheit Steinschlag-Schäden ausbessern, versteht sich von selbst. Und: Ab und zu tut dem Lack auch das Auftragen von Hartwachs gut.

Unterbodenschutz: Insbesondere bei Baujahren ab 1960 lohnt sich ein Check von Unterboden und Radhäusern: Haben die Schutzschichten Verletzungen oder Ablösungen bzw. Unterrostungen? Eine fundierte Diagnose setzt Hebebühne, gute Beleuchtung, Spürsinn und eventuell auch Dampfstrahler-Einsatz voraus.

Der richtige Lagerort: Auch wenn man sich nur in den wenigsten Fällen den Abstellplatz aussuchen kann: einige Tipps hierzu sollen abschließend doch noch gegeben werden.
Optimal ist ein klimatisierter Raum, in dem Temperatur (ca. 15°C) und Luftftfeuchte (relative Luftfeuchte von rund 40 Prozent, messbar mit dem Hygrometer] konstant eingehalten werden -so wird eine Kondenswasserbildung (Hohlräume)weitgehend vermieden. Textilien, Gummi, Leder fühlen sich in dem Umfeld ebenfalls recht wohl. Zu meiden ist auf jeden Fall ein schlecht durchlüfteter Lagerort, der

als Folge - zumindest bei heimischen Witterungsverhältnissen - fast immer zu feucht ist. Den Luxus einer Klimakammer wird sich nicht jedermann leisten können, einige Firmen (Anzeigen in Oldtimer-Fachzeitschriften) bieten aber einiges zur Luftbesserung an. Es gibt hier elektrische Luftentfeuchter (230Volt) sowie aufblasbare Kunststoffhüllen, die entweder von Ventilatoren (12 Volt) durchblasen werden oder in die Behälter mit einem speziellen Trocken-Granulat gestellt werden.
Gegen das Einstauben hilft ein atmungsaktives Baumwolltuch (z.B. Paletots aus dem Oldtimer-Fachhandel). Kunstfaser-Stoffe oder gar Plastikfolien sollte man wegen der mangelhaften Luftfeuchtigkeits-Durchlässigkeit nicht verwenden. Freuen Sie sich schon jetzt auf das Frühjahr: Mit diesen Maßnahmen dürfte sichergestellt sein, dass der Start in die Oldtimer-Saison problemlos verläuft!

Ausmotten

Und wie geht‘s im Frühjahr weiter? Der Umfang der Maßnahmen zur Revitalisierung ist erfreulich gering, im Prinzip reichen diese Schritte aus:

- Die während der Ruhepause (hoffentlich) mit einer „Erhaltungsladung“ gepflegte Batterie wieder einsetzen. Um Kurzschlussgefahr zu vermeiden, bitte beachten: Zuerst wird die Klemme des Plus- und dann die des Minuspols angeschraubt.
- Check von Motoröl- und Kühlwasser-Stand. Bei der Gelegenheit kann ein Blick unters Auto nicht schaden: Haben Lecks am Garagenboden Spuren hinterlassen? Wenn ja, dann sollte man das umgehend näher inspizieren.
- Reifen: Auch über Monate hinweg sollte kein deutlicher Luftverlust aufgetreten sein. Ein sichtbar platter Reifen muss jedenfalls noch an Ort und Stelle gewechselt werden, im Übrigen sollte die erste Fahrt ohnehin zum Luftdruck-Prüfgerät an der Tankstelle gehen. Hatte man vor der Einlagerung den Luftdruck zur Vermeidung von „Standplatten“ erhöht, reduziert man ihn wieder

auf den Normalwert.

- Blick auf die Nummernschilder: Wann sind wieder Haupt- und Abgasuntersuchung fällig? Sofern während der Ruhepause abgelaufen: Umgehend nachholen! Bei Zulassung mit Saison-Kennzeichen darf man natürlich erst dann starten, wenn es die auf dem Nummernschild aufgedruckten Monatsangaben zulassen.
- Gründliche Säuberung der Verglasung und der Rückspiegel ist kein Luxus - die ersten Meter in der Frühlingssonne sollen ja nicht zum Blindflug werden.
- Motorstart: War die Technik beim „Einmotten“ gesund, wird der Motor nach spätestens zwei bis drei Startversuchen anspringen. Weiterorgeln bringt meist nichts, bei Katalysator-Fahrzeugen kann das sogar den Kat schädigen. Hier ist Fehlersuche erforderlich, die unter Umständen erst nach einer Schleppaktion in eine Werkstatt erfolgreich ist.
- Achtung: bei der ersten Bremsung kann der Anhalteweg länger sein: Flugrost auf Bremstrommeln muss sich erst abschleifen.

