Fahr mit LLOYD

LLOYD FREUNDE IG e.V.

4 - 2020

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
N.N.

Ersatzteilbestellungen unter
0174/9785163 oder
teiledienst@lloyd-freunde-ig.com

Technischer Leiter
Heinz Dröse
Bahnhofstr. 68, 27616 Stubben
Tel/Fax 04748/2367

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

Inhaltsverzeichnis

Was wir aus dem Jahr 2020 lernen können 4

Termine 2020
Veranstaltungen/Treffen 10

Clubleben
Nachruf auf Uwe Schröder 11
Lloyd-Freunde aktuell 12
Unser neuer Mann im Lager 17
Lagerstammtisch im Corona-Jahr 18
Lloyd-Fahrzeuge - eine kleine Statistik 21

Lloyd-Geschichten von gestern und heute
Wie ich zum Lloyd kam 24
Der Suche zweiter Teil 28

Neu-Mitglieder stellen sich vor
Tamino Müller: Mein Lloyd LP250 V 32
Wilhelm Lappe: Das Fieber war stärker 37
Wilfried Roder: Da ging ihnen ein Licht auf 39
Heinz Bohnes: Ro 80 gegen Arabella? 45

Technik / Historisches
Lloyd 400 Flugmotor 49
Borgward-Kalender 2021 52

Der Teiledienst informiert 53

Club-Boutique 56

Marktplatz 61

Impressum und Werbung 62

Einsendeschluß für Artikel Anzeigen und Veranstaltunghinweise in der FmL 1-2021 ist der **01. März 2021**

Titelbild: Tamino Müller: „Der jüngste Lloyd-Freund“

Lloyd-Freunde 2030 – oder was wir aus dem Jahr 2020 lernen können

Liebe Lloyd-Freundinnen,
liebe Lloyd-Freunde,

jetzt ist wieder die Zeit für alle möglichen Jahresrückblicke. Aber was soll ich im Hinblick auf das Jahr 2020, das so völlig anders war, als alle Jahre und Jahrzehnte zuvor, Neues und Interessantes schreiben? Ihr habt es doch alle schon zigfach gehört und gelesen. Vielleicht mal so: Wenn wir das Ganze positiv sehen, dann war 2020 ein gutes Jahr der Erkenntnisse im Hinblick auf unsere zukünftige Vereinsstrategie.

Seit 2017 hat der Vorstand der Lloyd-Freunde seinerzeit beschlossene Konzept „Lloyd-Freunde 2020" erfolgreich und konsequent umgesetzt, wobei damals niemand ahnen konnte, dass wir ausgerechnet im Zieljahr wieder an einem Scheideweg stehen. Wir haben die Außendarstellung in allen denkbaren Medien auf den heute üblichen Standard gebracht und wir haben alle Vereinsbereiche so ausgerichtet, dass wir auch für neue Mitgliedergruppen anziehend werden.
Zuletzt war es das Teilelager, das wir komplett umorganisiert und neu ausgerichtet haben. Im Ergebnis werden die Lloyd-Freunde heute in allen Belangen sehr viel stärker wahrgenommen und hatten einen deutlichen Mitgliederzuwachs zu verzeichnen. Aber wir haben durch unser Konzept nur vorhandene Potentiale ausgeschöpft. Jetzt geht es um die wirkliche Zukunftsgestaltung angesichts fundamentaler Veränderungen – und da hat uns das Jahr 2020 tatsächlich wertvolle Erkenntnisse geliefert. Welche, möchte ich Euch nun erläutern.

1. Das Beste aus zwei Welten

Die Oldtimerszene diskutiert seit Jahren das vielfach bereits spürbare Nachwuchsproblem. Wie kann man jüngere Leute ansprechen? Wie können wir den Bestand des Vereins mittel- bis langfristig sichern? Sollen wir auf den Zug der Digitalisierung aufspringen? Helfen die Zusammenlegung von Clubs oder die Gründung von Dachverbänden, die

die Vereinsarbeit zentral übernehmen?

Darauf gibt es viele Antworten. Ein Verein muss das, was er anbietet und wofür er steht, mit den aktuell und zukünftig zur Verfügung stehenden Medien letztlich aber aus eigener Kraft kommunizieren. Das sind seit einiger Zeit vor allem Internet, Facebook, Instagram und Youtube. Aber eben auch klassische Medien wie Zeitschriften oder Messen. Oldtimerinteressierte sind Zeitreisende, die bewusst das andersartige Fahren in alten Autos und die damit verbundenen Sozialkontakte genießen. Das bedeutet Entschleunigung und das Betreten einer anderen Welt. Und genau diese dürfen wir nicht zerstören, indem wir auf die Hektik der totalen Digitalisierung setzen. Dann kopieren wir nur den Alltag, dem man ja bei Ausübung seines Hobbys zu entfliehen versucht.

Corona hat gerade deutlich bewiesen, dass der Mensch als soziales Wesen die Kontakte zu anderen Menschen vermisst. Wir selber haben erlebt, wie stark der Andrang mit 45 Teilnehmern bei unserem Lagerstammtisch in Nottuln am 26.09. war. Der für den 06.12. geplante Weihnachtsstammtisch hätte ebenfalls zu einer Rekordbeteiligung geführt und das Interesse an unserem Jahrestreffen 2021 in Bremen ist riesengroß. Die Menschen haben einen enormen Nachholbedarf und wollen sich treffen, austauschen und mit anderen Menschen sprechen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit nimmt dieses Bedürfnis in Zeiten von Home Office und zunehmender Digitalisierung weiter zu.

Darin liegt eine große Chance für die Vereinswelt und damit auch die Lloyd-Freunde. Wir müssen unsere Oldtimerwelt erhalten und diese jüngeren Leuten in der digitalen Welt vermitteln. Das kann dann durchaus in digitale Stammtische oder Kommunikationsplattformen münden, aber eben nicht ausschließlich, sondern allenfalls ergänzend. In diesem Sinne haben wir z.B. das eigentlich erst für nächstes Jahr geplante Lloyd-Forum schon im November 2020 hochgefahren (siehe hierzu auch „Lloyd-Freunde aktuell“). Gerade in Zeiten von Corona soll hier Lloyd-Freunden die Möglichkeit gegeben werden, trotz aller Restriktionen mit anderen zu kommunizieren und sich auszu-

tauschen. Natürlich geht das auch über Netzwerke wie Facebook, aber nicht so zentral und konzentriert.

Zudem haben wir den eigenen Youtube-Kanal „Lloyd Motoren Werke“ eingerichtet, auf dem wir in der Zukunft bewegte Bilder rund um das Thema Lloyd zentral präsentieren wollen. Dieses Medium, das man auch als individuelles Fernsehprogramm bezeichnen kann, gewinnt seit Jahren an Bedeutung.

Die aufgezeigten Präsentationswege benötigen Inhalte, und da sind wir auch schon bei unserem größten Sorgenkind, dem technischen Wissen. Dieses konzentriert sich bei vielen Oldtimerclubs und auch bei uns auf wenige Einzelpersonen, was auf Dauer zu einem echten Problem wird. Die Welt von heute und morgen verlangt nach einem dauerhaften schnellen und breiten Zugriff auf solche Informationen. Es muss in die genannten Wege eingespeist und es muss vor allem weitergegeben werden. Ein sehr positives Beispiel für das Weitergeben ist die Selfkantbahn hier in der Euregio, die vorrangig Dampfloks und alte Dieselloks betreibt. Was dort auffällt ist die hohe Zahl an Jugendlichen und jungen Menschen, die angelernt werden und aktiv mitarbeiten. Solche Personen haben auf den ersten Blick überhaupt keinen Bezug mehr zu dieser „Steinzeittechnik“. Bei der Beantwortung der Frage, warum sie dennoch mitmachen, sind wir wieder bei der völlig anderen Oldtimerwelt, bei sozialen Kontakten und Erlebniswerten.

Daraus können wir lernen. Wichtig für unsere Zukunft ist es jetzt, insbesondere das technische Wissen zu sammeln, ein Kompetenzzentrum zu bilden und das dann weiter zu vermitteln. Zukunftsträchtig ist z.B. nicht das Errichten von immer neuen Oldtimermuseen. Auf Dauer ist es viel wichtiger, sich beispielsweise an Projekten zu beteiligen, bei denen dem Nachwuchs das Wissen von gestern und heute im Rahmen einer Ausbildung oder Schulung vermittelt wird.

Das alles sind interessante Möglichkeiten und es gibt noch einige mehr. Sie ersetzen nicht unser bisheriges Angebot sondern sie erwei-

tern es. Hiermit nutzen wir die digitale Welt, um auf Dauer Menschen für unsere Welt zu interessieren. Jeder soll den Weg zu uns wählen können, der ihm am besten gefällt. Unsere Aufgabe ist es, diese Wege zu schaffen.

2. Interessengemeinschaft und Interessenvertretung

Unser Hobby und Zweck des Vereins ist die menschliche Mobilität, und zwar die historische. In den letzten Jahren hat sich die Oldtimerszene prächtig entwickelt, Oldtimer haben sich als technisches Kulturgut etabliert und stoßen n der Regel auf große Sympathien. Aber es gibt keine Garantie, dass das so bleibt und hierauf muss die Szene schnell Antworten finden. Auch das hat das abgelaufene Jahr ganz deutlich gezeigt. Folgendes Zitat aus der Oldtimer Markt 12/20 zeigt, dass das Unbehagen wächst:

„Anstelle eines Wettbewerbs der Antriebskonzepte haben Bundesregierung und Europäische Union festgelegt, dass E-Mobilität für uns alle die Zukunft der individuellen Fortbewegung zu sein hat.

Wer weiß, vielleicht führt diese Entwicklung immerhin dazu, dass die Gräben zwischen Old- und Youngtimer-Fahrern, Tunern und Originalos, Motorsportlern und Messing-Ära-Bummlern, Mercedes- und Cadillac-Besitzern, Restaurierern und Turbo-Diesel-Käufern zugeschüttet werden. Letztlich sitzen wir alle im gleichen, verbrennungsgetriebenen Boot.“

Bislang hat man sich hier ja eher mit den Fragen nach Einteilung der Zustandsnoten und damit beschäftigt, ob z.B. ein Ford Scorpio jemals ein Oldtimer sein kann. Das alles scheint in der Zukunft relativ zweitrangig zu werden. Die Politik und bestimmte gesellschaftliche Strömungen haben die automobile Mobilität ins Kreuzfeuer genommen. Wie schon mal in einer früheren Ausgabe beschrieben, wird dabei auf eine Monokultur bei den Antriebsarten gesetzt statt auf Technologieoffenheit. Noch schlimmer: fast jede Woche wird ein neues Borstenvieh durchs Dorf getrieben, was man den noch alles verbieten und

reglementieren könne.

Zwar mehren sich die kritischen Stimmen , aber die Gefahr kommt näher. Natürlich berührt uns ein drohendes Sonntagsfahrverbot für Motorräder erst einmal nicht. Noch nicht, denn wo hört das Ganze auf? Deshalb müssen sich z.B. Motorrad-Clubs und Motorrad-Oldtimervereine ganz schnell die Frage stellen, was sie im Sinne Ihrer Mitglieder zu unternehmen gedenken, um dies abzuwenden. Dazu gehört auch, Missbrauch in den eigenen Reihen zu verhindern, denn die Zeit der Kavaliersdelikte ist vorbei.

Natürlich sollten sich Vereine, deren Zweck ein anderer ist, nicht parteipolitisch betätigen. Wenn aber dieser Zweck gefährdet ist, muss zumindest Stellung bezogen werden. Zur Politik gehört immer auch Lobbyarbeit, so tickt unsere Welt leider nun einmal. Es wäre leichtfertig zu glauben, dass ein Verein ein meinungsfreier Raum sein kann, insbesondere dann, wenn es an seine Existenz geht. Oldtimer-Clubs dürfen sich in den kommenden Jahren weniger mit der Frage beschäftigen, welche Autos von heute denn das Recht haben, sich Oldtimer zu nennen. Sie müssen viel stärker als Interessenvertretungen auftreten, um drohende Einschränkungen der Mobilität abzuwenden. Die Szene darf nicht in eine Rechtfertigungsposition geraten, denn fast jede andere Art der Freizeitgestaltung ist mehr oder weniger schädlich für die Umwelt. Und die Szene muss Lösungen für ihre Mitglieder finden und diese sensibilisieren, damit der schon erwähnte Missbrauch reduziert wird.

Für die Lloyd-Freunde könnte das z.B. bedeuten, dass wir stärker in Interessensverbänden mitarbeiten und damit selber zu einem Interessensvertreter für unsere Mitglieder werden. Nur einer starken Gemeinschaft wird Gehör geschenkt. Wir müssen uns auch intern auf geänderte Rahmenbedingungen einstellen. So ist es dann z.B. Aufgabe des Teiledienstes, eventuell notwendige technische Modifikationen für die Verwendung synthetischer Kraftstoffe mit der Bereitstellung der dafür benötigten Teile zu ermöglichen.

