Fahr mit LLOYD

LLOYD FREUNDE IG e.V.

3 - 2019

Organisation

1. Vorsitzender
Gottfried Schwaner
Richtweg 33
52511 Geilenkirchen
0174 9785163
gottfried.schwaner@lloyd-freunde-ig.com

2. Vorsitzender:
Johannes Herrmann
Appelhülsener Str. 75
48301 Nottuln
0152 57630687
johannes.herrmann@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

Über den Tellerrand geschaut

Liebe Lloyd-Freundinnen und Lloyd-Freunde,

was tun wir uns und anderen eigentlich an? Wir fahren in kleinen, lauten und größtenteils schwachmotorisierten Autos aus den 50er Jahren sinnlos durch die Gegend, ganz ohne Abgasreinigung oder Sicherheitssysteme. Wie können wir dieses augenscheinlich völlig verrückte Verhalten begründen? Mit der Liebe zum Kulturgut Auto, mit dem Schwelgen in Erinnerungen oder einfach mit der Freude an Mobilität?

Müssen wir uns angesichts immer radikaler und engstirniger werdender Umweltdiskussionen dafür schämen oder gar rechtfertigen? Müssen wir nicht! und wir sollten auch gar nicht erst damit anfangen! Es ist bereits hanebüchen, dass man politisch eine unserer Schlüsselbranchen wie die Autoindustrie systematisch vor die Wand fährt und nahezu blind hinter einer Technologie herrennt, die an einer Stuttgarter Ausfallstraße messtechnisch etwas bringen mag, in der globalen Gesamtbetrachtung jedoch nicht. Sind wir nicht auch mal ebenso vernebelt hinter der Zukunftstechnologie Atomkraft hergerannt?

Natürlich kann man Oldtimer im Lichte der Nachhaltigkeit oder der geringen Präsenz auf der Straße sehen und versuchen, sich zu rechtfertigen. Aber warum sollte man das tun? Nahezu jede menschliche Aktivität und insbesondere jede Art der Hobbyausübung belasten in irgendeiner Form die Umwelt. Man denke nur an Großveranstaltungen im Musikbereich oder an Fußballspiele mit 70.000 Besuchern. Wo fangen wir da an und wo hören wir auf? Gibt es „gute“ und „böse“ Hobbies?

Fragen über Fragen, die nur eines zeigen: Die uns drohende Verbotsgesellschaft wird das Problem nicht lösen sondern nur zu Frusterlebnissen in weiten Teilen der Bevölkerung führen. Und Frust war noch nie ein guter Motivator für vernünftige und tragbare Lösungen. Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und hier mit Verboten oder Einschränkungen zu arbeiten, kann nicht zielführend sein. Feindbilder und Tunnelblick helfen nicht sondern nur eine breite, ergebnisoffene Perspektive. Dann würde zum Beispiel das Forschungsgebiet der synthetischen Kraftstoffe nicht sträflich vernachlässigt und damit die Möglichkeit, eine ausgereifte und funktionierende Technologie umweltfreundlich weiter zu betreiben. Technischer Wandel ist immer dann am besten, wenn er nicht erzwungen sondern gewünscht wird, weil er dem Menschen etwas bringt.

In diesem Sinne: Lasst Euch die Freude an unserem wunderbaren Hobby nicht vermiesen.

Euer Gottfried Schwaner

Inhaltsverzeichnis

Über den Tellerrand geschaut 3

Termine 5

Einladungen/Treffen 6

Clubleben

Lloyd-Freunde aktuell 10

Sommer, Sonne, Lloyd 14

Treffen in Großschafhausen 18

Legenden auf vier Rädern in Preetz 24

Offenes Oldtimertreffen in Celle 25

Wirtschaftswunder-Fahrzeugtreffen 27

Mitglieder stellen sich vor

Rudolf Rockenbauer 29

Lloyd-Geschichten von gestern und heute

Kleinwagen in der Auto Bild „Das waren mal Familienwagen“ 32

Der Briefträger kommt 44

Technik

Tipps und Tricks „Bordwerkzeug“ 46

Club-Boutique 48

Marktplatz 54

Vorstellung Kalender 2020 57

Impressum und Werbung 58

Titelbild: unrestaurierter LS 600 vor teilrestauriertem Schloss Dyck in Jüchen Foto von U. Schwaner

Namentlich genannte Beiträge geben nicht immer die Meinung der IG e.V. oder der Redaktion wieder. Für den Inhalt dieser 6Artikel ist der Unterzeichner verantwortlich. Einsender von Zuschriften und/oder Fotos erklären sich mit einer redaktionellen Bearbeitung einverstanden

Termine 2019

Oktober

05.10.2019 **Herbststammtisch** Euregio mit Ausfahrt

12.10.2019 **Lloyd-Stammtisch** bei André & Annette Schubert in Marktwald

12.10.2019 **Lloyd-Stammtisch** in Bremen, Schuppen 1

2020

31.01.-02.02.2020 Bremen Motor Classic Show mit Boutique, Lloyd ist dabei

16.-17.05. 2020 Klassikertage Schleswig Holstein mit Lloyd

21.-24.05. 2020 Lloyd Days 2020 in Gaggenau

Details siehe nächste Seite/n

Einsendeschluß für Artikel und Veranstaltunghinweise in der FmL 4-2019 ist der 30.11.2019

Leider müssen wir die traurige Mitteilung machen, dass unser Freund und Clubmitglied Günter Kräß aus 87700 Memmingen, nach schwerer Krankheit gestorben ist.
Wir werden ihn in ehrendem Andenken behalten

Einladungen

Einladung zum Lloyd-Stammtisch nach Markt Wald

„Ein Sportwagen ist die einzige Sitzgelegenheit, die es uns ermöglicht, von unten auf andere herab zu schauen!“

Dieses Zitat von Robert Lemke trifft irgendwie auch gut auf unsere kleinen Lloydfahrzeuge zu. Damit wir keine zu kleine Minderheit im Straßenverkehr werden, laden wir alle interessierten Lloydliebhaber herzlich zu uns ins Unterallgäu ein:

Wann: **Samstag, den 12.10.2019**

Beginn: 14.00 Uhr mit Kaffee und selbstgebackenen Kuchen.

Ende: Wer uns kennt, der weiß: wir gehen nicht so schnell ins Bett. Spätestens aber am Sonntag nach einem ausgiebigen Werk-stattfrühstück für alle, die übernachtet haben.

Wo: In der Harfenbauwerkstatt von André & Annette Schubert
Hauptstr. 22, 86865 Markt Wald Tel: 08262/9603710
oder 08262/546

Anfahrt: Da wir davon ausgehen, dass alle mit ‚Navi’ fahren, verzichten wir auf detaillierte Skizzen, sind aber für alle Nachfragen offen. Im Zweifelsfall immer dem Kaffeeduft nach!

Anmeldung: Spätestens bis 27.09.2019

Wen es also nicht stört, dass wir nicht in einem Gasthaus, sondern in unserer Werkstatt sein werden, ist herzlich eingeladen, mit uns zu sitzen, zu plaudern, Hauben zu tauchen, zu politisieren, zu fachsimpeln etc. Am frühen Abend wird es (auch in der Werkstatt) ein gemütliches Abendessen geben mit offenem Ende und Raum für alles, was da so kommt. Sollte jemand beim Stammtisch diverse Lloydteile verkaufen wollen, so stellen wir gerne ein paar Tische bereit.

Übernachtungsmöglichkeiten:

1. Nur begrenzte Wohnmobilstellplätze (nur nach Absprache mit uns!)
2. Im ca 200 m entfernten Gasthaus „Zum Hirsch“ Familie Rettemeier Tel: 08262/1347 (rechtzeitig anrufen, da nur wenige Zimmer und bitte

ohne Frühstück buchen, da gemeinsames Frühstück in der Werkstatt)

3. In Ferienwohnungen im Dorf wie z.B: „Beim Klaisle“ Familie Hartmann Tel: 08262/1421 Ferienwohnung Friebe Tel: 08262/9603992

Sollte es Fragen geben zu den Unterkünften, könnt Ihr Euch gerne an uns wenden. In diesem Sinne wünschen wir Euch schon heute eine gute Anreise und freuen uns auf den Stammtisch

Eure Lloyd-Freunde
André & Annette Schubert

Oldtimer-Rallys, liebe Redaktion,

im letzten Jahr habe ich meine beiden Lloyd wieder bei Oldtimer-Rallys eingesetzt, der Alexander nahm an der Hagen-Klassik zu Pfingsten 2018 teil, mit der Arabella bestritt ich die Ruhrland Rallye in Bochum.

Wer auch einmal mit einem Lloyd eine Oldtimer-Rallye bestreiten möchte – das ist mit Sicherheit der einzige Lloyd im Teilnehmerfeld – kann sich gerne an mich wenden.

I. Buschmann 02330/4005
i.buschmann@rechtsanwalt-buschmann.info

Lloyds besuchen Michael – Herbststammtisch in der Euregio mit Ausfahrt zur Motorworld in Köln

Die neue Motorworld Rheinland wurde im Juni 2018 in Köln eröffnet. Im ehemaligen Kölner Flughafen „Butzweilerhof“, wo schon 1910 erste waghalsige Flugversuche stattfanden und der in den 1930ern als „Luftkreuz des Westens“ galt, endstand ein neues Zentrum für Automobilkultur. Schwerpunkte sind Oldtimer und die spektakuläre Michael Schumacher-Sammlung, zur Verfügung gestellt von der Familie des Rekord-Weltmeisters.

Zudem findet an diesem Wochenende die Kölner Autoschau mit offenem Oldtimertreff auf dem Gelände der Motorworld statt. Das alles schauen wir uns anlässlich unseres Herbststammtisches am 05.10.2019 an. Folgender Ablauf ist geplant:

- Start am **05.10.2019** um 12 Uhr am Sportpark Loherhof, Pater-Briers-Weg 85, 52511 Geilenkirchen (bitte bis zum Sport-Center durchfahren).
- Aufenthalt in der Motorworld von ca. 13.30 -16 Uhr, vor Ort Möglichkeit zu einem Imbiss (Selbstzahler). Zieladresse: Butzweilerstraße 35-39, 50829 Köln.
- Rückkehr zum Sportpark Loherhof gegen 17.30 Uhr. Ab 18 Uhr gemeinsames Abendessen im Restaurant des Sportparks, Ende offen.
- Fahrtstrecke: Hin und zurück ca. 140 km.
- Anmeldungen bitte kurzfristig bei Gottfried Schwaner unter 0174/9785163 oder gottfried.schwaner@lloyd-freunde-ig.com

Wir freuen uns auf Euch!

Lloyd-Stammtisch in der Wirtschaftschaftswagen-wunderwelt im Schuppen 1 Bremen

In der neuen „Wirtschaftswagenwunderwelt“ findet am **12.10.2019** ein Lloyd-Stammtisch statt. Vor Ort, im Schuppen 1, gibt es viel zu besichtigen und zu diskutieren. Für Abwechslung sowie Kaffee und Kuchen gegen Kostenbeteiligung ist gesorgt.

- Beginn: **14 Uhr**, Ende offen. Wer mit einem Lloyd kommt, darf im Schuppen parken.
- Adresse: Schuppen 1, Konsul-Smidt-Str. 26; 28217 Bremen.
- Anmeldung bei Jochen Fröhlich unter 0421/2053137 oder hjfroehlich@nord-com.net. Anmeldungen bitte bis zum **30.09.2019.**

Lloyd-Freunde aktuell

In dieser neuen Rubrik möchten wir Euch in der Zukunft über alle zentrale Themen berichten, die den Club insgesamt betreffen. Gleichzeitig wollen wir im Hinblick auf die Arbeit des Vorstandes mehr Transparenz schaffen und Mitglieder zum Mitmachen motivieren.

1. Umstrukturierung Teilelager

Das ist seit vielen Jahren eines der wichtigsten und mit Abstand größten Projekte der Lloyd-Freunde. Wir haben im Vorstand in den letzten Wochen umfassende Analysen des Lagers durchgeführt. Ergebnis: Es gibt im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit, die Lagerstruktur, den Informationsfluss und die Präsentation des Lagers im Internet dringenden Handlungsbedarf. Hinzu kommen gesetzliche bzw. steuerliche Anforderungen.

Das Teilelager ist ein zentrales Merkmal unseres Clubs und eine unserer Stärken. Wir wollen es zukunftsfähig machen und so aufstellen, dass wir Euch mittelfristig ein besseres Sortiment mit hoher Lieferfähigkeit zur Verfügung stellen können. Das Ganze muss jedoch wirtschaftlich tragbar und platzmäßig darstellbar sein. Oberstes Gebot: Das Lager darf den Verein finanziell nicht ausbluten. Das erfordert absolute Transparenz und permanente Analysen, zu denen wir uns die nötigen Werkzeuge schaffen müssen. Wir wollen das Lager zudem auf die sich ändernden Kaufgewohnheiten unserer Mitglieder ausrichten und den Informationsfluss in Richtung der Mitglieder verbessern, z.B. durch die neue Ersatzteilliste oder später die Möglichkeit einer Online-Bestellung. Kurzum: Vor uns liegt eine Mammut-Aufgabe, die nur der gesamte Vorstand als Team bewältigen kann. Und hier sind wir bereits auf einem sehr guten Weg.

