



1-2022



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

Klaus Jungenblut
klaus.jungenblut@lloyd-freunde-ig.com
Ersatzteilbestellungen unter
0174/9785163 oder
teiledienst@lloyd-freunde-ig.com



Technischer Leiter

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



Redaktion FmL

Thorsten Rasche
Gast 7,
24369 Waabs
04358-6449033
redaktion@lloyd-freunde-ig.com

Impressum, weitere
Kontakte und Informati-
onen drittletzte Seite des
Heftes

Ehrenvorsitzender Karl-Heinz Baedeker

Inhaltsverzeichnis

Der nächste Schritt wurde getan		4
Clubleben, Termine und Einladungen		
Unser Mann für Lloyd-TV		7
Der neue Beirat		9
Nachruf auf Artur Drößiger		11
Termine		12
Lloyd-Days 2022		13
Einladung zur Mitgliederversammlung		15
Lloyd-Geschichten von gestern und heute		
Lloyd Alexander, na klar, ein TS	<i>Hansjürgen Guttman</i>	17
Zurück mit Anlauf	<i>Wolfgang Driftmeier</i>	21
Wie startet man einen Lloyd?	<i>Wilfried Hopf</i>	27
Bericht & Verkaufswunsch	<i>Klaus Konermann</i>	30
Hamburger Bilderbuch	<i>Jochen Fröhlich</i>	32
Neumitglieder stellen sich vor	<i>Jochen Fröhlich</i>	41
Technik/ Historisches		
Der Traum vom Raum	<i>Christian Steiger</i>	42
Der Teiledienst informiert		52
Club Boutique		55
Marktplatz		60
Impressum und Werbung		62

Einsendeschluss für Artikel, Anzeigen und Veranstaltungshinweise in der FmL 02-2022 ist der **01.06.2022**.

Titelbild: Lloyd LS 600, Foto: Tim Woeber

Der nächste Schritt wurde getan

Liebe Lloyd-Freundinnen, liebe Lloyd-Freunde, es mehren sich die Anzeichen, dass wir nun wirklich aus dem Tal der „Corona-Tränen“ herauskommen. Damit rücken auch die Lloyd Days 2022 und Umsetzung des geplanten Ablaufes im Schwarzwald in greifbare Nähe. Die viele Arbeit scheint sich also gelohnt zu haben. Wir waren für Euch in den letzten Monaten aber auch auf einem ganz anderen Sektor aktiv, den man eher selten mit der Tätigkeit von Vereinen in Verbindung bringt. Es geht um das Markenrecht.

Die Lloyd-Freunde mit Ihnen nunmehr 470 Mitgliedern sehen sich zu Recht als die Erben der früheren Lloyd Motoren Werke. Unsere Gemeinschaft hat sehr viel Zeit und Geld investiert, um das Andenken an die längst vergangene Automarke zu erhalten und diese in eine abgesicherte Zukunft mit möglichst vielen Lloyds auf der Straße zu führen. Unsere Investitionen können aber an anderer Stelle durchaus zu Begehrlichkeiten führen, sie müssen also geschützt werden. Ein besonderer, gerne vergessener Aspekt, ist dabei der Zugriff auf die Marke Lloyd in ihren verschiedenen Facetten.

Im Markenrecht unterscheidet man zwischen Bild- (Grafiken, Logos) und Wortmarken (Buchstaben oder Ziffern oder eine Kombination aus beidem). Solche Marken können für Europa oder nur für Deutschland mit Bezug auf bestimmte Klassen beziehungsweise Leitklassen (Festlegung, wo der wirtschaftliche Schwerpunkt der angemeldeten Marke im Hinblick auf Waren, Dienstleistungen oder Branchen liegen soll) eingetragen werden. Man kann also eine Marke nicht abstrakt oder generell schützen lassen, sondern immer nur mit Bezug auf diese auch Nizza-Klassifizierung genannte Einteilung.

Die von den früheren Lloyd Motoren Werken verwendeten Logos haben nach dem endgültigen Niedergang des Unternehmens eine durchaus wechselhafte Geschichte erfahren, sind sie doch teilweise (zunächst)

verfallen oder in unterschiedliche Hände gekommen, immer mit dem Ziel der wirtschaftlichen Verwertung und zum Teil wenig zukunftssträchtig. Die Lloyd-Freunde haben schon vor vielen Jahren die Marken eintragen lassen, die regelmäßig am Schluss der Fahr mit Lloyd aufgeführt werden: das Dreieck mit den Buchstaben „LLOYD“ und den geschwungen Schriftzug „Lloyd“, den Ihr am Heck der meisten Autos findet. Dabei haben wir nicht in erster Linie wirtschaftliche Interessen verfolgt. Man sieht zum Beispiel bei den Markenclubs, die noch lebende Marken wie VW, Ford oder Porsche vertreten, wie abhängig diese in ihrer Außendarstellung von den jeweiligen Launen der Fahrzeughersteller sind. Dass es einem Oldtimerclub wie den Lloyd-Freunden gelingt, sich die Markenrechte an den Logos des von ihm vertretenen und, in diesem Falle, nicht mehr bestehenden Fahrzeugherstellers, zu sichern, ist sicherlich ziemlich einmalig. Hierdurch sind wir aber heute fast völlig frei in der Art und Weise, wie wir uns wem präsentieren. Und das ist ein entscheidender Vorteil.

Aber die Zeiten ändern sich mit den Herausforderungen und den handelnden Person in und rund um die Oldtimerszene. Hierdurch können plötzlich bisher kaum denkbare Aspekte aufkommen. Deshalb haben wir im letzten Sommer beschlossen, weitere Marken für uns schützen zu lassen: die Wortmarken „Lloyd“ und „Lloyd Motoren Werke“, beide unter anderem für die Klassen 12 (Fahrzeuge und Fahrzeugteile) oder 41 (Unterhaltung/Events). Da Corona auch das „Deutsche Patent- und Markenamt“ erfasst hat, dauerte das Ganze etwas länger als geplant. Die Marke „Lloyd“ wurde in der Zwischenzeit ohne Widerspruch für uns eingetragen, bei „Lloyd Motoren Werke“ warteten wir nach der Eintragung und dem Ablauf der Widerspruchsfrist zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Heftes noch auf eine Nachricht der Behörde. Diese komplexe Materie konnten wir nur bewältigen, weil wir mit Günter Starke einen ausgewiesenen Fachmann in unseren Reihen haben. Ihm gebührt an dieser Stelle unser besonderer Dank.

Aber was bringt uns das jetzt zusätzlich?

Durch die Ausweitung des Markenschutzes haben wir bei fast allem was rund um die Marke Lloyd passiert nunmehr ein deutlich verstärktes Mitspracherecht und wir haben uns deutlich emanzipiert. Sollte z.B. jemand bei Produkten, Waren und Dienstleistungen in den für uns eingetragenen Klassen wirtschaftliche Interessen verfolgen, die unserem Vereinszweck zuwiderlaufen oder auf Basis unserer Investitionen in die Marke Lloyd Geld verdienen wollen, können wir dem viel leichter einen Riegel vorschieben. Unsere Welt ist durch die sozialen Medien und die Internetvermarktungsplattformen leider nicht besser geworden. Und auch die Existenzkrise vieler Clubs und Einrichtungen in der Oldtimerszene macht das Ganze nicht entspannter.

Ihr seht, das ist ein weiterer Schritt in der Umsetzung unseres Zukunftskonzeptes. Und er kann ganz schnell ein strategischer Vorteil für uns werden.

Jetzt denken wir aber erstmal an die schönen Dinge: Sonne (soll es hier auch mal gegeben haben), Frühling, Lloyd, Baiersbronn, Schwarzwald. Ich freue mich sehr darauf, nach Bremen auch dort wieder viele Mitglieder persönlich begrüßen zu dürfen. Wir lassen es uns richtig gut gehen.

Euer

Gottfried Schwaner
1.Vorsitzender

Michael Hüscher – Unser Mann für Lloyd-TV



Im Jahr 2020 haben wir unseren YouTube-Kanal „Lloyd Motoren Werke“ aus der Taufe gehoben. Er soll in der Zukunft eine zentrale Rolle dabei spielen, technisches Wissen und schöne Lloyd-Erlebnisse zu bewahren und einer interessierten Öffentlichkeit dauerhaft zugänglich zu machen. Aber wie immer bei der Vereinsarbeit lebt das Ganze vom breiten Input, der durch die Mitglieder kommt. Der Vorstand kann nicht alles selbst machen. Alle klassischen und modernen Medien brauchen permanent Geschichten, Bilder und Filme, um vital zu bleiben und sich zu etablieren. Uns war relativ schnell

klar, dass wir den YouTube-Kanal auch dazu nutzen wollen, unsere Markenrechte an „Lloyd Motoren Werke“ mit Leben zu erfüllen (siehe auch die Einleitung zu diesem Heft). Und uns war auch klar, welcher Inhalte es bedarf, um ein regelrechtes „Lloyd-TV“ aufzubauen. Doch wer sollte das alles leisten?

Die Lösung kam schneller als gedacht. Michael Hüscher ist unter Lloyd-Freunden für seinen vom Leben gezeichneten Alexander TS bekannt, den er liebevoll „Rotten Alex“ nennt. Ende letzten Jahres hatte er die Idee, sein Auto in einen technischen Topzustand zu versetzen, aber die etwas angegriffene Optik bewusst zu erhalten.

Ein, wie wir finden, mal völlig anderer und damit sehr interessanter Ansatz. Das Ganze wollte er unter dem Motto „Von einem der auszog das Schrauben zu erlernen“ in einer Filmreihe für das Lloyd-Forum

dokumentieren. Er selber will damit zeigen, wie man sich autodidaktisch und mit gezielter Hilfe von Technikexperten in die Lloyd-Technik einarbeiten kann. Fast automatisch kamen wir gemeinsam auf den Gedanken, das doch in Form sogenannter Tutorials filmisch auch auf YouTube darzustellen. besser: Michael hat sich bereit erklärt, im Rahmen seiner zeitlichen Möglichkeiten in die erweiterte Organisation des Clubs einzusteigen und sich zukünftig federführend um Lloyd-TV zu kümmern. Dabei hilft ihm seine berufliche Erfahrung im Umgang mit diesem Medium. Aber er braucht natürlich Eure Unterstützung. Wenn Ihr über Filmmaterial verfügt, dass sich für unsere Zwecke eignen könnte (Ausfahrten, Technik, Treffen), setzt Euch doch bitte mit Michael in Verbindung: michael.huesch@lloyd-freunde-ig.com



Wir freuen uns sehr, dass wir uns organisatorisch weiter verstärken konnten. Lloyd-TV könnt Ihr einfach und schnell über den entsprechenden Button in der linken Navigationsleiste auf unserer Homepage erreichen.

