

*Fahr mit*  
**LLOYD**



**3-2024**



Auf die Lloyd-Freunde IG e.V. wurden folgende Marken  
in verschiedenen Nizzaklassen eingetragen:



Eingetragene Wort-Bild-Marken

*Titelbild:  
Familie  
Schumacher*

„Lloyd“  
„Lloyd Motoren Werke“

Eingetragene Wort-Marken

*Rückseite:  
Archiv  
Oliver  
Balthun*

## Impressum:

### Vereinszeitschrift:

Fahr mit Lloyd  
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

### Internet:

[www.lloyd-freunde-ig.com](http://www.lloyd-freunde-ig.com)

: Lloyd-Freunde IG e.V.

: #lloydmotorenwerke

: Lloyd Motoren Werke



### Konto : Lloyd-Freunde-IG e.V.

Kontonummer: IBAN DE95 4036 1906 2040 0781 00 (nicht für Teiledienst)  
BIC: GENODEM1IBB Volksbank Münsterland Nord e.G

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>Organisation: Vorstand und Beirat</b>	4
<b>Clubleben, Termine und Einladungen</b>	
Märkte, Monopole und Mühlsteine	6
Termine und Einladungen	11
Erhöhung der Mitgliedsbeiträge	12
Lloyd Days 2025 - das Hotel	16
<b>Neumitglieder stellen sich vor</b>	
Alexander Golisch	22
Sven Placküter	24
Heinz Georg Schumacher	26
Gernot Nehmelmann	28
Keith Melville	32
Martin Groß	34
Alexander Danninger	36
<b>Lloyd-Geschichten / Technik / Historisches</b>	
Arabella - wunderschön und doch verschmäht	
<i>Heinz Ammann</i>	39
Die kleinen Schwestern	
<i>Christian Steiger</i>	50
Sommerurlaub 2024 mit Borgward und Lloyd	
<i>Familie Schumacher</i>	62
<b>Fahrzeugmarkt</b>	74
<b>Der Teiledienst informiert</b>	80
<b>Club-Boutique</b>	84
<b>Werbung</b>	91

**Einsendeschluss** für Artikel, Anzeigen und Veranstaltungshinweise in der FmL 4-2024 ist der **20.11.2024**.

## Der Vorstand



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



**2. Vorsitzender**  
Jörg De Bondt  
Besselstr. 9  
59069 Hamm  
02385/3899  
joerg.debondt@  
lloyd-freunde-ig.com



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



**Schriftführer**  
Daniel Krah  
Girnsbachstr. 16  
57548 Kirchen  
02741/9733930  
daniel.krah@lloyd-  
freunde-ig.com



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



**Ersatzteilwart**  
Klaus Jungenblut  
Erlengrund 53  
48308 Senden  
klaus.jungenblut@  
lloyd-freunde-ig.com

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

## Der Beirat



**Club-Boutique**  
Monika Arndt  
Asdonkstr. 31  
41066  
Mönchengladbach  
02161/63 14 47  
monika.arndt@  
lloyd-freunde-ig.com



**Finanzwesen  
Teiledienst**  
Petra Redmann  
Rodenkirchener Str. 7  
12524 Berlin  
0160/98116951  
petra.redmann@lloyd-  
freunde-ig.com



**Redaktion FmL**  
Thorsten Rasche  
Gast 7  
24369 Waabs  
04358/6449033  
redaktion@  
lloyd-freunde-ig.com



**Lloyd TV**  
Michael Hüscher  
St. Tönnis-Str. 93  
50769 Köln  
0163/5557064  
michael.huesch@  
lloyd-freunde-ig.com



**Typreferent  
Arabella**  
Gerald Maftievici  
Finkenweg 3/2  
AT 8570 Voitsberg  
+43/680/2120338  
gerald.maftievici@  
lloyd-freunde-ig.com



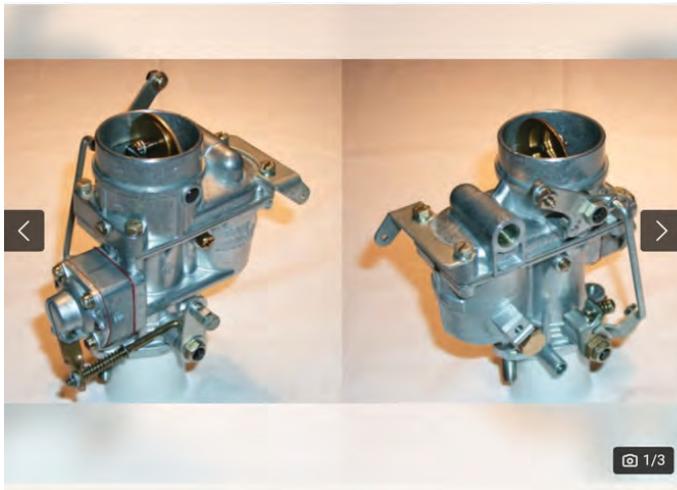
**Webmaster**  
Ralf Neumann  
Fischgracht 5  
52499 Baesweiler  
02401/6456  
webmaster@  
lloyd-freunde-ig.com

**Zum Thema Ersatzteile online bestellen schaut euch  
gern das Video auf unserem YouTube-Kanal  
„Lloyd Motoren Werke“ an.**

## Märkte, Monopole und Mühlsteine

Liebe Lloyd-Freundinnen,  
liebe Lloyd-Freunde,

manchmal traut man einfach seinen Augen nicht und es schlägt einem heftig die Sprache. Genauso erging es uns und einigen Mitgliedern, als sie unlängst die unten stehende Anzeige in „kleinanzeigen“ im Internet gesehen haben. Da wir von einigen von Euch hierauf angesprochen wurden, möchten wir das an dieser Stelle mal aus verschiedenen Blickwinkeln thematisieren. Vor allem deshalb, weil ein solches Verhalten ja durchaus auch einen langfristigen, strategischen Aspekt hat und in derartige Überlegungen beziehen wir Euch wo immer es sinnvoll ist gerne ein.



*Ausschnitt vom  
08.07.2024 aus der  
Anzeige Nr.  
2804685929 in  
„kleinanzeigen“*

**Lloyd Alexander TS Vergaser 32 PCI**

**1.400 €** + Versand ab 6,99 €

83043 Bayern - Bad Aibling

05.07.2024 98

**Erstes Statement unsererseits: Wir leben in einer freien Marktwirtschaft und da kann jeder Marktteilnehmer das fordern, was er für richtig hält. Das ist ein hohes Gut.**

Zu dem Preis kann man sich denken was man will – das ist nicht zu bemängeln. Es gibt andere Aspekte. Was vor allem weitere Fragen bei Euch aufgeworfen hat, ist der Inhalt dieser Anzeige für einen umgebauten Vergaser. Nun, zunächst einmal ist der Anbieter durchaus kein Unbekannter in der Szene, einige Lloyd-Freunde kennen ihn aus der Vergangenheit. Er war vor etlichen Jahren mal Mitglied in unserem Club. Warum auch immer stänkert er seitdem in gewissen Abständen immer wieder gegen uns. Die ganzen Details der letzten Jahre erspare ich Euch, denn da stehen wir drüber. Jeder Mensch hat halt andere Maßstäbe, was sich gehört und was nicht. Mangels anderer Medien benutzt er zum Zündeln auch schon mal seine Verkaufsanzeigen, insbesondere die auf der Internet-Plattform „kleinanzeigen“. Die ursprüngliche Anzeige zu diesem Vergaser beinhaltete sinngemäß die hämische Aussage „das Kompetenzzentrum würde auch gerne einen verkaufen, wenn sie einen hätten“. Damit waren wir gemeint, einige von Euch haben das auch sofort erkannt und sich empört an uns gewendet. Wir bedanken uns für die vielen Hinweise und das gezeigte Unverständnis. Diese und weitere Anzeigen auch auf anderen Plattformen wurden inzwischen gelöscht. Warum, wissen wir nicht.

### **Viel wichtiger als diese Niederungen sind die Schlüsse, die wir daraus im Hinblick auf die Funktionsweise von Märkten ziehen können.**

Der Anbieter hat Recht, wir haben im Moment keinen neuen Solex-Vergaser. Dieses konkrete Beispiel zeigt uns jedoch, wie wichtig unser Teiledienst in Verbindung mit einer breiten Verfügbarkeit von Teilen zur Vermeidung von preislichen Exzessen ist, die Euch allen viel Geld kosten können. Der Markt bestimmt den Preis und das ist in der Summe gut so. In einer Monopolsituation gehen halt die Preise nach oben. Vielleicht hatte der Anbieter des Vergasers ja seinerzeit damit zu kämpfen. Vielleicht arbeitet er auch mit massiven Spekulationsaufschlägen.