Es wird in Nottuln neue Lagerflächen geben, dieur geringe Mehrkostenerzeugen und eine verbesserte Lagerstruktur ermöglichen. Mit dem Umbau der Lagerdatenbank haben wir bereits begonnen, so dass Friedrich Helfer zukünftig mit einer verbesserten Datenbasis, Auftragsbearbeitung und Artikelpflege arbeiten und die notwendigen Analysen durchführen kann. Die lange erwartete Ersatzteilliste ist

inhaltlich fertig und wir werden eine erste Neufassung in der 1. Novemberhälfte auf unserer Homepage präsentieren. Die Liste wird sich dann in den Folgewochen sicherlich weiter entwickeln und es wird dann auch wieder eine gedruckte Version geben.

Ende Oktober werden wir eine Inventur durchführen und alle aufgenommenen Teile bewerten. Das Inventurteam steht, mit Unterstützung durch einige Mitglieder. Diese gesetzlich vorgeschriebene Maßnahme werden wir dazu nutzen, die Lagerstruktur zu verbessern und das Lager zu entrümpeln. Das alles erfordert, wie auch die Umstellung der Datenbank, viel Vorarbeit und ein temporäres Einfrieren der bisherigen Versandaktivitäten.

Deshalb hat der Vorstand beschlossen, den Teileverkauf und –versand vom 01.10. bis voraussichtlich zum Ende der 1. Novemberwoche einzustellen. Danach ist Friedrich in gewohnt engagierter Weise wieder für Euch da. Wir halten Euch im Internet auf dem Laufenden, sollte sich an diesen Terminen etwas ändern. Auf jeden Fall vielen Dank für Euer Verständnis.

2. Gestaltung Clubraum

Auch hier gibt es Bewegung. Dank des Engagements von Heinfried Schnieders haben wir den linken Teil des Raums mit Regalen und einer Wand abgetrennt und werden ihn zukünftig als Lagerfläche nutzen. In den eigentlichen Clubraum, der nun sauber abgegrenzt ist, kommt eine Spüle mit fließendem Wasser.

Johannes Herrmann räumt einen Teil seiner bisherigen Lagerfläche, so dass wir hierdurch einen verbesserten Zugang zu der ebenfalls durch Johannes zur Verfügung gestellten Toilette schaffen können, ohne dass Kosten für einen Neubau im Clubraum entstehen.

Den Clubraum wollen wir einer breiteren Nutzung zuführen. Ideen hierzu wären ein Sommerfest oder technische Workshops. In jedem Fall werden einige Mitglieder Verschönerungsarbeiten nach Abschluss des Lagerumbaus vornehmen.

3. Lloyd-Probefahrt

Unser Mitglied Dieter Sieben hat dem Club einen wunderschönen Alexander TS geschenkt. Hierfür gilt ihm unser besonderer Dank. Dieses Fahrzeug wollen wir im Sinne des Clubs für aktuelle Mitglieder oder Interessenten an einer Mitgliedschaft nutzen. Wenn also jemand mit dem Gedanken spielt, ein solches Fahrzeug zu erwerben und bisher noch wenig Erfahrungen hiermit hat, dann bieten wir eine Probefahrt mit dem Clubfahrzeug an. Das Auto steht in Nottuln auch als Anschauungsobjekt für die Details einer eventuell bei Euch anstehenden Restauration zur Verfügung. Ob Probefahrt oder Fototermin, die Terminabstimmung bitte mit Johannes Herrmann vornehmen, den Ihr unter 0177/7710871 erreichen könnt.

Die Probefahrt hängt gerade in den kommenden Monaten vom Wetter ab und erfolgt stets in Begleitung durch Johannes. Das Ganze ist kostenlos, sollte aber im Rahmen bleiben und der Fahrer muss seinen Führerschein vorzeigen. Wir bitten auch um Verständnis, dass wir das Auto aufgrund gesetzlicher Regelungen nicht für Hochzeiten o.ä. verleihen können.

4. Lloyd Days 2020 und 2021

Das Jahrestreffen 2020 findet wie berichtet vom 21.05.-24.05. im Schwarzwald statt. Ausgangspunkt ist Gaggenau bzw. das dortige Unimog-Museum. Das Programm ist fast fertig und wird sehr abwechslungsreich ausfallen, so dass wieder für jeden etwas dabei ist. Wir starten am Donnerstag gegen Mittag und das Treffen endet am Sonntag ebenfalls gegen Mittag. Allerdings haben wir mit den Hotels anders als in Brilon ein Problem. Die bisher angefragten Hotels, die in einer akzeptablen Entfernung zum Veranstaltungsort liegen, waren nicht Willens oder in der Lage, uns ein Zimmerkontingent zu interessanten Preisen anzubieten. Die angebotenen Raten lagen immer über den Preisen auf Buchungsplattformen wie HRS oder booking.com. Wir werden deshalb im nächsten Jahr kein Kontingent reservieren und raten jedem Teilnehmer, sich auf den Plattformen oder unter https://www.gaggenau.de/unterkuenfte.211.htm frühzeitig selber um ein

Quartier zu kümmern.

Den Veranstaltungs-Flyer mit dem genauen Ablauf und die Anmeldeunterlagen versenden wir wie gewohnt mit der nächsten FmL im Dezember. Ab Anfang November findet Ihr erste Infos auch schon auf unserer Homepage.

Auch im Hinblick auf die Lloyd Days 2021, die vom 13.-16.05. in Bremen stattfinden werden, kommen wir voran. Erste Programmpunkte sind schon konkret angedacht und auch im Hinblick auf den Ort unserer Abendveranstaltungen haben wir bereits eine tolle Option.

5. Messen

Einige der vor zwei oder drei Jahren neu gestarteten Oldtimer-Messen haben sich mittlerweile leider als schnell vergehendes Strohfeuer entpuppt. So auch die Retro Classics Cologne. Hier sind wir im letzten Jahr hoffnungsvoll und mit einer hervorragenden Resonanz gestartet. Das Standkonzept für 2019 war fertigt, wir wollten unsere Zweitakter präsentieren und während der Messe einen Motor zerlegen und wieder zusammen bauen. Leider hat der Veranstalter nunmehr bekannt gegeben, dass die für November geplante Messe in diesem Jahr ausfällt. Wahrscheinlich dann auch in der Zukunft. Damit stehen wir vor dem Problem, dass wir messetechnisch im Norden (Bremen, Neumünster) und im Süden (Ulm) gut vertreten sind, aber in der Mitte gar nicht mehr.

Uns bleibt nur die Rückkehr zur größten Oldtimermesse der Welt, der Techno Classica in Essen. Durch die Umbauten in Essen und die Entwicklung der Messe in Richtung Hochpreissegment, haben wir uns dort nicht mehr so gut aufgehoben gefühlt. Dennoch war der Weggang rückblickend vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung ein Fehler. Wir werden also versuchen, die Lloyd-Freunde zukünftig wieder in Essen zu vertreten. Weitere Infos hierzu folgen.

Gottfried Schwaner 1. Vorsitzender

Sommer, Sonne, Lloyd – aus dem harten Leben eines LT 500

Guten Tag,
mein Name ist LT 500. Ich bin 65 Jahre alt und lebe in der Euregio. Das ist tief im Westen Deutschlands, im Raum Aachen, an der Grenze zu Belgien und den Niederlanden. Mein Besitzer ist ein gewisser Gottfried S. aus G., ein bekloppter Typ. Mehr sage ich nicht, Datenschutz und Höflichkeit.

Vorne links der Grüne, das bin ich, ein knackiges Kerlchen, oder?

Heute geht‘s mir schlecht, früher aber noch schlechter. Mein vorheriger Besitzer hat viele ärztliche Kunstfehler begangen und mir ein nicht funktionierendes Sportlerherz mit 19 PS verpasst. Mein kleines Zweitaktherz wurde mir genommen, ich war dann lange fast bewegungsunfähig und chronisch inkontinent. Ich sah zwar unverschämt gut aus, das war‘s aber schon. Nix dahinter, man nannte mich Blender. Dieser Gottfried - Namen hatten die früher - hat mich aus Bayern weggeholt und zu einem Arzt gebracht, der mich mit viel Fachwissen auf Vordermann gebracht hat. Das war teilweise sehr schmerzhaft, aber heute bin ich ein reifer Mann mit ganz großem Sportlerherz, der voll im Saft steht. Wenn ich da so an meine neuesten Eskapaden mit der Arabella und Isabella denke, holla. Aber natürlich spüre ich mein Alter und brauche zum Ausgleich meine Ruhe.

Und da fängt mein Problem mit Gottfried an. Auf der einen Seite verhätschelt und pflegt er mich wirklich sehr, auf der anderen Seite hetzt er mich durch diese blöde Eifel. Erst am 06.07. dieses Jahre hat er sich wieder so ein Ding geleistet. Dort, wo ich heute lebe, gibt es viele Lloydbesitzer, die sich gut verstehen und viermal im Jahr einen Jahreszeitenstammtisch veranstalten. An diesem Tag im Juli war leider schönes Wetter und es traf mich: Sommerstammtisch mit Ausfahrt zum Beachclub Eifel am Rursee.

Ich konnte noch bis 11 Uhr ausschlafen aber dann ging es mit Gottfried und seiner wirklich netten Frau Uschi nach Eschweiler. Auf einem großen Parkplatz traf ich auf einige Leidensgenossen. Darunter Arabella, oben ohne. Sogar ein minderjähriger Jugendlicher namens Tiguan war dabei, Namen haben die heute.

Als wir gegen 12 Uhr vom Parkplatz fuhren, habe ich noch gehofft, dass es bei den schönen breiten und flachen Straßen bleibt, auf denen ich mich auf dem Weg nach Eschweiler bewegen durfte. Denkste. Es fing ganz harmlos an auf der wunderschönen Straße durch den Wald zwischen Gürzenich und Schevenhütte (Ortsnamen haben die in Nordrhein-Westfalen?!), schön schattig und kaum Steigungen. Dann kam es knüppeldick. Warum muss man unbedingt durch das Kalltal fahren? Sicher, der Fahrer genießt die wunderschöne, kurvenreiche Straße. Aber es geht permanent hoch und runter. Dann in Richtung Hürtgenwald und Nideggen nur noch bergauf und Serpentinen. Ich habe mir nichts anmerken lassen und bin wie meine Leidensgenossen Arabella, LP 600 und Alexander tapfer den Berg in Richtung Schmidt/Rursee hochmaschiert. Da hätte wohl eher der Jüngling Tiguan schlapp gemacht. Immerhin hat sich mein Fahrer mal nicht verschaltet, von wegen Vierganggetriebe mit Dreigangschaltgestänge.

Dann kam der Abzweig zum Beachclub und es ging zum Glück auf kurvigen Sträßchen bergab zum Rursee. Mann hatte für uns extra einen Parkplatz reserviert, leider ohne Schatten. Dort erwartete uns ein lange nicht gesehener Verwandter, ein LP 400. Wir, die Autos, wurden lieblos abgestellt. Die Besitzer strahlten, wir ächzten. Aber wir sind Lloyds

Am Beachclub angekommen

und wir sind zäh. Nur nichts anmerken lassen. Wir hatten dann zwei Stunden Ruhe, die Besatzungen schlenderten zum Beachclub. Essen und entspannen, chillen nennt man das glaube ich heute. Muss wohl funktioniert haben. Nach zwei viel zu kurzen Stunden kam die Meute noch besser gelaunt wieder. Ich hörte was von „tollem Ausblick auf den See, schönen Räumlichkeiten und Terrasse, tollen Getränken." Man begann trotzdem, uns erneut zu quälen, die Rückfahrt war angesagt, diesmal zum Sportpark Loherhof in Geilenkirchen.

Zunächst einmal trieben sie uns wieder den Berg hoch und dann ging es über die Serpentinen von Nideggen runter Richtung Zerkall. Es folgte eine kurvenreiche Landstraße nach der anderen, bis wir über Langerwehe und Eschweiler endlich wieder auf entspannende Bundesstraßen durften. Gegen 17.30 Uhr trafen wir im Sportpark Loherhof ein, wo wir auf einem reservierten Parkplatz von weiteren Lloyd-Freunden empfangen wurden. Was denkt Ihr, was dann passiert ist?

Unsere Fahrer gingen wieder zum Futtern, gemeinsames Abendessen im Sportpark. Bis fast 21 Uhr hat die Orgie gedauert, die saßen gutgelaunt drinnen, wir standen draußen, beachtet nur von den vielen

Besuchern des Sportparks.

Als ich am späten Abend endlich wieder in meiner Garage stand, war ich stolz auf mich, diese 110 km so gut überstanden zu haben, mein Fahrer hat mich sogar gelobt!
Vor einigen Tagen habe ich dann was Schreckliches gehört: Herbststammtisch am 05. Oktober mit Ausfahrt zur Motorworld nach Köln. Nicht schon wieder **ich**, drückt mir die Daumen.
Was meint Ihr, geht's mir nun schlecht oder vielleicht doch nicht?

Euer LT 500 aus G.

„Loydhausen“ und Tim aus Großschafhausen haben gerufen ..... und viele, viele sind seinem Ruf gefolgt !!!!

Die Familien Arndt und Klimesch berichten

Knut und Monika, wie war eure Hinfahrt gelaufen?