„Rotten Alex“ im Lloyd-Werk im August 2021

Gottfried Schwaner
1.Vorsitzender

Der neue Beirat

Ein großer Club wie die Lloyd-Freunde kann nur durch ein starkes Team gesteuert und in eine positive Zukunft geführt werden. Zu diesen Verantwortungsträgern gehört gemäß Satzung der Vorstand, der eine Vereinsstrategie entwerfen und umsetzen muss. Hinzu kommen die ihm zugeordneten satzungsmäßigen Aufgaben.

Aber der Vorstand ist bei Spezialthemen immer auch auf die Unterstützung von engagierten Mitgliedern angewiesen, die sich mit viel Herzblut für den Verein einbringen. Aktuell können wir auf die tatkräftige Unterstützung folgender Lloyd-Freunde zählen:

- Monika Arndt: Club-Boutique
- Ralf Neumann: Webmaster
- Thorsten Rasche: Redakteur „Fahr mit Lloyd“
- und ganz neu Michael Hüscher: Lloyd-TV / YouTube

Hier wurde und wird tolle Arbeit für den Club geleistet, ohne dass das mit einem Amt oder einer organisatorischen Einordnung verbunden ist.

In seiner Sitzung am 05.03.2022 hat der Vorstand nunmehr einstimmig beschlossen, diese Arbeit in besonderem Maße anzuerkennen und seine Verbundenheit mit den erbrachten Leistungen zu unterstreichen. Die genannten Mitglieder wurden in den neu geschaffenen Beirat berufen. Unsere Vereinssatzung sieht eine solche Konstellation in § 12 vor. Damit haben sie eine klare organisatorische Einordnung und können vom Vorstand leichter in Entscheidungsprozesse eingebunden bzw. zu Vorstandssitzungen eingeladen werden. Zudem dokumentieren wir damit, von welchem Team der Verein insgesamt getragen wird.

Und natürlich ist das auch eine Einladung an andere Mitglieder, dort wo es nötig ist ihr Wissen zur Verfügung zu stellen und sich im Verein zu engagieren. So benötigen wir noch jemanden, der sich unterstützend um die Messeplanung und -koordination kümmert.

Damit können wir die Lloyd-Freunde zukünftig auch bei der Präsenz auf verschiedenen Messen viel breiter als bisher aufstellen. Wenn jemand Spaß an einer solchen Aufgabe hat, möge er sich bei Johannes Herrmann unter 0177/7710871 melden.

Gottfried Schwaner
1. Vorsitzender

Nachruf auf Artur Drößiger



Unser langjähriger Lloyd-Freund Artur Drößiger aus Remscheid ist am 08.03.2022 verstorben. Artur ist 1995 in unsere Gemeinschaft eingetreten und hat sich viele Jahre bei Messeeinsätzen sehr für den Club engagiert. Legen-där waren seine Blumenlieferungen zur Ausschmückung verschiedener Veranstaltungen und Messestände. Das

lag Artur im Blut, denn er hatte eine Baumschule mit Gärtnerei.

Unvergessen bleibt auch sein hintergründiger und schlagfertiger Humor, den wir zuletzt noch bei unserem Jahrestreffen in Bremen 2021 genießen durften. Diese Treffen hat er immer als einen Urlaub vom Alltag bezeichnet, den er sich gegönnt hat.

Wir werden Artur nie vergessen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Vorstand

Termine und Einladungen

- 23.-27.03.2022:** **Techno Classica in Essen** mit Präsentation der Lloyd-Freunde in Halle 8, Stand 8-112.
- 23.-24.04.2022** **Technorama in Ulm** mit Präsentation der Lloyd-Freunde
- 30.04.2022:** **Lagerstammtisch in Nottuln**, Appelhülsener Str. 75.
13.00 Uhr Ablauf wie bei den letzten Lagerstammtischen,
Anmeldung bei Johannes Herrmann bis spätestens 23.04.22 unter 0177/7710871 erforderlich.
- 26.-29.05.2022:** **Lloyd Days 2022 in Baiersbronn**
Unser Jahrestreffen findet mit dem geplanten Programm statt. **Anmeldeschluss ist der 15.04.2022**, weitere Infos auf Seite 13-14.
- 28.-29.05.2022:** **Klassikertage Schleswig-Holstein** in Neumünster Holstenhallen, mit Präsentation der Lloyd-Freunde. Die Messeleitung musste aus organisatorischen Gründen die Messe um eine Woche nach hinten verschieben. Koordination der Standbesetzung durch Helgo Kriskker. Tel. 04326/1839
- 29.-31.07.2022:** **Golden Oldies in Wettberg** mit Präsentation der Lloyd-Freunde auf der Turnhallenstr.. Koordination durch Günter Hoffmann, Tel.: 0171/3542654.
- 17.09.2022:** **Lagerstammtisch in Nottuln**, Appelhülsener Str. 75.
13.00 Uhr Ablauf wie bei den letzten Lagerstammtischen,
Anmeldung bei Johannes Herrmann bis spätestens 10.09.22 unter 0177/7710871 erforderlich.

Die Lloyd Days 2022 - Jahrestreffen der Lloyd-Freunde IG e.V. vom 26.-29.05.2022 in Baiersbronn

Unser Jahrestreffen im Mai in Baiersbronn wird mit dem geplanten Programm in vollem Umfang stattfinden. Details hierzu und die Möglichkeit zur Online-Anmeldung findet Ihr im Internet unter „Lloyd Days 2022“; alternativ kann alles auch bei mir in gedruckter Form angefordert werden. Die Anmeldungen laufen zur Zeit auf Hochtouren, Anmeldeschluss ist der **15.04.2022**.

Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Heftes am 15.03. gibt es noch Corona-Einschränkungen. Am 20.03. ist aber dann ohnehin mit einer fast vollständigen Lockerung zu rechnen, so dass es keinerlei Probleme mehr geben dürfte.

Wir als Organisatoren werden natürlich ein Hygienekonzept haben und wir erfassen den Immunisierungsstatus jeden Teilnehmers. Es gilt vorausschauend und in unser aller Interesse die 3G-Regelung, alle Teilnehmer müssen innerhalb der vorgesehenen Fristen geimpft worden oder genesen sein. Wer nicht geimpft ist, muss die Bescheinigung eines negativen Tests vorlegen, der nicht älter als 24 Stunden ist. Wir werden nicht selber testen, wohl aber die Impf- und Testnachweise kontrollieren. Bringt also bitte alle Dokumente mit. Betroffene Personen müssen also ein Test-Center aufsuchen. Eine Teilnahme ohne Anmeldung und vorherige Hinterlegung der Kontakt- und Impfdaten ist nicht möglich. Das gilt sowohl für die Gesamtveranstaltung als auch für die Mitgliederversammlung.

Nochmal ein Hinweis zu den Hotelzimmern:

Wir haben im Panoramahotel Berghof ein Kontingent an Einzel- und Doppelzimmern und Apartments für Euch reserviert, aus dem Ihr bis zum 31.03.2022 Räume abrufen könnt. Es sind aber nur noch sehr wenige Zimmer da. Folgende Zimmerpreise inkl. Frühstück, Schwimmbad und Sauna haben wir vereinbart:

- | | |
|-----------------------------|----------|
| • Einzelzimmer: | 60,00 € |
| • Doppelzimmer: | 95,00 € |
| • Apartment für 4 Personen: | 140,00 € |

Reservierungen unter dem Stichwort „Lloyd Days“ nehmt Ihr bitte wie folgt vor:

Telefon: 07442/84940

Mail: info@hotelrose.de

Bitte nicht wundern: Das Berghotel und das Hotel Rose gehören zusammen. Die Verwaltung und Buchung erfolgt zentral über das Hotel Rose. Lasst Euch den Zimmerpreis bei der Reservierung auf jeden Fall bestätigen. Zusätzlich fällt eine Kurtaxe von 2,60€ pro Person und Tag an.

In der Umgebung gibt es zudem viele Hotels und Ferienwohnungen. Auch hier solltet Ihr rechtzeitig buchen, denn wir befinden uns an einem langen Brückenwochenende in einer attraktiven Gegend.

Jeder Teilnehmer erhält ca. 2 Wochen vor der Veranstaltung eine Nennbestätigung mit wichtigen Infos zum Ablauf der Veranstaltung und zu eventuell doch noch vorhandenen zusätzlichen Corona-Einschränkungen. Bitte lest Euch das genau durch, dann haben wir es als Organisatoren auch leichter.

Wir freuen uns auf Euch und auf den Schwarzwald.

Euer

Gottfried Schwaner
1. Vorsitzender



Einladung zur Mitgliederversammlung der Lloyd-Freunde IG e.V.

Der Vorstand der Lloyd-Freunde IG e.V. lädt gemäß § 14 (1) und 14 (3) der Vereinssatzung zur Mitgliederversammlung (Hauptversammlung) für das Vereinsjahr 2021 ein.

Termin: 28.05.2022

Beginn: 9:00 Uhr

Ort: Rosensaal
Rosenplatz 3
72270 Baiersbronn

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Eröffnung, Versammlungsleitung, Protokollführung, Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Sachanträge
4. Ehrungen und Gedenken
5. Bericht des Vorstandes und des Beirats
 - Vereinsstrategie und Aktivitäten im Vereinsjahr 2021
 - Wirtschaftliche Entwicklung des Teilelagers 2021
 - Wirtschaftliche Situation des Vereins / Kassenbericht
 - Mitgliederentwicklung
 - Technischer Bereich
 - Boutique
 - Redaktion „Fahr mit Lloyd“
 - Ausblick

6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes für das Vereinsjahr 2021.
8. Neuwahlen Vorstand
 - Neuwahl des 1. Vorsitzenden
 - Neuwahl des Technischen Leiters
9. Verschiedenes

Sachanträge zur Mitgliederversammlung sind bis spätestens zum **28.04.2022** schriftlich beim 1. Vorsitzenden

Gottfried Schwaner
Richtweg 33
52511 Geilenkirchen,
gottfried.schwaner@lloyd-freunde-ig.com

einzureichen.

Lloyd Alexander - na klar, ein „TS“ Die erste Fahrt: 1. Mai 2020

Nach TÜV und Anmeldung im ersten Corona-Jahr bin ich gestern ein paar km mit dem Lloyd gefahren; ganz neue Fahrgefühle tun sich da auf. Das fängt schon beim Einsteigen an, da die Türen nach vorn öffnen. Also Po zuerst auf den Sitz und dann die langen Gräten nachgezogen - aber das rechte Knie passt nicht unter dem Lenkrad vorbei, sondern „Mann“ muss sich erst in eine Geburtsvorbereitungsstellung begeben und das flachgedrückte Knie unter dem kleinen Lenkrad durchdrücken.

Tür zuziehen, ja, das scheint erlernbar. Griff nach dem Gurt: vergeblich, da gibt's nix. Gut, muss ich mir noch einprägen.

Der Griff zum Zündschlüssel, normal.

Druck auf die Kupplung, NEIN!!!