In Eurem Sinne spielen wir dieses Spiel aber nicht mit, auch nicht bei Produkten, bei denen wir Alleinlieferant sind. Bei der Kalkulation unserer Preise berücksichtigen wir die Beschaffungs- und Werkzeugkosten, die Vorfinanzierungsdauer und die Lagerkosten. Es gibt keine spekulativen oder personenbezogenen Aufschläge, sondern nur solche, die wir für erneute Investitionen in das Lager benötigen.

Was unsere Preisgestaltung angeht, ticken wir anders. Denkt z.B. an die Aktion mit den Hauptbremszylindern. Der Internet-Preis in ebay liegt bei rund 180,- €, wir bleiben 50 € darunter. Bei den Gummirahmen für den Kettenkasten sieht es mit 40 € im Internet zu 28 € bei uns ähnlich aus, bei den vorderen Blinkergläsern sind es 90 € im Internet zu 75 € bei uns, jeweils inkl. MwSt.. In diesen und anderen Fällen könnten wir uns an die vermeintlichen „Marktpreise“ der durchweg professionellen Anbieter anlehnen, die für ihre Preisbildung sicherlich ebenfalls gut Gründe haben. Machen wir aber nicht, weil es bei uns rein kalkulatorisch nicht notwendig ist.

Damit wir das in eurem Sinne durchhalten können, braucht es aber auch einen gesunden Wettbewerb als Rahmenbedingung. Soweit so gut. Aber was ist damit gemeint, was ist Wettbewerb?

**Nach unserem Verständnis ist damit fairer Wettbewerb gemeint, bei dem sich alle an die Regeln halten. Wettbewerb kann aber auch verzerrt sein.**

Das gilt für große und kleine Märkte gleichermaßen. Die Tatsache, dass z.B. Beispiel die EU Schutzzölle auf chinesische Aluräder und E-Autos erhebt, ist ein an sich unschöner Indikator für den Schutz vor Wettbewerbsverzerrungen, Stichwort Dumping. Die Entwicklung in der Branche für Solarmodule zeigt, wohin das andernfalls führen kann.

Fairer Wettbewerb ist auch in kleinen Märkten wie dem unsrigen nötig. Die Ursachen von Verzerrungen sind hier natürlich andere und nicht so weltbewegend. Aber die Auswirkungen gehen in die gleiche Richtung.

Beim fragmentierten Vertrieb von Autoteilen geht es eher um die Einhaltung von Regeln, die sich z.B. aus der StVZO (Stichwort Betriebserlaubnis eines Fahrzeuges) und steuerlichen Auflagen ableiten. Es ist eine Verzerrung, wenn Anbieter, die sich daran halten, möglicherweise preisliche Nachteile erleiden. Diese Sicht der Dinge hat nichts mit dem Streben nach einer marktbeherrschenden Stellung zu tun, sondern mit der Forderung nach Fairness.

Hier scheint es wohl zumindest auf der steuerlichen Seite Licht am Ende des Tunnels zu geben. Anfang 2023 kam Hilfe vom Gesetzgeber und die Luft im Internet wurde offensichtlich rauer. Das am 01.01.2023 in Kraft getretene Plattformen-Steuertransparenzgesetz (siehe hierzu auch unsere Erläuterungen in Heft 04/23 ab Seite 58) muss wohl doch ernst genommen werden. Die Plattformbetreiber melden hiernach Umsätze ab einer bestimmten Größe an die Finanzämter und von dieser Seite scheint es nunmehr spürbare Aktivitäten in Richtung der Anbieter zu geben. Wir begrüßen das, denn wir zahlen für unseren Teiledienst Ertrag- und Umsatzsteuern.

Bitte bedenkt auch, dass unser Modell ein Sonderfall in den Autoteilemärkten ist. Bei uns verdient nämlich niemand mit Teilen Geld oder lebt davon. Jeder Euro, den wir als Überschuss erwirtschaften, fließt zurück in die Erhöhung unserer Lieferfähigkeit und die Vergrößerung unseres Sortimentes. Vergleicht unseren Teiledienst einfach mal mit einem **Mühlstein**.

Um diesen in Bewegung zu setzen, benötigt man Energie. Bei unserem Teiledienst war das die Anschubfinanzierung, die insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 zum Tragen kam. Damit der Mühlstein dann in Bewegung bleibt und sogar beschleunigt werden kann, braucht es kontinuierlich weitere Energie, sprich finanzielle Mittel beim Teiledienst. Nehmt das Beispiel Stoßdämpfer. Diese haben wir in Serienqualität unlängst nachbestellt. Sie sind gegenüber unserer letzten Beschaffung in 2021 bis zu 48% teurer im Einkauf geworden und aufgrund der geforderten Mindestbestellmengen haben wir nur bei diesem Produkt für rund 4.000 € Ware im Lager. Aber wir können jedem Lloyd-Fahrer z.B. bei akuten Problemen mit dem TÜV schnell helfen. Nur – das Geld dafür muss vorher woanders erwirtschaftet werden. Wie rasant sich zudem unser Sortiment hierdurch entwickelt, habt Ihr in den letzten Monaten gesehen und das könnt Ihr ab Seite 80 in diesem Heft erkennen. Fortsetzung folgt.

In den beispielhaft geschilderten Marktgeschehnissen steckt letztlich eine klare Botschaft für uns alle: Der Teiledienst des Clubs ist unter verschiedenen Aspekten ein Schutzwall. Er sichert Euch im Hinblick auf die Teileverfügbarkeit langfristig die Möglichkeit, Eure Autos möglichst kostengünstig am Leben zu erhalten.

Das kann auf Dauer kein Einzelkämpfer leisten und es ist sicherlich eine besondere Stärke der Lloyd-Freunde.

Der Teiledienst bewirkt aber als weitere Komponente aber auch eine „Preishygiene“: Bei uns gibt es ein transparentes und stabiles Preissystem, das für alle ohne Nasenfaktor gleich ist und nur zwischen Mitgliedern und Nicht-Mitgliedern unterscheidet. Diese Stabilität und Transparenz spricht sich rum, mittlerweile bedienen sich sogar schon Kfz-Gutachter bei der Kalkulation eines Schadens unseres Kataloges. Bricht dieses System zusammen und ist nicht mehr existent, ist dem Wildwuchs Tür und Tor geöffnet und ihr werdet sehr schnell deutlich mehr für benötigte Teile bezahlen müssen. Andere Oldtimerclubs, die den Weg gegangen sind, ihre eigenen Teileaktivitäten einzustellen, mussten genau diese Erfahrung machen.

Daraus folgt unser Appell: Schützt unseren Teiledienst, dann schützt Ihr Euch langfristig selbst. Je mehr wir durch gute Umsätze in die Lage versetzt werden, Teilepakete aufzukaufen oder auch exotische Teile nachzufertigen, desto mehr vermeiden wir preisliche Exzesse oder Lieferlücken. Keine Sorge, wir beabsichtigen überhaupt nicht, die Teileversorgung aufzugeben oder in externe Hände zu legen – solange der Mühlstein sich wie im Augenblick kräftig dreht. Der Gesetzgeber hilft uns seit neuestem ebenfalls dabei, aber wir brauchen in erster Linie Euch.

Dieser Bericht sollte Euch vor Augen führen, dass Ihr mit dem Geld, für das Ihr bei uns Teile kauft, letztlich nicht in unsere Lebensqualität sondern in Eure eigene Versorgungssicherheit zu fairen Preisen investiert. Es kommt also alles irgendwie zu Euch zurück. Nur so können wir die Marke Lloyd auch weiterhin langfristig mit Leben erfüllen.