Es war wieder soweit, Tim und Holger luden zum Stammtisch nach Schwendi ein und wir machten uns auf den Weg. Die Strecke von Mönchengladbach (550 KM) war, wie im letzten Jahr, sehr stark befahren. So mussten wir die letzten 250 km auf Nebenstraßen ausweichen, da die Autobahn teilweise voll gesperrt war (LKW stand quer und auch einige Auffahrunfälle). Nach 8 Stunden war es dann geschafft. Die Mühe hat sich dennoch gelohnt, da die Strecke sehr sehenswert ist.

Und bei Euch, Knut und Gudrun?

Der Stammtisch bei Tim hat schon eine lange Tradition und wir waren oft dabei und haben es nie bereut, den weiten Weg aus dem Odenwald auf uns genommen zu haben. Aber wir waren bei Weitem nicht die Besucher mit der weitesten Anreise. Besonders herzlich begrüßen konnte Tim seine französischen Lloyd-Freunde aus dem

tiefen Süden Frankreichs mit der sicher weitesten Anreise. Adrian und sein Vater restaurieren seit einiger Zeit einen Lloyd-Bus mit viel Unterstützung und Hilfe von Tim bei Tipps und der Beschaffung von Teilen. Die Konversation mit den französischen Freunden war multilingual und mit Händen und Füßen gar kein Problem.

Wie war es so in Lloydhausen, Knut und Monika?

Am Freitag hatten wir uns bei Tim und Holger zu einem gemütlichen Beisammensein eingefunden. Es wurde ein sehr schöner Abend. Samstag ging es dann um 11.30 Uhr los, die ersten Fahrzeuge kamen an. Es hatten sich 23 Mitglieder angemeldet, aber es kamen auch einige kurzfristig vorbei, so waren es stattliche 60 Personen, welche Tim gerne begrüßte. Auch war Borgward mit Isabella vertreten, sowie ein T1 VW Bus, 1 Tempo und Porsche 356 und 2 Messerschmitte. Es waren an die 60 Personen, viele mit Lloyd oder Fahrzeugen aus dem Hause Borgward, aber auch eine kleinere Teilnehmerzahl kam mit Old-

timer anderer Marken vorbei und wurden genau so herzlich aufgenommen. Besonders herzlich !

Was habt ihr so gemacht Knut und Gudrun?

Ich habe bei der Gelegenheit meinen neuen Alexander TS vorgestellt, den ich frisch vor ca. 2-3 Monaten erwerben durfte. Er war komplett restauriert, neu aufgebaut und neu lackiert mithin in einem TOP-Zustand.

Da konnte ich - aber vor allem meine Gudrun (zu meiner vollen Überraschung) - nicht NEIN sagen ! Bedingung meiner Frau: Alles was sich oldtimermässig bei mir im und ums Haus befindet muss schnellstmöglich verkauft werden ! Siehe auch bei Kleinanzeigen " Marktplatz" im diesem Heft und im Internet. Meine Frau hat halt früh erkannt, das ich es gesundheitlich nicht mehr schaffen werde, meine zwei alten Lloyd zu restaurieren. Ab jetzt ist nur genießen angesagt mit dem „Neuen" !

Knut und Monika Arndt, und wie ging es dann weiter?

Bei schönem Wetter mit 25 Grad ging es dann auch gleich los mit

Kaffee und Kuchen. Für die sehr schmackhaften Kuchen und Torten muss man den Frauen ein dickes Lob aussprechen. Man konnte leider nicht alles probieren. Abends wurden wir mit frisch gegrillten Hähnchen verwöhnt (sehr lecker). Unsere Ersatzteilhändler, Herbert Neukirchen und Hans Peifer, konnten dem Einen und Anderen behilflich sein. Ebenfalls war die Clubboutique stark besucht und die Euros wechselten den Besitzer.

Knut und Gudrun, was gibt es von euch noch zu sagen?

Zurück zum Stammtisch. Es gab viel Wiedersehensfreude und Gespräche untereinander, nicht nur über lloydspezifische Themen. Das Wetter spielte herrlich mit und ich glaube alle waren zufrieden, das sie gekommen waren. Auch die Möglichkeiten, das eine oder andere Teil zu erwerben, war gegeben und wurde auch gern genutzt.

Für das leibliche Wohl war durch die angebotenen Möglichkeiten bestens gesorgt. Tim hatte als Überraschung einen professionellen Hähnchenbrater organisiert. Dazu gab es ein Salatbuffet und dazu das einmalige Krustenbrot. Vorher kamen Kaffee und viele Kuchen (viele von Teilnehmern gespendet) an die Frau und den Mann. Später tauchte dann noch ein Eiswagen mit leckerem Eis auf dem Hof auf , genau richtig bei dem Wetter !!!

Ja und über das tolle kleine Museum von Tim noch viel zu sagen, hieße Eulen nach Athen tragen. Es ist jedes mal schön, sich darin umzusehen und immer wieder Neues zu entdecken.

Und von Eurer Seite Knut und Monika?

Wir wurden mehrfach angesprochen, wo die nächsten Lloyd-Days stattfinden. Als wir dann erwähnten, dass dies in Gaggenau sein wird, war die Freude doch groß.

Ich möchte noch kurz erwähnen, dass Tim in seinem Museum in diesem Jahr schon 100 Besucher sowie den Fernsehsender SWR hatte. Ein toller Erfolg.

Euer gemeinsames Fazit?

Es war ein perfekter Stammtisch mit sehr vielen und guten Gesprächen. Wir möchten uns bei Tim und Holger, sowie der netten Dame hinter dem Tresen recht herzlich bedanken.

Bis zum nächsten Jahr !

Knut und Monika Arndt Mönchengladbach

Zum Abschluss :

1. noch ein herzliches „Danke Schön“ an Tim und seine Helferschar !!

2. Das war wieder mal ein gelungenes Treffen !! Wir kommen gern beim nächsten Mal wieder, versprochen!

Knut und Gudrun Klimesch

Nachbemerkung der Redaktion:

Klasse! meinen Bitten um Berichte über Treffen wird manchmal prompt gefolgt! Ich habe diesmal sogar zwei Berichte zu dem Treffen bei Tim erhalten - vielen Dank dafür - und habe diese durch ein virtuelles Frage- und Antwortspiel miteinander verknüpft.
Einen Teil eurer mitgelieferten Bilder habe ich gerne dazu mit genutzt. Ich danke euch und auch Tim, der immer wieder tolle Treffen auf die Beine stellt. Krankheitsbedingt konnte ich heuer nicht kommen aber ich werd es immer wieder versuchen!!
Jochen Fröhlich

„Legenden auf vier Rädern“

In nun schon 4-jähriger Tradition machten im schönen Luftkurort Preetz in Schleswig-Holstein über 300 alte Fahrzeuge am Sonntag, den 4. August, den nostalgischen Marktplatz zu einem Pilgerort für Autoliebhaber.

Motorisierte Schätzchen, dicht gereiht: Opel, Ford, Mercedes, BMW, Auto-Union um nur einige zu nennen und natürlich als Eyecatcher drei Lloyds, die von Helgo Krischker, Harald Domke und Hajo Höft.

Bei wolkigem, aber trockenem Wetter zog es nicht nur Motorfans, sondern auch etliche Familien zu den liebevoll gepflegten Fahrzeugen an. Wer shoppen wollte, kam ebenfalls auf seine Kosten, denn in der Innenstadt hatten auch die Geschäfte geöffnet.

Insgesamt eine tolle Kombi zur Präsentation von Liebhaberfahrzeugen.

Mit dem Credo, dass die Veranstaltung einen nachhaltigen Eindruck zum Erhalt des automobilen Kulturgutes beiträgt, wurden von uns viele interessante Gespräche geführt, die dem einen oder anderen Anregung gab, vielleicht auch in das Hobby mit einem Loyd einzusteigen. Das ist ja zum Teil auch der Grund zur Teilnahme an solchen Veranstaltungen, um unsere Marke zu repräsentieren und den Club zu stärken.

Harald, Helgo und ich werden auch im nächsten Jahr die Veranstaltung wieder bereichern, vielleicht gewinnen wir ja noch weitere Lloyd-Freunde aus Schleswig Holstein dazu, denn 325 Oldtimer an einem Tag an einem Ort sprechen für unser Hobby.

Gruß aus Preetz *Hajo Höft*

Oldtimer und Fachwerk - wieder eine tolle Erfahrung

Auch in diesem Jahr hatte Manfred Skupin mit seiner Karin am 25.08.2019 zu dem Event nach Celle eingeladen, welches alle 2 Jahre stattfindet. Ich selbst hatte hier schon vor Jahren mit meinem Alexander TS - damals noch in blau- teilgenommen und wollte auch dieses Jahr gerne der Einladung folgen.

Am Vortag war traditionell ein Stammtisch im Hause Skupin angesagt. Hier hatten Karin und Manfred es sich nicht nehmen lassen, den Garten als großen Biergarten herzurichten mit Sitzplätzen für über 30 Teilnehmer. Lloyd-Freunde hatten sich leider nicht in dieser Zahl angemeldet, aber einige hatten doch den Weg zum Drosselstieg gefunden. Der Großteil seiner Gäste war von seinem Oldtimerclub Lachendorf, der sich seit über 25 Jahren um Oldtimer der verschiedensten Marken kümmert. Wir verlebten einen wunderschönen Nachmittag mit großartiger Bewirtung, von Kuchen bis später umfangreichem Grillgut und die Getränke nicht zu vergessen. Ein großer Dank an Karin und Manfred.

Am nächsten Morgen trafen wir uns dann mit unseren Fahrzeugen, um im Konvoi in die Innenstadt zu fahren. Hier waren für uns in exponierter Lage hinter dem Rathaus dank Manfred eine Reihe von Plätzen reserviert, dazwischen fanden auch 3 Lloyds Platz, 2 waren an anderen Plätzen in der Innenstadt/Schloß.

Das Wetter spielte auch mit, sodass man doch viele Zuschauer hatte, die mit etlichen Fragen zu den Lloyds kamen. Gegenüber von vor Jahren fiel auf, dass doch die Marke Lloyd immer unbekannter wird. Wir konnten hier aber viel erklären, darum ist die Teilnahme an solche-

Veranstaltungen umso wichtiger für unser Anliegen, die Marke Lloyd weiter zu zeigen und zu pflegen.

Insgesamt waren in der gesamten Innenstadt nach Veranstalterangaben etwa 1500 Fahrzeuge zu sehen, ein überwältigender Genuß für Oldtimerfreaks. Celle mit seiner sehenswerten Innenstadt bildete wieder einmal eine schöne Kulisse. Wir haben diesen Tag genossen und haben beschlossen, in zwei Jahren wieder hinzukommen.

Danke nochmals an die Organisatoren und alle Lloyd-Freunde, die teilgenommen haben.

Johannes Herrmann Nottuln

Wirtschaftswunder Fahrzeugtreffen

Bad Pyrmont - Das kleine Wettenberg

Ich möchte hier gerne über das 4. Wirtschaftswunderfahrzeugtreffen im Bad Pyrmonter Kurpark berichten, das vom 12.-14.07.2019 stattfand und das ich regelmäßig besuche, auch weil Bad Pyrmont von meinem Wohnort Hameln nur 25 km entfernt liegt.

Trotz des regnerischen Wetters fanden sich etwa 100 Fahrzeuge ein, wobei der Schwerpunkt natürlich bei den US-Cars aus den 50-60er Jahren lag.

Im Gegensatz zum letzten Jahr wo es sehr heiß war und ich mit meinem Lloyd liegengeblieben bin (verstopfter Luftfilter, permanter Ölverlust) kam ich diesmal problemlos an.

Mein Auto wurde natürlich durch den Regen und den Kiesplatz in den Radkästen dermaßen verschmutzt, dass ich auf dem Rückweg erst einmal bei der nächsten Selbstwaschanlage den gröbsten Schmutz entfernen musste. Das nimmt man aber gerne in Kauf.

Zurück zum Treffen. Der Schwerpunkt lag natürlich auf den Fahrzeugen sowie den Verkaufsständen mit Accessoires besonders der Damenkleidung, die ja sehr farbenfroh war und auch viele Interessentinnen

anlockte. Auch zahlreiche Teilnehmer und vor allem Teilnehmerinnen hatten sich zeitgemäß bekleidet - bei den Damen natürlich Petticoats und entsprechende Frisuren - und aufwendig geschminkt. Eine Band die Rock´n Roll spielten durften natürlich auch nicht fehlen. An interessanten Fahrzeugen gab es einen Cord 810 Bedford CA Dormobile Camping von 1958 sowie einen Hanomag Kurier II zu sehen.

Im Gegensatz zum letzten Jahr waren außer meinen Lloyd keinen weiteren Lloydfahrzeuge zu sehen, aus der Borgward Gruppe lediglich eine anthrazitgraue Isabella, an Kleinwagen konnte ich lediglich einen Fiat 500 sowie ein Goggomobil Coupé der Bauserie 1964-69 entdecken. Insgesamt war es eine lockere und angenehme Atmosphäre, auch für Lloyd Freunde aus der näheren Umgebung (Hannover, Ostwestfalen) sehr empfehlenswert. Um den Eintrittspreis von 15 € zu umgehen, ist die Anreise mit dem eigenen Klassiker vorzuziehen.

Oliver Balthun Hameln

Mitglieder stellen sich vor

mein Name ist Rudolf Rockenbauer

Wohnort: Anzingerstrasse 46 in 3508 Meidling- Österreich

Alter 64 Jahre

Weitere Hobbys außer Lloyd-Oldtimer

Ich besitze noch ein paar andere Oldtimer, die ich auch selbst restauriert habe. Meine weitere Hobby`s sind: Modellfliegen, Radfahren, Wandern.