Die Anforderungen an die Vereinsführung werden sich massiv ändern. Das ist nicht zwangsläufig negativ, sondern kann uns auch weiter beflügeln. Auch das ist Teil eines Konzeptes „Lloyd-Freunde 2030“, das es jetzt zu entwickeln und umzusetzen gilt. Es liegt viel Arbeit vor uns, aber der Spaß wird dabei nicht zu kurz kommen.

Natürlich brauchen wir im Team, das die Lloyd-Freunde in die Zukunft bringt, Verstärkung durch Menschen, die offen für Neuerungen sind und unsere Gemeinschaft weiter entwickeln wollen. Erste Ansätze gibt es bereits, wie Ihr auf Seite 17 nachlesen könnt. Wer von euch ist noch dabei? Diese Frage ist durchaus ernst gemeint.

Nach einem harten und aufschlussreichen Jahr wünsche ich Euch und Euren Lieben jetzt erst einmal ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie einen guten Start in ein glückliches Jahr 2021. Ich freue mich sehr darauf, viele von Euch in Bremen zu sehen oder persönlich kennen zu lernen.

Euer

Gottfried Schwaner
1.Vorsitzender

Veranstaltungen und Treffen

Termine 2021

02.02.2021	**Motor Classic Show Bremen** ist leider abgesagt worden
13.-16.05.2021	**Lloyd Days in Bremen**
05.-06.06 2021	**Klassiker Tage Schleswig Holstein in Neumünster**

Die **Motor Classic Show in Bremen** ist abgesagt worden. Angesichts der Coronalage war auch bei den angedachten Schutzmaßnahmen mit breiteren Gängen (was zu verkleinerten Ständen geführt hätte), reglementierten Zugangs der Besucher (geteilte Tage), Anmeldung nur über Internet und weiteren Maßnahmen eine sichere und gesicherte Durchführung nicht mehr gewährleistet.

Stand heute sollen die **Klassikertage Schleswig-Holstein,** wenn auch in den Juni geschoben, stattfinden. Die Lloyd-Freunde möchten daran teilnehmen; die Aktivisten scharren schon mit den Hufen. Und alle, außer den bekannten Verdächtigen, die gerne mithelfen wollen und/oder Ideen haben, möchten sich bitte bei mir (Jochen Fröhlich) oder Harald Domcke melden.

Trotz der derzeitigen Lage bitten wir die Mitglieder, Treffen und Veranstaltungen zu melden oder selbst anzubieten, damit wir bei günstigem Verlauf der Pandemie vorbereitet sind.

Nachruf auf Uwe Schröder

Uwe Schröder, geboren am 13. September 1950, verstorben am 8. Oktober 2020, einer der Gründungsmitglieder der Lloyd-Freunde, eine Frohnatur, stets bereit zu helfen.
Seine freundliche Art, sein Lächeln und sein Optimismus haben ihn geprägt.
Er war ein Freund, dem man sagen konnte, was man denkt. Über mehrere Jahrzehnte hat Uwe, gemeinsam mit Heinz Dröse, durch Seminarveranstaltungen für Motor und Getriebe und andere Themen geholfen den kleinen Lloyd vieler Lloyd-Freunde wieder zum Laufen u bringen. Es war ihm nie zu viel, wenn jemand anrief und um Rat gebeten hat. Sein Motto stets „ein Lloyd erfreut“.
ln den letzten Jahren seines Ruhestandes hat Uwe hochwertigen Modellbau betrieben (Feuerlöschboot, Unterseeboot, THW-LKWs und viele andere Modelle). Des Weiteren hat Uwe sich ehrenamtlich sozial betätigt und junge Flüchtlinge betreut und ihnen zu vielen Kontakten verholfen. lch persönlich verliere einen guten Freund, einen Menschen, der vielen gutes getan hat.
Mein besonderes Beileid gilt seiner Frau Ute und seinem Sohn Tim.

Julius R. Hinz
und der Vorstand

Lloyd-Freunde aktuell

Wie bereits auf den Einführungsseiten dieses Heftes erwähnt, lag ein Schwerpunkt unserer Arbeit in den letzten Wochen auf dem Ausbau unserer digitalen Präsenz. In den vor uns liegenden Jahren kommt es darauf an, das Wissen und die Geschichten rund um die Lloyd Motoren Werke und ihre Autos zu erhalten und es zukünftigen Interessenten zur Verfügung zu stellen. Lloyd darf nicht in Vergessenheit geraten und wir müssen zukünftige Lloyd-Freunde mit den heute und zukünftig üblichen Medien auf uns aufmerksam machen. Der beste dabei Weg ist, das bisher eher zersplitterte Wissen zentral zu sammeln, in einer Art digitaler „Lloyd-Bibliothek". Diese hat verschiedene Standbeine: unsere Homepage, das neue Lloyd-Forum und der von uns betriebene neue YouTube-Kanal „Lloyd Motoren Werke". Hierzu nun einige Details.

Priorität 1 hatten in letzter Zeit aber natürlich die Arbeiten an unserem Jahrestreffen 2021 in Bremen, die nunmehr ebenfalls abgeschlossen sind.

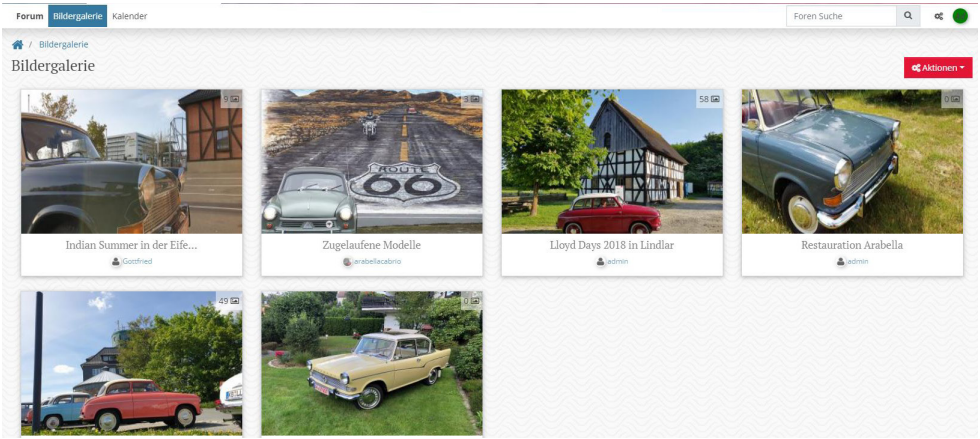
1. Das neue Lloyd-Forum

Internetforen haben sich seit einigen Jahren als Kommunikationsplattform etabliert. Hier können Mitglieder des Forums Meinungen äußern, Fragen stellen, Dinge suchen oder anbieten, sich gegenseitig

helfen. Genauso funktioniert unser Lloyd-Forum, wobei die Technik breiten Raum einnimmt.

Weitere Themenbereiche widmen sich dem Clubleben und dem Teiledienst, über den unser Club als einer der wenigen Oldtimer-Clubs verfügt. Auf diese Weise funktioniert der Informationsaustausch unter Lloyd-Besitzern schneller als über Zeitschriften und zielgerichteter als über Facebook.

Zusätzlich gibt es die Sonderfunktion, ein Fotoalbum zu erstellen und die Freude an schönen Lloyd-Bildern mit anderen Menschen zu teilen.



Ihr könnt das Lloyd-Forum über unsere umgestaltete Homepage erreichen:

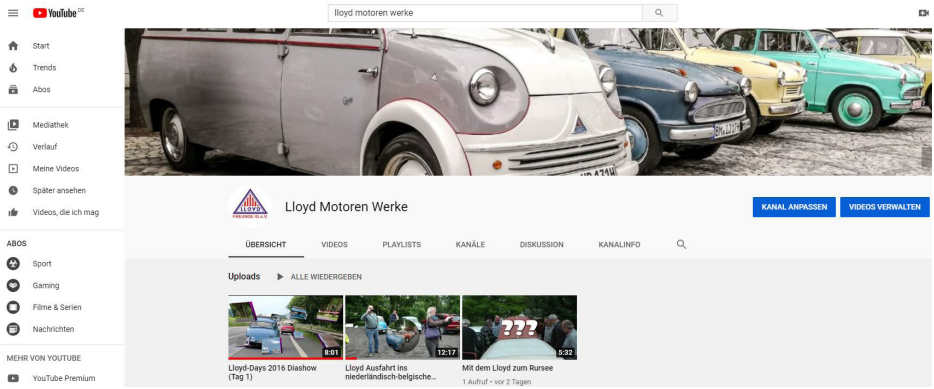
Wenn Ihr Euch angemeldet habt, erhaltet Ihr vom Administrator zeitnah die Freischaltung und dann kann es schon losgehen. Fragt nach, informiert andere oder erstellt ein Fotoalbum. Ein solches Forum lebt natürlich auch immer von den Beiträgen der Mitglieder. Zwar wird auch der Vorstand hier immer wieder informieren, aber mit Leben erfüllen könnt nur Ihr diese Plattform.

Probiert es, Ihr werdet Euch schnell zurechtfinden und dieses für uns neue Medium schätzen.

2. YouTube-Kanal „Lloyd Motoren Werke“

YouTube ist ein Videoportal mit hunderten Millionen Nutzern weltweit. Die Benutzer können auf dem Portal kostenlos Videoclips ansehen, bewerten, kommentieren und selbst hochladen. Auf YouTube gibt es alle Arten von Videos, unter anderem Film- und Fernsehausschnitte, Musikvideos, Trailer sowie selbstgedrehte Filme.

Hier haben wir einen clubeigenen Kanal neu eingerichtet. Darin können wir die Geschichte der Lloyd Motoren Werke und Ihrer Autos in bewegten Bildern erlebbar machen.



Dort gilt das Gleiche wie schon beim Lloyd-Forum: wir leben von Euren Beiträgen. Wenn Ihr also Lloyd-Filme habt, die ja heute sehr leicht

mit dem Handy zu drehen sind, stellt Sie uns bitte zur Verfügung. Wir werden auch technische Filme produzieren, die sich z.B. mit diversen Einstellarbeiten am Motor beschäftigen. Wer uns hier unterstützen kann oder schon über Filmmaterial verfügt, ist herzlich willkommen.

Ihr erreicht unseren Kanal, indem ihr einfach in das Suchfeld auf der YouTube-Startseite *Lloyd Motoren Werke* eingebt.

3. Lloyd Days 2021 in Bremen

Die Vorbereitungen sind komplett abgeschlossen. Wegen der behördlichen Genehmigungen in Bremen und Bremerhaven war das Ganze diesmal besonders zäh, aber wir haben ein für Euch hoffentlich interessantes Programm zusammengestellt.

Da wir einer interessierten Öffentlichkeit zeigen wollen, dass Lloyd Getreu dem Motto dieser Veranstaltung tatsächlich lebt, bilden den Schwerpunkt diesmal drei Lloyd-Präsentationen: zentral auf dem Domshof in Bremen, direkt am Meer auf dem Willy-Brandt-Platz in Bremerhaven und in Verbindung mit einem Oldtimertreffen auf dem Gelände des Zirkus Eldorado in Lilienthal. Hinzu kommen eine sehr interessante Hafenrundfahrt in Bremerhaven, Führungen und Besichtigungen im Schuppen Eins und im ehemaligen Lloyd-Werk und schließlich zu guter Letzt etwas ganz Ungewöhnliches: unser Zirkustag am Sonntag. Dabei war es für uns auch eine Herzensangelegenheit, diesem durch die Corona-Krise besonders getroffenen Kulturbereich, mit dem viele von Euch sicherlich schöne Kindheitserinnerungen verbinden, helfen zu können.

Besonders freuen wir uns darüber, Frau Monica Borgward als Ehrengast begrüßen zu dürfen.

Alle Details zum Programm und zu den Teilnahmebedingungen sowie den Übernachtungsmöglichkeiten findet Ihr auf unserer Homepage und in dem diesem Heft beigefügten Flyer. Anmelden könnt Ihr Euch wie immer online oder mit dem ebenfalls beigefügten Anmeldeformular.

Wichtig: für die Einhaltung der dann geltenden Corona-Bestimmungen wird in allen Belangen gesorgt sein, auch bei den Abendessen. Sollten wir die Teilnehmerzahl deckeln müssen, gelten das Datum der Anmeldung und der Eingang des Nenngeldes als Kriterium. Darauf haben wir ja an verschiedenen Stellen schon ausdrücklich hingewiesen. Aufgrund der bisherigen Resonanz empfehlen wir nochmals, mit der Anmeldung nicht bis zum Ende der Frist am **31.03.2021** zu warten. Eine spontane Teilnahme an der Veranstaltung oder eine Teilnahme an der Mitgliederversammlung ohne vorherige Anmeldung sind leider nicht möglich.