*Euer*

*Gottfried Schwaner*

*1. Vorsitzender*

## Termine und Einladungen

**November/Dezember Jahresabschlusstreffen 2024**  
Weitere Infos bei Klaus Schink  
02572 / 2502



**31.01. - 02.02.25**

**Bremen Classic Motorshow**  
mit Präsentation der Lloyd-Freunde

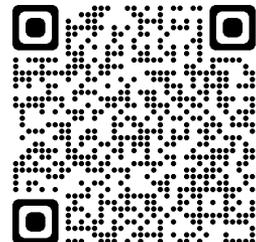
**29.05. - 01.06.25**

**Lloyd-Days 2025 in Tambach-Dietharz**  
erste Infos zum Hotel ab Seite 16

**Aktuelle Termine findet ihr auch immer unter:**

<https://www.lloyd-days.com/community/lloyd-termine/>

... oder einfach den QR-Code scannen



## Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zum 01.01.2025

Liebe Lloyd-Freunde,  
liebe Lloyd-Freundinnen,

wir alle können es nicht mehr hören: alles wird teurer und wenn jemand seine Preise erhöht, dann oftmals mit der pauschalen Begründungen, dass eben alles teurer werde.

Das ist nicht die Art unseres Vereins und genau deshalb haben wir uns der Anpassung unserer Mitgliedsbeiträge lange widersetzt. Immerhin gelten die aktuellen 40 € für ein Vollmitglied schon seit 15 Jahren. Wir haben immer gut wirtschaften können und permanent in unsere Marke investiert (Markenrechte, Messen). Zudem haben wir in den letzten Jahren unserer Leistungsangebot permanent erweitert und modernen Erfordernissen angepasst: Forum, Digitalisierung usw. Der ideelle oder eigentliche Vereinsbereich hat immer mal leichte Überschüsse oder Verluste erwirtschaftet, so dass sich per Saldo eine stabile Finanzlage ergab.

Die Kostensteigerungen der letzten Jahre konnten wir vor allem durch die sehr erfreuliche Entwicklung stark steigender Mitgliederzahlen abfedern. Dass wir aktuell schon bei über 520 Mitgliedern liegen, resultiert auch aus den von uns finanzierten Aktivitäten. Unsere Investitionen in die Zukunft der Marke und des Clubs haben sich also ausgezahlt.

Allerdings hat der Vorstand im Rahmen der jährlichen Budgetplanung und -kontrolle festgestellt, dass wir die immer spürbareren Kostensteigerungen so nicht mehr auffangen können. Wesentlicher Kostentreiber ist die „Fahr mit Lloyd“, bei der trotz immer gleicher Auflage die Druck- und Versandkosten seit 2019 schon allein um 2.000,- € pro Jahr gestiegen sind. Hinzu kommen Verteuerungen bei Energie und verschiedenen Dienstleistungen, die der Verein zu tragen hat.

Eine Einschränkung unseres Leistungsangebotes, um Kosten zu sparen, halten wir im Hinblick auf die zukünftige Ausrichtung des Clubs für den falschen Weg. **Deshalb hat der Vorstand der Mitgliederversammlung am 11.05.2024 in Nienburg vorgeschlagen, den Mitgliedsbeitrag ab 01.01.2025 auf 50,- € für das Vollmitglied und auf 25,- € für das Partnermitglied zu erhöhen. Nach intensiver Diskussion wurde das einstimmig beschlossen.** Interessanterweise drehte sich die Diskussion dabei ausschließlich darum, ob man nicht gleich eine stärkere Erhöhung vornehmen sollte. Aber letztlich ist es unser primäres Ziel, vernünftig zu wirtschaften und Euch nur damit zu belasten, was wir wirklich für unumgänglich halten.

**Für die Mitglieder, die uns eine Einzugsermächtigung gegeben haben, bedeutet das, dass wir zum 30.01.2025 die erhöhten Beiträge abbuchen werden. Im Falle der anderen Mitglieder gilt die Bitte, uns dann pünktlich die erhöhten Beiträge zu überweisen. Bitte achtet dringend darauf, dass Eure Zahlungen die korrekte Höhe haben und wir nicht in vielen Fällen hinter dem fehlenden Geld herlaufen müssen. Denkt bitte daran, dass der Club mittlerweile eine Größe erreicht hat, bei der wir das Ganze nur noch mit Eurer Unterstützung stemmen können.**

*Euer*

*Klaus Schink*

*Kassenwart*

## **Increase in membership fees as of 01.01.2025**

Dear friends,

We are all sick of hearing it: everything is getting more expensive and when someone increases their prices, it is often with the general justification that everything is getting more expensive.

That is not the way of our Club and that is precisely why we have long resisted the adjustment of our membership fees. After all, the current €40 for a full member has been in place for 15 years. We have always been able to operate well and have constantly invested in our brand (brand rights, trade fairs). In addition, we have constantly expanded our range of services in recent years and adapted them to modern requirements: Forum, digitalization, etc. The Club has always generated slight surpluses or losses, resulting in a stable financial situation on balance.

We have been able to cushion the cost increases of recent years primarily through the very pleasing development of a sharp rise in membership numbers. The fact that we currently have over 520 members is also due to the activities we have financed. Our investments in the future of the brand and the Club have therefore paid off.

However, as part of the annual budget planning and control, the Executive Board has determined that we can no longer absorb the increasingly noticeable cost increases in this way. The main cost driver is our magazine "Fahr mit Lloyd", for which printing and postage costs alone have risen by € 2,000 per year since 2019 despite the printed number always remaining the same. In addition, there have been increases in energy costs and various services that the Club has to bear.

We believe that restricting our range of services in order to save costs is the wrong approach with regard to the future performance of the Club. **The Executive Board therefore proposed to the General Assembly on 11.05.2024 in Nienburg that the membership fee be increased to €50 for full members and €25 for partner members from 01.01.2025. After intensive discussion, this was unanimously approved.** Interestingly, the discussion revolved exclusively around whether a larger increase should be made. Ultimately, however, our primary aim is to operate economically and only charge you what we really consider to be unavoidable.

**For our members who transfer the annual membership fee to us independently, this means that they are requested to transfer the increased fees to us in time by 31.01.2025. Please make sure that your payments are correct and that we do not have to run after the missing money in many cases. Please remember that the Club has now reached a size where we can only manage the whole thing with your support.**

*Yours*

*Klaus Schink*

*Financial Manager*

## Das Hotel der Lloyd Days 2025 am Rennsteig

Die Lloyd Days 2025 werden vom 29.05. - 01.06. in Tambach-Dietharz am Rennsteig im Thüringer Wald stattfinden.

Thüringen liegt in der Mitte Deutschlands und grenzt an die Länder Hessen, Bayern, Sachsen-Anhalt und Niedersachsen. Der Freistaat gehört wie auch Sachsen und Teile Sachsen-Anhalts zur Region Mitteldeutschland. Wir werden uns im Südwesten Thüringens rund um den Rennsteig bewegen.



Quelle: Wikipedia



Ausgangspunkt ist Tambach-Dietharz, eine Kleinstadt mit etwas über 4.000 Einwohnern oberhalb von Schmalkalden am südwestlichen Rand des Landkreises Gotha. Der Ort hat in der Geschichte vor allem durch Martin Luther Berühmtheit erlangt. Dieser war auf dem Konvent in Schmalkalden erkrankt. Er trat die Heimreise nach Wittenberg über Tambach-Dietharz an. Hier wurde er, nachdem er vom Wasser des heutigen Luther-Brunnens getrunken hatte, in kürzester Zeit geheilt. Was gut für Martin Luther war, ist auch gut für uns. Entscheidend war natürlich das Hotel. Tatsächlich haben wir diesen Ort jedoch auch ausgewählt, weil wir dort, neben der grenzenlosen Ruhe, eine geeignete Infrastruktur für die Durchführung unserer Veranstaltung zur Verfügung haben: genügend Parkplätze,

Stellplätze für Wohnmobile und Trailer in 600m Entfernung, Möglichkeit zum Aufstellen für die Ausfahrten.



Basis für unsere Veranstaltung wird das **Berg-hotel Tambach** sein, das als Seminar-Center wertvolle Erfahrungen im Umgang mit Großgruppen hat. Das Hotel liegt erhöht direkt am Wald. Dort werden unsere drei Abendveranstaltungen am 29., 30. und 31.05. stattfinden. Und natürlich unsere Mitgliederversammlung.