Wie bin ich zum Hobby Lloyd gekommen?

Da ich schon als Kind in einigen Lloyds von meinem Vater mitgefahrenbin, wurde mein Interesse an einem Lloyd aktuell. Durch suche im Internet bin ich dann zu einem LP 600 in der näheren Umgebung gekommen.

Gibt es eine interessante Geschichte wie ihr zu eurem Fahrzeug gekommen seid und/oder was ihr als Oldtimerfreund damit so erlebt hat

Nach Abholung im April 2018 und genauerer Begutachtung zu Hause war dann klar, das wird einen Komplettrestauration.

Dann ging die Ersatzteilsuche los.

Alle Lloyd-Teile die ich nur irgendwie zu brauchen glaubte wurden in den nächsten MonatenI im Internet aufgestöbert und gekauft.

Ich hatte nicht gedacht dass die Ersatzteilbeschaffung so schwierig sein wird.

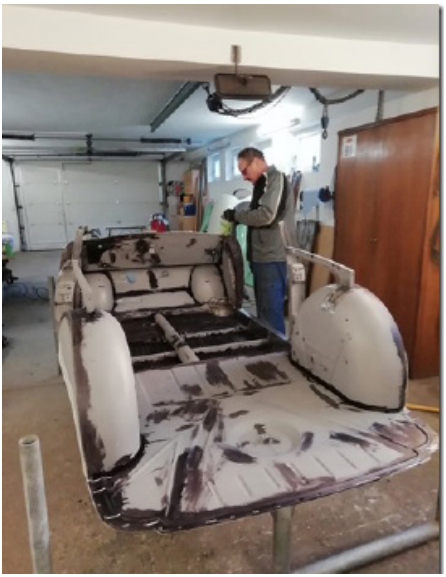
Auf der Suche nach Zierleisten fand ich an der Nordsee in Zetel einen Lloyd Besitzer der Kotflügel, Türen und Seitenteile in gutem Zustand incl. Zierleisten verkaufte.

Also auf nach Norden

1200 km. Ich nahm alles mit, was ich nur kriegen konnte.

November 2018, der Lloyd wurden nun komplett zerlegt und sandgestrahlt. Die Schweller innen und aussen, alles mussten neu gemacht werden.

Die Blecharbeiten dauerten dann bis ca. Mitte Januar 2019. Nach Anpassung aller schraubbaren Karosserieteile brachte ich sie zum Lackierer. Die Bodengruppe mit Spritzwand und Radhäusern lackierte ich selbst.



In der Zwischenzeit wurde alles andere aufgearbeitet. Vorderachse, Hinterachse und Bremsen und vieles mehr.

Die Sattlerarbeiten hatte ich auch vergeben. Türpappen und Sitzgestelle machte ich wieder selbst. Ein neuer Himmel stellte mich dann doch vor das nächste Problem. Der vorgefertigte Himmel passte ganz einfach nicht in die Rundung hinten zur Heckscheibe.

Nach einer Nachfrage bei den Lloyd-Freunden bekam ich als Antwort, dass das bekannt sei. Dank meiner Frau, die Schneiderin ist, konnte auch dieses Problem gelöst werden.

Die Aufarbeitung des Kabelstranges erwies sich

noch als schwierig.

Ersetzen aller harten und Brüchigen Kabel (natürlich mit den originalen Farben).

Die letzten Ersatzteile, die ich noch zur Fertigstellung meines Lloyd benötigte, bekam ich dann von den Lloyd–Freunden.

Es wurde Ende Juni 2019 und der Lloyd stand nach rund 650 Arbeitstunden kurz vor der Fertigstellung.

Mitte Juli war es dann soweit. Die erste Ausfahrt! Er fuhr soweit problemlos, der Motor war etwas undicht und das Getriebe schien mir etwas zu laut zu sein.

Motor und Getriebe Hatte ich nur gereinigt, da bei einem Probelauf vor der Restauration scheinbar alles funktionierte.

Dann nach ca. 400 Km war Schluss, das Getriebe wurde so laut, dass ich beschloss der Motor und Getriebe müssen raus.

Es blieb erstmal dabei das Getriebe neu zu lagern und den Motor abzudichten. Das Getriebe steht mittlerweile wieder zum Einbau bereit. Beim Motor warte ich noch auf Ersatzteile

Rudolf Rockenbauer aus Meidling (das liegt bei Wien! die Redaktion)

AUTOS Kleinstwagen der Wirtschaftswunderzeit

DAS WAREN MAL

Wer seine Familie ein Jahrzehnt nach dem Krieg in einen Austin Mini oder BMW 600

BMW 600

AUSTIN MINI MK I COOPER

TRABANT P50/1

FAMILIENAUTOS!

quetschen konnte, war ein stolzer Mann. Wir besetzen noch einmal die Autos von damals

Als Jürgen Tiedemann Ende der 50er, Anfang der 60er NSU-Händler war, schärfte er seinen Verkäufern eine Regel ein. „Das war immer klar: Wenn die Frau Ja sagt, ist die Sache gelaufen. Dann konnte der Mann nur noch die PS-Zahl bestimmen." Unterwegs ein festes Dach über dem Kopf zu haben wird wenige Jahre nach Kriegsende und Hungerwinter plötzlich zum erreichbaren Traum vieler Familien. Die Industrie reagiert mit einer Modellflut, deren Bandbreite noch heute fasziniert – und die zeigt, wie viel wenig sein kann. ▶

NSU PRINZ III

LLOYD ALEXANDER TS

NSU/FIAT JAGST

DR

Das waren mal Familienautos

Die Auto Bild Klassik hat in ihrem Septemberheft 2019 einen Bericht über die Kleinwagen im Deutschland der 50er Jahre gebracht. Das links abgelichtete Editorial des Redaktionsleiters bestätigt uns in unseren von alters her überlieferten Ansichten, dass es auf die Größe nicht ankommt.

Den nachfolgend angeführten Auszug aus dem Artikel dürfen wir mit freundlicher Genehmigung des Verlages in unser Heft übernehmen, was wir umso lieber tun, weil der Lloyd dort - natürlich - auch ausführlich beschrieben ist.

Einige Anmerkungen zu dem Artikel seien uns dennoch erlaubt:

Da einige Aussagen zum getesteten Lloyd und das Endergebnis etwas fragwürdig erscheinen, hat der Vorsitzende der Lloyd-Freunde-IG e.V. bereits einen Leserbrief an die Redaktion von Autobild-Klassik geschrieben um diese zum Teil für uns nicht nachvollziehbaren Beurteilungen zu kommentieren.

Ich gebe zu: „Ein Lloyd erfreut“

Mit meinem Vater endet gerade ein kleiner Wettbewerb, der vor einem Jahr begonnen hat. Ich überquere als Verlierer die Ziellinie, mit Abstand und in jeder Hinsicht. Die Sache ist die: Autos spielten bei uns in der Familie immer eine Rolle, was auch auf mich abgefärbt hat. Im Detail sind die Ausprägungen aber unterschiedlich. Mein Vater begeistert sich für Kleinwagen der 50er-Jahre, ich qua Temperament und Alter für gut motorisiertes Zeug aus den 80ern. Jedenfalls: Er hat einen Lloyd Alexander, als sportlichen TS mit 25 PS (wie auf Seite 10), ich noch einen gut verbrauchten Porsche 911 mit der zehnfachen Leistung. Bei beiden war unaufschiebbar der Motor fällig. Sie ahnen das Drama und dürfen schon mal schmunzeln – Lloyd-Motorrevision zu Hause und an der Werkbank des Lloyd-Clubfreundes: keine zwei Wochen Dauer und 400 Euro für Teile, inklusive zweier guter gebrauchter Kolben. Motorrevision beim Porsche-Experten mit kleinen Hilfsarbeiten durch mich: zehn Monate, inklusive sechs guter gebrauchter Kolben und Zylinder – ergibt eine Summe, die so hoch ist, dass ich hier darüber lieber schweige. Den zeitlichen Vorsprung meines Vaters werde ich niemals wieder reinfahren, und auch nach Euro-PS-Verhältnis kann ich endgültig einpacken. Mit den Worten „Ein Lloyd erfreut“ feiert mein Vater gerade grinsend seinen Sieg.

Henning Hinze
Redaktionsleiter

FOTOS: HERSTELLER (3); WWW.CLASSIC-TRADER.COM; AUTO BILD SYNDICATION, WWW.MOTOR-LEGEND

	max Punkte	BMW 600	NSU/Fiat600	NSU Prinz III	Ausin Mini Cooper	Lloyd Alexander TS	Trabant P50/1
Wie sie uns anmachen							
Auffälligkeit	10	9	7	7	5	6	6
Außendesign	10	6	6	4	7	6	6
Innendesign	10	5	7	5	8	4	5
Anfassqualität	10	5	7	5	8	4	5
Verarbeitung	10	6	5	8	7	6	5
Motorsound	10	6	6	6	5	4	7
Fahrgeräusche	10	6	5	4	4	3	5
Motorcharakteristik	10	6	6	7		5	4
Lenkung	10	5	7	7	6	3	5
Fahrspaß	10	4	6	7	6	4	4
Sympathiefaktor	10	9	9	6	9	4	4
Ausgefallenheit	10	9	7	6	6	5	6
techn Niveau	10	4	6	6	7	5	4
historische Bedeutung	10	4	6	6	7	5	4
Zwischenergebnis	**140**	**86**	**90**	**86**	**93**	**70**	**79**
Sympathiefaktor	10	9	9	6	9	4	4
Ausgefallenheit	10	9	7	6	6	5	6
techn Niveau	10	4	6	6	7	5	4
historische Bedeutung	10	4	6	6	7	5	4
Zwischenergebnis	**140**	**86**	**90**	**86**	**93**	**70**	**79**
Was sie können							
Platz, Variabilität	10	4	5	5	6	7	6
Alltagstauglichkeit	10	4	6	6	5	4	3
Sicherheit	10	2	3	3	3	3	3
Fahrleistungen	10	5	7	5	7	5	3
Verbrauch, Reichweite	10	8	8	7	6	5	5
Abgas, Umweltzonen	10	5	5	5	5	5	3
Sitzkomfort, Sicht	10	5	7	7	6	5	5
Federungskomfort	10	4	6	6	5	4	3
Innengeräuschwert	10	6	5	4	4	3	5
Marktpreis	10	5	7	7	4	7	8
Preisprognose	10	5	5	5	6	5	7
Unterhaltskosten	10	7	8	8	7	8	9
Ersatzteilversorgung	10	5	6	5	8	5	6
Reparaturfreundlichkeit	10	6	8	7	8	9	8
Zwischenergebnis	140	71	86	80	80	76	74
Gesamtergebnis	**280**	**157**	**176**	**166**	**173**	**146**	**153**

Zusammenfassung der Testergebnisse bzw. der Bewertungen

➤ „Der Alexander war schon immer ein echter Familienwagen“, steht im TS-Prospekt, „lange Fahrten sind keine Strapazen“

▲ Der TS als höchste Ausbaustufe der Lloyd-Baureihe bekam einen ovalen Grill. Sichtbare Querblattfeder vorn

LLOYD ALEXANDER TS

DER HÖLZERNE HELFER

Der Lloyd ist das vielleicht größte Missverständnis in diesem Feld: Optisch kommt er mit seiner Stufenheckkarosse und riesigen 15-Zoll-Felgen wie eine ernst zu nehmende Limousine daher. Doch dann zeigt sich in vielen Details, dass hier kein Großkonzern wie Fiat mit Scharen von Entwicklern am Werk war, sondern ein eigensinniger Patriarch, der sich mit zu vielen Projekten verzettelte.

Carl Friedrich Wilhelm Borgwards Billigmarke Lloyd stellte mit dem Alexander TS 1958 die höchste Ausbaustufe des Modells vor, das in Grundzügen 1950 als Zweitakt-LP-300 mit Holz-Kunstleder-Karosserie entstanden war.

Die erfüllt mit Stahlhülle und Zweizylinder-Viertakter mit 25 PS (später 23) alle Anforderungen ihrer Zeit. Über-

< PRAKTISCH
Der Alexander hatte als erster Lloyd eine Heckklappe. Dadurch war er auch mit großem Gepäck wesentlich leichter zu beladen als frühere Versionen und empfahl sich als praktischer Helfer

< LAHM
300- und 400-Kubik-Zweitakt-Lloyd galten als untermotorisiert und kaum steigungstauglich. „Wer den Tod nicht scheut, fährt Lloyd“, dichtete der Volksmund. Mit den 600er-Viertaktern wurde das besser

Ab der 600-Kubik-Version hatte der kleine Lloyd angedeutete Heckflossen. Nachfolgerin Arabella bekam steile Flügel. Das Fotoauto stellte Jessica Wischnewski zur Verfügung

Der Lloyd-Motor ist in der TS-Version mit Solex-Vergaser auf 25 PS getunt. Der Tank sitzt im Motorraum

Weil die gesamte Technik vorn steckt, ist der Kofferraum konkurrenzlos groß und variabel

Armaturen: aufs Nötigste reduziert. Qualität: außer beim Schalthebel okay

haupt überzeugt ihr Aufbau: Die Kopffreiheit ist vorn mit 98 Zentimetern zwischen Sitzfläche und Dach mit weitem Abstand die größte (und hinten noch schlechter als im Fiat). Außerdem bringt der Lloyd die Vorteile des modernen Frontmotor-Frontantriebs-Konzepts zur Geltung: Der Kofferraum ist dank der umklappbaren Rücksitzlehne so variabel, dass die anderen (im Vergleich dazu nichts) einpacken können. Nach praktischen Kriterien liegt der Lloyd uneinholbar vorn.