Um ganz sicher zu gehen, haben wir mit dem Zeitraum vom 05.08.-08.08.2021 auch einen Ausweichtermin festgelegt. Für den Fall einer Verschiebung der Veranstaltung werden wir mit der „Fahr mit Lloyd“ 01/21 nochmals abfragen, wer den Ersatztermin buchen möchte. Natürlich erhält jeder sein Geld zurück, der sich für den Mai-Termin angemeldet hat, dann aber den Augusttermin nicht wahrnehmen kann.

Schaut bitte immer mal auf der Homepage und im Lloyd-Forum nach, hier erhaltet Ihr aktuelle Informationen.

Wir gehen optimistisch ins neue Lloyd-Jahr und freuen uns auf Eure Teilnahme.

Gottfried Schwaner
1. Vorsitzender

Klaus Jungenblut – unser neuer Mann im Lager

Klaus hat sich Euch schon in Heft 01/20 als Neu-Mitglied vorgestellt. Er ist in der Oldtimerszene zuhause und hat zuvor schon einige zwei- und vierrädrige Oldtimer restauriert. Zum Glück hat er dann im hohen Alter von 57 Jahren doch noch die Kurve zu einem Lloyd gekriegt. Er hat sich mit dem Kauf einer Arabella kürzlich einen lang gehegten Traum erfüllt.

Am 26.09. hat Klaus uns dann beim Lagerstammtisch in Nottuln besucht und sofort Gefallen an dem gefunden, was wir dort machen. Sein Angebot, im Lager zu helfen, konnten wir einfach nicht ablehnen.

Das Lager hat sich durch die Sortimentsausweitung und die Präsentation im Internet mit ständig aktueller Liste und Online-Bestellmöglichkeit prächtig entwickelt. Wir werden in diesem Jahr auf deutlich über 300 mehr oder weniger umfangreiche Aufträge und einen Lagerumsatz kommen, der um fast 60% über dem des Vorjahres liegt. Hinzu kommen die Verarbeitung der Wareneingänge und die Weiterentwicklung der Lagerordnung. Kurzum: wenn wir dann noch in Eurem Sinne permanent lieferfähig bleiben wollen, ist die heutige Lagergröße einfach zu viel für eine Person.

Deshalb unterstützt Klaus seit Oktober Johannes bei der Bewirtschaftung unseres Teilelagers und bei Sonderprojekten in Nottuln. Er bringt aufgrund seiner Ausbildung zum KFZ-Mechaniker und seiner Oldtimererfahrung ideale Voraussetzungen mit. Wir heißen ihn herzlich im Team der Lloyd-Freunde willkommen und freuen uns sehr über sein Engagement.

Gottfried Schwaner
1. Vorsitzender

Ja, nein, vielleicht – und dann doch ein Lagerstammtisch im Corona-Jahr

Es war in vielfacher Hinsicht ein besonderer Stammtisch. Wir wollten Euch schon im März mit einer solchen Veranstaltung unser neues Lager und den umgestalteten Aufenthaltsraum vorstellen. Dann kam Corona und wir verloren den Glauben, dass so etwas in diesem Jahr überhaupt möglich sein würde. Mit den Lockerungen im Sommer keimte die schwache Hoffnung wieder auf und dann beraumten wir mit zittrigen Knien den 26.09. als möglichen Termin an.

Die Anmeldungen schnellten auf über 40, aber wir hatten starke Zweifel. Wie durch ein Wunder blieb es bei den Lockerungen und Johannes begann mit den mehrtägigen Vorbereitungen. Es wurden Pavillions aufgebaut, Tische gerückt, Getränke gekauft und ein Hygienekonzept ausgearbeitet. Klaus Schink und seine Frau Gabi halfen ebenfalls sehr engagiert mit, vom Tische dekorieren bis hin zum Unkraut jäten. Es war sehr viel Arbeit, bei der zusätzlich sehr viel Unterstützung von Roswitha und Horst Polzin sowie Monika und Knut Arndt kam.

Um 13 Uhr begann der Ansturm, wobei alles sehr moderat und unter Einhaltung der von Johannes vorgestellten Corona-Regeln abging. Es

kamen fast nur wirklich angemeldete Teilnehmer. Vor dem Lager bildete sich eine lange Schlange. Um die Zahl der sich im Lager aufhaltenden Personen kontrollieren zu können, konnten Mitglieder das Lager nur in Begleitung von Horst, Knut oder Gottfried betreten, die sich dann genügend Zeit für jeden Teilnehmer nahmen. Manches ging in 10 Minuten über die Bühne, in anderen Fällen waren Beratungsbedarf und Jagdfieber ausgeprägter und es wurde dann schon mal ein längerer Aufenthalt. Insgesamt waren wir im Lager bis nach 16 Uhr aktiv und es wurde ein Umsatz 2.700,- € erzielt: Das Schöne dabei: wir konnten auch einige Ladenhüter wie Sitze verkaufen, die man vorher einfach sehen muss.

Monika stellte in der Verkaufsecke der Boutique ihre aktuelle Kollektion vor und konnte ebenfalls sehr gute Umsätze erzielen. Gegen 14 Uhr organisierte Johannes das Essen, dass er zuvor bei einem erprobten Thailänder bestellt hatte. Es müssen ja nicht immer Suppe und Schnittchen sein. Diese Entscheidung erwies sich als goldrichtig. Alles schmeckte hervorragend und für jeden war etwas Passendes dabei. Der Vorstand hatte wegen des besonderen Anlasses zuvor festgelegt,

dass Essen und Getränke von der Lagerkasse übernommen werden.
Da der Wettergott uns gnädig war, schien zwischendurch sogar mal die Sonne. Sehr verhalten zwar, aber sie schien immerhin. Deshalb verteilten sich die Teilnehmer großzügig in den Pavillions im Freien und im Aufenthaltsraum, in dem wir die Zahl der Plätze reduziert hatten. Es war sowohl beim Essen und später bei Kaffee und Kuchen genü

gend Platz da und die Corona-Regeln konnten eingehalten werden. Tatsächlich ist uns kein Fall bekannt geworden, nachdem sich jemand auf unserer Veranstaltung angesteckt hat.

Wir waren noch bis nach 18 Uhr vor Ort, als die letzten Teilnehmer gingen. Die Resonanz war sehr positiv. Wir haben die Aufgabe bekommen, das doch möglichst bald zu wiederholen. Das machen wir sehr gerne im Frühjahr 2021, wenn man uns lässt. Der Rahmen wird vielleicht etwas kleiner ausfallen. Ebenfalls positiv: unsere Lagerordnung ist wie erhofft nicht durcheinander gekommen und wir mussten im Lager selber nichts aufräumen oder wieder umsortieren. Hier bedanken wir uns nochmals bei den Teilnehmern für ihr Verständnis.

Dieser Stammtisch war auch deshalb etwas Besonders, weil er die einzige größere Club-Veranstaltung war, die wir in diesem merkwürdigen Jahr abhalten konnten. Nur wussten wir das zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Euer
Gottfried Schwaner
1. Vorsitzender

Lloyd-Fahrzeuge - eine kleine Statistik

Vertraue keiner Statistik, es sei denn du hast sie selbst gefälscht, heißt es. Ein wenig Statistik über die Anzahl der existierenden Fahrzeuge ist aber für den Einen oder Anderen doch interessant. Vor allem, wenn man gefragt wird, wieviel Lloyds gibt es denn noch.

Die Anzahl der Fahrzeuge unser Clubmitglieder ist relativ einfach zu ermitteln, wenn denn die freiwilligen Angaben in der mir vorliegenden Mitgliederliste aktuell wären. Sind sie allein bei schnellen Überblicken der Meldungen aber gar nicht!

Was bleibt? Schätzen! Und nach welchen Maßgaben, so einfach über den Daumen, nach Gefühl und Wellenschlag? Das wäre doch zu wenig fundiert.

Letztens erreichte mich eine Meldung des Kraftfahrzeug-Bundesamtes (KBA) über die zahlenmäßige Verteilung von nach 1948 gebauten noch beziehungsweise wieder zugelassenen Lloyd-Fahrzeugen.

Wir finden in dieser Aufstellung in der Spalte KBA insgesamt 445 derzeit für den Straßenverkehr in Deutschland zugelassene Lloyd-Kraftfahrzeuge. Diese Zahl klingt zuerst doch sehr gering, bedenkt man, dass wir bei unseren etwa 410 Mitgliedern in Deutschland (die Partnermitglieder sind hierbei herausgerechnet) deutlich mehr Fahrzeuge im Bestand haben Aber: Fahrzeuge mit roter Nummer sind beim KBA nicht mitgerechnet.

Auf je einhundert Mitglieder wissen wir von rund 120 Fahrzeugen. Bedeutet nach Adam Riese 490 Fahrzeuge in Mitgliederhand. Ob die alle auch für den Straßenverkehr zugelassen muß bezweifelt werden, da dann das KBA davon wüsste. Wie komme ich nun zu verlässlichen Schätzungen? Wolfgang Minolla aus Altena hat sich die Mühe gemacht, ein Oldtimerregister von Borgwardfahrzeugen aufzustellen und kommt im Juni 2020 auf insgesamt 455 Lloyd-Fahrzeugen, die ihm genannt wurden.

Von diesem wiederum sind ziemlich genau ein Drittel Fahrzeuge ohne Straßenzulassung. Also 300 Straßenzugelassene. Bei unseren

deutschen Clubmitgliedern mit insgesamt 490 Fahrzeugen wird das Kontingent an nicht-straßentauglichen Autos wohl nicht die 33 % betragen; was ganz sicher auch ein Verdienst unseres rührigen Ersatzteillagers und des Erfahrungsaustausches untereinander ist.

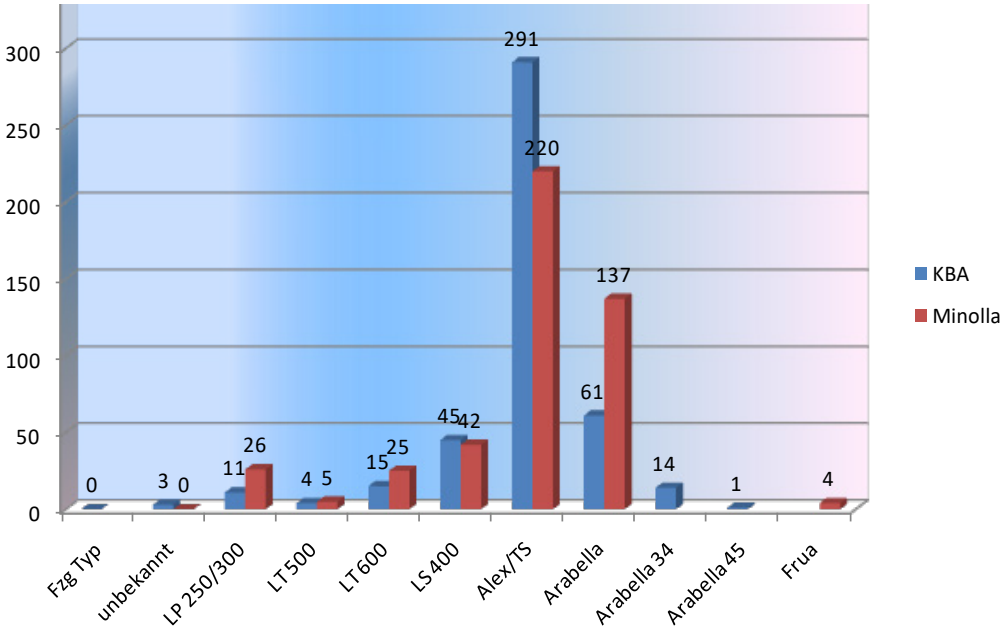
	K B A	Minolla
Fzg Typ	Anzahl	
unbekannt	3	
LP 250/300	11	26
LT 500	4	5
LT 600	15	25
LS 400	45	42
Alex/TS	291	220
Arabella	61	137
Arabella 34	14	
Arabella 45	1	
Frua		4
	445	**455**

Kommen wir also zu dem Schluss: deutschlandweit dürfte es 600 Lloyd-Fahrzeuge in unterschiedlichsten Erhaltungszustand geben [1)].
Von diesen 600 Fahrzeugen sind 490 im Besitz von Clubmitgliedern. Das bedeutet, dass unsere Lloyd-Freunde-IG e.V. den überwiegenden Teil der in Deutschland befindlichen Fahrzeuge betreut, unterhält und erhält. **Das sind immerhin stolze 82 %!!!** Einziger Wermutstropfen ist, dass der „Markt“ damit für uns schon ziemlich ausgereizt ist. Umso bemerkenswerter ist, dass es uns immer wieder gelingt, neue Mitglieder für unsere Autos zu begeistern.