Wir haben für Euch im Berghotel Tambach ein Kontingent an Einzel- und Doppelzimmern gebucht, die Ihr dort bis zum **31.03.2025** abrufen könnt. Es stehen auch Mehrbettzimmer zur Verfügung. Hunde sind gegen Aufpreis erlaubt. Bitte weist das Hotel darauf hin, wenn Ihr einen flachen Duscheinstieg benötigt. Wir haben folgende Zimmerpreise vereinbart:

- Einzelzimmer: 75,00 € pro Nacht inkl. Frühstück
- Doppelzimmer: 96,00 € pro Nacht inkl. Frühstück
- Mehrbettzimmer auf Anfrage



Da Tambach-Dietharz ein Luftkurort ist, fällt zusätzlich Kurtaxe an. Buchungen nehmt Ihr bitte am besten per Mail unter dem Stichwort „Lloyd Days 2025“ vor, es geht aber auch telefonisch:

- Mail: [info@tambach.de](mailto:info@tambach.de)
- Telefon: 036252/36 300

Es gelten folgende Stornierungsfristen:

- ab 15 – 30 Tage vor Anreise: 30% der gebuchten Leistungen
- ab 4 – 14 Tage vor der Anreise: 50% der gebuchten Leistungen
- ab 1 – 3 Tage vor der Anreise: 100% der gebuchten Leistungen



Aufgrund des bereits jetzt sehr regen Interesses an unserer Veranstaltung und aufgrund von Erfahrungen in Nienburg, noch folgende Anmerkungen:

- Bei der Zimmerplanung könnt Ihr davon ausgehen, dass wir am 29.05. um 13 Uhr mit einer Lloyd-Präsentation beginnen, um uns einer interessierten Öffentlichkeit zu zeigen. Gerade in dieser Region Deutschlands sind unsere Autos ja fast unbekannt. Die Gesamtveranstaltung wird am Sonntag, 01.06. mit dem letzten Programmpunkt wahrscheinlich um 14 Uhr enden.
- Wenn Ihr ein Zimmer bucht, bedeutet das nicht, dass Ihr automatisch zur Veranstaltung angemeldet seid. Das sind zwei völlig unterschiedliche Prozesse. Wir planen mit den Personen, die sich online oder per Post nach Freischaltung bei uns angemeldet haben. Das Zimmerkontingent ist ein Service für Euch, ob Ihr davon Gebrauch macht, erfahren schon aus datenschutzrechtlichen Gründen nur pauschal.
- Bucht bitte nur ein Zimmer, wenn Ihr wirklich ernsthaft an der Veranstaltung teilnehmen wollt und könnt, damit für alle genügend da ist. Nur mal so auf Verdacht reservieren und sich dann nicht anmelden, gehört sich nicht.
- Unser Konzept basiert auf der Idee, dass jeder selber bestimmen kann, woran er Freude hat und was er sich programmtechnisch zumuten möchte. Jeder Tag ist einzeln buchbar. Ihr solltet insbesondere den letzten Programmpunkt am Sonntag aber nur buchen, wenn Ihr tatsächlich dabei sein wollt. Wir investieren Zeit und Geld, damit Ihr Freude habt. Dann sollten es sich am Sonntag aber nicht 10-15% der angemeldeten Personen plötzlich anders überlegen. Natürlich kann immer was dazwischen kommen, aber der Heimweg steht z.B. schon vorher fest.

Wir sind davon überzeugt, dass auch dieses Treffen den Teilnehmern wieder großen Spaß bereiten wird, wenn sich alle an die Grundregeln halten. Nehmt Euch trotz der Fristen bei den Zimmern und der späteren Anmeldung zur der Veranstaltung nicht zu viel Zeit, auch wenn es im Hinblick auf die Urlaubsplanung manchmal schwer ist. Aus organisatorischen und räumlichen Gründen müssen wir die Veranstaltung auch diesmal wieder deckeln. Das gilt natürlich nicht für die reine Mitgliederversammlung.

Die Programmplanung dauert noch an, wir werden Euch wahrscheinlich in der 2. Oktoberhälfte auf unserer Homepage die Details verraten können. Und natürlich gibt es wieder eine ausführliche Programmbeschreibung im Dezemberheft der „Fahr mit Lloyd“.

Solltet Ihr Fragen zum Hotel haben, stehe ich Euch gerne unter 0174/9785163 zur Verfügung.

*Euer*

*Gottfried Schwaner*

*1. Vorsitzender*



## Neumitglieder stellen sich vor

### Alexander Golisch

Liebe Lloyd Freunde,

mein Name ist Alexander Golisch, ich bin 45 Jahre alt und komme aus dem malerischen Bad Bentheim. Gemeinsam mit meiner Frau Susanne teile ich die Leidenschaft für historische Fahrzeuge und insbesondere für den Lloyd.



Unser Stolz und Freude sind unsere beiden besonderen Fahrzeuge: ein Alexander TS, den ich zur Zeit mit meinem Sohn Julius restauriere und ein Lloyd LT 600. Zusätzlich besitzen wir auch zwei Heinkel Tourist Roller, die unser Interesse an klassischen Fahrzeugen perfekt ergänzen.

Zu diesem wunderbaren Hobby bin ich durch meinen Vater gekommen, der Anfang der 80er Jahre einen Lloyd Alexander von Dieter Frank bekam. Seitdem hat mich die Faszination für diese einzigartigen Fahrzeuge nicht mehr losgelassen.



Wir genießen es, an unseren Wochenenden und in unserer Freizeit an unseren Fahrzeugen zu schrauben, sie zu pflegen und natürlich auch ausgiebig damit zu fahren. Wir freuen uns sehr, Teil dieser wunderbaren Gemeinschaft von Lloyd-Enthusiasten zu sein und auf viele interessante

Gespräche sowie spannende Ausfahrten und Treffen.

herzliche Grüße,

*Alexander Golisch  
Bad Bentheim*



## Sven Placküter

Ich wohne in 26935 Rodenkirchen und bin 57 Jahre alt. Oldtimer stehen hier ein paar mehr.



Ich habe Kfz-Mechaniker gelernt. Während der Lehre habe ich auch Fahrzeuge der Auto Union repariert. Das hat mein Interesse geweckt, da diese Marke da ja schon nicht mehr bekannt war. Vor ca. 6 Jahren habe ich mir eine Isabella zugelegt und habe einige Bücher über Borgward gelesen.

Nach der Isabella kam ein Alligator und nun vor ein paar Monaten der Lloyd. Ersatzteile sind bestellt und ich hoffe, ihn bis zum Jahresende fahrbar zu haben.



Er wird optisch so bleiben, technisch natürlich nicht. Bremsen und fahren sollte er zuverlässig.

Beste Grüße!

*Sven Placküter  
Rodenkirchen*



## Heinz Georg Schumacher

Mein Name ist Heinz Georg Schumacher, die meisten kennen mich jedoch als ‚Schorsch‘. Ich bin Baujahr 1949 und beschäftige mich schon seit Ende der siebziger Jahre mit Oldtimern. Zuerst waren es Traktoren und landwirtschaftliche Geräte, später kamen Lkw-Oldtimer, speziell solche aus dem Hause Borgward, dazu.

Viele Treffen habe ich mit meinem B 4500 oder mit meinem B 2000 Diesel besucht, bis irgendwann einmal der Wunsch reifte, auch einen Pkw aus Bremer Produktion mein Eigen zu nennen.

Das ist dann, passend zu den Nutzfahrzeugen, eine Isabella Combi geworden, und nun bewege ich die gesamte Oldie-Flotte ca. 30.000 km im Jahr. Ich bin Mitglied in der Carl F.W. Borgward IG Essen und beim Borgward-Club Frankfurt-Würzburg. Viele Treffen der beiden Clubs habe ich schon besucht und speziell für die Borgward IG habe ich auch schon Veranstaltungen organisiert oder die Verantwortlichen bei der Organisation unterstützt.