Ohne Kupplung starten, sonst hat der Anlasser nicht genug Kraft; das sieht bzw. hört man sofort. Das kreischende Gewürge, das der Motor dabei veranstaltet, kenne ich seit langem nicht mehr. Der Anlasser dreht und dreht, mir wird ganz bang um die Batterie, dann eine Zündung! So ganz verhalten im Hintergrund blubbert da etwas, schließlich kommen klare Worte aus dem Auspuff, leider nicht so durchgehend.

Also noch mehr den Choke ziehen, nicht zu viel und nicht zu lange, sonst "säuft der Motor im Benzin ab". Und nicht so lange starten, denn die Batterie wird immer schwächer. Oh, oh. Verquere Gedanken streifen mich: mit Handkurbel wäre die Starterdrehzahl wohl deutlich schneller, aber für eine Handkurbel ist die Konstruktion des quergestellten, modernen OHC-Motors ungeeignet. Außerdem, wir schreiben doch schon das Produktionsjahr 1958, und es ist ein deutsches Auto mit amerikanischem Flair, nicht so ein Bauern-Franzose mit zwei Steuer-PS.

Nach einigen Versuchen bellert erst der eine Zylinder, dann auch der zweite, will sagen, der ganze Motor rumpelt los, schüttelt Motorhaube und Kotflügel vorn beherzt durch, während ich mich durch zartes oder beherztes Gasgeben mühe das Ganze edukativ zu beeinflussen, mehr Choke, weniger Choke, solange, bis das kleine Getümmel unter der großen Haube vorn die Leerlaufdrehzahl halbwegs einhält.

Anlassen, siehe oben, aber es geht erheblich schneller, Motor hat sich ja schon aufgewärmt durch Joggen auf der Stelle. Der Gang ist drin, die Kupplung kommt und mit einem Hopser springt Alexander ins Straßenleben.

Der 2. Gang?

Wo ist der? Hier?

Nein. Hier?



Nein, das ist der 4.

Nun ein bisschen brutaler an den zarten Ganghebel heran und da scheint eine Art Raste zu sein, dies müsste der 2. sein, ist er auch. Mit dem 3. und 4. geht es erheblich geschmeidiger, und wir beide haben nun mit 60km/h schon eine erhebliche Geschwindigkeit erzielt.

Das sieht AUDI hinter mir anders, aber der ist ja nie zufrieden.

Die Lenkeigenschaften sind etwas bootsähnlich: die ganze Kiste schwimmt und schaukelt so, dass ich mir ängstlich denke, in meinem archaischen gummibandgefederten Kleinschnittger sicherer zu sein als in diesem 50iger-Jahre-Revival. Auch das Bremsen weckt deftige Gefühle des Unwohlseins, aber das war nicht anders zu erwarten bei den Bremsergebnissen des gerade absolvierten TÜV. Klar, der Mann beim TÜV war nett zu mir und meinem Kleinen, aber er hat mir den Segen wohl nur in der Erwartung gegeben,

dass ich mich um dieses gravierende Fehlverhalten noch kümmern werde. Ja, das mache ich. Sehr gern. Mein kleiner gelber Rapskäfer soll ja kein Museumsstück sein. Ich freue mich immer, wenn ich ihn sehe. Wird schon noch werden, bestimmt.

P.S.: Ehe sich die ganze aufgeweckte Lloyd-Gemeinde auf mich stürzt, oder sich beleidigt abwendet, hier ein paar Anmerkungen:

- Der Raps ist gelb, mein Lloyd auch, der Rapskäfer nicht.
- Meine letzten Erlebnisse mit einem Alexander TS, überhaupt mit Lloyd lagen 50 Jahre zurück.
- Der hier beschriebene Motor hat 19 PS, war noch nicht „eingefahren“.
- Der Motor wurde leider fehlerhaft zusammengebaut, von wem auch



immer (vielleicht erkennt sich jemand?), so dass die sinnreiche Kurbelgehäuse-Entlüftung nicht funktionierte und das Gas-Öl-Gemisch dem Luftfilter unge-

wolltes Öl und vor allem unberechenbare Gase zuführte. Der Vergaser nahm's von oben und schob's eine Etage tiefer: das Gemisch im Brennraum war also nur zeitweise brennbar... Mit Einbau eines selbst überholten TS-Motors (den 19PS habe ich zwar korrigiert/repariert, aber als eiserne Reserve zurückgestellt) hat er nun einen sagenhaft niedrigen Leerlauf und ein gutes Ansprungsverhalten.

- Die Bremsen waren zum Zeitpunkt der TÜV-Abnahme eigentlich neu, aber leider durch die lange Standzeit inkontinent. Nach Einbau neuer Bremszylinder und -backen bremst der Lloyd sehr gut, wenn man das fehlende Bremsservo mildernd in Rechnung stellt.

- Das bedenkliche Fahrverhalten wurde durch Einbau der hinteren Silent blöcke besser, ist aber immer noch nicht gut.
- Mit Einbau besserer (gebrauchter) Kardangelenken getriebeseitig schüttelt sich der Kleine nicht mehr ganz so übel beim Gasgeben.
- Die furchtbar kratzenden, quietschenden Geräusche aus dem Frontabteil hoffe ich durch Einbau eines neuen Wärmetauschers/Heizung zu beseitigen, denn der jetzige schlabbert rostzerfressen um den Auspuffkrümmer herum, verzweifelt gehalten durch die Heizungs-schläuche.
- AUDI ist nicht gleich Audi; auch Mercedes, VW, BMW, Skoda, Ford und andere ertragen es nur äußerst schwer, mit einem Tempo weniger als 110 km/h auf der Landstraße zu fahren. Besser sind da Tesla und andere E-Mobile, denn die wissen Sparsamkeit zu schätzen...
- Und ein großes Dankeschön an Heinz Dröse und Michael Hoffmann für ihre geduldige telefonische Unterstützung! Ohne diese Hilfe hätte es schon längst einen Alexander „Zu verkaufen!“ gegeben.



Hansjürgen Guttmann, Marburg

Wieder ein Alexander TS auf der Straße Oder: Zurück mit Anlauf

Nach vielen Jahren im Ausland sind wir Ende 2014 zurück nach Deutschland gekommen und haben uns im schönen Weserbergland niedergelassen. Kontakt zu Nachbarn war schnell gefunden, u.a. auch zu einem wahren Autonarren. Der kam dann Anfang 2016 mit einem Programmheft zur „20. Rintelner Oldtimer Weserbergland Jubiläumsfahrt“. „Da musst du mal mitkommen, es lohnt sich.“

So haben wir am 24. April 2016 frühmorgens in der Rintelner Innenstadt in der Eiseskälte gestanden und uns den Start von fast 200 Oldtimern angesehen. Als das letzte Fahrzeug durch war, sah mich mein neuer Freund mit glänzenden Augen an. „War das nicht toll? All diese schönen Autos! Was sagst denn du dazu?“

„Naja, das war teilweise schon ganz schön beeindruckend, aber irgendwie fehlt mir zu den meisten Autos jeglicher Bezug. Ich kann halt nichts mit einem Hansa A 818 von 1910 oder einem Invicta Open Tourer von 1928 oder all den anderen Raritäten anfangen – ich habe einfach keine Beziehung dazu. Da war zwar enorm viel Geld unterwegs, aber bis auf die paar Käfer, die BMW Isetta, den Zündapp Janus, die beiden DKWs und vielleicht noch die beiden A-Kadetts waren eigentlich viel zu wenige von den Autos da, mit denen ich aufgewachsen bin.“

„Was würdest du den für einen Oldtimer haben wollen?“

„Eigentlich gar keinen, aber wenn ich mich entscheiden müsste, dann vielleicht einen Lloyd Alexander TS.“

„Warum gerade den?“

„Na, weil das mein erstes Auto war.“ „Erzähl mal!“

„Als ich 1970 den Führerschein machte, kaufte ich von einem Verwandten einen sehr gut erhaltenen Lloyd Alexander TS in dunkelgrau mit hellem Dach und roter „Skai“ Innenausstattung. Allerdings überlebte der TS nur wenige Wochen. Dann lag er auf dem Dach, weil die Ansage meines Beifahrers „du musst hier rechts ab“ und meine unmittelbare Reaktion darauf mit bremsen und nach rechts einschlagen dann doch zu überraschend für das kleine Auto gekommen war.“

Verletzt wurde niemand, aber das Auto war hin. Motor und Getriebe konnte ich zwar noch in den für ein paar Mark vom Schrottplatz geholten Nachfolger verpflanzen, aber auch der wurde nach ein paar Monaten durch ein größeres Auto (DKW Junior) ersetzt. Meine Gesamtzeit mit Lloyd war also zwar nur ein knappes Jahr, aber das Auto ist mir in guter Erinnerung geblieben.“

Damit war die Sache für mich eigentlich abgehakt. Nicht aber für meinen neuen Freund. Schon nach wenigen Tagen kam er mit der Nachricht, dass ein „junger Bengel“ zwei Lloyds anbot. Einer war bereits zerlegt und „teilrestauriert“, der andere sollte rollfähig sein, aber nicht fahrbereit. Einen Besichtigungstermin hatte er auch schon vereinbart.

Der „Teilrestaurierte“ erwies sich als zerlegt und in Teilen mit Grundierung gestrichen; das Dach war „notdürftig“ lackiert. Der andere war zwar auch ein TS, sogar mit Saxomat, aber in einem extrem schlechten Zustand. Das war also nix für mich.



Es wurde mehrere Wochen lang intensiv weitergesucht, nur um nach einer Reihe von Besichtigungen im norddeutschen Raum doch wieder den „jungen Bengel“ anzurufen und mich mit ihm auf einen Preis für seine beiden TS zu einigen. Er brauchte

einige Tage, um die an vier oder fünf verschiedenen Stellen gelagerten Ersatzteile des zerlegten TS zusammen zu suchen, doch dann konnte ich alles abholen. Das war im Oktober 2016. Im Frühjahr 2017, inzwischen war ich auch Clubmitglied geworden, war alles eingefädelt:

Motor und Getriebe würde HD machen, für Karosserie und Anbauteile hatte ich einen Lackierer bzw. Restaurierer in Polen gefunden und eine andere Firma in Polen würde die Innenausstattung erneuern.

Motor und Getriebe waren zuerst fertig, der Rest kam im Winter 2017/2018. Da war es natürlich viel zu kalt, um in der ungeheizten Garage am Zusammenbau zu arbeiten. Und als dann der heiße Sommer 2018 bereits im April begann, war es natürlich auch viel zu warm, um draußen zu arbeiten. Und außerdem war in der Garage wegen der vielen Motorräder eigentlich auch gar kein Platz. Jedenfalls waren das die Begründungen gegenüber meiner Frau, warum es denn mit dem Lloyd nicht voran ging.