Dafür macht er am wenigsten Spaß, den speziellen Trabi hier noch außen vor gelassen.

Die dicken Sitze sind sogar in der Neigung verstellbar, aber unbequem. Das hochbeinige Fahrwerk mit Querblattfeder vorn und für die TS-Version verbesserter Hinterachse mit Schräglenkern und Schraubenfedern ist hart, aber nicht agil. Die Lenkung ist unverbindlich, der dürre und instabile Schalthebel rechts am Lenkrad fühlt sich an, als könnte er jederzeit abbrechen, und sorgt schon alleine für ein teigiges Schaltgefühl.

So wirkt der Lloyd weder geschmeidig noch sportlich, sondern wie ein williger, aber ungelenker Helfer in der Not – oder, zumindest wenn man von der Seite guckt, immerhin wie eine richtige Limousine.

VORBILD
1959 empfahl Lloyd seinen Kunden Reisen nach München und nach Spanien, garniert mit Badeanzugfotos der Saison. Dazu aber auch der Text: „Der gute Benimm. Möglichst vor Antritt der Fahrt zu lesen“

Der gute Benimm

Spanien ist eine Reise wert

ELEGANZ
Auch Lloyd-Fahrer waren Teil der großen Reisewelle, die ab den späten 50ern Richtung Südeuropa schwappte und keineswegs nur aus Käfern, geschweige denn aus teuren Bullis bestand

FOTOS: S. KRIEGER (6), P. KURZE (3)

BMW 600

FOTOS: S. KRIEGER (6)

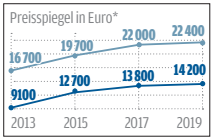
RUHEPOL Der Motor des 600 ist robust, baugleich mit dem in den Motorrädern

PLUS/MINUS

Der BMW 600 ist im Grunde ein reizvoller Zwitter: viel flotter, stabiler und geräumiger als das kugelige Rollermobil Isetta, das stärker im Fokus von Fans und Sammlern steht. Gleichzeitig aus heutiger Sicht charmanter als der technisch ebenfalls noch von der Isetta abgeleitete 700, der aber schon die von den Kunden seinerzeit erwartete, prestigeträchtige Stufenheckform hatte. Zwar sollte man die Anforderungen an die Alltagstauglichkeit nicht übertreiben: Komfort nach heutigen Vorstellungen bietet keines der getesteten Modelle, dazu sind sie zu laut, zu unbequem und auf der Autobahn zu langsam; außerdem ist die Beleuchtung ein Problem. Crash-Sicherheit ist gerade beim BMW trotz des umlaufenden Rohrrahmens um die Frontttür und des als Knautschzone in der Tür untergebrachten Reserverads nicht vorhanden. Die BMW-Besitzer Gerhard und Reingard Stein haben mit dem Auto aber schon weite Reisen unternommen; wenn der Wille da ist, ist also vieles möglich. Wichtig ist dafür, ein paar Schwachstellen zu kennen: Gegen Temperaturprobleme hilft ein Distanzring plus Tausch der Ölwanne gegen die verrippte Aluwanne des 700. Krassem Verschleiß unterliegt die Hardyscheibe an der Hinterachse, die alle 3000 bis 5000 Kilometer kaputtgeht (oder nach 200 Metern mit einem Rad auf dem Bürgersteig und einem auf der Straße). Dass die Bremsen bei Wärme schiefziehen, ist nicht zu ändern, auch nicht, dass der Schalthebel im zweiten und vierten Gang in die Kniekehlen drückt. Der Benzinhahn mit Korkdichtung wird ständig undicht – eine Umrüstung auf einen elektrischen hilft.

MARKTLAGE

Nach nur 28 Monaten Bauzeit und 34 813 Exemplaren wurde der BMW 600 eingestellt, weil er den Kunden zu teuer, zu eng und nicht prestigeträchtig genug erschien. Danach verschwand das unbeliebte Auto schnell aus dem Straßenbild und ist heute einer der rarsten Serien-BMW: Von gerade mal vier bei Redaktionsschluss in Internetportalen angebotenen 600 war nur einer fahrbereit. Alternativen sind rar, denn eigentlich müsste man Isetta-Interessenten den besseren und kaum teureren 600 empfehlen, nicht umgekehrt.



ADRESSEN

▶ **Clubs** Isetta Club e. V., BMW Club Mobile Classic e. V.
▶ **Buch** Reinhard Lintelmann, BMW Isetta und BMW 600/700, Komet Verlag, 144 Seiten, 35 Euro

TECHNISCHE DATEN

Motor:	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, hinten quer, luftgekühlt über Gebläse, Nockenwelle im Block, Ventilbetätigung über Stößelstangen, zwei Ventile pro Zylinder, Vergaser
Hubraum:	582 cm³, Bohrung x Hub: 74,0 x 68,0 mm
Leistung:	14 kW (19,5 PS) bei 4500/min
max. Drehmoment:	38 Nm bei 3000/min
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Getriebe:	Viergang-Schaltgetriebe
Antrieb:	Heck
Fahrwerk:	vorn spur- und sturzkonstante geschobene Längsschwingen, hinten gezogene gummigelagerte Längsschwingen
Bremsen v./h.:	Trommel/Trommel
Testbereifung:	145/80 R 10 69S
Verbrauch (Werksangabe):	5,5 l N/100 km
Tankinhalt:	23 l
zul. Gesamtgewicht:	900 kg
Neupreis (1959):	3895 Mark

MESSWERTE

Beschleunigung 0–50 km/h:	8,45 s
Innengeräusch bei 60 km/h:	72 dB(A)
Bremsweg aus 60 km/h:	23,2 m
Leergewicht/Zuladung:	564 kg/336 kg

KOSTEN

Steuern pro Jahr:	152 Euro
Versicherung (OCC-Beispiel):	256,89 Euro*

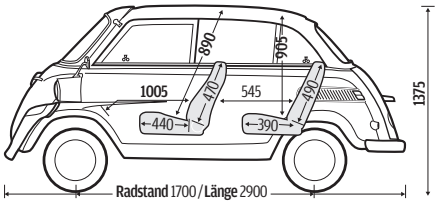
* Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

ENG Beine stecken zwischen Heizungssteuerung, Radhaus und Schalthebel

VARIABEL Hinten ist entweder Platz für Menschen oder für Gepäck

ERSATZTEILE

BMW versorgt Isetta und 700, aber nicht den Zwitter 600. Freie Anbieter wie Moto-Klassik (isetta-shop.de) bieten eine ordentliche Auswahl zu niedrigen Preisen (Außenspiegel 22 Euro, Bremsbelag 22,70 Euro/Satz, Hardyscheibe 55 Euro). Motorteile passen teilweise von den weiter verbreiteten Motorrädern R 60 und R 69. Das Lenkrad mit Metallkern, dessen Plastikummantelung durch das Ziehen und Drücken beim Schließen der Tür reißen kann, ist schwierig zu bekommen.



ABMESSUNGEN

INNENBREITE VORN 1115 mm • **SPURWEITE** 1220/1160 mm • **BREITE** 1400 mm
SITZPLÄTZE 4 • **TESTBEREIFUNG** Falken Sincera SN 807

* Obere Preiskurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig; Quelle: Classic Data.

NSU PRINZ III

FOTOS: S. KRIEGER (6)

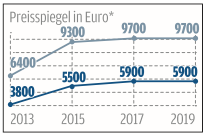
GESICHT **Wie ein sympathischer Schnauzer liegt die Spange über dem Bug**

PLUS/MINUS

Alle Autos dieses Vergleichs waren seinerzeit die kleinen Geschwister des teuren Käfer, doch NSU ging das Thema frontal an: Das eigene Auto biete ebenso viel Dach überm Kopf zum Sparpreis. 3985 Mark standen 1960 für den Prinz III in der Liste, inklusive voll synchronisiertem Vierganggetriebe und Liegesitzen vorne. Ein Käfer kostete 4600 Mark, dazu kamen der zwei bis drei Liter Mehrverbrauch und die teurere Einstufung bei Steuer und Versicherung. Das könnte uns heute egal sein, wenn nicht in dem Vergleich ein Körnchen Wahrheit stecken würde, und zwar nicht nur im Hinblick auf den luftgekühlten Heckmotor und die Fahrleistungen. Der NSU ist in diesem Vergleich der solideste und komfortabelste Wagen und eben auch darin dem Käfer durchaus ähnlich. Zu seinen Stärken gehört zweifellos, dass er im Gegensatz zum Käfer bereits die Sport-Gene trägt, die ihn früh zum Liebling der Hobby-Rennfahrer machten und sein Image bis heute prägen. Unabhängig davon, hat er Schwächen. Neben Rostproblemen an Bodengruppe, Schwellern, Radhäusern und Bugschürze auch am Motor: Schon ab 50 000 Kilometern fangen die Ventilsitze an, undicht zu werden, sodass der Zylinderkopf teildemontiert werden muss. Noch vorher gibt oft der Dynastart seinen Geist auf, eine Kombination aus Anlasser und Lichtmaschine in einem Bauteil. Kurbelwelle, Kolben und Block halten dagegen lange, 150 000 Kilometer sind hier bei guter Wartung und vernünftiger Nutzung kein Problem.

MARKTLAGE

NSU Prinz hatten zwar früh eine Fangemeinde, das bezieht sich aber vor allem auf den Prinz IV, der als TT und TTS Sportfahrer begeisterte. Die früheren Prinz mit dem zulaufenden Heck sind Raritäten, die lange gesucht und teuer bezahlt werden müssen. Auch wenn es schwerfällt, den Blick vom sympathischen Prinz III wegzulenken: In diesem Fall kann der Blick zum ikonischen, besseren und wesentlich besser verfügbaren Prinz IV für Einsteiger sinnvoll sein.



ADRESSEN

▶ **Clubs** NSU-Prinz-IG von 1980 e.V.

▶ **Bücher und Websites** Peter Kurze, NSU Prinz: Fahre Prinz und du bist König, Delius Klasing, 2010, 112 Seiten, antiquarisch, Dieter Korp, NSU – Prinz: Reprint der 6. Auflage 1971 (Jetzt helfe ich mir selbst), Motorbuch-Verlag, 246 Seiten, 35 Euro

TECHNISCHE DATEN

Motor: Zweizylinder-4-Takt, Reihe, hinten quer, luftgekühlt, oben liegende Nockenwelle mit Ultramax Schubstangenantrieb, 2 Ventile pro Zylinder, ein Fallstrom-Registervergaser mit Starteinrichtung
Hubraum: 579 cm³, Bohrung x Hub: 75,0 x 66,0 mm
Leistung: 17 kW (23 PS) bei 4500/min
max. Drehmoment: 43 Nm bei 2850/min
Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h
Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe
Antrieb: Hinterrad
Fahrwerk: vorn Einzelradaufhänung an Trapezlenkern; hinten: Einzelradaufhängung an Querlenkern, vo.+hi. Schraubenfedern
Bremsen v./h.: Trommel/Trommel
Testbereifung: 135/80 R12 68T
Verbrauch (Werksangabe): 5,5 – 6,5 l S/100 km
Tankinhalt: 25 l
zul. Gesamtgewicht: 840 kg
Neupreis (1961) 3985 Mark

GESÄSS **Serienmäßige Liegesitze und Sitzposition im Prinz sind tadellos**

MESSWERTE

Beschleunigung 0–50 km/h: 9,68 s
Innengeräusch bei 60 km/h: 75 dB(A)
Bremsweg aus 60 km/h: 23,74 m
Leergewicht/Zuladung: 559/281 kg

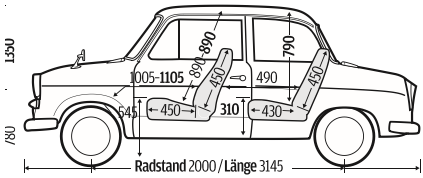
KOSTEN

Steuern pro Jahr 152 Euro
Versicherung (OCC-Beispiel) 173,31 Euro*

* Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

ERSATZTEILE

Tote Marke, keine Teile? Von wegen: Neuteile gibt es noch bei Mellmann (www.nsu-autoteile.com) und Walter (www.nsuwalter.de), zumindest, wenn es um Bremsen, Radlager, Motor- und Getriebeteile geht. Auch Dichtungen sind verfügbar. Preisbeispiele: Bremsbacken hinten 59 Euro / beide Seiten, Dynastarter 334 Euro, Kurbelwelle 370 Euro. Schwierig ist es bei Blech, Zierteilen, Scheiben und Innenausstattungen. Raritäten sind der Kombischalter am Lenkstock und Armaturen.



ABMESSUNGEN

INNENBREITE VORN 1285 mm • **SPURWEITE** 1200/1200 mm • **BREITE** 1420 mm
SITZPLÄTZE 4 • **TESTBEREIFUNG** Hankook Optimo K715

* Obere Preiskurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig; Quelle: Classic Data.