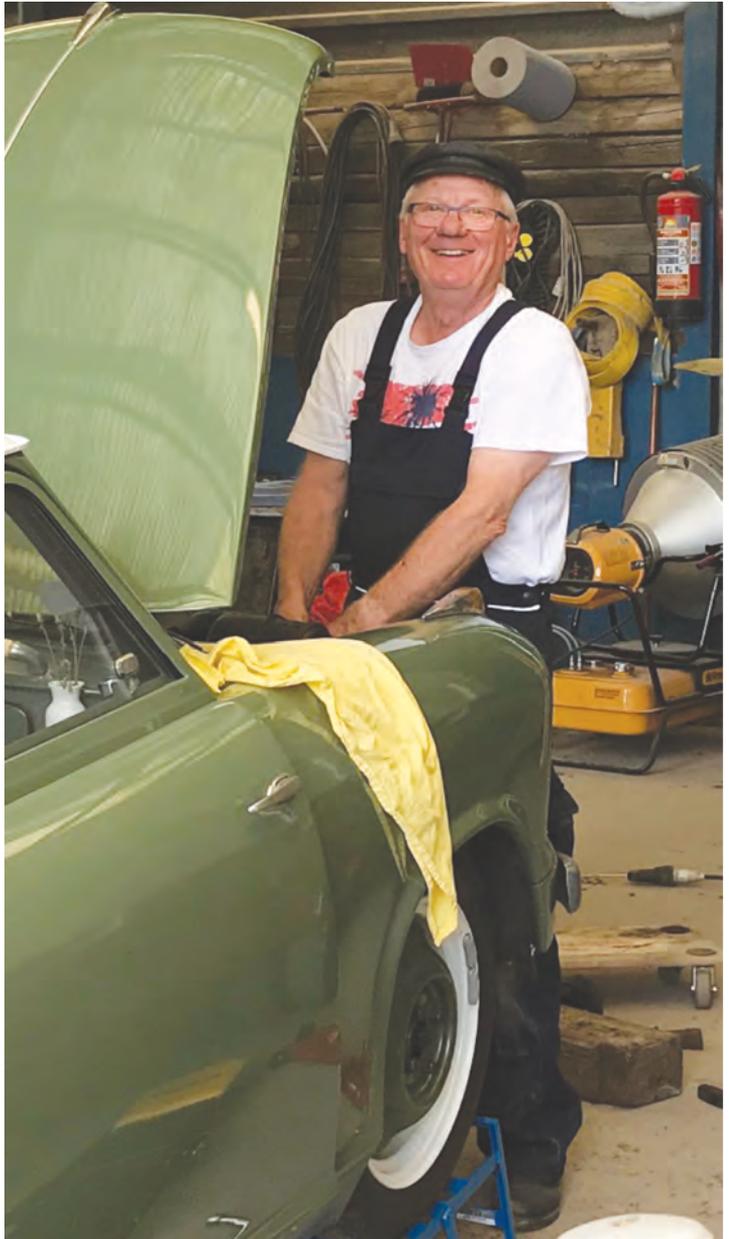
Mein Sohn Stefan hat dann mein Interesse für die Lloyd-Freunde IG geweckt, obwohl ich selber keinen Lloyd besitze. Er ist schon seit den Lloyd Days 2018 in Lindlar hier Mitglied, vielen wird sein LP 600 ‚Erbsensuppe‘ bekannt sein, und hat mich überredet, mich für das Jahrestreffen in Nienburg anzumelden.

Auf dem Jahrestreffen bin ich dann auch Mitglied der Lloyd Freunde IG geworden. Die familiäre Atmosphäre und tolle Organisation haben mich überzeugt, beizutreten.

Meiner Meinung nach müssen unsere Oldies bewegt werden, das ist nicht nur für die Fahrzeuge gut und macht richtig Laune, sondern nur so kann man neue Leute für unser gemeinsames Hobby begeistern.

Und dies halte ich für unbedingt notwendig, um unsere Marken lebendig zu erhalten. Ich wünsche allen Lloyd-Freunden eine allzeit gute Fahrt und wir sehen uns ganz bestimmt.

*Schorsch  
Schumacher  
Tönisvorst*



## Gernot Nehmelmann

Hallo liebe Lloyd Freude , mein Name ist Gernot Nehmelmann , ich bin 65 Jahre alt und bin noch als sachkundiger Druckprüfer im Pipelinebau deutschlandweit unterwegs.

Schon 1975 habe ich als Jugendlicher keine Hercules , Puch oder Mobylette gefahren sondern eine Triumph Knirps Bj 1954 und später dann auch keine Suzzi , Kawa oder Honda sondern eine BMW R 25/2 und einen Ford P5 17m. Leider sind diese Fahrzeuge längst Geschichte.

In den letzten 20 Jahren habe ich dann wieder angefangen alte Zweiräder zu sammeln und als der E – Bike Hype einsetzte habe ich mir demonstrativ ein Rex am Riemen-Fahrrad zugelegt.



Für meinen Ruhestand suchte ich nun doch einen Pkw den ich dann auch außer bei Schnee und Eis auch als Zweitfahrzeug nutzen kann, außerdem braucht meine Frau dann nicht mehr zu einem Oldteimertreffen mit Auto hinterher zufahren , da sie nicht als Sozia aufs Motorrad gestiegen ist.

Weil der Platz in meinem Blechschuppen und in der Scheune nicht unendlich ist , kam also nur ein Kleinwagen infrage. BMW Isetta oder Messerschmitt Kabinenroller sind vergleichsweise preislich überzogen und selbst ein Fiat 500 ist eigentlich zu hoch bewertet.

In meiner Kindheit hatte mein Großvater einige Bekannte die einen Lloyd gefahren haben, allerdings meistens wegen ihres alten Klasse 4 Führerscheins mit nur 250 ccm. An diesen formschönen Wagen hatte ich mich nun erinnert und wegen den Selbsmördertüren hatte er noch einen besonderen Charme. Also habe ich mich im Internet auf die Suche gemacht. Durch einen Arbeitskollegen habe ich Kontakt zu Ernst Lauerwald bekommen, einen wahren Lloyd-Spezialisten und schon seit langem Clubmitglied.

Da ich technisch nur bedingt versiert bin , hatte er mir Tipps gegeben auf was ich bei einer Vorbesichtigung zu achten habe.



So hatte ich zwei Fahrzeuge in Georgsmarienhütte und Bremen-Stuhr besichtigt.

Nur nach Bildern und Beschreibung glaubten wir, in Unna einen schönen Lloyd Alexander TS zu bekommen, und sind gleich mit Trailer hingefahren, das Ergebnis war allerdings ernüchternd.

Vor einem Jahr fand ich dann ein Fahrzeug in Reeßum hinter Bremen. Es gehörte Rudi Buchholz, einem ehemaligen Clubkollegen, der leider verstorben war. Er hatte den Lloyd Alexander TS ab 2003 von Grund auf neu aufgebaut und restauriert. Leider waren die 20 Jahre nicht spurlos an dem Lloyd vorbeigegangen und der Preis trotz einem sehr großen Ersatzteilkonvolut noch etwas hoch. Ich habe dann ein Angebot abgegeben und ein paar Wochen später konnte ich den Lloyd haben.



Ernst Lauerwald ist mit mir zur Abholung gefahren und hat sich den Lloyd nochmal genauer angesehen , außerdem waren bei den Ersatzteilen auch viele Teile dabei , die ich nicht hätte zuordnen können. Mein Anhänger war jedenfalls randvoll und Ernst hat den Lloyd per Achse zu mir nach Hause gefahren.

Ein erstelltes Wertgutachten (Note 3) zeigte, dass der gezahlte Preis vollkommen okay war. Der Lloyd war noch angemeldet und hatte TÜV bis 06/2024 , also ummelden und los!

Zu Anfang musste ich mich noch mit der Schaltung anfreunden, aber nach mittlerweile knapp 1000 km geht es schon viel besser.

*Gernot Nehmelmann  
Badbergen*



## Keith Melville

here are photos of my 2 Lloyds under restoration. My 1959 Sedan and 1960 Combi. One of them will be converted to 12 volts but I am not sure which one. For information I bought my first Lloyd Hartnett in 1966.

Cheers,  
Keith





*Hier sind Bilder von meinen 2 Lloyds während der Restauration. Meine 1959'er Limousine und mein 1960'er Kombi. Einer von beiden wird auf 12 Volt umgerüstet werden, aber ich bin mir noch nicht sicher welcher. Zur Information: Ich kaufte meinen ersten Lloyd Hartnett\* 1966.*

*Keith Melville  
Blayney,  
Australien*



*\* Australischer  
Name des Lloyd  
Alexander (Anm. d.  
Redaktion)*

## Martin Groß

Mein Name ist Martin Groß und ich bin am 8.6.1963 in Düsseldorf geboren.