Im Herbst 2019, ziemlich genau drei Jahre nachdem ich die Lloyd-Teile von dem „jungen Bengel“ abgeholt hatte, wurde der Grundstein für eine neue Garage (mit Heizung und Klimaanlage) gelegt. Nach Fertigstellung im Februar 2020 wurde noch schnell der Wiederaufbau eines Motorrads abgeschlossen und dann ging's an den Lloyd. Mehr als ein Jahr und viele Stunden später war es dann endlich so weit: der TÜV-Ingenieur gab seinen Segen und

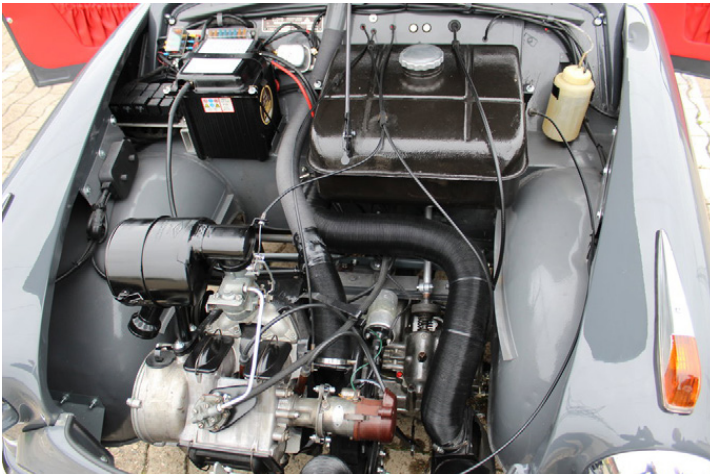


das Auto konnte mit neuem Brief und H-Kennzeichen zugelassen werden. Ich bin erst der dritte eingetragene Halter. Der Erstbesitzer hatte den TS fast genau 10 Jahre gefahren, der Zweitbesitzer nicht einmal

sechs Monate. Seit Dezember 1969 war er abgemeldet. Nun ist er wieder auf der Straße.

Steckbrief:

Typ	LP 600
FG-Nr.	6-389xxx
Farbe	außen: anthrazit innen: rot Dach: beige
Schiebedach	Golde
Elektrik	6 Volt, komplett revidiert
Km-Stand	61335 vor Komplett-Überholung



Aufbereitete Teile und Komponenten:

Motor (Komplettüberholung)
 Getriebe (Komplettüberholung)
 Heizbirne (Komplett-Aufbereitung; chemisch vernickelt)
 Räder
 Lichtmaschinenregler
 Fensterführungen Fahrerseite, Beifahrerseite
 Tacho
 Sitz-Untergestelle

Fahrersitz
Beifahrersitz
Rücksitzbank mit Rückenlehne
Lenkrad
Stoßstangen vorne, hinten
alle Chromteile (bis auf
Außenspiegel)

Neuteile:

Radlager rundum
Achsmanschetten
Stoßdämpfer
Bremszylinder rundum
Hauptbremszylinder
Bremsleitungen rundum
Bowdenzug Handbremse Abgasanlage
Scheinwerfer
Blinkergläser vorne, hinten
Türpappe Fahrerseite, Beifahrerseite
Fondverkleidung
Fahrerseite,
Beifahrerseite
Dachhimmel
Bespannung
Schiebedach
Elektrische Leitungen
Batterie
Zierleisten
Reifen
usw. usw.



Kosten:

Anschaffung	1.650 EUR
Neuteile und Fremdarbeiten	über 20.000 EUR
Montage und Aufbereitung ca.	1.500 Stunden
TÜV Abnahme und Zulassung	280 EUR
Kfz-Steuern	192 EUR pro Jahr
Versicherung	175 EUR pro Jahr
Wertgutachten	150 EUR



Das Wertgutachten ergab übrigens eine Classic Data Note 1. Eigentlich, nach der vielen Arbeit, ein schönes Ergebnis, aber – Hand aufs Herz – wir wissen ja alle, dass es eine Note 1 eigentlich nur geben dürfte, wenn das Fahrzeug deutlich besser dasteht als bei der Auslieferung, also mit verzinkter Karosserie usw. Die

Ernüchterung wurde von Classic Data dann auch gleich nachgeliefert: Wiederbeschaffungswert knapp über 18.000 Euro. Das ist natürlich völlig unrealistisch, aber der Marktwert dürfte wohl nochmal deutlich darunter liegen – wenn es denn überhaupt einen Markt für einen Alexander TS in dieser Preisklasse gibt.

Egal, ich hatte viel Spaß an dem Projekt und der Verwandte, von dem ich 1970 meinen nahezu baugleichen Lloyd gekauft hatte, hatte mit seinen inzwischen weit über 80 Jahren allergrößte Freude daran, das Auto seinem Enkel zu erklären.

Wolfgang Driftmeier Rinteln

Wilfried Hopf hat sich auf seinen Schreibtischstuhl gesetzt und in Erinnerungen gestöbert. Dabei kamen mehrere Geschichten heraus von denen jetzt die zweite vorgestellt wird. Ein Ansporn für andere?

Wie startet man einen Lloyd? Mit einem Stock, notfalls

Anfang der 70er Jahre unternahm ich als Student in den Semesterferien regelmäßig ausgiebige Balkan-Touren. Ein Lloyd-Bus, lange Variante, diente als passendes Fahrzeug. Üblicherweise wurden ja die VW T1-Busse für Reisezwecke benutzt. Diese hatten den unbestreitbaren Nachteil, dass sie für einen Studenten vergleichsweise teuer waren, sowohl bei Steuern und Versicherungen, beim Unterhalt und nicht zuletzt beim Verbrauch. Und dann hatte man noch das ganze Jahr, wo man nicht reiste, dieses große Fahrzeug.

Der Lloyd-Bus hatte diese Nachteile nicht, man konnte drin schlafen, er war preiswert, billig und sparsam und kaum weniger schnell. Jedenfalls leistete er vorzügliche Dienste auf unseren Touren, die jeweils ca. 6000 km umfassten und üblicherweise 2 Monate in Anspruch nahmen. Es kam in Osteuropa noch ein unbestreitbarer Vorteil hinzu. Man bewegte sich mit einem Fahrzeug, das keinen Neid erweckte, sondern eher Mitleid. Es weckte die Hilfsbereitschaft. Und so machten wir uns denn eines Tages wieder auf den Weg.

Die Tschechoslowakei war das erste Ziel. Dorthin bewegten wir uns von Marburg kommend bewusst im Grenzgebiet, Autobahnen gab es ja dort nicht, auf kleineren Straßen, um die Landschaft zu genießen. Und so glitten wir dahin bei schönstem Sonnenschein in Richtung Grenzübergang durch die Oberpfalz in Richtung Weidhaus. Hügel auf hügelab, also gab es viel zu schalten. Doch auf einer Hügelhöhe ließ sich, oh Wunder, der Gang nicht einlegen. Dann ging auch der Motor aus. Mir wollte so recht nichts einfallen, was der Fehler sein könnte. Auch das Öffnen der Motorhaube, ein Blick von unten, brachte keinerlei Erkenntnisse. Nur der Motor ließ sich nicht drehen.

Das beunruhigte natürlich. Allerdings nicht allzu sehr, da wir einen Ersatzmotor unter dem dritten Stuhl, der sich hinter dem Vordersitz befand, mitführten. Allerdings, das machte die Perspektive weniger erfreulich, völlig nackt, damit er unter den Sitz passte, was er auch perfekt tat. Ich kam zu der Schlussfolgerung, dass nichts anderes übrig blieb, als den Motor einmal auszubauen um Klarheit zu verschaffen. Das taten wir mitten auf der Straße, was man heute wohl nicht mehr machen würde. Der Ausbau war ja kein Problem, die Handgriffe geübt. Nur hat der Bus leider zahlreiche Schrauben um die Kühlerschürze abzunehmen. Das erwies sich wieder einmal als lästig. Der Rest war schnell erledigt. Motor und Getriebe wurden geteilt und da stellte sich auch schnell die Ursache heraus. Der Übeltäter war die große Schraube, die die Schwungscheibe hält. Sie hatte sich trotz Sicherungsblech, das wohl gebrochen war, herausgedreht an die Getriebewelle und diese blockiert. Das war überraschend und auch erfreulich. Somit lag kein wirklicher Schaden vor. Was mich wundert, dass ich einen Schlüssel dabei hatte, mit dem man eine Schraube dieser Größe wieder ordentlich anziehen konnte. Das Sicherungsblech wurde neu gebogen, so dass es seine Funktion wieder erfüllen konnte und dies auch tat.

Alles wurde zusammengebaut und hoffnungsvoll gestartet. Leider rührte sich der Anlasser nicht. Der Anlasser hatte offensichtlich bei den Startversuchen Schaden genommen und war durchgebrannt. Nun, einen Anlasser hatten wir nicht dabei. Der Start war gleichwohl kein Problem, da uns das Schicksal auf einem Hügel hatte stranden lassen. Etwas schieben und der Start gelang. Meine Freundin war in der Zwischenzeit ins nächste kleine Dorf gegangen und hatte schon etwas eingekauft. Dort machten wir noch eine kleine Pause in der netten Gastwirtschaft. Ein älterer Herr gönnte sich dort schon am Nachmittag ein Bier und als meine Freundin auf seine Frage, wo sie denn her käme, antwortete „Aachen“, war er ganz begeistert. „Das kenne ich, das ist in Frankreich. Da war ich im Krieg.“

Nun war natürlich guter Rat teuer, woher einen Anlasser besorgen?

Aber es gab damals noch richtige Schrottplätze und so hatten wir auch bald einen gefunden. Einen wunderbaren großen Schrottplatz mit unendlich vielen Autos und natürlich Lloyds. Allerdings stellte sich heraus, dass der einzige verwertbare Anlasser noch einer ohne Magnetschalter war. Die älteren wurden per Seilzug betätigt. Aber immerhin war man glücklich, etwas gefunden zu haben. So wurde nun der eingebaut und bei der Überlegung einen der vorhandenen Bowdenzüge zu benutzen, stellte sich heraus, dass das nicht ohne weiteres möglich war.

Was also tun? Die Antwort war ein passender Stock. Ich startete den Lloyd in der nächsten Zeit immer per Stock. Und so ergab sich bei den nächsten Grenzübergängen die interessante Situation, dass nach der Abfertigung ich ins Auto einstieg, die Zündung einschaltete, und dann zur Verwunderung der Beamten wieder ausstieg, die Motorhaube aufmachte- mit einem Stock bewaffnet- und, zu ihrer großen Überraschung, das Fahrzeug startete. Als wir, ich glaube es war am Balaton, etwas länger verweilten, ließ sich dann auch einer der Bowdenzüge soweit umbauen, dass man mit seiner Hilfe starten konnte.

Anmerkung am Rande, der Übertritt über die Tschechische Grenze wurde zunächst verweigert: Die Haare waren zu lang. Aber auch hier ließ sich Abhilfe schaffen. Umso größer war meine Überraschung, als wir Prag erreichten und Bekanntschaft mit einigen Ostberlinern machten mit wirklich langen Haaren. Auf meine Frage „Wie seit ihr über die Grenze gekommen?“ kam die überraschende Antwort „Wir fliegen nur noch.“ Nachdem man ihnen den Grenzübertritt ebenso verweigert hatte, kamen sie auf die clevere Idee zu fliegen. Das war auch nicht viel teurer als der Zug und offensichtlich war der Flughafen in dieser Hinsicht eine Lücke. Und von diesen Lücken gab es in den Oststaaten, die sich um Großkontrollen bemühten, nicht wenige.