1) In dieser Zahl sind Ausstellungsstücke in diversen Museen nicht eingerechnet, aber dies dürfte ohnehin nur eine mittlere zweistellige Zahl sein.

Zahlen für im Ausland werktätige Lloyd-Kraftfahrzeuge sind naturgemäß noch schwerer zu ermitteln, aber wenn wir betrachten, welche Schätze in den USA, Australien oder Heuschobern in Österreich und der Schweiz aber auch in Gärten Südfrankreichs ruhen, ist die Zahl der außerhalb Deutschlands bewegungsfähigen Lloyds mit 100 oder mehr sicherlich nicht zu hoch gegriffen.

Bitte nehme keiner die von mir ermittelten und mitgeteilten Zahlen als wissenschaftlich belegt an, dazu war meine Quellenlage zu dünn, aber gut über 700 dauerhaft oder saisonal strassenzugelassene Lloyd-Fahrzeuge weltweit sollten es mindestens sein. Und das ist schon ein Wort.



Jochen Fröhlich, Bremen

Wie ich zum Lloyd kam

Schon mein Vater hat 1956 einen LT 600 gefahren. Er hat bewusst solange gewartet, bis es den Viertakter gab. Ein Zweitakter kam für ihn nicht infrage. Der Lloyd war das ideale Fahrzeug, der Preis passte, niedrige Ladekante um Elektrogeräte auszuliefern, Werkzeug und Material zum Kunden zu transportieren und genügend Platz für die ganze Familie.

Unser LT noch mit Besatzungskennzeichen

Im Laufe der Jahre bis 1970 kamen noch mehrere LT, sowohl Kurz.- als auch Langausführung als Firmenfahrzeuge dazu. Alle bekamen eine Lackierung in den Farben der AEG mit entsprechender Beschriftung.

Ab 1962 fuhr mein Vater Isabella Combi, die Mitarbeiter mussten weiterhin Lloyd fahren. Die Verbundenheit mit den Bremer Produkten war stets vorhanden.

Ich als Dreikäsehoch vor dem LT, schon mit „richtigem“ Kennzeichen

Reparaturen an den Fahrzeugen wurden immer von uns selbst durchgeführt. Ersatzteile hat mein Vater im Ersatzteilwerk in Bremen beschafft. Ich kann mich noch an so manche Fahrt nach Bremen erinnern.

Unsere Hebamme in Aerzen (sie hat auch mir auf die Welt geholfen) fuhr einen LP 400. Immer wenn der 400er gestreikt hat, musste mein Vater zur Hilfe eilen, so daß der nächsten Entbindung nichts im Wege stand.

So sahen sie aus, unsere LT

Ein LT stand bei uns immer im Garten und diente als Spielplatz, genau wie ein OPEL Olympia Rekord „Haifischmaul“ in der Nachbarscheune. Mit diesen beiden Fahrzeugen waren meine Freundin und ich unterwegs.

Diese Erfahrungen in jungen Jahren reichten, um das Interesse an Lloyd immer wach zu halten. Eine LT zu finden war gar nicht so einfach, deshalb war mein erster Lloyd `93 ein Alexander TS Im Jahr 1994 wurde ich Mitglied bei den Lloyd-Freunden. Das erste Jahrestreffen, das ich besuchte, war 1994 in Hamburg. Eine Fahrt mit Hindernissen, gleich hinter Hameln war die Felge vorne links heiß. Ich musste mehrmals das Rad und die Bremstrommel abnehmen und die Bremsbacken zurück drücken. Aber ich wollte nach Hamburg und das ging nur per Handbremse.
In Hamburg angekommen, hat Uwe Schröder gleich ein Bremsenseminar durchgeführt und mit einem neuen Radbremszylinder war das Problem behoben.

Die Lloyd-Freunde-IG und die Mitglieder sind mir bei technischen Problemen immer eine große Hilfe. Ich erinnere mich gern an gut vorbereitete Technikseminare (Motor und Getriebe) bei Heinz Dröse mit seinem Helferstab. Aber mir fehlte immer noch der LT. Ich brauchte drei Fahrzeuge um einen endgültig zu komplettieren.

Den ersten LT haben Reinhard Bodenburg, Horst Polzin und ich für Teile demontiert (er war nicht mehr zu retten). Von dem zweiten Fahrzeug habe ich nur einige Teile gebraucht über den Rest hat sich noch jemand gefreut. Der dritte LT war dann das geeignete Fahrzeug, das ich mit Hilfe von Reinhard gefunden habe.

Abgeholt aus dem Ruhrgebiet habe ich den LT mit Walter Dzubiel.

Sieht schlimmer aus, als es ist! Wurde von mir weiterverkauft.

Das Fahrzeug ist wieder so aufgebaut worden in Farbgebung und Beschriftung wie er bei meinem Vater im Betrieb gelaufen ist. Auch heute nutze ich meinen LT zu Kundenbesuchen.

Beachtet die Kennzeichen, es sind die gleichen wie zu meines Vaters Zeiten

2004 gab es von den Lloyd-Freunden noch eine Überraschung für mich. Sie hatten bei Ersatzteilkäufen eine Fahrertür eines LT meines Vaters (schätzungsweise 1970 stillgelegt) mit erworben.

Die Tür hängt jetzt bei mir in der Garage an der Wand.

Die Jahrestreffen und die Stammtische habe ich mit meiner Familie, wenn möglich, immer gern besucht. Dadurch haben wir Ecken von Deutschland gesehen, wo wir sonst nie hingekommen wären. Von Aachen bis Zwickau, von Berchtesgaden bis Hamburg haben wir interessante Menschen kennengelernt.

Einige Treffen sind besonders im Gedächtnis geblieben. Dazu gehört auf jeden Fall das Treffen in Berchtesgaden mit dem dazugehörenden

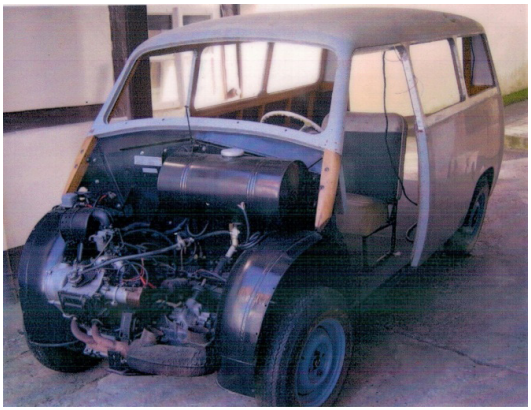
Geschichtsunterricht und der Fahrt über die Roßfeldhöhenstrasse (Schnee im Mai). Auch die Jahrestreffen in Schwendi und in Tübingen habe ich in guter Erinnerung.

Aber auch die vielen anderen Treffen und Stammtische, es fällt schwer, alles aufzuzählen, haben uns gut gefallen. Die bei mir stattfindenden Stammtische sind auch gut besucht und es macht Spaß, einen Stammtisch auszurichten.

Seit einiger Zeit stehen auch noch ein FIAT Spider von 1979 und eine 98er Miele in der Garage und leisten dem Lloyd Beistand.

Dieser wurde mir aus Ontario angeboten, mit 9000 Meilen auf der Uhr, nicht gekauft.

Sieht schon gut aus, jetzt geht's zum Lacker!



Ein Treffen der Museumsbahn mit Polizeikäfer und Käfer Cabrio.

Es grüßt Euch alle die

Familie Brehmeier aus Aerzen

Ihr werdet euch noch an die Geschichte von unserem Clubmitglied Dr. Wilhelm Hopf über sein letztes größeres Projekt erinnern, das im Heft 2-2020 (S. 27) kurz vorgestellt wurde. Er hat sein Versprechen wahr gemacht und ausführlich weiter berichtet. Danke!! und weiter so

Der Suche zweiter Teil (s. *Heft 2-2020 S. 27)*

Da standen wir also vor dem verwunschenen alten Farmhaus, eine Scheune war direkt angebaut.

Alles in der für Amerika typischen Holzbauweise.

Wir konnten es uns nicht verkneifen nach einem Schlupfloch zu suchen.

Dies ist in Amerika ein Tabubruch. Das Eigentum wird hoch geachtet. Aber das verwunsche Haus war zu verlockend. Die Scheune bot uns

eine Einstiegsmöglichkeit. Und, oh Wunder, dort befand sich noch eine 600er Cabrio-Limousine neben einem Ford A. Das machte die Sache natürlich noch spannender. Umso ärgerlicher war es, dass der Besitzer nicht telefonisch zu erreichen war. Wir führten eine Hausbesichtigung durch.

Offensichtlich war das Haus noch im Urzustand. Es gab scheinbar nicht einmal Strom geschweige denn eine Wasserleitung. Dafür einen großen Kamin. Alles wie in einem Märchenschloss, schon lange nicht mehr bewohnt und benutzt. Gerümpel lag herum. Hinweise auf den Besitzer ließen sich nicht finden.

Auch der Nachbar auf der anderen Straßenseite konnte nicht weiterhelfen. So verließen wir also den Ort mit den zwei Schmuckstücken ohne Erfolg. Was konnten wir tun? Die Nummer wiederholt anrufen und den Ort noch einmal aufsuchen?

Letzteres sollte uns weiterhelfen. Wir trafen glücklicherweise ein Pärchen, dass ebenfalls auf der Suche nach dem Besitzer war. Man wollte versuchen das Haus zu kaufen. Mit der Telefonnummer hatten sie auch wenig Glück. Sie hatten jedoch eine Adresse, die sie uns gaben. Wir stellten keine Konkurrenz beim Hauskauf dar. Die angegebene Adresse ließ sich leicht finden, nicht weit in einem kleinen Ort in der Nähe. Ein unscheinbares Haus an der Straße mit einem Briefkasten, der offensichtlich lange nicht geleert war.

Das Haus machte einen unbewohnten Eindruck. Angebaut war eine

Garage durch deren Fenster man etwas erkennen konnte. Es handelte sich wohl um einen kleineren Wohnwagen. Auf der anderen Seite schloss sich ein Gelände an, auf dem die verschiedensten Dinge zu erkennen waren. Wir versuchten uns durch Klopfen bemerkbar zu machen. Aber ohne Erfolg. Es blieb uns also nichts anderes übrig, als weiterhin anzurufen und am Haus nochmal vorstellig zu werden.

Wiederholt wurden wir vorstellig, nach endlosen Telefonversuchen bewahrheitete sich der Satz: Was länge währt wird endlich gut. Wir erreichten den Besitzer, am Telefon. Charlie, wie in Amerika üblich, redete mich nur mit dem Vornamen an, war bereit kurzfristig einen Termin zu vereinbaren. Er war nicht unglücklich nicht nur den Pickup sondern auch die Cabrio-Limousine zu veräußern. Insbesondere als er den Eindruck gewann, dass die Fahrzeuge in gute Hände gelangen würden.

Immerhin hing er etwas daran. Er hatte einmal die Cabrio-Limousine gekauft. Er mochte kleine Fahrzeuge. Er selber fuhr ein kleines amerikanisches Cabrio etwa von der Größe eines Golf Cabrios. Den Pickup hatte er damals dazubekommen beim Kauf. Warum er dieses Auto, er hatte noch ein zweites davon, auserwählt hatte erschloss sich mir nicht. Üblicherweise haben die Amerikaner Pickups, zumindestens einen in der Familie. Er war alleinstehend und fuhr nur dieses seltsame Fahrzeug, obwohl sein riesiges Gelände, das er „bewohnte“, mit aller möglichen und unmöglichen Gegenständen aufwartete. Allerdings hatte er weder eine Garage noch eine Halle. Gleichwohl restaurierte er Autos, zur Zeit ein Pickup Ford A, einen Oldtimer. Aber alles Outdoor. Auch einen kleinen See gab es auf seinem Gelände. Auf einer kleinen Anhöhe über dem Wasser strahlte ein großer Airstream-Wohnwagen.

Zunächst vereinbarten wir ein Treffen am Farmhaus. Wie er erzählte, hatte er das Haus mit einer weitläudigen Wiesenfläche einmal gekauft für sich und eine Freundin. Diese besaß ein Flugzeug und man wollte hinter dem Haus starten und landen. Wir wurden uns schnell handelseinig und vereinbarten zunächst einen Termin um die Fahrzeuge für die Abholung vorzubereiten. So waren wir nun also Besitzer eines sel-

tenen LT-Pickups und eines nicht gerade häufigen Cabrios.