NSU FIAT JAGST

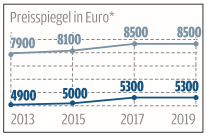
LIZENZBAU **Bis 1966 nutzte Fiat in Deutschland die Rechte am Markennamen NSU**

PLUS/MINUS

Der Mini mag der berühmteste Tuning-Kandidat im Feld sein – der Fiat ist das mit Abstand am leichtesten zu tunende Auto. Abarth bot früh Teile und Know-how an, und selbst die Maschine eines Autobianchi lässt sich ohne Weiteres in den 600er verfrachten. Dabei hilft, dass der gesamte Motor gut zugänglich und zudem nach Lösen weniger Schrauben und Leitungen nach hinten aus dem Auto zu ziehen ist. Die Optionen steigern Alltagstauglichkeit und Fahrspaß gleichermaßen. Die Motoren selbst sind auch bei hoher Belastung langlebig. Bei Tuning empfiehlt der Besitzer unseres Testwagens, Malte Stephan, Zusatzkühler für Öl und Wasser. Weil die Motoren früher oft mit mangelhafter Wartung auskommen mussten, lohnt beim Kauf die Kontrolle der Ölzentrifuge auf Ölschlamm, wofür das Heckblech demontiert werden muss. Ölverlust geht häufig auf verhärtete Ölwannendichtungen zurück oder schlimmstenfalls auf gerissene Ölwannen, weil sie Vibrationen eines Auspuffhalters nicht gewachsen sind. Größtes Problem ist der Rost: Radläufe und Übergänge von Kotflügel zu Frontmaske, untere A-Säulen, Schweller, Endspitzen und Bodengruppe sind gefährdet. Auch die unteren Scheibenrahmen vorn und hinten müssen kontrolliert werden. Die Lampentöpfe hinten leiden bei verstopftem Ablauf. Weil die Karosserie geschweißt ist, sind Reparaturen generell schwierig. Ansonsten ist der Fiat ein durchaus behändes Auto – und unter Zuschauern vielleicht sogar das mit den höchsten Sympathiewerten.

MARKTLAGE

Der 600er war ein großer Erfolg und hatte nicht zuletzt in Deutschland früh eine Fangemeinde. Autos wurden in Italien und Deutschland (als NSU/Fiat), in Spanien (Seat) und in Jugoslawien (Zastava) gebaut. Eine breit angelegte Suche erhöht die Erfolgschancen. Viele noch existierende Autos wurden getunt, was als akzeptiert gilt und nicht schaden muss (siehe oben). Analog zum BMW 600 gilt auch hier: Der große Bruder ist im Vergleich zur kleinen Ikone die bessere Wahl, der 600 also eine Alternative zum 500.



ADRESSEN

▶ **Club** Fiat 600 Freunde Deutschland
▶ **Buch** Dieter Korp, Jetzt helfe ich mir selbst.
Fiat 600/D/E, Jagst, 770 S, Reprint der 4. Auflage 1972, Motorbuch Verlag, 248 Seiten, 35 Euro

TECHNISCHE DATEN

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, hinten längs, wassergekühlt, unten seitlich liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, ein Fallstromvergaser
Hubraum: 903 cm³ (Serie: 633 cm³), Bohrung x Hub: Serie 60 x 56 mm
Leistung: 31 kW/42 PS bei 5500/min (Serie: 14 kW/19 PS bei 4600/min)
max. Drehmoment: Serie 45 Nm bei 3250/min
Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h (Serie: 100 km/h)
Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe
Antrieb: Heck
Fahrwerk: vorn Einzelradaufhängung an Querlenker und Blattfedern, hinten Einzelradaufhängung an Schwingarmen mit Schraubenfedern
Bremsen v./h.: Trommel/Trommel
Testbereifung: 155/70 R 13 75 T
Verbrauch: keine Werksangabe, Testwerte 5-7 l S/100 km
Tankinhalt: 27 l
zul. Gesamtgewicht: 895 kg
Neupreis (1959): 4345 Mark

UNIVERSELL **Der Innenspiegel ist gleichzeitig Leuchte und Schminkspiegel**

GERÄUMIG **Hinter der Rücksitzlehne ist Platz für zwei Koffer**

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50 km/h: 7,25 s
Innengeräusch bei 60 km/h: 73 dB(A)
Bremsweg aus 60 km/h: 22,92 m
Leergewicht/Zuladung: 611 kg/284 kg

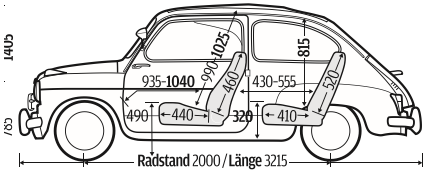
KOSTEN

Steuern pro Jahr: 177 Euro, mit H-Kennzeichen 191 Euro
Versicherung (OCC-Beispiel): 173,31 Euro*

* Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage (Abweichende Werte in Klammern für Originalversion)

ERSATZTEILE

Grundsätzlich sind für den Fiat 600 und seine Geschwister fast alle Teile (auch Blech!) verfügbar, bei frühen Modellen bis 1964 ist es aber schwierig. A-Säulen und Türen sind hier beispielsweise rar. Auch Getriebeteile für frühe Varianten, bei denen die Feststellbremse auf die Getriebewelle wirkt, fehlen beispielsweise. Verrippte Alu-Bremstrommeln hinten sind ebenfalls kaum aufzutreiben. Ansonsten helfen etwa Holtmann & Niedergerke (fiatparts.de), Ritz (fiatclassic.com), Günter Markhof (webshop.fi500.com) oder Alex Gerstl (webshop.fiat500126.com).



ABMESSUNGEN
INNENBREITE VORN 1165 mm • **SPURWEITE** 1150/1160 mm • **BREITE** 1380 mm
SITZPLÄTZE 4 • **TESTBEREIFUNG** Continental Eco Contact

AUSTIN MINI COOPER

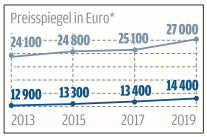
EDEL
Die Cooper-Versionen waren stark und komfortabler, aber 30 Prozent teurer

PLUS/MINUS

Der Mini ist ein Gesamtkunstwerk, dem man manche Schwäche nachsehen kann, aber nicht seine Rostanfälligkeit. Frühe Mini-Karosserien wurden nach der Montage grundiert, sodass unter Türscharnieren und anderen Anbauteilen bis zur Vollrestaurierung fast immer Rost lauert. Auch alle Falze und Karosserienähte inklusive Dachkanten und Regenabläufen sind betroffen. Die Schweller rosten unter den Türen und an den Übergängen zum Bodenblech, die Seitenteile unter den Ausstellfenstern, die Spritzwand seitlich und das Blech vor der Frontscheibe. Auch Türunterkanten gammeln. Problematisch: Rostet bei Autos mit Hydrolastic-Federung der hintere Hilfsrahmen, was häufig vorkommt, ist Ersatz wegen der vom Normal-Mini abweichenden Konstruktion nur schwierig zu bekommen. Elektrik und Antriebstechnik sind ansonsten solide, wobei sich Motor und Getriebe einen Ölkreislauf teilen und der regelmäßige Ölwechsel deshalb wichtig ist, um Abrieb aus dem Getriebe nicht in den Motor gelangen zu lassen. Ölundichtigkeiten sind eher die Regel als die Ausnahme. Wartungsarbeiten sind im Übrigen einfacher als gedacht: Die Technik des Mini ist dem engen Einbauraum zum Trotz gut erreichbar und wartungsfreundlich konstruiert. Über die Haltbarkeit der Hydrolastic gehen die Meinungen auseinander. Zwar hat sie keine spezielle Schwachstelle, doch sollen die Dämpferelemente nach Meinung mancher Mini-Schrauber im Alter mitunter an Zuverlässigkeit einbüßen.

MARKTLAGE

Mini sind von allen Autos in diesem Feld am besten verfügbar, wenn auch die früheren Modelle deutlich rarer sind als junge Versionen. Waren die ersten Generationen früher eher die unbeliebteren Autos, sind pure Ur-Mini inzwischen gesuchte Raritäten, vor allem in der Cooper-Version. Wer vor allem den Fahrspaß sucht, ist mit den günstigeren, jüngeren Autos gut bedient. Das pure Mini-Gefühl bieten aber vor allem die ersten beiden Generationen – notfalls auch ohne Cooper-Power.



ADRESSEN

▶ **Club** Mini und Mini Cooper Klassiker Club Deutschland (mini-klassiker.de)
▶ **Bücher** Giles Chapman, Mini. 60 Years, Quarto Publishing, 176 Seiten, 17 Euro; Alexander F. Storz, Austin Mini 1959–2000 (Schrader-Typen-Chronik), Motorbuch-Verlag, 96 Seiten, 7 Euro

TECHNISCHE DATEN

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor vorn quer, wassergekühlt, unten liegende Nockenwelle mit Stößelstangen, zwei Ventile pro Zylinder, zwei SU-Vergaser HS2
Hubraum: 986 cm3, Bohrung x Hub: 62,4 x 81,3 mm
Leistung: 40 kW (55 PS) bei 6000/min
max. Drehmoment: 72 Nm bei 3600/min
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe
Antrieb: Vorderrad
Fahrwerk: vorn doppelte Dreiecksquerlenker; hinten Schwinge, Längslenker, Hydrolastic-Federung
Bremsen v./h.: Scheibe einfach/Trommel
Testbereifung: 165/70 R 10 72 H
Verbrauch (Werksangabe): 6,0 l S/100 km
Tankinhalt: 25 l
zul. Gesamtgewicht: 975 kg
Neupreis (1964): 7410 Mark

PRAKTISCH
Die Belüftung durch Schiebefenster vorn und Ausstellfenster ist okay

SCHÖN
Hochwertig verarbeitetes Lenkrad im schlichten, soliden Cockpit

MESSWERTE

Beschleunigung 0–50 km/h: 6,98 s
Innengeräusch bei 60 km/h: 75 dB(A)
Bremsweg aus 60 km/h: 22,09 m
Leergewicht/Zuladung: 651/324 kg

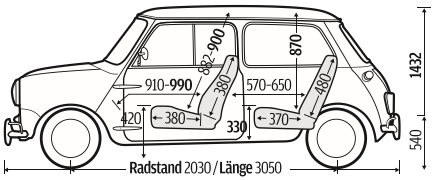
KOSTEN

Steuern pro Jahr: 191 Euro
Versicherung (OCC-Beispiel): 223,09 Euro*

* Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

ERSATZTEILE

Für den Mini gibt es wie fast immer für Briten alles, in diesem Fall ist aber nicht alles günstig. Preisbeispiele: Hydrolastic-Federeinheit 642 Euro/Stück, Hilfsrahmen hinten 358 Euro, Bremsbacken vorn 36 Euro/beide Seiten, Türscheibe 85 Euro. Eine gute Adresse ist hier www.limora.de. Die modernen Mini-Zentren können fast gar nicht helfen. Schwierig wird die Beschaffung vor allem bei speziellen Tuning-Teilen: So sind zum Beispiel Übermaß-Spezialkolben für den Cooper selten.



ABMESSUNGEN

INNENBREITE VORN 1325 mm • **SPURWEITE** 1206/1164 mm • **BREITE** 1430 mm
SITZPLÄTZE 4 • **TESTBEREIFUNG** Yokohama A-008 ADVAN HF

LLOYD ALEXANDER TS

FOTOS: S. KRIEGER (6)

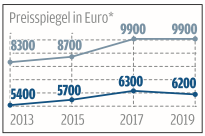
STÄRKER Der schnelle Alexander TS trägt als Erkennungszeichen einen ovalen Grill

PLUS/MINUS

Ein Lloyd gilt als robustes Fahrzeug und idealer Einstieg ins Oldtimer-Hobby. Hier macht sich die veraltete Konstruktion bemerkbar, die den Lloyd im Fahrbetrieb Punkte kostet. Weil die Karosserie ursprünglich aus einem bezogenen Holzgestell bestand, das dann nach und nach bis Ende 1954 Metall-Karosserieteilen wich, ist die einfache Konstruktion weitgehend geschraubt und kann mit wenig Werkzeug und noch weniger fremder Hilfe in der heimischen Garage zerlegt werden. Die tragenden Teile wie das Zentralrohr sind meist in gutem Zustand, und das Bodenblech ist so plan, dass mögliche Rostlöcher hier gut zu schweißen sind. Dass der Lloyd ab Werk über vordere Innenkotflügel verfügt, hält außerdem Rostschäden in den Radhäusern klein. Der Motor gilt als nicht vollgasfest, es kann dann in Ausnahmefällen zu Lagerschäden kommen. Auch hier gilt aber: Die einfache, luftgekühlte Zweizylinder-Konstruktion ist leicht zu demontieren und zumindest mit kundigen Händen auch auf der heimischen Werkbank zu überholen; Motorschäden verlieren hier verglichen mit modernen Maschinen viel von ihrem Schrecken. Das Getriebe gilt als solide. Noch ein kleines Vergnügen am Rande, das sich aus der verschraubten Karosserie ergibt: Durch bloßen Tausch der Heckpartien lassen sich aus herkömmlichen Lloyd Kombis und Cabrio-Limousinen bauen. Wen also nach einiger Zeit die Lust nach einem Tapetenwechsel überkommt, kann sich auch schnell helfen.

MARKTLAGE

Stattliche 176 524 kleine Lloyd mit Viertaktmotor wurden gebaut, trotzdem werden heute vergleichsweise wenige angeboten: Das günstige Auto wurde nur selten gepflegt. Auffällig: Das Angebot an unrestaurierten Scheunenfunden ist hier so groß wie sonst höchstens noch beim Trabi, weil die robusten Autos halbwegs heil weggestellt, aber mangels Wert lange nicht wieder rausgeholt oder gar restauriert wurden. Wirklich rar sind Kombis und Cabrio-Limousinen, die mit deutlichem Aufschlag gehandelt werden.