Wilfried Hopf, Münster

im nächsten Heft: **Der Mann, der meinen Motor kaufen wollte**

Bericht und Verkaufswunsch Lloyd Alexander TS

Liebe Lloyd-Freunde,
vor zwei Jahren habe ich einen Lloyd Alexander TS gekauft, mit der Absicht diesen zu restaurieren und mich an den Aktivitäten des Vereins zu beteiligen.

Warum gerade einen Lloyd? Borgward und Lloyd sind die beiden Automarken, die meine ersten 10 Lebensjahre und damit mein Interesse für Technik überhaupt geprägt haben.

Mein Großvater hatte bereits vor dem Krieg ein Autohaus in Konstanz mit der Marke Maybach und nach dem Krieg übernahm mein Vater dieses und führte die Marken Borgward und Lloyd am Bodensee ein. Bereits als Knirps mit 6 Jahren

habe ich jede freie Minute im Autohaus verbracht und mein Vater hat mir kleine Aufgaben übertragen.

Meine wichtigste Aufgabe war neue Lloyd – oder Borgward - Fahrzeug von einer Wachsschicht zu befreien, welche auf den Fahrzeugen aufgetragen wurden, damit sie beim Transport von Bremerhaven nach Konstanz gegen Ruß und Funkenflug geschützt waren. Denn der Transport geschah meist mit der Bahn und zu dieser Zeit ausschließlich mit großen Dampflokomotiven.

Mit jedem Auto, dass ich vom Wachs befreite, wuchs meine Leidenschaft für diese Fahrzeuge und als ich zum ersten Mal eine Borgward Isabella unter meinen Händen hatte, inzwischen war ich 10 Jahre alt, wollte ich nichts mehr, als im Autohaus meines Vaters zu arbeiten.



Ein Jahr später endete der Traum abrupt. Mein Vater verstarb urplötzlich mit 48 Jahren und das Geschäft musste verkauft werden. Was blieb, war die große Leidenschaft für Borgward und Lloyd.

Nach meiner Pensionierung als Schulleiter wollte ich mir meine Erinnerungen wieder mit Leben füllen und kaufte den Lloyd Alexander TS, der zu dieser Zeit in Konstanz zum Verkauf stand. Ich richtete mir eine Garage als kleine

Werkstatt ein und wurde Mitglied im Verein der Lloyd-Freunde. Doch einige größere Operationen machten allen Bemühungen schnell ein Ende. Nun steht der kleine Kerl in der Garage und nach langem Zögern habe ich mich jetzt doch entschlossen, den Wagen wieder zu verkaufen,

denn es gibt sicher jemand, der ihn zu schätzen weiß. Natürlich bleibe ich Mitglied der Lloyd-Freunde und lese weiterhin die sehr schöne Vereinszeitschrift mit den vielen tollen Berichten.

Ich würde mich sehr freuen, wenn ihr diesen Beitrag verwenden würdet und wenn ihr das Verkaufsinserat einstellen könntet.

Mit herzlichen Grüßen vom Bodensee

Klaus Konermann, Konstanz



*Anmerkung der Redaktion:
Die Verkaufsanzeige für diesen „kleinen Kerl“ findet Ihr im Bereich „Marktplatz“ im hinteren Teil des Heftes!*

Hamburger Bilderbuch

Man sagt ja den Hamburgern und Bremern eine gewisse Abneigung gegeneinander nach. Ich kann das nicht nachvollziehen und der historische Kontext dazu, warum die beiden größten Hansestädte sich gegenseitig nicht den Hering auf dem Brot gönnen sollten ist inzwischen doch wirklich inzwischen so weit weg. Als gebürtiger Hesse ohne erbliche Hintergründe in der Norddeutschen Tiefebene habe ich ab meinem 14ten Lebensjahr in Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen gewohnt und bin als Heranwachsender von Neumünster gerne in die aufkeimende Rockszenen nach Hamburg übergefahren um in den Musikkellern die Bands zu hören. Norbert Bogdon, allseits bekannter Lloydfahrer aus



Hamburg (nebenbei gesagt in Bremen geboren) hat etliche schöne Fotos seines Lloyds in Hamburg machen lassen. Eines davon zierte die Titelseite der letzten FmL, für die ich im Jahr 2021 noch zuständig war. Diese Fotos stellte er mir zur Verfügung, auf dass wir sie in unserer *Fahr mit Lloyd* veröffentlichen könnten.

Und mir kam der Gedanke, zu den einzelnen Fotos für die Unwissenden (Nicht-Hamburger und auch Neu-Hamburger) etwas Hintergrundwissen zu den Schauplätzen aufzuzeigen.

Der eine oder andere, der meine Erläuterungen zu den *Shootingplaces* unscharf oder gar fehlerhaft bezeichnen sollte, möge mir dieses verzeihen. Und kann dann was Nettes dazu weiter ausführen. So kriegt dann unser neuer Redakteur die Hefte leichter voll! Beginnen wir unsere Zeitreise eines Lloyd 600, Baujahr 1956 im Hamburg des 20ten Jahrhunderts.

Docklands: Keine 5 Minuten Fußweg vom Schellfischposten auf dem Fischmarkt von Hamburg befindet sich der Neubau eines Bürogebäudes. Das ist in einer Millionenstadt eigentlich keiner Erwähnung wert. Eher dass die Kneipe Schellfischposten wohl einem größeren Publikum durch Inas Nacht im Fernsehen bekannt ist. Und doch ist dieser Bürobau direkt an der Elbe mit extra dafür angespültem Grundstück eine beeindruckend futuristisch anmutende Architektur in Schiffsform.

Ein Bürogebäude in der Form eines Parallelogramms, der Bug ragt über 40 m in die Elbe hinaus! 1995 entstand die Idee für dieses Gebäude. Der Baubeginn war 2002 und im Herbst 2005 wurde es fertig gestellt. Das ging ja recht flott.



An der Ostseite des Hauses ist eine Treppe mit 136 Stufen, die zu einer öffentlichen Aussichtsplattform führt. Diese ist ein beliebtes Ausflugsziel, sowohl von den Einheimischen als auch Besuchern der Hansestadt. Und die Mühen des Aufstieges werden belohnt. Der Ausblick ist grandios. Viele Sehenswürdigkeiten von Hamburg sind zu sehen. Dazu gehören die Elbphilharmonie, das Cruise Center Altona oder die Elbe selbst. Mit viel Glück kann man auch ein Kreuzfahrtschiff sehen. Oder halt den Lloyd von Norbert. Wunderschöne Motive, ob tagsüber, aber auch bei Sonnenuntergang sind garantiert.

Immer einen Besuch wert ist Hamburgs einziges erhaltenes **Schloss in Bergedorf**. Allerdings haben hier nie Königinnen oder Prinzen gewohnt, sondern das Bergedorfer Schloss war ein reiner Verwaltungsbau für die



Landherren, Amtsleute und später die für Bergedorf zuständigen Hamburger Senatoren. Auch für den Verkehrssenator?? Das Gebäude ist im 13. Jahrhundert als Wasserburg an der Bille angelegt worden und wurde über die Jahrhunderte erweitert und umgebaut. Damit ist es nur unwesentlich älter als der Lloyd, den auch die etwas gruselig anmutende Atmosphäre nicht schrecken kann. Das Schloss steht mitten in einer denkmalgeschützten Parkanlage und ist das Wahrzeichen Bergedorfs.

Das **Hotel Atlantic** ist vielen sicherlich bekannt als das Dauerdomizil vom Altrocker Udo Lindenberg. Ob der jemals einen Lloyd gefahren hat ist nicht überliefert. Aber ganz auszuschließen ist das nicht. Jeder fängt mal klein an. Und wer weiß, wenn Norbert das nächste mal dort vorfährt, steigt Udo dann doch zu? Kein Sonderzug nach Pankow, sondern ein Lloyd, der jeden erfreut.

Das Haus wurde nach Plänen des Architekturbüros Friedrich Weller-
mann und Paul Fröhlich mit dem ich leider weder verwandt noch
verschwägert bin, errichtet und nach zweijähriger Bauzeit im Mai 1909
eröffnet. Der Reeder Albert Ballin war an der Gründung des Hotels



beteiligt. Man wollte dort
eine adäquate Unterbrin-
gung für die 1.-Klasse-Pas-
sagiere der Hapag-Lloyd
Schiffahrtlinie schaffen.

Der erste Restaurantdirek-
tor war der damals bekann-
te Koch Franz Pfordte,
der mit anderen für die
Kochkunst in dem Palast an
der Alster sorgte. Um die
Bedeutung der Küche her-
vorzuheben, erhielt das Ho-
tel den Namen „Atlantic -
Pfordte“, der auf einem
Dachgitter oberhalb der
Fassade in riesigen Buch-
staben angebracht wurde.

Zwischen 1945 und 1950
diente das Hotel der briti-

schen Besatzungsmacht als Unterkunft für Offiziere. Das Hotel Atlantic ist
immer wieder Schauplatz von Romanen und Drehort nationaler und in-
ternationaler Filmprojekte. 1997 fand im Hotel ein Teil der Dreharbeiten
zum James-Bond-Film „Der Morgen stirbt nie“ mit Pierce Brosnan statt.
Dass man sich in der Auswahl des Bond- Fahrzeuges vergriffen hat (BMW
750iL und nicht Lloyd Alexander TS) ist ein Treppenwitz der Geschichte
Denn auch der Lloyd stirbt nie.



Gleich umme Ecke, wie der Norddeutsche so leichtthin sagt, befinden sich die **Alsterarkaden**. Dass man den Ritze-Lloyd da nicht gleich abgeschleppt und ins Gewahrsam gebracht hat, spricht für die Abgeklärtheit und Weltoffenheit der Hanseaten. Zu denen als gebürtiger Hamburger auch C. F. W. Borgward zu zählen ist. Und ich frage mich dazu noch, wie Norbert es dahin geschafft hat. Vielleicht gute Beziehungen zum Kiez? Hmm. Das markante Gebäude mit dem Grünspondach hinter den Pilastern ist das Rathaus, das sich im Vergleich zu unserem schönen bremischen

Renaissancerathaus etwas klotzig ausnimmt. Aber man muss auch gönnen können; sollen sie doch, die Hamburger Pfeffersäcke.



Kleiner Lloyd noch kleiner möchte man denken, wenn man sich die **Köhlbrandbrücke** weit über dem Lütten so ansieht. Und dabei denk' ich mir so: der Lloyd hat seine 60 Jährchen auf dem Buckel und der ‚Steg‘ über einen Hafenarm in dem früher mal Kohle umgeschlagen wurde und der 1972 gebaut wurde, ist

im Gespräch, weil im Juni 2012 der Erste Bürgermeister Olaf Scholz bekannt gab, dass die Köhlbrandbrücke abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden soll. 2017 ist mit den Planungen für eine neue Köhlbrandbrücke begonnen worden.