Von Lloyd Alexander habe ich schon seit meiner Kindheit von den Erzählungen meines Vaters gehört, aber mein Bewusstsein für dieses schöne, kleine Auto mit beeindruckender Geschichte hat mich jetzt erst ereilt und mit Begeisterung gefesselt. Leider ist mein Vater 2018 verstorben. Meine Mutter zeigte mir letztens Fotos ihrer Reise 1960 durch die Alpen mit dem kleinen Lloyd Alexander und auch Fotos, wie die schöne Zeit damit abrupt beendet wurde. Gott sei Dank hat mein Vater den schweren Unfall überlebt, sonst würde ich heute diese Zeilen nicht verfassen können.

Jetzt möchte ich mir sehr gerne selbst einen Lloyd Alexander zulegen. Da ich aber 2 Trabbi's besitze, von denen ich mich zuerst trennen müsste, wird dies vorerst ein Wunsch auf unbestimmte Zeit bleiben...aber ich arbeite daran.

Natürlich habe ich mich gleich bei den Freunden der Lloyd IG e.V. angemeldet, um zumindest schon mal das Gefühl zu haben, dazuzugehören. Ich hatte auch schon Gelegenheit, ein Willkommensgespräch mit Gottfried zu halten und auf der Techno Classica standen mir auch die freundlichen Damen und Herren am Stand in Halle 8 mit Rat und Tat zur Seite.

So hatte ich die Gelegenheit, zum ersten Mal in einem Lloyd Alexander Platz zu nehmen. Das war für mich besonders, da ich mich dann für einen kurzen Moment in die Gefühlswelt meines Vaters hineinversetzen konnte, als er mit meiner Mutter durch die Alpen gefahren ist. Ich hoffe, ich werde dies zukünftig auch einmal mit meiner Frau selbst tun können.

Jetzt freue ich mich bei nächster Gelegenheit auf eine persönliche Begegnung im Kreise der Freunde der Lloyd-IG.

Bis dahin wünsche ich allen Gesundheit und Freude und immer eine gute und sichere Fahrt.

*Martin Groß  
Düsseldorf*



## Alexander Danninger



ALEXANDER, der Name verpflichtet.

Der Name ALEXANDER ist bei uns in der Familie Tradition. Mein Sohn ist der 6. Alexander und wir sind auf unseren Vornamen natürlich extrem Stolz. Der Jüngste Alexander ist 19 Jahre alt, ich bin 45 und mein Papa ist 67. Wir sind in einen kleinen Ort namens Bromberg daheim. Bromberg liegt im Bezirk Wiener Neustadt in Niederösterreich. Motorräder und Autos sind unser Leidenschaft. Ein Golf Carrio und Mopeds von KTM und Puch dürfen in unserer Garage stehen und werden auch regelmäßig bewegt.

### Wie kamen wir zum Lloyd?

Am Ostersonntag stöberte ich etwas in WILLHABEN. Das ist eine nette Seite, um Autos und Motorräder zu suchen. Natürlich haben wir über diese Seite schon einige interessante Dinge gefunden und auch angeschafft. Plötzlich fand ich bei den Oldtimern den



Lloyd Alexander TS. Bei dem tollen Namen des Autos wurde natürlich sofort meine Begeisterung geweckt. Mit einem kurzen WhatsApp an meinen Vater und meinen Sohn (der Gott sei Dank Kfz-Techniker ist) wurde ein Besichtigungstermin für gut empfunden. Natürlich haben wir gleich einen Termin vereinbart, der wenige Tage später stattfand.

Fazit: Auto gefunden, gesehen, verliebt und gekauft.

Nun möchte ich noch etwas vom Auto erzählen!

Erstzulassung war der 3. August 1959. Ludwig und Hildegard aus Wien waren vermutlich sehr stolz auf Ihren Neuwagen. Am 23. April 1969 wechselte der kleine Lloyd seinen Besitzer. Eine Margarethe aus Niederösterreich war dann bis zum Juli 1973 die Besitzerin. Der Lloyd durfte dann fast 50 Jahre bis zum 9. 5. 2023 bei einem Sammler in der Garage stehen. Am 9. Mai 2023 kaufte Andreas aus Wien den Lloyd und begann ihn liebevoll herzurichten. Leider musste er sich wegen Platzmangels dann recht rasch vom Auto trennen.



Und so kam es, seit dem 5. April 2024 sind wir Besitzer. Das Besondere am Auto ist der Original-Lack. Die kleinen Dellen und kleinen Kratzer finden wir spitze. Einige Kleinigkeiten müssen noch gemacht werden und dann steht der Zulassung nichts mehr im Weg.



Unser XANDI, so nennen wir ihn liebevoll, wird uns sicher noch viel Freude und einige Überraschungen bescheren.

Danke für die Aufnahme im Lloyd Club. Wenn mal jemand in die Nähe von Bromberg kommt würden wir uns über einen Besuch sehr freuen. Unbedingt bei uns melden.

Liebe Grüße die DREI Alexander und der XANDI.

[alexanderdanninger@gmail.com](mailto:alexanderdanninger@gmail.com)  
+436765398693

*Alexander Danninger  
Bromberg / Österreich*



# Die Arabella

wunderschön und doch verschmäh

Text: Heinz Ammann  
Bilder: Roland Eisele  
und Daniel Reinhard  
Swiss-Classics Revue  
No.88-6 2021/2022



Roland Eisele aus Thayngen ist mit der Arabella aufgewachsen. Sein Vater hatte über Jahre eine in seiner Garage stehen und der junge Mann genoss jede Ausfahrt in diesem Auto mit der schicken Trapezform. Für ihn war es also nur naheliegend, dass er sich, unterdessen selber gestandener Familienvater, vor über zehn Jahren auf die Suche nach einer eigenen Arabella machte. 2011 wurde er im Berner Oberland bei einem Sammler fündig.



*Mit der völlig neu entwickelten Arabella mit ihrer schicken Trapezform begab sich der Kleinwagenhersteller Lloyd 1959 in Richtung der damals immer begehrteren Mittelklasse.*

1906 gründete die Reederei Norddeutscher Lloyd in Bremen die Namag (Norddeutsche Automobil- und Motoren-Actien-Gesellschaft), um unter der Marke «Lloyd» Personenwagen und Nutzfahrzeuge zu produzieren. Acht Jahre später fusionierte die Namag mit der Hansa-Automobilgesellschaft in Varel und wurde zur Hansa-Lloyd-Werke AG. Diese wiederum wurde 1929 von C.F. Borgward übernommen und mit der Goliath-Werke Borgward & Tecklenborg oHG zusammengeführt. Der Name «Lloyd» verschwand bis 1950. 1949 hatte Borgward auf dem Gelände der Goliath-Werke in Bremen die Lloyd Maschinenfabrik GmbH gegründet und brachte im Mai 1950 den nur 480 kg leichten Kleinwagen Lloyd LP 300 mit 300 ccm großem, 10 PS starkem Zweitaktmotor und einem nicht synchronisierten Dreigang-Schieberge triebe auf den Markt.



Das Auto hatte einen Zentralrohrrahmen mit Querträgern und eine Stahlblech-Bodenplatte. Die Karosserie bestand wegen Mangel an Rohstoffen aus Sperrholz, welches mit elastischem Kunstleder überzogen war.

*Der mit Recht stolze Besitzer Roland Eisele genießt sein eigenhändig restauriertes Schmuckstück und sammelt nebenbei noch allerlei passende zeitgenössische Dokumente.*

Damit war der «Leukoplastbomber» geboren, der vor allem von Besitzern größerer Automobile nicht selten verspottet wurde: «Wer den Tod nicht scheut, fährt Lloyd!» hieß etwa einer der Lieblingssprüche der Bevölkerung. Doch der Lloyd hatte als «Auto des kleinen Mannes» dank seiner guten Fertigungsqualität und des günstigen Preises Erfolg und es wurden insgesamt etwa 18.500 Fahrzeuge als Limousine, Kombi oder Coupé gebaut und verkauft. Für viele war er das erste fahrbare Dach über dem Kopf nach dem schrecklichen Krieg, diese Marktlücke hatte C.F. Borgward damals richtig erkannt.

Ende Januar 1951 wurde das Werk in Lloyd Motoren-Werke G.m.b.H umbenannt, bevor man auf ein viel grösseres Gelände in Bremen-Neustadt umsiedelte, wo das Unternehmen neue, großzügigere Produktionsstätten geschaffen hatte.