Es machte einige Mühe den Pickup auszugraben, die Türen und einiges andere zu sichern. Ansonsten erwies sich das Fahrzeug ohne weiteres als transportfähig. Sogar die Reifen hielten noch etwas Luft, auf jeden Fall genug für den Abtransport. Charlie war sehr überrascht als wir erklärten die Limousine könnte man doch starten. Er erbot sich sogleich eine Batterie zu besorgen und so gelang der für ihn überraschende Start. Alles wesentliche funktionierte, der Motor klapperte allerdings etwas und die Karosserie war nicht überall im besten Zustand. Hinterher stellte sich heraus, dass man das Zentralrohr zersägt und nicht gerade fachgerecht wieder verschweißt hatte. Zudem war der meiste Boden durch Bleche eines Spinds ersetzt worden. Glücklicherweise ließ sich über die Firma Wertmüller, die die Karosserie wieder instand setzte, eine nagelneue neue Bodengruppe finden. So ist das Fahrzeug nun in einem außergewöhnlichen Zustand. Allerdings ist von der Originalkarosserie wenig übergeblieben.

Als der Tag der großen Abholung kam ging es, dank unserer Vorbereitung, relativ flott. Die Fahrzeuge waren verlanden. Wir feierten das Ereignis in einem Burgerrestaurant. Dabei bot uns Charlie den Airstream an. Seine Tochter hätte diesen immer benutzt, wäre aber nun nach Kalifornien verzogen und würde ihn nicht mehr nutzen. Gern gingen wir auf das Angebot ein. Er erbot sich auch die Verladung mit dem von uns bestellten Spediteur zu übernehmen. Beide Sendungen kamen wohlbehalten nach Monaten in Bremen an.

Die Cabriolimousine glänzt seit zwei Jahren in einem gut restaurierten Zustand. Fahrbereit und angemeldet. Auch das Verdeck wurde fachgerecht erneuert. Der Originalmotor macht noch etwas Sorgen.

Unser eigentliches Zielobjekt, der Pickup ist leider noch nicht wiedergeboren, aber auf gutem Wege. Neulich besuchte ich noch einen Stellmacher, den ich überzeugen konnte sich dem Holzteil anzunehmen.

Nach längerem Gespräch griff er zu einem Stift und schrieb meinen Namen auf eine weiße Tafel. „Nun stehen Sie auf der Tafel. Dann wird es nächstes Jahr etwas."

Im nächsten Jahr schauten wir wieder bei Charlie vorbei. Das Farmhaus war mittlerweile verkauft. Offensichtlich an einen Bauunternehmer. Dies legten die zahlreichen Gerätschaften auf dem Gelände nahe. Charlie selbst konnten wir nicht mehr erreichen. Weder per Telefon noch auf seinem Gelände. Auch hier hatte sich einiges verändert. Er war wohl mittlerweile verstorben, hatte er doch schon damals über seinen Gesundheitszustand geklagt.

Wilhelm Hopf

Neu-Mitglieder stellen sich vor

Mein Lloyd LP 250V

Erstmal möchte ich mich kurz vorstellen. Mein Name ist **Tamino Müller**. Ich bin **17** Jahre alt und komme aus der Nähe von Kassel. Das erste Auto meines Opas war in den frühen 60er Jahren ein Lloyd. Da ich generell von klein auf durch meinen Opa mit dem Oldtimervirus infiziert war und bereits einige Oldtimermopeds sowie einen Traktor (Porsche Diesel Junior Bj. 1958) mein Eigen nennen konnte, war klar: *irgendwann restaurierst du „selbst" ein Auto*. Ganz alleine wäre dies natürlich nicht möglich, ich bin sehr dankbar über zahlreiche Tipps und Hilfe durch meinen Opa der selbst schon einige Oldtimer restauriert hat und somit sein Wissen an mich weitergeben kann.

Aus Spaß und Neugier setzte ich eine Suchanzeige nach einem Lloyd in einige Oldtimerforen. Durch Zufall stieß ich auf den Beitrag „Verkaufe einen restaurierten Lloyd und zwei Teilespender/Restaurationsfahrzeuge". Mein Interesse war geweckt. Ich kontaktierte sofort die Frau, welche die Autos im Namen ihres Vaters anbot. Nach einem

Telefonat und ein paar zugesendeten Fotos war klar, dass ich die Autos kaufe.

Gemeinsam mit einem Bekannten fuhr ich eine Woche später von Kassel nach Braunschweig, um die Autos anzusehen. Mit großer Aufregung stand ich auf einem alten Hof. Das Scheunentor wurde geöffnet und zwei Lloyds blickten uns entgegen. Nachdem ich mir einen Überblick verschafft hatte stand fest: „Die nimmst du!“ Wir wurden uns preislich recht schnell einig und packten den Bus mit sämtlichen Ersatzteilen voll und nahmen den ersten Lloyd auf dem Anhänger mit. Es war das „restaurierte“ Exemplar von dem ich mir deutlich mehr versprochen hatte. Er wurde in den späten 80er Jahren einmal übergespritzt und war somit auch ein „Restaurationsobjekt“.

Mir hatte es der andere 400er im Orginallack mit Faltschiebedach angetan. Mein Plan war, diesen letztendlich fahrbereit zu machen. Den halb zerlegten 250er hatte ich garnicht beachtet. Zuhause angekommen war für mich klar - drei Autos sind einer zu viel. Also entschied ich mich, den in den 80er Jahren restaurierten Lloyd zum Verkauf anzubieten. Zum einen brauchte ich den Platz und andererseits das Geld für den Aufbau des anderen Autos.

Zwei Wochen später am 23.05.2020 ging es ein zweites mal nach Braunschweig. Diesmal mit einem angemieteten acht Meter langen Plattformanhänger. Erneut wurde der Bus mit sämtlichen Teilen vollgeladen und der 400er Lloyd auf den Anhänger gezogen. Nun, nachdem sämtliche Ersatzteilkisten, Decken, und Säcke die Scheune verlassen hatten, kam der halb zerlegte 250er ans Licht. Wir pumpten die alten Reifen auf und zogen ihn heraus. Da er auch im Innenraum komplett leer war, füllten wir ihn mit weiteren Ersatzteilen um alles nach Hause zu bekommen. Auch er wurde auf den Anhänger gezogen und anschließend verzurrt.

Zuhause angekommen haben wir erst einmal alle Teile auf dem Scheunendachboden meines Bekannten eingelagert. Anschließend wurden beide Autos bei mir abgeladen. Noch am selben Tag wurden beide Autos von ihrem über die letzten 25 Jahre angesammelten Dreck befreit auch um einen besseren Überblick über den Zustand der Autos zu haben. Am nächsten Tag schaute ich in die Briefe zu den Autos und erst da bemerkte ich, dass es zwei 400er sind und es sich bei dem halb ausgeschlachteten um einen 250V handelt. Dieser stammt aus erster Hand und war nur von 1956-1963 zugelassen. 1964 wurde er stillgelegt. Nach ein paar Tagen Überlegung und genauerer Begutachtung stand fest - der 400er bleibt erstmal Orginal und wird so wie er ist weggestellt. Der 250V wird komplett restauriert. Ich begann mit den sämtlichen Teilen das Auto erstmals zu vervollständigen um einen besseren Überblick zu haben. Danach wurde der Lloyd komplett zerlegt.

Alle Teile wurden ihren Baugruppen nach in kleine Schachteln und Kisten sortiert. Ich hielt vieles auf Fotos fest, um mir somit die spätere Montage zu vereinfachen. Nun stand nur noch die nackte Bodengruppe da. Auch die Achsen flogen raus, bevor es zum Sandstrahlen ging. Die Bodengruppe wurde komplett gestrahlt. Wie vorher schon zu erahnen war kam auch dort nichts Böses zum Vorschein. Das Auto hatte eine optimale Basis. Ledigdlich die Verstrebung der hinteren Radkästen war faul und wurde neu eingeschweißt. Die komplette Bodengruppe wurde grundiert und anschließend lackiert.

Die Achsen wurden ebenfalls komplett zerlegt. Nach tagelangem Einweichen waren endlich auch die letzten Fett- und Ölablagerungen verschwunden und nach langem Schleifen und Kratzen waren sie soweit um grundiert und lackiert zu werden. Während des Zusammenbaus wurden gleich alle Lager und Buchsen sowie die komplette

Bremsanlage erneuert. Nun stand er wieder auf seinen eigenen Beinen und war immerhin wieder rollbar. Danach ging es an den Motor und das Getriebe. Ich hatte das Glück zwei komplett überholte Motoren im Konvolut dabei gehabt zu haben. Wir erneuerten die Kurbelwellen-Simmerringe und bauten den Motor mitsamt Getriebe wieder ein. Der Anlasser sowie die Lichtmaschine erhielten neue Kohlen um auch in Zukunft noch lange ihren Dienst verrichten zu können.

Die Blechteile des Autos waren in einem noch sehr gut erhaltenen

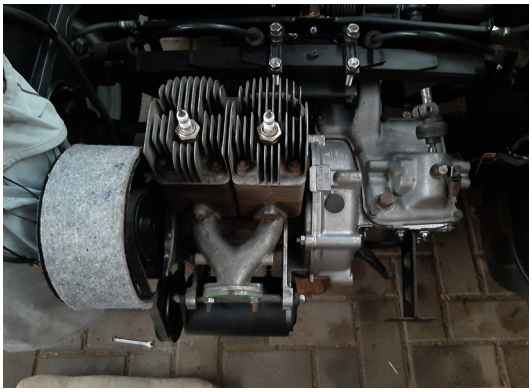
Zustand. Leider wurde über die Jahre schon viel nachgestrichen und der Oberflächenrost hat sich weit verteilt. Daher entschied ich mich den Wagen komplett neu lackieren zu lassen. Nach ein paar Gesprächen mit verschiedenen Lackierern im Umkreis fand ich jemanden, mit dem ich mir relativ schnell einig wurde. Alle Blechteile wurden ebenfalls im Niederstrahldruckverfahren sandgestrahlt. Der Lack wurde nach Vorlage des Glasurit „LD 7 Nilgrün“ nachgemischt.

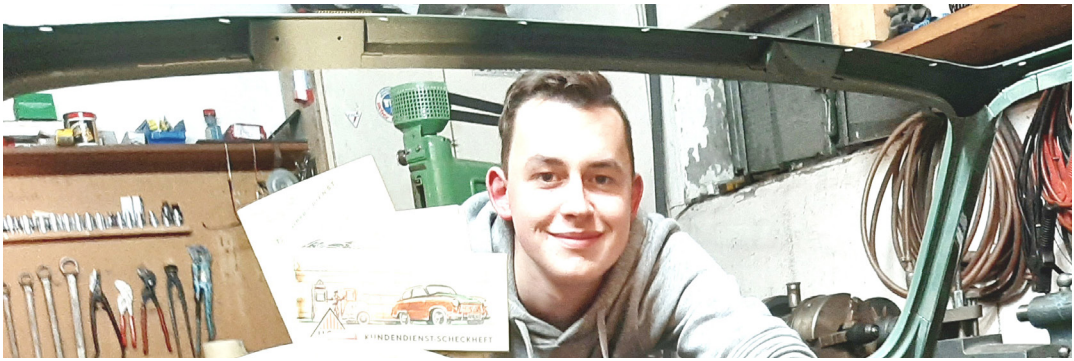
Nachdem ich die ersten Teile wie Amaturenbrett und Fensterrahmen zurück bekam, begannen wir die Elektrik fertigzustellen. Ein guter Bekannter, ehemaliger Kraftfahrzeug- und Elektromechaniker (selbst DKW-Fahrer) half uns dabei, die Zündung einzustellen und den Lloyd zum Laufen zu bringen. Nach ein paar Anlasserumdrehungen sprang der Motor sofort an und die erste Probefahrt in der Straße meisterte der Lloyd ohne weiteres.

Aktuell befindet sich das Dach beim Sattler um den Dachhimmel sowie das Golde Faltschiebedach orginalgetreu zu erneuern.

Die Fertigstellung mit TÜV-Abnahme möchte ich bis Anfang April 2021 hinter mich gebracht haben.

Viele Grüße *Tamino Müller*





Das Fieber war stärker

Hallo liebe Lloyd-Freunde

ich möchte mich als Neumitglied bei den Lloyd - Freunden vorstellen.

Mein Name ist **Wilhelm Lappe** und ich wohne in Crinitz in Südbrandenburg. Crinitz liegt auf etwa der Hälfte einer gedachten Linie zwischen Dresden und Berlin. Ursprünglich komme ich aus dem Münsterland in der Nähe von Rheine.

Das erste eigene Fahrzeug in meinem Leben war eine Arabella de Luxe Baujahr 1961. Für 500 DM habe ich sie 1970 bei einem Händler in Ibbenbüren erstanden und sie war mein ganzer Stolz. Leider habe ich dieses schöne Fahrzeug bei einem Unfall schon ein Jahr später zum Totalschaden gemacht.