Da ist die Wertigkeit unserer Lloydfahrzeuge ja gut, nee sehr gut. Na zumindest besser weil langlebiger. Aber wenn es mit dem Neubau so läuft wie mit dem Berliner Flughafen.....



Der Heinrich Hertz Turm steht im Park Plan-ten und Blumen, was für die nicht mit der nord-deutschen Mundart so vertrauten heißen soll „Pflanzen und Blumen“. Ja vor Zeiten hat man zwischen ordinären Pflanzen und schmucken Blumen zu unterscheiden ge-wusst. Der Lloyd mit sei-nem Baujahr 1957 ist nur wenig älter als der Spar-gel, der hinter ihm auf-ragt und den die Hambur-ger auch Tele-Michel nen-nen. Er kann, nein muss, als eine der markantesten Wegmarken Hamburgs bezeichnet werden. Mit 276 m überragt er den Lloyd mit seiner verbrief-

ten Höhe von rund 1,4 m etwas mehr als knapp und feierte seinen Baubeginn 1965. Am Rande der Innenstadt gelegen, böte sich dem, der ins rotierende Restaurant käme eine herrliche Rund-sicht. Der Konjunktiv will sagen: tut er leider nicht. Aus Sicherheitsgründen ist Besucherver-kehr in dieser Höhe nicht mehr zulässig. Und wenn Nebel ist, sähe man auch nichts. Aber hat es in Hamburg jemals Nebel?? Die Presse ließ verlauten, ab 2023 könne das Restaurant wieder für Besucher öffnen.

Es gilt aber auch hier erst mal mein Verweis auf deutsche Planung und Terminierung...



Die evangelische Hauptkirche **Sankt Michaelis** (hamburgisch **der Michel**) ist mit seinen 132 m Höhe der bekannteste Kirchenbau von Hamburg und gilt als bedeutendste Barockkirche Norddeutschlands. Für die Schifffahrt auf der Elbe stellt er mit seiner markanten Architektur weithin sichtbar seit langem das Wahrzeichen der Hansestadt dar. Anfang des 17ten Jahrhunderts noch vor den Toren der Stadt als Kapelle errichtet, begann 1647 der erste Kirchenbau, der im Laufe seiner Geschichte mehrmals durch Brände vernichtet wurde.

Am 3. Juli 1906, der junge Borgward, Sohn eines Kohlehändlers, war gerade 16 Jahre alt und lebte in Altona unweit des Kirchspiels, fing der Turm bei Lötarbeiten an schadhaften Kupferplatten der Turmverschalung Feuer. Die Dachdecker hatten eine geteerte Pappe unter die Kupferplatte geschoben. Beim Lötten entwickelte sich Teergas, dieses entzündete sich, und die Holzverschalung fing Feuer. Dem Turmwächter gelang es noch, durch Morsesignale die Feuerwehr in der Hauptwache am Schweinemarkt zu alarmieren. Dies soll uns alle warnen (und für warnen) bei Schweißarbeiten an unseren Schätzchen gut Obacht zu geben. 1906 wurde die niedergebrannte Kirche in ihrer heutigen Form wiederaufgebaut und überstand die Hamburger Bombennächte zwar

versehrt aber wiederaufbaufähig. Immer parallel zur Elbe verläuft die **Große Elbstraße** vom St. Pauli Fischmarkt entlang am Altonaer Balkon bis nach Neumühlen. Fast durchgängig hat man einen unverbauten Blick auf die unzähligen Kräne und Schiffe im Hamburger Hafen und kann dem regen Treiben auf der anderen Seite der Elbe zusehen. Gelegentlich weht einem eine frische Brise um die Nase, die uns erahnen lässt, dass sich in unmittelbarer Nähe zum Fischmarkt viele Fischgroßhändler angesiedelt haben.

Die Elbphilharmonie (auch „Elphi“ genannt) ist ein im November 2016 fertiggestelltes Konzerthaus in Hamburg. Sie wurde mit dem Ziel geplant, ein neues Wahrzeichen der Stadt und ein Kulturdenkmal



für alle“ zu schaffen. Das 110 Meter hohe Gebäude im Stadtteil Hafen-City liegt am rechten Ufer der Norderelbe an der Spitze des Großen Grasbrooks. Es wurde unter Einbeziehung der Hülle des früheren

Kaispeichers A (Baujahr 1963) errichtet. Auf diesen Sockel wurde ein moderner Aufbau mit einer Glasfassade gesetzt, die an Segel, Wasserwellen, Eisberge oder einen Quarzkristall erinnert. Die Lage am Kaiserhöft ist von der einstigen industriellen Hafennutzung und der neugotischen Backsteinarchitektur der Speicherstadt geprägt. Ungeachtet der wahnwitzigen Kostensteigerung ist es ein Erlebnis, dieses Gebäude bei einem Konzert aber auch nur so zu besichtigen. Meine Frau und ich jedenfalls

waren von der Elphi begeistert. Die fotografische Rundfahrt des Lloyd durch Hamburg geht an der Elbe ihrem Ende zu. Und ich glaube, nach dem abendlichen Blick über den Elbstrom muss der Kleine erst mal nach Hause ins Bettchen.

Der Mond ist schon aufgegangen und er ist ja nun mal nicht mehr der Jüngste. Ich danke nochmals Norbert Bogdon für die schönen Bilder und hoffe, dass auch die Lloyd-Freunde südlich der Linie Hamburg-Bremen ihre Freude am Lesen haben.

*Jochen Fröhlich,
Bremen*



Neumitglieder stellen sich vor

Wir begrüßen in diesem Jahr 2022 (Stand: 10.03.) unsere Neumitglieder:

Burkhard Fischer	aus Börßum
Marcel Friedel	aus Neuhofen
Thomas Geldmacher	aus Stutensee
Christian Heidemann	aus Stolzenau-Nendorf
Hubertus Hennecke	aus Bausenhausen/Fröndenber
Manfred Karrer	aus Truchtingen
Johnn Krapf	aus Mitterskirchen
Gerald Maftievici	aus Voitsberg, Österreich
Helmut Schlei	aus Wiesmoor
William Nix	aus Kingston Springs, USA
Kurt und Theres Traxler	aus Neuhausen, Schweiz
Sonja Wick	aus Münster
Ulrich Zschuppe	aus Hummeltal
Boerge Bendixen	aus Lillesand, Norwegen
Stefan Hentze	aus Gütersloh
Gerhard Würnschimmel	aus Wien, Österreich
Werner Fritz	aus Göming, Österreich

Als ehemaliger Redakteur habe ich die Neumitglieder in gut bewährter Manier angeschrieben und gebeten, sich mit eine paar kleinen oder gerne auch ausführlicheren Zeilen vorzustellen. In all den Jahren seit diese Praxis geübt wurde sind sehr viele Rückantworten der Neumitglieder gekommen, die in interessanten Berichten über ihre Lloyds und ihren Zugang zu den alten Autos ihren Ausfluss fanden. Ich gehe einfach davon aus, dass auch unsere Neuen bislang einfach keine Zeit gefunden haben oder aber einen kleinen Schubs brauchen, um diese geübte und schöne Praxis fortzuführen. Wir freuen uns darauf, von Euch zu hören und zu lesen. PS.: Auch die alten sind natürlich weiterhin gefordert.

Jochen Fröhlich, Bremen

Vergleich Chevrolet Station Wagon und Lloyd Stationswagen - Der Traum vom Raum

(veröffentlicht in Classic Cars Heft 03/2022)



Im Rückspiegel sind die Fünfziger auch für kleine Leute golden. Viele Handwerker und Händler können sich einen nagelneuen Kombi leisten. Die Amis steigen in den neuesten Station Wagon von Chevrolet, deutsche Kleingewerbler sind über einen Lloyd 600 Stationswagen froh.

Natürlich gibt es auch schon Weltautos, der VW Käfer ist einer. Doch wer in den Fünfigern ein Auto zum Einpacken sucht, der nimmt, was sein eigenes Land zu bieten hat. Dass es trotzdem nur zwei Buchstaben sind, die einen Stationswagen von Lloyd und einen Chevrolet Station Wagon trennen, gehört zu den unbekannten Bonmots der Autogeschichte. Die zeigt auch, dass die beiden Nutzkraftwagen noch mehr verbindet: Es ist ein Deutscher, der in Detroit den schönsten aller Chevy-Kombis zeichnet.



Und es sind die Grundsätze der Amis, die den Lloyd zu Borgwards größtem Erfolg machen. Ganz nebenbei sprechen sie in ihrer Heimat dieselben Autokäufer an. Wer wissen will, wie unterschiedlich das Le-

ben in Los Angeles und Lüdenscheid vor etwas mehr als 60 Jahren schmeckt, der sollte hier einsteigen.

Aber erstmal muss er die Volkskombis finden. Denn sowohl in den Vereinigten Staaten wie im Deutschland des Wirtschaftswunders frisst das Bruttosozialprodukt seine Helfer. Vermutlich ist es leichter, zwei C-Promis im Privatfernsehen zu verkuppeln als den kleinsten Kombi der Adenauer-Ära und einen Fullsize-Station Wagon des amerikanischen Düsenzeitalters zum Rendezvous zu bitten. Im allerletzten Licht des Herbsts klappt es dann doch: Gottfried Schwaner, Chef der Lloyd-Freunde Interessengemeinschaft, holt in Geilenkirchen seinen LS 600 von 1957 aus der Garage. Und Leon van der Sterren, Autohändler aus Roermond, entschließt sich zu einer soziokulturell bedeutsamen Bewegungsfahrt seines 1960er Chevrolet Bel Air Kingswood.

Als Neuwagen ist der Chevy weder edel und noch teuer

Wir wissen nicht, wer damals hinter dem türkisfarbenen Lenkrad des nagelneuen Chevy sitzt. Aber wahrscheinlich geht es ihm nicht ganz so gut wie Leon, in dessen Schauraum der Kingswood zwischen jungen Aston Martin und Bentley steht. Als Neuwagen ist der große Hingucker von heute nicht mehr als ein Massenauto der billigsten General-Motors-

Marke. Jeder, der im Amerika der Eisenhower-Ära mehr als einen Hilfsarbeiter-Job hat, kann sich einen leisten. Okay, vielleicht lässt er die Air Condition für eiskalte 535 Dollar Aufpreis weg. Auch muss es wohl nicht der 5,7-Liter-Big Block-V8 mit dem dramatischen Namen Turbo Thrust sein, wenn sich der Klempner von Boring (Oregon) einen neuen Kombi gönnt. Aber ein Kingswood ist drin, weil auch der Neunsitzer des Chevrolet-Programms nur 197 Dollar mehr kostet als ein simpler Brookwood. Mit einem richtigen Nobelkombi probieren sie es bei Chevrolet auch, doch darauf wartet die Welt noch nicht, als im Januar 1955 der erste Nomad erscheint. Der Name geht auf eine Corvette-Designstudie zurück, die Chevrolet 1954 in seinem Zukunfts-Wanderzirkus Motorama zeigt. Die Corvette verkauft sich anfangs nur zäh, General Motors sucht neue Marktnischen wie einen Sportkombi. Die Idee dazu hat GM-Designchef



Harley Earl, doch die rasante Dachform mit den B- und C-Säulen zeichnet Carl Renner, ein junger Designer aus Nürnberg. Er ist es auch, der das schnelle Heck an die Karosserie der Massen-Chevys anpasst, weil das Motorama-Publikum von der Studie begeistert ist. Genau ein Wochenende lässt ihm Harley Earl, der Design-Despot, dafür Zeit.