*Wie beim kleinen Bruder Alexander trägt auch bei der Arabella ein Zentralrohrrahmen mit Querträgern die Ganzstahlkarosserie.*



*Über die damals üblichen Fensterflügeli lässt sich die Frischluft perfekt dosieren.*



*Der schöne, üppige Chromzierrat ist heute für die Arabella kaum mehr zu bekommen.*

1953 brachte Lloyd das Modell 400 mit leicht eleganterer, gestreckterer Linienführung und einem 13 PS starken 400 ccm-Motor auf den Markt. Bis im Oktober 1954 war auch dieser mit einer ähnlichen Sperrholzkarosserie versehen, danach wurden alle Holzteile durch solche aus Stahl ersetzt, was sich nicht unbedingt positiv auf die Fahrleistungen ausgewirkt haben dürfte. Insgesamt wurden vom Lloyd 400 zwischen 1953 und 1957 109.878 Fahrzeuge verkauft. Auch hier wieder Limousinen, Kastenwagen und eine Cabriolimousine.



*Der extra für die Arabella entwickelte Boxer-Vierzylinder (897 ccm) leistet im Lloyd (1959-1963) 38 PS bei 4800 U/min, im abgebildeten Borgward (1960-1963) 45 PS bei 5'300 U/min*



*Das Interieur war speziell hier bei der DeLuxe-Version für diese Fahrzeugklasse sehr hochwertig ausgelegt und manch grösseres, teureres Fahrzeug konnte da kaum mithalten.*

1955 kam der Lloyd LP 600 mit einem brandneuen 600-ccm-Viertaktmotor heraus und katapultierte das kleine Auto in neue Dimensionen – auch bezüglich der Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h sollen bei den späteren TS-Modellen mit 25 PS drin gelegen haben. Ab 1957, mit synchronisiertem Getriebe und Lenkradschaltung, Kurbelfenster und wie bei einem richtigen Auto von außen zugänglichem Kofferraum, hieß der LP 600 neu „Lloyd Alexander“. Die Bauweise mit Zentralrohrrahmen und Querträgern war beibehalten worden. Vom Lloyd 600 / Lloyd Alexander wurden insgesamt 176.524 Exemplare gefertigt, Limousinen, Kombis und Cabriolimousinen.

## Vom Kleinwagenanbieter in die Mittelklasse

Das Unternehmen Lloyd war mit seinen Kleinwagen also recht erfolgreich im Markt. Um aber mit seinen Marken Borgward, Goliath und Lloyd alle Käuferschichten und deren Wünsche abdecken zu können, fehlte Carl F. Borgward ein Modell zwischen dem Goliath Hansa und den kleinen Lloyd. Umgehend, nachdem DKW – ursprünglich D.K.W. (Dampf Kraft Wagen) – an der Internationalen Automobilausstellung 1957 in Frankfurt den gefälligen und modernen «Junior» aus dem brandneuen Werk im bayerischen Ingolstadt vorgestellt hatte, ein Kleinwagen mit Heckflossen nach US-Vorbild, gab Carl F. W. Borgward seinen Konstrukteuren im Oktober 1957 den Auftrag, sofort ein ähnliches Fahrzeug auf die Räder zu stellen.



*Die Einzelsitze gab es in der DeLuxe-Version ohne Aufpreis*



*Auf dem Lenkrad thront das Bremer Stadtwapen.*

Er bangte um seinen Lloyd 600 und wollte keine Marktanteile an den süddeutschen Konkurrenten verlieren. Bereits 15 Monate später, im Mai 1959, präsentierten die Mannen ein paar Journalisten den Lloyd LP 900. Es war ein Vorserienmodell mit einem eigens für den Wagen mit erheblichem Aufwand konstruierten, wassergekühlten Vierzylinder Boxermotor. Der 600-ccm-Zweizylinder aus dem Lloyd Alexander war zu schwach und der 1100er aus dem Goliath Hansa zu groß gewesen. Der 900er lieferte 38, in der späteren Borgward-Version 45 PS.

Das ebenfalls neue, vollsynchronisierte Vierganggetriebe, das über eine Lenkradschaltung bedient wurde, trieb die Vorderräder an und beflügelte die Arabella bis zu 133 km/h, was damals für diese Fahrzeugkategorie eine echte Ansage war. Der Wagen war wie die anderen Lloyd-Modelle auf einem Zentralrohrrahmen mit Querträgern aufgebaut und bot dank seiner Panoramaheckscheibe vier Personen komfortablen Platz. Die offizielle Präsentation erfolgte dann am 4. August 1959 in Bremen, nach einer für damalige Verhältnisse unglaublich kurzen Entwicklungszeit von nur 23 Monaten. Das Auto ging bereits ab Oktober 1959 als «Lloyd Arabella» in Serienproduktion.

Die extrem kurze Entwicklungszeit und der Aufbau der ganzen Produktionsanlagen für den völlig neuen Wagen forderten beträchtliche Mittel, die Borgwards Konzern aus eigener Kraft nicht aufbringen konnte. Dazu kamen nicht kalkulierte Rückrufaktionen nach anfänglichen Getriebeschwächen und Undichtigkeiten mit massiven Wassereintritten an der Karosserie, was dem neuen Wagen den unschönen Spitznamen «Aquabella» einbrachte – der Imageschaden war schnell und nachhaltig angerichtet.

Darüber hinaus war die Arabella mit ihrer Beinahe-Komplettausstattung, um marktgerecht zu sein, zu knapp kalkuliert um all die unvorhergesehenen Kosten mittragen zu können. So war das Ende nach nur gut drei Jahren Produktionszeit schnell eingeläutet. Bis Juli 1961 wurden insgesamt 45.549 Fahrzeuge gebaut, nach dem Borgward-Zusammenbruch 1962 und 1963 aus bestehenden, bereits gefertigten Teilen noch einmal 1.493 Exemplare. Heute ist der kleine Borgward ein rarer Klassiker mit entsprechend bescheidenem Marktangebot.

Weiter möchten wir nicht auf die Firmen- und Modellgeschichte eingehen, das haben wir bereits im Artikel «Borgwards Vermächtnis» in der Ausgabe 81-5 getan. Vielmehr konzentrieren wir uns auf die wunderschön und fachmännisch restaurierte Arabella, die das Lloyd-Werk in

Neustadt 1961 als «Borgward Arabella de Luxe» und somit als luxuriösere Variante in Richtung Schweiz verließ.

## Der lange Weg zur perfekten Arabella

Das sonnengelbe De Luxe-Modell mit Baujahr 1961 wurde von Roland Eisele mit viel Liebe und Sachverstand komplett zerlegt und neu aufgebaut. Am 21. Mai 2011 holte Roland Eisele seine Arabella samt einem zweiten Dach mit eingebautem Faltdach bei Andreas Bittner in Spiez ab. Das Fahrzeug war komplett, vor allem auch die schwer beschaffbaren Chromteile, und die Basis, soweit sichtbar, waren gesund. Er begann gleich mit der Revision des Lenkgetriebes, der Bremsen und des Benzintanks und kaufte vier neue Weißwandreifen. Die Felgen ließ er pulverbeschichten.



*So präsentierte sich Rolands soeben erstandene Borgward Arabella DeLuxe, als er diese 2011 im Berner Oberland übernommen hatte.*

Zwischendurch wurde die Arabella bewegt und zu verschiedenen Treffen gefahren, anlässlich denen sie immer wieder Ihre Zähne; sprich den wahren Zustand zeigte. So gaben zum Beispiel 2012 in Rheinfelden das Getriebe oder ein Jahr später in Delémont die Zylinderkopfdichtung Arbeit für Roland und seine Freunde.



*Der wassergekühlte Vierzylindermotor - ein Novum damals für Lloyd - wurde generalüberholt.*



*Das Getriebe, wie der Motor, eine Neukonstruktion, wurde gänzlich ausgetauscht.*

Mitte 2013 gab es ein Ersatzgetriebe und der Vierzylinder-Boxer-Motor wurde komplett überholt. Gleichzeitig wurden das vordere Fahrwerk revidiert, homokinetische Antriebswellen montiert und die Kupplung durch eine Nachfertigung sowie die Auspuffanlage ersetzt. Im Sommer 2014 fuhr Roland Eisele den neuen Motor ein. Der gab – im Gegensatz zur dummerweise falsch eingebauten Kupplung – Ruhe

bis im Herbst 2018. Dann begann im Herbst 2018 in der Garage, die er gleich gegenüber von seinem Wohnhaus für die Arabella gekauft hatte, bei km-Stand 39.520 die Demontage der Karosserie. Den Großteil der Arbeiten nahm Roland Eisele selber an die Hand. Dabei lernte er viel über sein Auto und dessen Eigenheiten.