ADRESSEN

▶ **Club** Lloyd-Freunde IG
▶ **Bücher** Peter Kurze/Ralf Kiese, Lloyd – der Wagen für Dich. Vom Leukoplastbomber zum Alexander TS, Delius Klasing, 85 Euro;
Wolfram Block, Weltreise mit 19 PS, Edition Garage, 160 Seiten, antiquarisch

TECHNISCHE DATEN

Motor:	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor vorn quer, luftgekühlt, oben liegende Nockenwelle über Rollenkette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, ein Fallstromvergaser Solex 32 PCI
Hubraum:	592 cm³, Bohrung x Hub: 77,0 x 64,0 mm
Leistung:	17 kW (23 PS) bei 5000/min
max. Drehmoment:	39 Nm bei 3000/min
Höchstgeschwindigkeit:	107 km/h
Getriebe:	Viergang-Schaltgetriebe, Lenkradschaltung
Antrieb:	Vorderrad
Fahrwerk:	vorn Einzelradaufhängung an Querblattfedern; hinten Schlepplenker mit Schraubenfedern und Querstabilisator
Bremsen v./h.:	Trommel/Trommel
Testbereifung:	155 R 15 72S
Verbrauch (Werksangabe):	6,2 l N/100 km
Tankinhalt:	25 l
zul. Gesamtgewicht:	910 kg
Neupreis (1959):	4250 Mark (Aufpreis Heizung: 78 Mark)

MESSWERTE

Beschleunigung 0–50 km/h:	10,15 s
Innengeräusch bei 60 km/h:	77 dB(A)
Bremsweg aus 60 km/h:	28,45 m
Leergewicht/Zuladung:	607/303 kg

KOSTEN

Steuern pro Jahr:	152 Euro
Versicherung (OCC-Beispiel):	173,31 Euro*

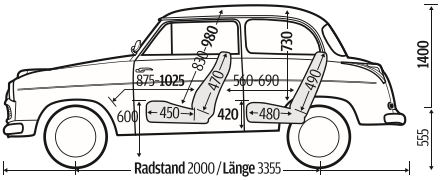
* Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

HELLER Seitliche Blinker machen das Spitzenmodell besser sichtbar

VERSTREUTER Die Schalter am Armaturenbrett brauchen Übung – oder Beschriftung

ERSATZTEILE

Die Lloyd-Teileversorgung wird von rührigen Clubs und ein paar Privatleuten mit Lagerware, Gebrauchtteilehandel und Nachfertigungen auf ordentlichem Niveau gehalten. Verschleißteile sind durchweg verfügbar, ebenso Teile für größere Überholungen an Motor und Getriebe; selbst Dinge wie die versprödenden hinteren Blinkerkappen oder Synchronringe fürs Getriebe (220 Euro/Satz) werden von Zeit zu Zeit wieder aufgelegt. Erster Ansprechpartner ist die Lloyd-Freunde IG, die ein großes Lager bei Nottuln betreibt.



ABMESSUNGEN

INNENBREITE VORN 1117 mm • **SPURWEITE** 1050/1100 mm • **BREITE** 1410 mm
SITZPLÄTZE 4 • **TESTBEREIFUNG** Firestone F 560

* Obere Preiskurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig; Quelle: Classic Data.

TRABANT P50/1

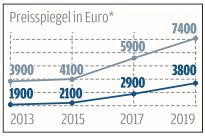
TRADITION **Die Firma Sachsenring wurde 1958 am alten Audi-Standort Zwickau gegründet**

PLUS/MINUS

Von allen Autos im Vergleich ist der Trabi aus der ersten Serie das am wenigsten alltagstaugliche, was vor allem an seinem unsynchronisierten Getriebe liegt. Das erfordert von jedem neuen Fahrer Eingewöhnung. Zudem ist der Freilauf ein Schwachpunkt; wurde er nur gesperrt gefahren, lässt er sich oft nicht mehr einlegen. Rutschen bei hohen Drehzahlen Gänge raus, sind Freilaufsperre und -nocken verschlissen. Auch der Zweitaktmotor braucht beim Fahren eine kundige Hand, weil er am besten schmiert, wenn Vollgas gefahren und dann in den Freilauf geschaltet wird – wichtig vor allem im Schiebebetrieb, denn dann setzt die Schmierung aus. „Ständiges Viertelgas ist nicht gesund“, sagt Mario Gießler, der den Testwagen für diesen Vergleich von Grund auf restauriert und zur Verfügung gestellt hat. Alltagserschwernisse wie das Türschloss nur auf der Beifahrerseite (Frau erst einsteigen lassen!) spielen da eine untergeordnete Rolle. Rumgesprochen hat sich, dass die Duroplast-Anbauteile zwar nicht rosten, dafür aber die Struktur darunter: Radhäuser, Schweller, Kofferraumboden und der Hilfsrahmen für Motor und Getriebe sind bei vielen unrestaurierten Trabi in erbärmlichem Zustand. Ausgangspunkt sind Nähte und die Kontaktstellen von Anbauteilen und Karosserie. Die werksseitige Grundierung zieht Feuchtigkeit, und unter den Anbauteilen fällt der Rostfraß lange nicht auf. Problematisch sind auch die Gelenkwellen des Frontantriebs, die den Kräften bei forcierter Kurvenfahrt auf Dauer nicht gewachsen sind. Die vorderen Bremstrommeln neigen im Alltag zu ovalen Verformungen.

MARKTLAGE

Frühe Trabant P50/1 sind selten, originale Autos nahezu unauffindbar. Fast alle wurden im Laufe ihrer langen Betriebsdauer auf moderne Motoren, Getriebe oder Lenkungen umgerüstet. „Am Anfang wurden von Baujahr zu Baujahr noch viele Details geändert“, sagt Trabi-Besitzer Mario Gießler. Rare Referenzfahrzeuge wie sein Auto sind mit kleinteiliger Recherche in den Urzustand zurückversetzt worden. Wer auf Originalität verzichten kann, findet in umgebauten Autos die günstigere und komfortablere Alternative.



ADRESSEN

▶ **Clubs** IFA-Regionalclubs, Intertrab.com, Trabant Club Zwickau e. V.
▶ **Bücher und Websites** Trabant: Legende auf Rädern, Frank Rönicke, Motorbuch-Verlag, 2011, 208 Seiten
Pappenforum: pf31.pappenforum.de/

TECHNISCHE DATEN

Motor: 2 Zylinder, 2-Takt, vorn quer, luftgekühlt mit Axialgebläse, ohne Nockenwelle und Ventile , BVF-Flachstromvergaser 28 HB 1-1
Hubraum: 500 cm³, Bohrung x Hub: 66,0 x 73,0 mm
Leistung: 15 kW (20 PS) bei 3900/min
max. Drehmoment: 44 Nm bei 2750/min
Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe unsynchron
Antrieb: Vorderrad
Fahrwerk: vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung, Pendelachse mit Querlenkern vo. + hi. Blattfedern
Bremsen vorn/hinten: Trommel/Trommel
Testbereifung: 5.20 80 13 70 R
Verbrauch (Werksangabe): 6,8 l Gemisch/100 km
Tankinhalt: < 24 l
zul. Gesamtgewicht: 950 kg
Neupreis (1958): ca. 7450 DM (DDR)

MESSWERTE

Beschleunigung 0–50 km/h: 15,89 s
Innengeräusch bei 60 km/h: 73 dB(A)
Bremsweg aus 60 km/h: 25,5 m
Leergewicht/Zuladung: 620/330 kg

KOSTEN

Steuern pro Jahr: 126 Euro
Versicherung (OCC-Beispiel): 173,31 Euro*

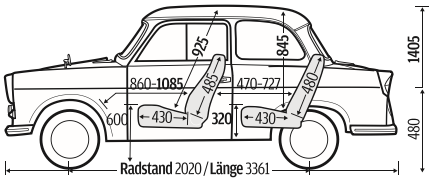
* Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

KLAVIATUR **Beleuchtung und Scheibenwischer werden per Tasten gesteuert**

HEIZUNG **Unter dem Armaturenbrett wird die Lüftung an- und ausgeschaltet**

ERSATZTEILE

Einen P50/1 im Originalzustand zu halten oder dahin zurückzuversetzen ist ein unerwartetes Drama. Trabant-601-Teile passen nicht oder nur mit Umbauten. Beispiel: Ein neuer Hilfsrahmen für Motor und Getriebe passt nicht ans unsynchronisierte Getriebe und umgekehrt. Dafür gibt es weder Teile noch Menschen, die sich an eine Revision trauen. Originalgetreue Auspuffanlagen wurden als Kleinserie für etwa 1000 Euro neu aufgelegt. Karosserie- und Innenraumteile kann man gebraucht kaufen. Eine gute Bezugsquelle ist etwa trabantwelt.de



ABMESSUNGEN

INNENBREITE VORN 1260 mm • **SPURWEITE** 1200/1240 mm • **BREITE** 1493 mm
SITZPLÄTZE 4 • **TESTBEREIFUNG** Heidenau P36

Der Briefträger kommt

Hallo Herr Herrmann,

ich habe einige Bilder beim Stöbern in alten Unterlagen gefunden die für Lloyd-Freunde vielleicht interessant sein könnten.

Ich sende Ihnen diese alten Fotos ....zum Staunen !!!

Der Alexander TS ist aus der Borgward Konkursmasse von meinem Vater (er war damals Vorarbeiter im Borgward Presswerk) gekauft worden.

Zum Alexander TS: wie auf den Bilder erkenntlich, hat der Wagen vorne und hinten die US-Stoßstangen, ferner die US Guß-Rückleuchten, das Motorhauben-Emblem von der Isabella, die komplette Inneneinrichtung inkl. Amaturenbrett wurden auf Isabella Niveau umgebaut, leider ist die Nordlandblende auf den Bilder nicht mit drauf.

Also, wenn ich an meine damalige Kinderzeit denke, dieses Fahrzeug war in der Zeit schon ein besonderer "HINGUCKER"

Viel Spaß mit den Bildern und noch viel Spaß mit den tollen Autos von Lloyd,

Helmut Schlei

Und wir danken Helmut herzlich für diesen kleinen Bericht, die Redaktion freut sich über alles. *Jochen Fröhlich, der Redakteur*

Bordwerkzeug

Als ich vor etlichen Jahren begann, bei meinem Freund im Weserbergland nachzubohren, ob er nicht seinen alten seit Jahrenden in einem trockenen Schuppen abgestellten Lloyd an mich veräussern wollte traf ich in unserer Straße in Bremen einen LloydLP 400 Fahrer.
Wir kamen in ein kurzes Gespräch und ich fragte ihn unter anderem, ob es denn schwierig sei so ein Fahrzeug zu restaurieren und zu unterhalten.
Nee, sagte der ältere Herr aus dem Bremer Umland, da genügt eigentlich nur ein Schweizer Taschenmesser und ein paar Maulschlüssel.
Nun ganz so einfach hat es sich nicht herausgestellt als der Lloyd irgendwann vor meiner Garage stand und doch war vieles Wahres dran. Wenn man ein Haus oder eine trockene Unterstellmöglichkeit hat und zwei gesunde Hände um nicht schon für einen Glühlampenwechsel den Elektriker rufen zu müssen, reicht für die meisten Arbeiten am Lloyd der normale Werkzeugkasten mit Schraubenziehern, Maulschlüsselsatz, einer Schieblehre und Lehre zum Messen der Zündkontaktabstände aus. Ach ja, Rohrzange nicht zu vergessen, die liegt meistens eh unter der Spüle!
Ich überlege mal jetzt, welches Werkzeug ich dem nicht mit dem Kfz-Handwerk näher Vertrauten empfehlen würde das stets im Auto zu belassen wäre und was für kleinere Reparaturen im Keller oder der Garage vorzuhalten ist.
Im Heft 19-1 sind ja zum guten Teil allfälligen Störungen beschrieben, die uns auf einer Ausfahrt manchmal das Weiterfahren verleiden wollen. Nur welches Werkzeug brauche ich?

- **Schraubenzieher**, in aller Regel mit flacher Klinge aber Kreuzschlitz dazu wäre auch nicht schlecht. Damit kann ich zum Beispiel beim Lampenwechsel der Scheinwerfer den Einsatz losschrauben. Aber auch sonstige klappernde Schrauben nachziehen die sich bei der rasenden Fahrt gelöst haben.

- **Kombi- oder Spitzzange** um irgendwas festzuhalten oder die filigranen Sicherungen im Sicherungskasten einzusetzen (Vorsicht: keinen Kurzschluss provozieren.
- Ein **Zündkerzenschlüssel** zum Lösen der Zündkerzen wenn sie verrusst oder nass sein sollten. Und dazu eine oder zwei Reservezündkerzen
- Einen Satz **Maulschlüssel** 8er, 10er , 13er .... um die gelockerte Schraube am Zündverteiler oder den Scharnieren der Motorhaube oder anderswo nachzuziehen
- Ein **Tuch** (wegen der Reinlichkeit)
- leichte **Arbeitshandschuhe**
- **Ersatzkeilriemen**
- **Isolierband**
- und dann noch den **Wagenheber**(für den Fall, dass die Wagenheberaufnahmen am Fahrzeugboden nicht dem Rostfraß zum Opfer gefallen sind). Ansonsten empfielt es sich einen kleinen hydraulischen Wagenheber für kleines Geld zu kaufen und ein Holzplättchen zum Unterlegen mitzuführen. Dazu braucht es für die Radschrauben noch den passenden Ringschlüssel.