Die Autos von Borgward und den dazugehörigen Marken habe ich schon als Kind geliebt. Die Zeit raste dahin, viele Automarken habe ich probiert, doch meine Arabella nie vergessen. Erst als Rentner habe ich dann wieder ernsthaft nach einer gesucht. Aber oh je, die Preise waren davongelaufen. Lange habe ich gezögert, aber das Fieber war stärker. Das Internet war meine Suchplattform. Nachdem ich einige Arabellen angeschaut hatte, habe ich mich für eine Rot-weiße Schönheit Bj. 1960, Erstzulassung 1961 entschieden.

Im September letzten Jahres habe ich die Arabella in Norddeutschland abgeholt. Da sie mir als eine der besten angepriesen wurde, hat mich auch die weite Fahrstrecke von über 550 km nicht abgeschreckt. Ich habe das Fahrzeug auf eigener Achse überführt. Die Kleine hat es gut überstanden, wenn sich auch einige Mängel und Schwächen offenbart haben.

Im Mai diesen Jahres ging es zur HU. Nach der Mängelliste der DEKRA hat mein Glaube an einer der Besten ihrer Art den nächsten Dämpfer bekommen. Dem Prüfer gefiel vieles nicht an der Vorderachse, den Bremsen und einigen anderen Dingen. Lloyd-Freunde, die mir mit Hilfe von Tips, Vermittlung von Adressen bis zur Beschaffung von Ersatz-

teilen zur Seite standen, haben maßgeblich dazu beigetragen, dass die Abnahme doch noch geschafft wurde. Es gibt trotzdem noch vieles zu tun, aber das ist nicht nur bei Autos ab einem gewissen Alter eine Daueraufgabe. Die Freude, ein solches Fahrzeug zu besitzen und damit zu fahren, wiegt alle Mühen auf.

Viele Grüße

Wilhelm Lappe

Wilfried Roder aus Berlin schrieb der Redaktion die folgenden Zeilen und fügte dazu auch einige Bilder an. Den durchweg gelungenen Text versah ich noch mit einigen Anmerkungen.

Da ging ihnen ein Licht auf

.... es wird Zeit, dass ich mich mal melde bei Dir, nachdem ich bereits im Herbst 2019 in unseren Verein eingetreten bin und einige Male sowohl mit Gottfried Schwaner als auch Heinz Dröse telefoniert habe.

Auf unseren Verein hatte mich Hartmut Schuhose, ein langjähriger Freund und Bekannter aus Bremen, aufmerksam gemacht, als ich ihn gefragt hatte, wo denn Lloyd-Ersatzteile zu bekommen seien. Hartmut Schuhose hatte ich ca. 1971 meinen damaligen Lloyd Alexander TS geschenkt, weil ich geglaubt hatte, das Thema „Lloyd Alexander TS“ sei abgeschlossen.

Dazu ist zu sagen, dass ich, als ich in den Jahren 1962 bis 1968 in Berlin studiert hatte, nach meiner NSU Max ab ca. 1965 diesen Wagen gefahren bin. Ich hatte damals drei Lloyd Alexander bzw. LP 600 und einen Auto Union 3=6 bei der Gasag-Berlin für DM 245,00 ersteigert, einen Lloyd ausgeschlachtet, einen Lloyd und den Auto Union verkauft und den letzten Lloyd Alexander TS bis 1968 gefahren, und zwar vor allem in Berlin, aber auch während der Urlaube in Italien, Österreich und damals Ju-

goslawien. Die Mutter meiner damaligen Freundin hatte rot-weiße Gardinen genäht und der weiß lackierte Wagen sah schon richtig schön aus.

An dieser Stelle möchte ich als Redakteur noch weitergeben, was mir Wilfried anlässlich eines längeren Telefonates zu dem Erwerb der Lloyd-Fahrzeuge noch erzählte: Die besagte Gasag Berlin ist ein Berliner Energieunternehmen und einer der größten regionalen Energieversorger. Mit ihren Tochterunternehmen beliefert die GASAG derzeit 700.000 Haushalts- und Gewerbekunden mit Erdgas, Bio-Erdgas und Ökostrom, sie ist aber auch Netzbetreiber und Produzent von erneuerbaren Energien sowie Energiedienstleister. Die Geschichte der GASAG begann 1847, als die ersten beiden städtischen Gaswerke in Berlin begannen, Stadtgas zu produzieren. In den 1990er Jahren wurde die GASAG in mehreren Schritten vollständig privatisiert.
Und dieses Unternehmen hatte bis weit in die sechziger Jahre hinein etliche mit Gas betriebene Strassenlaternen zu deren Wartung und Unterhaltung ein Fuhrpark bestand. Die Fahrzeuge waren (überwiegend?) Lloyd-Kombiwagen mit einer Leiter auf dem Dach, die wie Wilfried sich zu erinnern glaubte mit Seilen durch die Dachhaut gehalten wurden, Hatte die automatische Zündanlage den Leuchtstrumpf nicht zu Leuchten gebracht fuhr ein Mitarbeiter durch das dann etwas dunklere Berlin, lehnte die Leiter an den Lampenmast, stieg hinauf, zündete händisch und fuhr flugs zum nächsten Ausfall. ***So ging den Berlinern ein Licht auf.*** *Die Wagen waren top gepflegt, regelmäßig unterwegs ohne gejagt zu werden - na halt Behördenmitarbeiter - und somit für wenig Geld in gutem Zustand.*

1968 hat dann leider ein anderer Wagen meinem Kleinen „den Garaus gemacht“, als ich zwischen Delmenhorst und Bremen nach links auf die BAB biegen wollte: Er traf den Kleinen hinten links und hat ihn einmal um die Längsachse gewirbelt, so dass er wieder „auf die Beine kam“. Ergebnis: Nur noch Auszuschlachten und Sanieren eines weiteren Lloyd Alexander TS, den ich als in Bremen geborener dort gekauft hatte.

Als sogenannter Gutverdiener nach abgeschlossenem Studium bin ich anschließend auf einen gebrauchten Jaguar E-Type umgestiegen, der jedoch nach einem Frontalzusammenstoß auf einer jeweils einspurigen Baustelle der BAB Bremen - Hamburg bei ca. Tempo 90 km/h ebenfalls „das Zeitliche gesegnet“ hatte. Der gegnerische Fahrer eines BMW 2000 Ti hatte seine Fahrzeugschlange überholt und war uns frontal auf die (Gottseidank) lange Motorhaube geknallt. Wie durch ein Wunder wurden sowohl meine Mitfahrerinnen als auch ich (und mein Gegner mit Zweipunktgurten ebenfalls!) trotz damals nicht vorhandener Gurte bei uns zwar verletzt, haben jedoch überlebt: ein gutes Auto ist eben besser als eine Lebensversicherung !

Auch dieser Unfallwagen wurde ausgeschlachtet und die 3,8 l-Maschine 1971 in einen Jaguar MK2 installiert. Diesen habe ich nach langer Standzeit in nicht optimal trockenen Garagen seit 2005 restaurieren lassen und fahre ihn gelegentlich wieder: ein schönes Fahrzeug! Sehr englisch, metallic-blau mit Speichenrädern und immer noch schnell!

Mein Hauptfahrzeug ist jedoch ein 1988-er Mercedes 300 TE, der als 6-Zylinder kurz vor der 500. 000 km-Marke immer noch zuverlässig läuft. 2009 habe ich mir wieder einen E-Type zugelegt, und zwar die Serie 3 mit einem 12-Zylinder-Motor: ein m. E. wunderschönes Auto, jedoch leider mit großem Benzindurst. Dieser Fakt bereitet mir, ehrlich gesagt, ein ziemlich schlechtes Gewissen und

führt dazu, dass ich ihn relativ wenig fahre. 2017 habe ich mir dann noch ein Borgward Isabella Coupé zugelegt, das allerdings in blechmäßiger Hinsicht komplett neu aufgebaut werden musste. Uff ! Die selbsttragende Karosse musste innen mit Stahlprofilen ausgesteift werden, weil sämtliche Schweller und -ecken durchgerostet waren. Es wird derzeit lackiert, nachdem das Fahrwerk, die Bremsen und der Motor ebenfalls überholt worden sind. Ich habe zwar mein Leben lang geschraubt, jedoch noch nie ein derart durchgerostetes Auto blechmäßig instandgesetzt. Letzteres mit Hilfe eines Irakers, namens Said. Diese sind wie die Iraner bekannt dafür, mit Blech umgehen zu wissen.

Und jetzt der Clou: Im August 2019 erblickte in „mobile.de" einen anthrazit-grauen Lloyd Alexander TS mit weißem Dach! Standort: Finnland! Da ich bisher selten im Norden gewesen bin und zudem Helsinki nicht kannte, habe ich mich im August nach Helsinki aufgemacht und habe mir den Wagen (einer aus dem Museum) angesehen und gekauft, obwohl die Bremsen absolut nichtfunktionsfähig waren. Von „The car drives great! wie er angepriesen worden war, konnte keine Rede sein. Blech mäßig war er jedoch o. K. und sah auch optisch gut aus, was mit wichtiger erschien, da alles Andere relativ einfach zu reparieren ist. Er wurde nach Travemünde per Fähre gebracht, wo ich ihn dann per Mercedes und Hänger abgeholt habe. Anschließend wurden in Ragow (Ortsteil von Mittenwalde) von meinem Schlosser und mir die Bremsen überholt, die hinteren und vorderen

Stoßdämpfer gewechselt, ein Auspuff hergestellt und der Motor überholt (wobei ich mir manchen Rat von Heinz Dröse geholt habe). Alle, die ihn sahen, waren sehr angetan von dem Klei-

nen: Er sieht wirklich gut aus und wirkt wie ein " Chicolino " (ein kleines Schmuckstück in kolumbianischer Mundart), so klein mittenmang den großen SUV-Fahrzeugen mit teilweise mehr als 500 PS in Berlin.

Dummerweise hatten wir jedoch den Grill nicht korrekt eingebaut, so dass der Fanghaken beim Schließen der Haube nicht einrastete. Ergebnis: Bei Tempo ca. 100 km/h ist mir die Haube aufgeflogen und vor die Windschutzscheibe geknallt! Kommentar von Michael Hoffmann, den Du ja sicherlich auch kennst: „Na, ist der Tank auch aufs Dach geflogen? " Er meinte, dass bei diesem Tempo die Haube durchknickt und der Tank mitgerissen werden kann. Dies ist zum Glück nicht passiert, und wir konnten die Haube ausbeulen, spachteln und lackieren lassen. Ich habe es noch nicht gesehen, bin jedoch neugierig.

Summa summarum: Ich sorge, wie Du siehst, für Umsatz und habe mit ein recht kostspieliges und zeitraubendes Hobby zugelegt. Auf

der anderen Seite habe ich viele interessante und liebenswerte Menschen kennengelernt. Hierzu zählen natürlich auch die mir bekannten Freunde aus der Lloyd Freunde IG!!

Mit freundlichen Grüßen

Wilfried Roder, Berlin

PS: *im Nachgang zu meinem Schreiben sende ich Dir einige Fotos des Urlaubs im damals noch Jugoslawien genanntem Vielvölkerstaat. Wir haben in den Jahren 1962 - 1968 viele Urlaubsreisen ins europäische Auslang unternommen. Zugegeben hat es auch mal Pannen gegeben bedingt durch Anlasser- und Lichtmaschinenprobleme oder gerissene Kupplungsseile, aber ernsthaft gefährdet waren unsere Reisen nie.*

Und die Mitreisende von damals hatte Wilfried diese Urlaubsbilder aus ihrem Fotoalbum abfotografiert.

Dazu schrieb sie:

Lieber Wilfried,

Hier sind die Bilder von Heini Lloyd, die ich aus meinem Album von unserer Jugoslawienreise abfotografiert habe. Es sind alle Bilder auf denen auch Heini-Lloyd drauf ist, andere Bilder mit dem Auto habe ich nicht. Was war das doch für ein schöner Urlaub. Mir sind fast wieder die Tränen gekommen. Schön, dass wir – irgendwie - immer noch in Verbindung - sind. Es war eine wunderschöne Zeit damals, Deine ....

Ro 80 gegen Arabella?

Liebe Lloyd-Freunde, ich möchte mich als neues Mitglied bei Euch vorstellen:

Mein Name ist **Heinz Bohnes,** verheiratet mit Brigitte bin ich 74 Jahre alt und wohne in Mülheim (Ruhr). Wir haben drei erwachsene Töchter, die alle hier oder in der näheren Umgebung wohnen.

Seit 17 Jahren bin ich im Ruhestand. Ab da bestand die Möglichkeit, Autoträume zu erfüllen. In jahrelanger Arbeit entstanden 2 neuwertige Fahrzeuge: ein NSU Ro 80 und eine Lloyd Arabella.