Der Erfolg kommt für den Nomad mit vier Türen

Heute gehört der frühe Nomad zu den gesuchtesten US-Klassikern der Fünfziger, damals kostet er mit seinen zwei Türen mehr als ein viertüri-

ger und neunsitziger Chevy Beauville. Doch wer im Lifestyle-Kombi vorm Country Club angeben will, steigt nicht in einen Chevrolet. Nur 23.000 von fünf Millionen Chevrolet-Kunden entscheiden bis 1957, dass ein Nomad in ihr Leben passt. Der Erfolg kommt erst, als die Modellreihe zur ganz normalen



Ausstattungslineie wie die Brookwoods und Kingswoods wird. So einer ist er also, der türkisfarbene Kombi, der so breitspurig dasteht, als könnte er den Lloyd auf der unteren Hälfte seiner Heckklappe transportieren. Obwohl seine Chrom- und Zierteile vermutlich so viel wiegen wie ein halber Lloyd, gilt er als Vertreter der neuen Sachlichkeit. Aus den gespreizten

Heckflügeln des Chevrolet-Jahrgangs 1959 sind unter der Regie des neuen GM-Designchefs Bill Mitchell die gestutzten Schwingen von 1960 geworden. Und nur noch der stilisierte Düsenjet auf den Flanken des Nomad erinnert an die Flash-Gordon-Phase des amerikanischen Autodesigns. Natürlich ist er noch



kein modernes Auto, an dieser Rolle arbeitet sich 1960 der kompakte Corvair ab. Wer stattdessen in einen Kombi der Fullsize-Klasse steigt, findet es okay, dass er sich nicht mit den Kleinlichkeiten moderner Raumökonomie befassen muss. Vorne ist im Kingswood so viel Platz, dass sich auf der Sitzbank nicht nur zwei Südstaaten-Farmer niederlassen können, sondern auch noch eine gut genährte Peggy Sue in der Mitte.

Und sie könnte ihre Beine ausstrecken, weil der Fußraum fast so flach ausfällt wie das Mississippi-Delta. Nur hinten bohren größer gewachsene Mitfahrer ihre Knie in die Polster der vorderen Sitzbank. Dafür lassen sich im Fond und auf der Rückbank sechs Kinder transportieren und zeigen, dass auch der Minivan vor 60 Jahren im Prinzip schon erfunden war. Natürlich bewegt sich so ein Fullsize-Chevy heute mit der unterforderten Lässigkeit eines Autos, das die Äußerungen seines Big-Block-V8 und die Gangwechsel der Powerglide-Automatik ebenso vom Fahrer fernhält wie jede Rückmeldung der Servolenkung. Das Klischee vom flüchtig zusammengesteckten Amischlitten dagegen lässt der Kingswood mit seinen kerzengeraden Spaltmaßen und dem Geldschrank-Sound seiner Türen nicht auf sich sitzen. Es ist noch der erste Chrom, der da in der späten Herbstsonne glänzt. Und über die zahlreichen Schwellen, die ihm die Verkehrsplaner von Roermond in den Weg gelegt haben, setzt er sich mit leichtem Nachschwingen, aber ohne jedes Karosserieknarren hinweg.



Auch der Lloyd ist so ein Typ für den zweiten Blick, zumal der Ruf des Leukoplastbombers bis heute an ihm klebt wie eine vergilbte Großglockner-Plakette in der Windschutzscheibe.



Der Spitzname geht zurück auf die mit Filz und Kunstleder bezogene Sperrholz-Karosserie der frühen Modelle, aber die hat so ein Lloyd 600 hinter sich gelassen. Als Kombi, den sie bei Lloyd Stationswagen nennen, kostet er 3790 Mark,

genau so viel wie der billigste VW Käfer. Der Lloyd ist günstiger im Unterhalt, aber nicht weniger gewissenhaft verarbeitet als der Käfer. Als eine Art Polo des Wirtschaftswunders füllt er eine Marktnische, die sie in Wolfsburg erst 20 Jahre später entdecken. Er hat, wenn es der Kombi ist, schon eine richtige Heckklappe. Und auch mit seinem Vorderradantrieb, dem Quermotor und dessen oberliegender Nockenwelle zeigt er, wohin die in die Neuzeit geht.

Der Tauschmotor ist nicht teurer als ein Kofferradio

Für Carl F. W. Borgward ist der kleine Lloyd eine Gelddruck-Maschine, die seine berühmte Isabella erst möglich macht. Und weil Borgward ein großer Fan der amerikanischen Automarken ist, hält er das Interesse an seiner Billigmarke mit jährlichen





Modellpflege-Maßnahmen warm. Selbst das Kundendienst-Netz zieht der Bremer Autotitan nach US-Vorbild auf: In jeder deutschen Kleinstadt gibt es einen Händler, der zum festgelegten Werkstarif arbeitet. Und bei keiner anderen Automarke sind

die Teile so billig wie bei Lloyd: Ein Austauschmotor für den Lloyd 600 kostet nicht mehr als ein Kofferradio des Typs Nordmende Mambo, nämlich genau 198 Mark.

„Heute ist der Lloyd die günstigste Möglichkeit, ein deutsches Auto des Wirtschaftswunders zu fahren“, sagt Lloyd-Clubchef Gottfried Schwaner. Und um die günstigen Teile kümmern sich im Jahr 61 nach Borgward die Lloyd-Freunde.

Auch sonst ist so ein Lloyd ein überraschendes Auto. Es beginnt bei der serienmäßigen Verbundglas-Frontscheibe und dem satten Ton der Türen, der dem Chevy kaum nachsteht.





Und es endet damit, dass es selbst große Männer erstaunlich bequem haben auf den Sitzen, deren Lehnen knapp unter den Schulterblättern enden. Genau eine Gemeinsamkeit gibt es, wenn der Klempner aus Boring und sein deutscher Kollege aus Einöd oder Buxtehude

auf die Armaturenbretter ihrer Kombis schauen: Sie sind aus Blech gepresst, völlig ungepolstert und enthalten einen runden Tacho, dessen Skala bei 120 endet. Der zwei Tonnen schwere Chevy wird sie in Meilen ebenso wenig erreichen wie der 540 Kilogramm leichte Lloyd in km/h. Und während der Mann aus Boring alle Hände voll zu tun hat, seinen Chevy schon bei Interstate-Tempo 60 in der Spur zu halten, macht der Deutsche im Lloyd das Nordmende Mambo aus, weil so ein 600er auf der Autobahn jeden Schläger übertönt. Der drehfreudige Lloyd ist ein hellwaches Auto, zumindest auf der Landstraße und mit einem Fahrer, der sich aufs schnelle Bedienen eines unsynchronisierten Dreigang- versteht. Und er wirkt mit dem rasselnden Jaulen seines gebläsegekühlten Zweizylinders so





aufgedreht wie viele Deutsche, die damals am Gelingen des deutschen Wunders teilnahmen. Viele Amis finden das damals so imponierend, dass sie sich für knapp

1200 US-Dollar einen Lloyd als Zweitwagen nach Suburbia holen. Und in Deutschland drücken sich die kleinen Jungs ihre Nase an den Chevys platt, die amerikanische GIs mit nach Ramstein oder Baumholder genommen haben.

Die Welt wird kleiner in den goldenen Fünfzigern, bald ist sie groß genug für Weltautos. Es sind Low-Budget-Marken wie Chevrolet und Lloyd, die es möglich machen.





Fazit:

Es gibt Autolegenden, die auf den ersten Meter ernüchtern. Doch viel häufiger sind Volksautos, die mit ihrem Charme bezaubern. Die Kombis aus beiden Welten haben nicht viel gemeinsam, doch die durable Machart und der hohe Nutzwert gehören dazu. Besonders der Lloyd ist heute eine Entdeckung wert: als vitaler Kleinwagen mit Fahrspaß-Garantie.

Text: Christian Steiger, Fotos: Wim Woeber



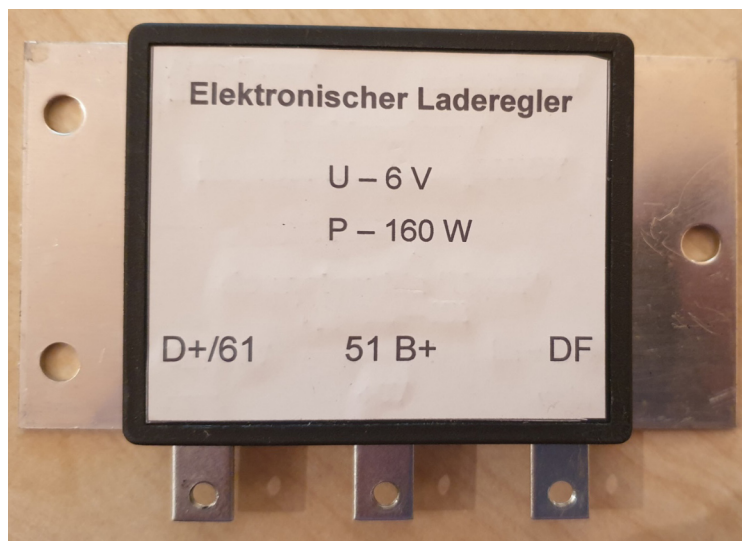
Der Teiledienst informiert

Folgende Artikel haben wir neu ins Sortiment aufgenommen bzw. wollen das umsetzen:

Elektronischer Laderegler LP 600 / Alexander

Uns erreichen vermehrt Anfragen zu überholten oder gebrauchten Lichtmaschinenreglern. Funktionsfähige Gebrauchtteile zu bekommen, ist mittlerweile sehr schwierig und die Überholung vergleichsweise teuer. Deshalb haben wir für Euch nach einer kostengünstigen Alternative gesucht, die zuverlässig funktioniert. Ab sofort könnt Ihr über unseren

Teiledienst einen elektronischen Laderegler für die 160 W Lichtmaschine beziehen, den wir erfolgreich getestet haben. Er hat zwar eine moderne Optik, kann aber dafür problemlos eingebaut werden.