Dieses kleine Werkzeug habe ich zusammen mit einem kurzen Stück Leitung in der Reserveradmulde liegen. Und das hat bislang immer gereicht. Den Draht habe ich dafür dabei, um falls das Zündschloss streikt den Anlasser doch zum Jodeln zu bringen.
Der ambitionierte Bastler wird ein weitaus aufwändigeres Werkzeuglager haben müssen. Angefangen von der Messlehre für Zündkontaktabstand, Prüflampe, Knarrenkasten, Hammer, Drahtbürste, Abzieher und und und.
Da sind nach Interessenlage und Erfahrung nach oben keine Grenzen gesetzt. Aber das werden wir sicher nur auf großer Fahrt mitnehmen. Und ansonsten ein Stoßgebet senden.
Die Aufzählung kann nicht vollständig sein aber die oben angeführten Dinge mit sich zu führen ist schon von Vorteil, denn die Pannen passieren oft genug weit ab von jeder Werkstatt.

Jochen Fröhlich

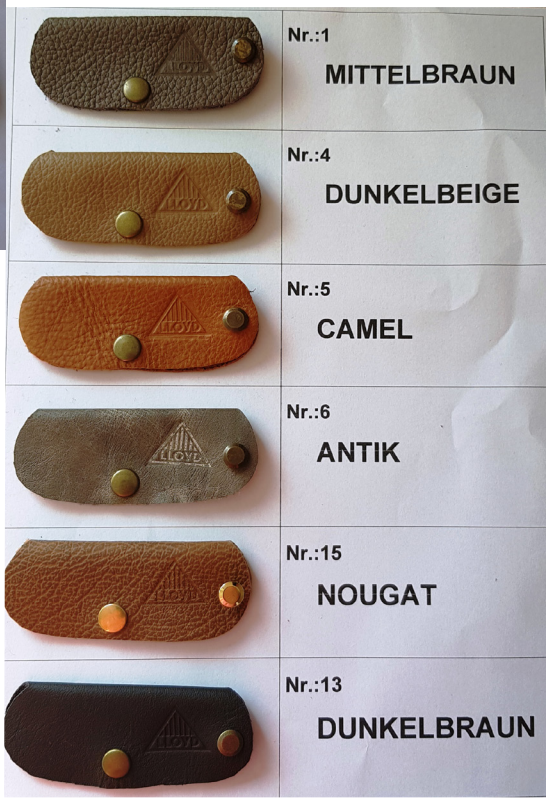
Boutique

Schlüsselmäppchen in zwei Ausführungen mit Lloyd-Prägung, in verschiedenen Ledersorten und Farben lieferbar.
Den originalen Lloyd-Werbegeschenken nachempfunden.

Schlüsselmäppchen groß mit Schlüsselring. In den abgebildeten Farben lieferbar. Bitte gebt mir die Nummer der Farbe durch.

11,00€ zzgl. Versand

Schlüsselmäppchen groß mit Schlüsselring. In den abgebildeten Farben lieferbar. Bitte gebt mir die Nummer der Farbe durch.
11,00€ zzgl. Versand



Schlüsselmäppchen klein mit Buchschraube. In den abgebildet Farben lieferbar. Bitte gebt mir die Nummer der Farbe durch.
9,00€ zzgl. Versand

weitere auf der nächsten Seite

Anstecknadel oder Pin
3,50 € zzgl. Versand

Ordner für die Archivierung der "Fahr mit Lloyd", mit Stäbchen
4,-€ zzgl. Versand

Fleecejacke für Damen und Herren
(bitte angeben),dunkelblau, bestickt, schwere Qualität; alle Größen lieferbar
39,- € zzgl. Versand

Polohemd für Damen und Herren (bitte angeben), dunkelblau oder bordeauxrot, bestickt, hochwertige Qualität; alle Größen lieferbar:
28,- € zzgl. Versand

Filztasche mit Einlegeboden, hellgrau, Siebdruck einseitig.
15,- € zzgl. Versand

Hochwertiger
Porzellanbecher, zweiseitig bedruckt
8,50 € zzgl. Versand

Aufkleber

Bitte gebt mir unbedingt die Nummer des Aufklebers an

Classic Car Magnet

LLOYD FREUNDE IG e.V.

Der Classic Car Magnet ermöglicht eine sichere eine sichere Befestigung Ihres Handys/Smartphone an Metallarmaturenbrettern, wie bei vielen klassischen Fahrzeugen vorhanden.
Wer gelegentlich die Smartphone Navigation benutzt oder mit dem Smartphone und einem externen Lautsprecher Musik hört, wird diesen Halter als schnelle Lösung zu schätzen wissen, auch weil sich diese Befestigung genau so schnell wieder unsichtbar löst.
Durch die Vollgummierung des Classic Car Nagnet ist der Schutz Ihres Armaturenbretts vor Beschädigungen bei der Anwendung gesichert. Da das System magnetisch funktioniert sind Löcher, Kleber, etc. nicht notwendig.
Durch den Einsatz von 8 Neodym N50 Magneten ist die Magnetkraft stärker als bei den handelsüblichen Haltern für moderne Fahrzeuge und funktioniert somit auch an leicht gewölbten Flächen, wie sie bei Oldtimern oft üblich sind.
Wenn Sie bereits einen handelsüblichen Magnethalter für Ihr Smartphone im Alltagsfahrzeug benutzen, so ist der Classic Car Magnet hierzu voll kompatibel und eine ideale Ergänzung..

Gebrauchsanweisung

Beim Classic Car Magnet, sowie bei allen anderen handelsüblichen Handy/Smartphone Magnethaltern, ist es notwendig, dass das Handy eine magnetische Fläche aufweist.
Hierzu sind beim Classic Car Magnet 2 Bleche (rund und rechteckig, selbstklebend) mitgeliefert

(Bild 1)

Magnethalter

2 Bleche

Eines dieser Bleche ann entweder in der Schutzhülle (Bild 2), auf der Schutzhülle (Bild 3), oder direkt auf dem >Handy/Smartphone (Bild 4) angebracht werden.
Bei der Variante „ in der Schutzhülle" wird empfohlen, ein weiches Tuch mit einzulegen (Brillenputztuch oder ähnl. Bild 5) um das <Handy/Smartphone vor Kratzern zu schützen.
Bei der Variante „direkt auf dem Handy „ wird empfohlen, das >Handy/Smartphone auf der Rückseite mit einer Folie (handelsüblich, Bildn 6), vor dem Anbringen des <Bleches zu schützen

Bild 2 Bild 3 Bild 4 Bild 5 Bild 6

Smartphones mit induktiver Ladung

Bei Smartphones mit induktiver Ladungsmöglichkeit ist zu beachten, dass das Ladefeld nicht mit dem Blech abgedeckt wird. Die induktive Ladefläche befindet sich meistens in der Mitte des Smartphones, also hier Blech oberhalb anbringen.

Magnetischer Handyhalter für alle Lloyds mit Blecharmaturenbrett. Kein Bohren, keine Kratzer, hält bombenfest. **9,90€** zzgl. Versand

Wenn Ihr noch weiter Wünsche und Anregungen habt, so nehme ich diese gerne entgegen, Monika **02161/631447** monika.arndt@lloyd-freunde-ig.com

Marktplatz

Lloyd Alexander TS als Restaurierungsobjekt zu verkaufen.
Preis 1.200 €
Nachfragen bei Friedrich Helfer

Verkaufe **Lloyd Alexander TS** Export-Ausführung
Wegen Todesfall wird eine seltene Lloyd Alexander TS Limousine, Baujahr 1961 in Export Ausführung (USA Ausführung) angeboten. Mit großen Scheinwerfern, Export-Stoßstangen, Golde Faltschiebedach und Anhängerkupplung!
- Innenausstattung (zweifarbig) ist noch gut erhalten
- Letzter TÜV war 04/2014
- Der Lloyd ist leider teilzerlegt (z.B. Armaturenbrett ist ausgebaut und der Kabelbaum liegt frei)
- Der Lloyd muss neu lackiert werden!
- Zur Zeit nicht fahrbereit!!! Roll und lenkbar- Wahrscheinlich zu 90% komplett.
- Fahrzeugpapiere und Schlüssel sind vorhanden Preisvorstellung
€ 2.950 Tim Neugart (s.u.)

Verkaufe Lloyd Zweitakt-Motorenteile:
Biete gebrauchte/neue Zweitakt-Motorenteile für LLOYD LP 250, 300er & 400er an wie z.B. verschedene Vergaser, Kolben & Zylinder, neue 400er Kolben, versch. Kleinteile, Teile für Zündung, Dichtungen usw.
Preis VB Tim Neugart Tel: 07353 / 98 27 41

2 Lloyd Alexander TS Bj. 58/59 zu verkaufen
einzeln oder beide zusammen ! Preis : VB
Beide Fahrzeuge sind komplett /fast ganz komplett, aber bedürfen einiger Arbeit um sie wieder auf die Strasse zu bringen. Ich bin leider nicht mehr in der Lage hier Hand anzulegen und suche eine neue Heimat für meine Schätzchen. Ich selbst habe mir mit Genehmigung meiner lieben Frau einen fertig restaurierten Lloyd Alexander kaufen dürfen und für die Zukunft ist nur noch fahren und genießen angesagt. So ist der Plan !?
Interessenten können mich gern anrufen unter 06209-8348 oder über 0172 6215424 . Auch per email unter knutklimesch@alice-dsl.net
Gern sende ich weitere Bilder und Informationen .Beim Transport bin ich auch gerne behilflich. (Anhänger vorhanden) Knut Klimesch aus Mörlenbach, (weitere Bilder auch auf der Lloyd-Homepage)

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-Fahrerinnen, 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

Verkaufe **Lloyd Alexander mit Anhänger**
Das Fahrzeug wurde in der Vergangenheit komplett restauriert und befindet sich in einem technisch und optisch guten Zustand. Wunderschöner Innenraum, Faltdach, neuwertige Reifen, TÜV bei Verkauf neu. Der Anhänger wurde neu gebaut.
Weitere Bilder auf Anfrage. Das Fahrzeug steht in Köln.
Preis: 12.500,- € VB Kontakt: Markus PliquettTelefon: 02234-435 88 47
Markus.Pliquett@MPsClassics.com

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

Verkaufs- und Suchanzeigen mit Ausnahme der bezahlten Annoncen werden nur einmal eingesetzt. Bei Verlängerungen bitte rechtzeitig der Redaktion den Wunsch aufgeben

Neuer Borgward-Kalender 2020

Vor 100 Jahren entstand aus dem Unternehmen „Bremer Reifenindustrie“ die Firma „Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co.“ (1.6.1920). 1924 startete der kleine Betrieb mit dem Bau von Fahrzeugen. In den folgenden 30 Jahren machten diese Wagen den Name „Borgward“ weltbekannt. Mehr als 2 Mio. Fahrzeuge rollten von den Fließbändern der Werke in den Stadtteilen Hastedt, Neustadt, Sebaldsbrück und in Osterholz-Scharmbeck. Doch 1961 musste Borgward die Tore schließen. Missmanagement hatte zum Konkurs geführt.

Der Borgward-Kalender hält die Erinnerung an die Wagen aus Bremen wach. Die historischen Werbefotos zeigen die Fahrzeuge aus den 50er-Jahren.

Abgebildet ist die schicke Isabella Limousine, die in der sportlichen Ausführung Tempo 150 km/h erreichte. Auf den anderen Bildern sind die Oberklasse-Wagen Hansa 2400 S (1953) und der „Große Borgward“ (100 PS, 160 km/h) von 1959 zu sehen. Weitere Fotos zeigen den Kleinwagen Lloyd Alexander TS (25 PS, 120 km/h) und das mondäne Isabella Coupé (Verkaufspreis 1959 annähernd 11.000 DM; nach heutiger Kaufkraft rund 50.000 DM entspricht ca. 25.000 EUR).

Die anderen Kalenderblätter stellen weitere Fahrzeuge vor. Das November-Blatt ist dem Unternehmer Carl F. W. Borgward (1890-1963) gewidmet, der im November geboren wurde.

Die Fotos sind Originale, die Bremer Fotografen damals aufnahmen. Der Herausgeber des Kalenders, Peter Kurze, konnte die Nachlässe einiger Fotografen mit insgesamt 100.000 Bildern erwerben. Aus diesen Aufnahmen entstanden Bücher und der Kalender.

Bestellungen an Verlag Peter Kurze, pk@peterkurze.de, 0421 2238818

Preis 12,95 € incl Versand

Impressum und Infos

Vereinszeitschrift
Herausgeber: **Lloyd-Freunde IG e.V.**
Auflage 500 Stück
Erscheint vierteljährlich
nicht im öffentlichen Verkauf erhältlich

Vereinsanschrift:
Lloyd-Freunde IG e.V.
Appelhülsener Str. 75
48301 Nottuln

Das Lloyddreieck 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 31.01. 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 e.V.
Kontonummer: IBAN DE95 4036 1906 2040 0781 00
BIC: GENODEM1IBB VR-Bank Kreis Steinfurt,

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

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

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