Gleiche Fahrzeuge haben mich über einen sehr langen Zeitraum meines Lebens begleitet und deshalb war für mich klar: ich möchte sie wieder aufbauen. Sie waren auch irgendwie besondere Fahrzeuge, miteinander teilten sie ähnliche Schicksale, waren zu früh "auf die Welt gekommen" und noch nicht ausgereift. Dies hat mich aber nie gestört. Vorurteile halten sich bekanntlich länger. Wenn ich mit dem Ro 80 an der Tankstelle stehe, wird das Auto wirklich bewundert und dann kommen Sätze wie: Ro 80, gekocht 160, der wievielte Motor ist darin eingebaut, der ist ein Säufer.

Bei der Arabella ist es ein bißchen anders: wegen des früheren Baujahrs sind es meist alte Leute, die sich freuen, mich ansprechen und auch begeistert sind. Ähnliche Sätze kommen wie "Aquabella".

Nun sind sie beide fertig und es macht wirklich Spaß, damit zu reisen: der Ro für Langstrecken, die Arabella mehr für Fahrten in der Stadt und auf kurvenreichen Landstraßen.

Wie kam ich zur Lloyd Arabella:

Während meiner beruflichen Ausbildung kaufte ich für 40,- DM eine NSU Max ohne Wissen meiner Eltern. Motorräder waren damals unmodern. Als sie fahrbereit war, stellte ich sie meinen Eltern vor. Die waren natürlich gar nicht begeistert und hatten Angst um mich,

obwohl ich schon vorher ein Kleinkraftrad fuhr.

Nun verkaufte mein Schwager seine Arabella de Luxe und ich ging auf den Vorschlag meiner Eltern ein, die NSU Max zu verkaufen. Während meiner Ausbildung förderten sie den Kauf und Unterhalt der Arabella. So war ich 1968 stolzer Besitzer einer Arabella de Luxe Bj.1961 mit 72.000 km.

Schon nach einigen Monaten verabschiedete sich der Motor und ich erwarb bei Lloyd in Bremen, Duckwitzstr. einen Original AT-Motor für 528,- DM. 1990 habe ich meine Arabella abgegeben mit ca. 290.000 km auf dem Tacho. Ich erinnere mich, das jeweils nach ca. 75.000 km Laufzeit das Novotex-Zahnrad des Nockenwellen-Antriebs defekt war und der Motor ausgetauscht wurde. Die Karosserie war "verbraucht", die Rostvorsorge der damaligen Autos war mangelhaft und nach einem unverschuldeten Unfall war ein Instandsetzen nicht mehr möglich. Die Ersatzteilsituation war zu diesem Zeitpunkt schwieriger als heute.

Nach Ausbildung, Studium Maschinenbau, Beruf, Familie mit 3 Kindern und Hausbau blieb wenig Zeit und Geld für Oldtimerei.

Dies änderte sich, nachdem ich mit 57 Jahren in den Ruhestand ging.

Ich kauft einen anderen Ro 80, da eine Instandsetzung meines alten Ro 80 viel zu aufwendig geworden wäre. Die Restaurierung geschah schrittweise und dauerte insgesamt ca. 4 $^{1}/_{2}$ Jahre. Das Ergebnis: ein neuwertiger Ro 80 mit Classic-Data-Gutachten 1-.

Nach der Fertigstellung wurde das Fahrzeug mehrfach auf der Techno-Classica in Essen auf dem Ro 80-Clubstand ausgestellt. Hier sah ich auf dem Clubstand der "Arabella-Freunde" eine heißgeliebte Arabella, mein nächstes Projekt. Es dauerte noch einige Zeit, bis meine Frau mit einem zweiter Oldtimer einverstanden war. Durch Vermittlung der Arabella-Freunde kam ich schlussendlich zu meiner neue Arabella.

Die Restaurierung (frame off) war schwierig und dauerte mit den Restarbeiten (Getriebe, Abdichtung der Karosserie) sehr lange. Es hat andererseits auch viel Freude gemacht. Nach 4 Jahren stand sie

TÜV-abgenommen in der Werkstatt in Gangelt. Es war eine Restaurierung, bei der viele Dinge mehrfach gemacht wurden: wegen Abdichtung und Geräusch des Getriebes wurde dieses insgesamt vier mal ein- und ausgebaut. Die Dichtungen für Front- und Heckscheibe wollten nicht passen (Meter-Ware) und waren zu hart. Die Scheiben wurden mehrfach aus- und eingebaut mit viel Dichtmasse! (und Überschwemmung). Es war ein steiniger Weg, bei der die Geduld meines "Finanzministers" sehr auf die Probe gestellt wurde. Im Einzelnen kann ich nicht alles aufführen. Alleine die Abdichtung der Karosserie dauerte Monate. Alle Bauteile der Arabella wurden zerlegt und instandgesetzt. Es ist bis heute unser teuerstes Auto!!! Dieser Aufwand und das Ergebnis wurde durch Gutachten von Classic-Data mit einer glatten 1 bewertet. (Soll es eigentlich nicht geben!)

Dies gelang auch nur, weil ich die Hilfe eines Freundes aus der Ro 80-Szene mit Werkstatt nutzen konnte. Außerdem erfuhr ich viel Hilfe durch die Arabella-Freunde. Beim Aufbau der Arabella war auch vorteilhaft, daß ich eine große Menge Ersatzteile beim Kauf übernehmen konnte.

Nun steht sie da, gelb, Dach weiß (Original-Farbton Lloyd) mit roten Kunstleder-Sitzen vorne - durchgehende Sitzbank, Golde Schiebedach, neuem Himmel, Anhängerkupplung 450 kg Gesamtgewicht. Ein wirklich wunderschönes Auto, das viel Bewunderung erfährt. Inzwischen hat es 6.500 km nach der Revision gelaufen. Das Fahren macht wirklich Spaß, der Wagen ist in der Stadt flink, hat ein hartes, hervorragendes Fahrwerk (Gokart). Nur bei Geschwindigkeiten größer 90 km/h ist die Geräuschentwicklung gewöhnungsbedürftig (wie bei allen anderen Autos dieser Zeitepoche).

Wer Interesse hat, kann sich einmal die Bilder der Restaurierung bei den Arabella-Freunden anschauen: *http://altautobilder.de/Arabellaforum/viewtopic.php?t=271*

Viele Grüße

Heinz Bohnes Mühlheim/Ruhr

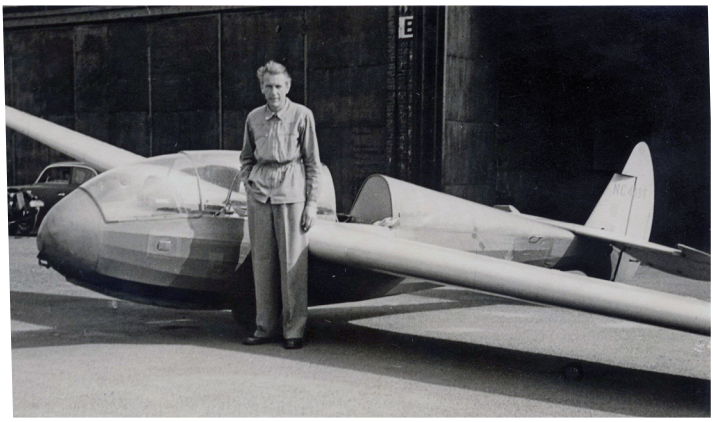
PS.: Die Arabella hat für uns eine besondere Bedeutung: wir haben unsere Hochzeitsfahrt mit ihr gemacht nach Vorarlberg. Nun möchten wir nach 50 Jahren anläßlich unserer goldenen Hochzeit wiederum mit unserer "neuen" Arabella die gleiche Fahrt machen. Dies haben wir uns vorgenommen.

Lloyd 400 Flugmotor

Ein Bremer Luftfahrtpionier stattet US-Segelflugzeug mit Lloyd-Triebwerk aus

Dass Lloyd-Motoren nicht nur in Autos sondern auch Booten, Schneemobilen und als Stationärmotoren zum Einsatz kamen, ist bekannt. Auch als Flugmotoren eigneten sich die leichten und übersichtlichen Motörchen, wie die nachfolgende ungewöhnliche deutsch-amerikanische Ge-schichte beweist. Der Bremer Journalist Ralf-Michael Hubert hat sie für das Magazin „LuftSport“ recherchiert.

Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg trafen in Bremen der Segelflieger Johann – genannt Jan - Eilers und der US-amerikanische Kommandant des Bremer Flugplatzes Frank B. Lane zusammen. Sie teilten ihre Leidenschaft für die Fliegerei und als Jan seinen Freund für den Segelflug begeistern konnte, lies dieser sich kurzerhand einen amerikanischen Laister-Kaufmann LK 10 Doppelsitzer per Deckfracht über den Atlantik nach Bremen schicken.



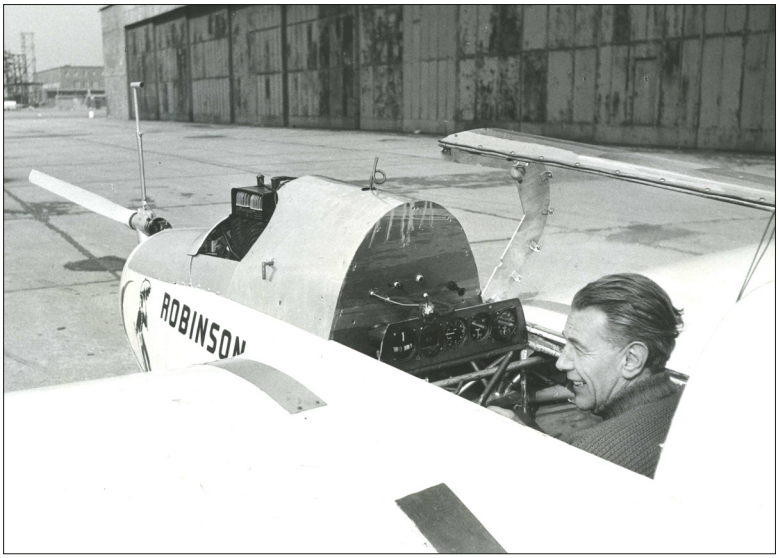
Jan Eilers posiert vor der erstmals am Bremer Flughafen aufgerüsteten Laister-Kauffmann LK 10, kurz nachdem sie aus den USA per Deckfracht (!) auf einem Schiff des Norddeutschen Lloyd in Bremen eingetroffen ist

Dort nutzte er das Flugzeug nicht nur selbst sondern stellte es auch den Bremer Segelfliegern zur Verfügung. Als Lane abkommandiert wurde, ließ er das Flugzeug in Bremen. Jan Eilers kümmerte sich fortan darum und als leidenschaftlicher Bastler hatte er schließlich die Idee, das Segelflugzeug zu motorisieren, um damit „Luftwandern“ zu können.

So baute er aus seinem Lloyd Automobil den Motor aus und montierte diesen auf den vorderen Sitz des Doppelsitzers. Historische Zeitungsartikel berichten, dass er im Sommer Fahrrad fuhr und der Motor im Flugzeug blieb, im Winter kam er dann wieder ins Auto.

Die mit dem 400 ccm Lloyd-Kleinwagenmotor zum Motorsegler umgerüstete LK 10 auf Juist

Später schenkten die Lloyd-Werke Jan Eilers einen 400-ccm-Motor. Mit diesem Motor betrieb Jan Eilers beim Luftfahrtbundesamt die offizielle Zulassung des Segelflugzeuges zum Motorsegler, es heißt dies sei das erste in Deutschland zugelassene Flugzeug dieser Klasse gewesen.



Wie Lindbergh in seiner „Spirit of St. Louis“ hatte auch Eilers in der zum Motorsegler umgebauten LK 10 keine Sicht nach vorne

Die für das große Flugzeug zu schwache Motorisierung und das geringe Interesse potentieller Käufer führten dazu, dass Jan das Flugzeug schließlich wieder zum reinen Segelflugzeuges zurückbaute und es fortan für die Ausbildung nutzte.

Als Ende der 1950er-Jahre die Winter noch Winter waren, hielt auch Schnee Jan Eilers nicht von der Erprobung seines Motorseglers ab. Hier erklärt er Gästen den Motoreinbau in die LK 10

Nach einer harten Landung im Jahr 1966 gelangte es nach Dieblich bei Koblenz, wo sein neuer Besitzer, Heinrich Beuel, begann, es zu reparieren, es aber nie fertigstellte. Im Jahr 2019 hat der Oldtimersegelflugclub Wasserkuppe das Flugzeug übernommen. Dieser wird es – wenn auch ohne Lloyd-Motorisierung – wieder flugfähig aufbauen. So wird man diese historische Besonderheit irgendwann wieder über der Wasserkuppe am Himmel bewundern können.

Klaus Fey

nach einem Beitrag von Ralf-Michael-Hubert, in Luft-Sport Dezember 2020 / Januar 2021

Borgward-Kalender 2021

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 Kalender erinnert an die Autos, die der Bremer Industrielle Carl Friedrich Wilhelm Borgward in der Hansestadt produzierte.