Artikelnummer:

2766

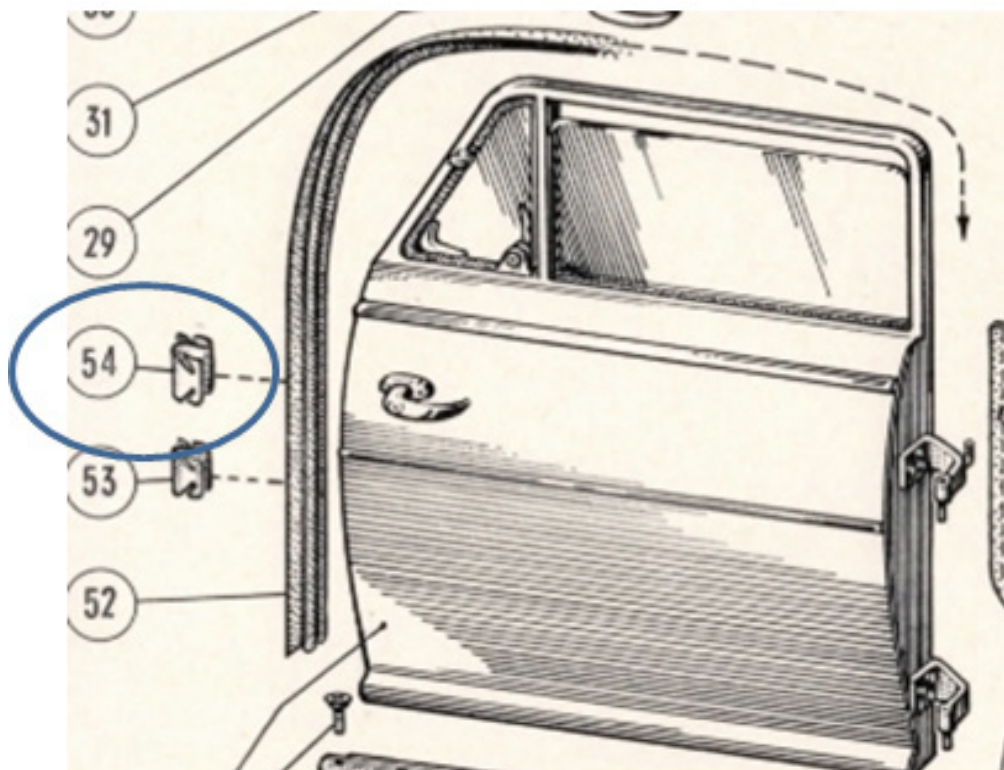
Preis für Mitglieder:

48,90 € inkl. MwSt.

Blechklammern Türdichtung LP 400 / LP 600 / Alexander

Auch hier haben die Anfragen deutlich zugenommen, da die Originalklammern vermehrt weggerostet sind.

Wir bieten Euch eine Nachfertigung als Set mit 9 Klammern an, die für eine Seite reicht.



Artikelnummer:

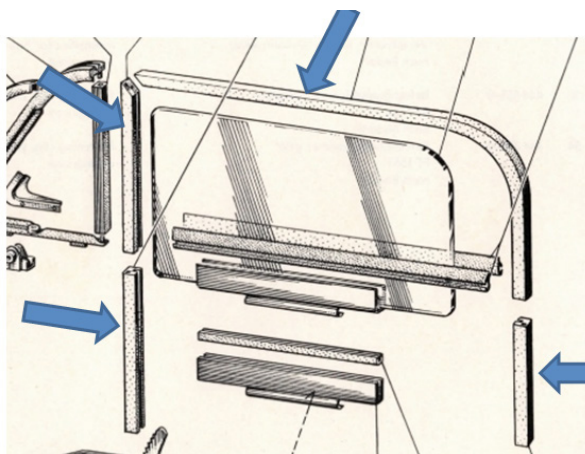
2768

Preis für Mitglieder:

9,50 € pro Set inkl. MwSt.

Fensterführung Kurbelfenster für Alexander / Alexander TS

Die Fensterführung ist ein U-Profil das maßlich dem Original entspricht. Wir haben dieses Profil probeweise ins Pogramm genommen und schon eine starke Nachfrage. Größere Mengen können wir ab Mai / Juni liefern, bitten aber um Vorbestellung, um nicht gleich wieder ausverkauft zu sein.



Es wird an einem Stück geliefert und muss in die vier benötigten Einzelstücke geteilt werden.

Artikelnummer:
2767

Preis für Mitglieder:
70,00-75,00€
inkl. MwSt. pro Seite, je nach der wei-

teren Entwicklung der Rohstoffpreise.

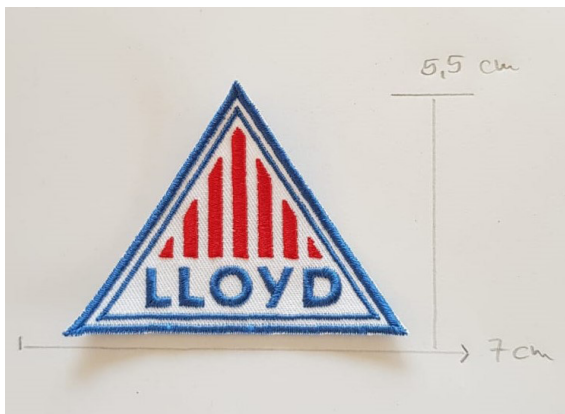
Alle Artikel können auf den bekannten Wegen beim Teiledienst bestellt werden:

Telefon/ WhatsApp: 0174 / 97 85 163
Mail: teiledienst@lloyd-freunde-ig.com
Online: <https://www.lloyd-days.com/teiledienst-des-clubs/ersatzteilbestellung/>

Euer

Gottfried Schwaner
1. Vorsitzender

Club-Boutique



Aufnäher gestickt
8,50 € zzgl. Versand



Schlüsselanhängers
Kunstleder schwarz
9,00 € zzgl. Versand



Schlüsselmäppchen in zwei Ausführungen

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

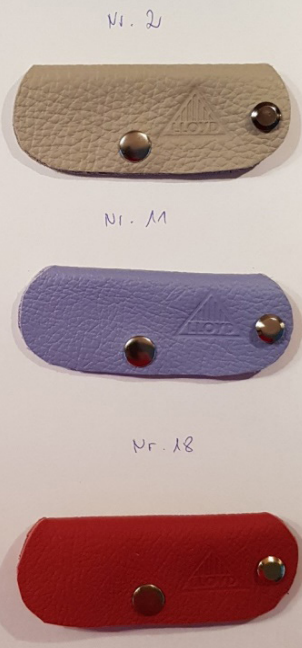
Schlüsselmäppchen groß

Mit Schlüsselring. In den aufgeführten Farben lieferbar. Bitte gebt mir die Nummer der Farbe durch.

11,00 € zzgl. Versand

Schlüsselsetui klein € 9,00 zzgl. Versand

- | | |
|------------|-------------|
| Farbnr. 1 | mittelbraun |
| Farbnr. 2 | taupe |
| Farbnr. 3 | weinrot |
| Farbnr. 4 | dunkelbeige |
| Farbnr. 5 | camel |
| Farbnr. 6 | antik |
| Farbnr. 7 | dunkeltaupe |
| Farbnr. 8 | taubenblau |
| Farbnr. 9 | schwarz |
| Farbnr. 10 | steingrau |
| Farbnr. 11 | hellblau |
| Farbnr. 12 | silbergrau |
| Farbnr. 13 | dunkelbraun |
| Farbnr. 14 | weiss |
| Farbnr. 15 | nougat |
| Farbnr. 16 | dunkelblau |
| Farbnr. 17 | schwarzgrau |
| Farbnr. 18 | rot |



Schlüsselmäppchen klein mit Buchschraube.

In den angegebenen 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

4,00 € zzgl. Versand



Hochwertiger
Porzellanbecher
zweiseitig bedruckt

8,50 € zzgl. Versand



Fleecejacke

für Damen und Herren(bitte angeben)
dunkelblau, bestickt, schwere Qualität;
alle Größen lieferbar

42,00 € zzgl. Versand



Polo hemd für Damen und Herren (bitte angeben),
verschiedene Farben: dunkelblau, bordeaux , flaschengrün und hellblau,
hochwertige Qualität; alle Größen lieferbar:

28,00 € zzgl. Versand

Filztasche mit Einlegeboden, hellgrau, Siebdruck einseitig.



15,00 €
zzgl. Ver-
sand

Diverse Lloyd-Aufkleber

Bitte gebt mir die Nummer des Aufklebers an. Zusätzliche Hinweise: Nr. 1 gibt es in weiß und transparent. Nr. 3, Nr. 6, Nr. 7 und Nr. 11 für innen (Hinterglas) und außen lieferbar.



Wenn Ihr noch weitere Wünsche und Anregungen habt, so nehme ich diese gerne entgegen.

Eure Monika
02161/631447

Marktplatz

Zu verkaufen:

Lloyd Alexander TS

19 PS, 14 kw EZ 11/1959 57733 km

Karosserie Alexander TS aber inzwischen mit 19 PS Motor und Alexander-Kühlergrill.

Der Lloyd wurde bis 2019 noch gefahren.

VB: 4.900 €

Klaus Konermann

0170 540 6869

Klaus.Konermann@t-online.de



Weitere Infos zum Fahrzeug im Bericht auf Seite 30

Verkaufe:

Scholz Brüderchen/Faltwohnwagen, EZ April 1968.

Das Brüderchen ist in einem gepflegten Zustand ohne Schimmel oder Feuchtigkeit.

Seit 2003 in meinem Besitz. Zur Zeit abgemeldet. TÜV wird bei Kauf neu gemacht.

Das Brüderchen wurde mit einer Auflaufbremse und größeren Reifen (13 Zoll-Stahlfelge) umgerüstet.

Alles in den Fahrzeugpapieren eingetragen. Zum Brüderchen gibt es noch ein paar Zubehörteile

dazu wie: Vorzelt, Gestänge, passendes Ersatzrad

Preis VB 3.500,00

Tim Neugart

Tel: 07353 / 98 27 41

Verkaufsanzeigen mit Ausnahme der bezahlten Annoncen werden nur einmal veröffentlicht. Bei Verlängerungswünschen meldet euch bitte rechtzeitig bei der Redaktion.

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



Lloyd

*Das Lloyd-dreieck
und der Schriftzug
Lloyd sind regis-
trierte und ge-
schützte Marken-
zeichen 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 Volksbank Münsterland Nord e.G

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

Webmaster

Ralf Neumann
Fischgracht 5
52499 Baesweiler
02401/6456

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

INGO BUSCHMANN
Rechtsanwalt und Notar a.D.

Ihre Kanzlei für Oldtimerrecht

Oldtimer-Kauf
Oldtimer-Restauration
Oldtimer-Unfall
Oldtimer-Authentifizierung

Wir sind für Sie und Ihr Schätzchen da
– von der Vertragsgestaltung, über
Echtheits-
& Wertermittlung bis zur Beantragung von
H-Kennzeichen



GOETHESTRASSE 13 | 58313HERDECKE| T. 02330-4005 | F. 02330-1437| OLDTIMER@RECHTSANWALT-BUSCHMANN.INFO