Überarbeitet und überwiegend aus einem Ratgeber für Oldtimer des ADAC entnommen

Boutiqueartikel (Auswahl)

Unsere neue Boutique ist gestartet

Liebe Lloyd-Freunde,
nun ist es schon fast 1 Jahr her, dass ich die Clubboutique von Roswitha Polzin übernommen habe. In diesem Jahr ist viel passiert.
Wir haben einige Artikel neu ins Sortiment aufgenommen. Es hat mich riesig gefreut, dass diese Artikel toll angenommen wurden und ich doch mehrfach nachbestellen musste. Ein herzliches Dankschön dafür. Auch auf der Retro Classics Cologne habe ich einige Erfolge verzeichnen können. Des Weiteren kamen Anfragen aus USA und Australien, welche ich auch bedienen konnte. Ein toller Erfolg, auch dank der gut gestalteten Website.
Jetzt steht das nächste Jahrestreffen an. Wir sind zur Zeit voll in der Planung, damit wir Euch etwas Neues anbieten können. Lasst Euch überraschen. Falls jemand eine Idee hat, was wir in der Boutique noch aufnehmen könnten, lasst es mich wissen, denn manchmal sieht man den Wald vor lauter Bäumen nicht. Wir versuchen dann, dieses entsprechend umzusetzen. Nochmals ein dickes DANKE an Alle, für die tolle Unterstützung. Ich wünsche Euch ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Eure *Monika Arndt*

Aufkleber

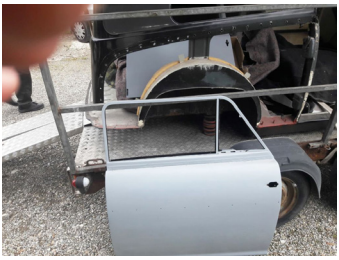
Bitte sucht Euch aus diesem Bild den gewünschten Aufkleber aus und nennt mir die Nummer:

Weitere Artikel der Boutique sind im letzten Heft der FmL 3-2018 auf Seite 51 abgebildet. Monikas e-mail-Anschrift findet ihr im Impressum

Marktplatz

Wir bieten an

Lloyd Alexander TS Kombi , teilrestauriert, lackiert
Preis 4.600€



Lloyd LT 600 (Bus) mit langem Radstand
Preis LT 8.500 €

---

2 Karossen (ohne Bilder)

1 getunter (Renn-) Motor mit ca 32 PS, Motor läuft (kein Bild)

Nachfragen bei Friedrich Helfer (Kontaktdaten siehe Impressum)

Marktplatz

Lloyd LP als Restaurierungsobjekt zu verkaufen. 1200 €
Nachfragen bei Friedrich Helfer

Ich habe mich entschlossen, mein **Arabella** Projekt zu verkaufen. Es handelt sich dabei um eine 34 PS Version aus dem Jahre 1961 (Brief vorhanden 30-132664). Die Karosserie ist gemacht und lackiert, der Motor eingebaut und überholt. Die meisten Teile sind vorhanden, um das Fahrzeug zu komplettieren. Leider fehlen die Seitenscheiben, lediglich eine Türscheibe ist in Form einer kompletten zusätzlichen Tür vorhanden. Sowie viele andere Teile, wie Motorhaube, Heckdeckel, Kotflügel etc. Ich habe auch noch Radzierblenden, Griffmulden und viele Chromleisten einer De Luxe, diese gebe ich aber nur im Paket mit dem Fahrzeug ab.
Vielleicht sucht jemand eine Winterbeschäftigung. Detail und Bilder jederzeit und gerne per Mail oder per Zugriff auf meine Dropbox. Preis für das Komplettpaket **4.700€.** Viele Grüße aus Baden-Württemberg

Dantracker Deutschland Stefan Prötzel, 74629 Pfedelbach
Fon +49 7949 8514104, Mob +49 176 7670 2625, dantracker@proetzel.com,
www.proetzel.com

Impressum und Infos

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

Der Jahresbeitrag je Einzelmitglied beträgt 40,-€, Partnerbeitrag 60,-€ und ist jährlich bis zum 31.01. für das laufende Jahr zu entrichten. Die Lastschriften bei bestehenden Einziehungsaufträgen werden jeweils bis zum 31.01. 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: IBAN DE95 4036 1906 2040 0781 00 BIC: GENODEM1IBB VR-Bank Kreis Steifurt,

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

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

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

Club-Boutique
Monika Arndt
Asdonkstr. 31
41066 Mönchengladbach
02161/631447
monika.arndt@lloyd-freunde-ig.com

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

ERSATZTEILE

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

Reifen ab 1888