Die 13 Blätter zeigen einen Querschnitt durch das Fahrzeugprogramm der 50er-Jahre. Es beginnt mit dem bekanntesten Fahrzeug Borgwards, der Isabella Limousine. Dieser Wagen ist ebenfalls als Kombi und als Coupé zu sehen. Die Oberklasse vertreten der Hansa 2400 Pullman von 1953 sowie der GROSSE BORGWARD von 1961. Beide haben einen 6-Zylinder-Motor mit 82 und 100 PS. Das reichte für Geschwindigkeiten über 150 km/h. Sportlich sieht das Lloyd Alexander Coupé des Designers Pietro Frua aus. Die geringe Motorleistung beschleunigte den Wagen auf maximal 110 km/h.

Ein Reisebus und der Lastwagen B 2500 sind typische Fahrzeuge der Zeit. Die Fahrerkabine befand sich hinter einer großen Motorhaube. Erst ab 1957 baute Borgward Transporter mit verkleidetem und schallisoliertem Motor zwischen den beiden Sitzen. Diese Frontlenker-Bauweise ist heute Standard. Deshalb wirkt der abgebildete LKW B 655 von 1959 auch modern.

Ein weiteres Blatt ist dem Unternehmer Carl F. W. Borgward gewidmet, der am 10. November 1890 (†1963) geboren wurde.
Eine Besonderheit des Kalenders sind die Fotos. Sie stammen nicht aus heutiger Zeit. Es sind Originale aus der Wirtschaftswunderzeit.

Monatskalender mit Spiralbindung - 13 Blatt - 21 cm hoch, 30 cm breit (DIN A4)
Ihr Kontakt: Peter Kurze, Tel. 04 21/223 88 18, Mail pk@peterkurze.de

Der Teiledienst informiert

Rücklieferung von Austauschteilen

Einige wichtige Artikel bieten wir im Tausch an: Bremsbacken, Kettenspanner, Benzinpumpen, Benzinhähne, Kurbelwellen, Anlasser, Kupplungsscheiben, Ausrücklager und Motorlager. Das System der Aufarbeitung von Altteilen funktioniert auf Dauer nur, wenn Ihr uns die ausgebauten Altteile auch wie vereinbart zurück schickt. Bislang haben wir auf die Erhebung von Pfand verzichtet, weil das einen zusätzlichen administrativen Aufwand darstellt, der sich doch eigentlich vermeiden lassen sollte. Wir bitten Euch auf diesem Weg nochmals eindringlich, uns die o.g. Teile zurück zu schicken, wenn Ihr Sie in diesem Jahr von uns bezogen habt.

Wer zudem solche Teile rumliegen hat, kann uns diese im Sinne der Allgemeinheit auch gerne zur Verfügung stellen. Das gilt auch für Vergaser. Über eine Vergütung für Euren Aufwand werden wir uns einig.

Rücklieferungen gehen immer nach Nottuln, stimmt das aber bitte vorher mit uns ab.

Ersatzteilliste

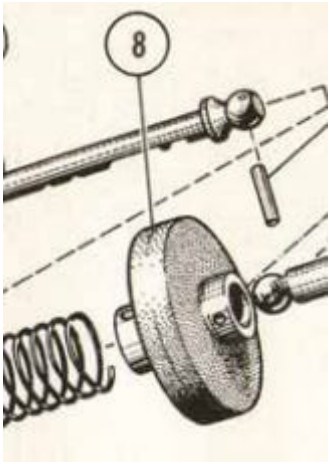
Wir werden ab dem 01.01.2021 eine neue Ersatzteilliste veröffentlichen. In der Zukunft wird diese zweigeteilt: Es wird eine Basisliste geben, die übers Jahr relativ unverändert bleibt; hinzu kommt eine Liste, die nur die jeweils aktuellen Programmneuheiten enthält. Hier ist einiges mehr an Bewegung drin und Ihr könnt Euch somit einen schnelleren Überblick verschaffen, ohne sich immer wieder durch die umfangreiche Hauptliste wühlen zu müssen. Beides steht wie gewohnt auf der Homepage zum Download bereit.

Neue Artikel im Sortiment

Neu ins Programm kommen in diesen Tagen folgende Artikel:

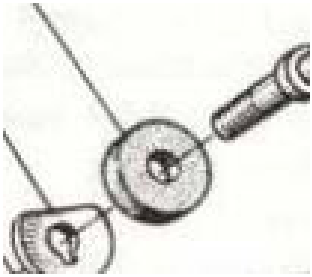
- Artikelnummer 2719: Motordichtsatz LP 400
- Artikelnummer 2720: Benzinpumpenmembran 600er
- Artikelnummer 2721: Kunststoffeinsatz Fanggehäuse Türschloss
- Artikelnummer 2722/23/24: Motorlager wie Serie
- Artikelnummer 2725: Feder Türgriff
- Artikelnummer 2726: Feder Türhalteband
- Artikelnummer 2727: Zugfeder Kettenspanner, Neuteil

Weitere Details findet Ihr in der Neuheitenliste ab 01.01.2021 oder einfach mal nachfragen.
Zusätzlich können wir Euch die nachfolgend aufgeführten Teile neu anbieten.



Gummikupplung für 4-Gang-Schaltung

Artikelnummer: **2714**
Nachgefertigte Gummikupplung für 4-Gang-Schaltung
Preis Mitglieder inkl. MwSt.:
69,50 €



Abdichtring Pedale an der Stirnwand

Artikelnummer: **2716**
Nachgefertigte Abdichtringe für die Pedale an der Stirnwand, Gummi
Preis Mitglieder pro Paar inkl. MwSt.:
8,30 €

Chrom-Lampenringe Hella

Artikelnummer: **2715**
Originalteil, noch nie verbaut. Passend für Hella-Scheinwerfer bei LP 600 und Alexander, nicht Alexander TS.
Preis Mitglieder pro Paar inkl. MwSt.:
132,00 €

Euer
Gottfried Schwaner

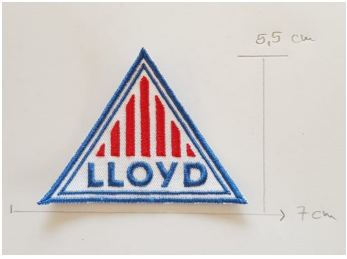
Bestellwege:
online über die Homepage Mail: teiledienst@lloyd-freunde-ig.com
Telefon oder WhatsApp: 0174/9785163

Achtung: Altteile bitte immer an folgende Adresse senden:
Johannes Herrmann
Appelhülsener Str. 75
48301 Nottuln

FREUNDE IG e.V.

Club-Boutique

Aufnäher gestickt
8,50 € zzgl. Versand

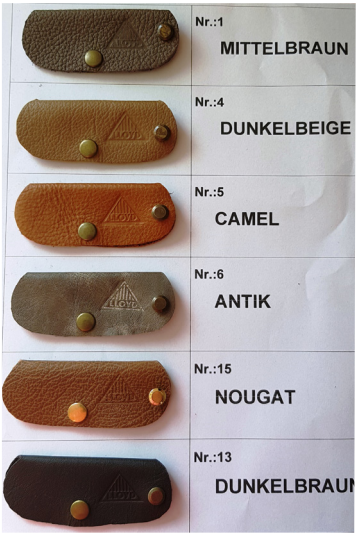


Schlüsselanhänger, Kunstleder schwarz
9,00 € zzgl. Versand

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

Anstecknadel oder **Pin**
3,50 € zzgl. Versand

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

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

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

Fleecejacke für Damen und Herren
(bitte jeweils 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

Aufkleber

Bitte gebt mir unbedingt die Nummer des Aufklebers an

Wenn Ihr noch weiter Wünsche und Anregungen habt, so nehme ich diese gerne entgegen, Monika 02161/631447

monika.arndt@lloyd-freunde-ig.com

Marktplatz

Für einen verstorbenen Freund verkaufe ich einen **Lloyd Alexander Baujahr 1958** Der Wagen ist zugelassen und fahrbereit. Steht also jederzeit für eine Besichtigung und Probefahrt bereit.
Ein bisschen Lektüre incl. Werkstatthandbuch und Ersatzteilliste ist mit dabei Der Preis: **8.750,- € VB**
Der Standort des Wagens ist in 29614 Soltau,
Ansprechpartner für den Verkauf ist Peter Scharringhausen, (+491520 89 879 31 / peter.scharringhausen@gmail.com).

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,-€, Partner und Mitglieder unter 21 Jahren zahlen 20,- €. Der Beitrag ist jährlich bis zum 31.01. für das laufende Jahr zu entrichten. Die Lastschriften bei bestehenden Einziehungsaufträgen werden jeweils bis zum 31. Januar 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.com
und www.lloyd-days.com

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

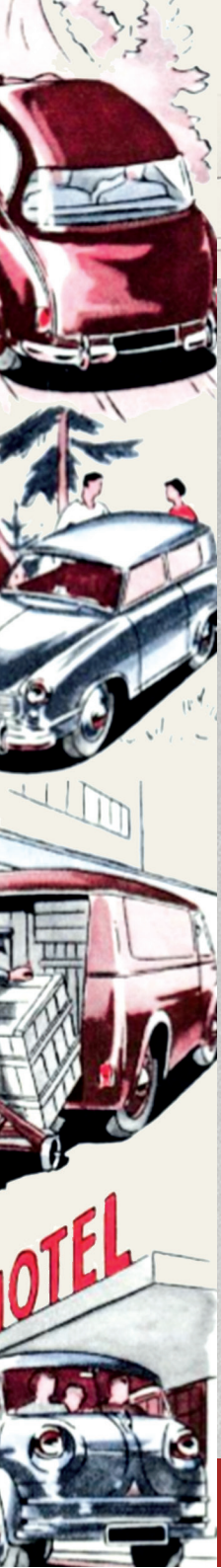
Club-Boutique
Monika Arndt
Asdonkstr. 31
41066 Mönchengladbach
02161/631447
monika.arndt@lloyd-freunde-ig.com

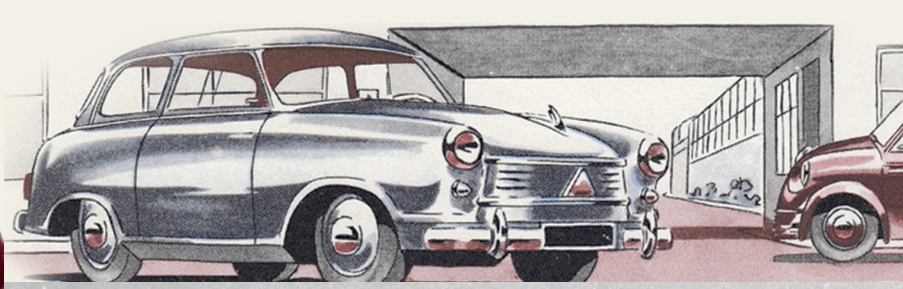
Namentlich genannte Beiträge geben nicht immer die Meinung der IG e.V. oder der Redaktion wieder. Für den Inhalt dieser Artikel ist der Unterzeichner verantwortlich. Einsender von Zuschriften und/oder Fotos erklären sich mit einer redaktionellen Bearbeitung einverstanden

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



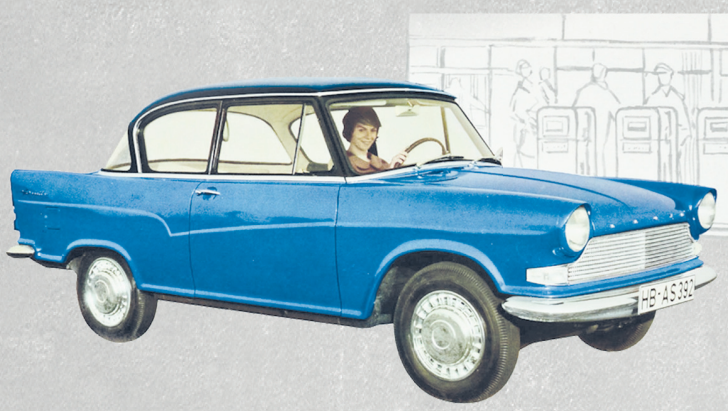


Wir führen Reifen für alle Lloyd,

250 / 300 / 400 / Alexander
Lieferwagen 500 / 600 / Theodor
aber auch für die meisten andern
Oldtimer u. Youngtimer.

Oldtimer & Youngtimer
HKT
Service & Reifen

Oldtimer Service und Wartung in der Meisterwerkstatt im Allgäu



Besuchen Sie uns auf unserer Homepage unter
www.reifen-technik.eu oder Anfrage per E-Mail

Oldtimer Service & Reifen HKT
Manuel und Hannes Kuhn GbR
Am Mühlbach 3, 87487 Wiggensbach

Kfz: 0151 2700 4702 mk@reifen-technik.eu
Reifen: 0176 1574 5890 hkt@reifen-technik.eu

Online-Webshop: www.reifen-technik.eu