Alle Karosserieteile wurden durch einen Fachbetrieb entlackt, entrostet, passiviert und grundiert. Das Chassis wurde mechanisch entrostet und neu lackiert und das Auto erhielt nun das andere Dach mit dem eingebauten Faltdach drin. Sämtliche Karosserieteile – außer die beiden Türen und der linke hintere Kotflügel – wurden durch bessere aus dem Fundus von Andreas Bittner ersetzt. Der Unterboden wurde sauber gereinigt und ausgebessert und mit einem neuen Unterbodenschutz behandelt.

Bevor der Lackierer die Einzelteile für die Endlackierung erhielt, wurde das Auto komplett zusammengebaut, gerichtet und anschliessend wieder demontiert. Hier warteten die fertig lackierten Einzelteile auf fachkundige Hände, die sie wieder am Auto festschraubten.



Das Dach erhielt einen neuen Himmel und ein neues Faltschiebedach. Wer solches schon einmal selber fertiggebracht hat, weiß, wie «tricky» es ist, bis alles genau passt und sich das Dach locker öffnen und dicht wieder verschließen lässt. Im Sommer und Herbst 2020 baute Eisele mit Kollegen und Ehefrau Denise die Arabella wieder zusammen und verbaute dabei auch gleich rundum neue Dichtungen und Fenstergummis.



Im Herbst 2020 stand die Arabella wieder im neuen, perfekten Glanz auf ihren vier Rädern. Die Jungfernfahrt erfolgte am 24. April 2021. Während der gesamten Restaurierungsphase hat Roland Eisele an Börsen und Messen Teile gesucht und gefunden. Unterstützt haben ihn neben Kollegen aus der Schweizer Borgward IG auch viele Freunde und natürlich



*Bei der Arabella sind die Kotflügel und das Dach verschraubt, was das Auseinandernehmen und spätere wieder Zusammenbauen wesentlich erleichtert.*

Ehegattin Denise. Oft geholfen hat ihm aber auch die Tatsache, dass er als Handwerker – gelernter Schreiner – weiß, wie er Werkzeuge in die Hand nehmen muss und wie sorgfältig gearbeitet wird.



*Die Montage der restaurierten Teile war, wie sich Roland Eisele erinnert, manchmal einfach, manchmal aber auch ganz schön anspruchsvoll. Vor allem, was die Abdichtung der Karosserie betrifft.*



*Die Lackierarbeiten übernahm ausnahmslos ein Fachbetrieb.*

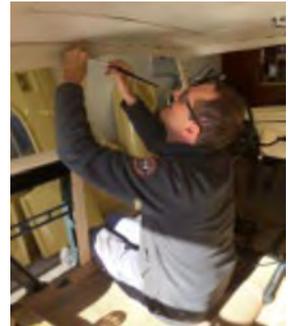


*Hier warten die fertig lackierten Blechteile auf ihre Montage am Fahrzeug.*



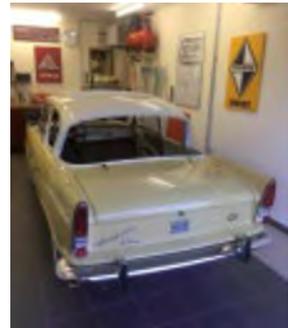
*Roland Eisele verbrachte viele Stunden in seiner Garage und hat dabei seine Arabella bei jedem einzelnen Restaurierungsschritt besser kennengelernt.*

*Der übergroße Aufwand hat sich für ihn mehr als nur gelohnt – das Auto ist heute ein wahres und sehr seltenes Prachtstück.*



*Erschienen in "Swiss-Classics Revue No.88-6 2021/2022".*

*Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Autors.*



# DIE KLEINEN SCHWESTERN

Wer Borgward sagt, meint Isabella. Doch wer's weniger mollig mag, wird eher mit der schlanken Arabella glücklich. Die gilt seit jeher als kleines Biest, was den Blick auf ihre wahren Qualitäten verstellt. Zwei Freunde aus Nordrhein-Westfalen erklären, wieviel Freude und Frust sich zwischen ihren Heckflossen verbirgt.

Nach Bastelprodukt sieht das kleine Cabrio nicht aus. Eher nach Prototyp, der nie richtig fertig wurde. Denn wer dengelt in der eigenen Garage schon einen mittragenden Verdeckkasten? Und welcher Verrückte schweißst Schwellerverstärkungen von diesem professionellen Ebenmaß ein?

Wir wissen es nicht. Auch wenn wir dem Erbauer gerne nachträglich auf die Schulter klopfen möchten, so steif und knisterfrei setzt sich sein Arabella Cabriolet über die Wellen der kleinen Landstraße hinweg. „Es heißt, dass die Firma Karl Deutsch in Köln an der Entstehung beteiligt war“, sagt Knut Arndt, der heutige Besitzer.



Zumindest raunte ihm das auf einer Oldtimermesse mal einer zu, der damals ganz nah dran war am Kleinserien-Karosseriebauer aus dem Stadtteil Braunsfeld. Und ja, natürlich würde es passen, schließlich hat Deutsch in den Jahren 1955 bis 1961 auch die Isabella zum Cabrio gemacht. Warum sollen sich die Feinblechner vom Rhein nicht auch eine Arabella gegriffen haben? Zumal sie es ihnen leicht gemacht hätte mit ihrem Zentralrohrrahmen, der Schalenbauweise und der komplett verschraubten Karosserie.



## Der Besitzer

Als gelernter Tankwart kommt Knut Arndt aus Mönchengladbach in jungen Jahren zum Schrauben, auch wenn seine frühe Zuneigung den Marken Opel und Ford gilt. Ein Lloyd LP 400 von 1954 weckt in den 1990ern sein Interesse für Borgwards Kleinwagen. Bei der Lloyd Freunde IG e.V. hilft der 71-jährige im clubeeigenen Teilelager.



## Technische Daten

### Lloyd Arabella

Motor: Vierzylinder Boxermotor, zentrale stirnradgetriebene Nockenwelle, ein Solex Fallstromvergaser 28 PCI  
Hubraum: 897 ccm  
Leistung: 38 PS bei 4800/min  
61 Nm bei 2500/min  
Antrieb: Viergang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb  
Maße: (L x B x H in mm): 3800 x 1510 x 1395  
Leergewicht: 730 kg  
Vmax: 120 km/h  
Bauzeit: 9/59 bis 8/63  
Stückzahl: 47.042

Fest steht dagegen, dass Knut Arndts offene Arabella nicht die einzige ihrer Art ist. Es gibt über die Jahre drei oder vier Cabrio-Umbauer, vielleicht sind es sogar mehr, genau weiß es keiner. Einer davon, ein Arzt aus Unterfranken, bietet Borgward-Liebhabern in den Achtzigern sogar die professionelle Umrüstung an. Auch das könnte die Herkunft des halbfertigen Cabriolets erklären, das Knut Arndt 2011 bei der Auflösung einer großen Oldtimersammlung entdeckt.

Mit der damals erfolgreichen Kleinwagen-Marke Lloyd beschäftigt sich der gelernte Tankwart aus Mönchengladbach schon länger, ein grüner LP 400 in tadellosem Originalzustand gehört schon lange zu seinem Haushalt. Jetzt ist es zwar die Seltenheit eines Ford 15 M TS P6 aus den späten Sechzigern, die ihn in die Halle mit über 60 verkäuflichen Klassikern lockt. „Doch das Auto, vor dem ich dann im Zustand der Schockverliebtheit stand, war das Arabella Cabriolet“, wie er sich erinnert. Der Schrauber löst den Gewissenskonflikt ganz einfach auf, indem er sie alle beide kauft.

Ein Prototyp von Deutsch? Das Einzelstück eines talentierten Blechners? Wir wissen es nicht. Die Geschichte des Cabrios liegt im Dunklen.



Die Karosserie des Cabriolets ist irgendwann einmal geschweißt und frisch lackiert worden, „das ist so gut gemacht, dass ich da bis heute nicht nochmal ranmusste“, wie Arndt sagt. Auch die Technik der Arabella macht trotz der unbestimmbaren Standzeit einen ordentlichen Eindruck. Die Innenausstattung fehlt jedoch ebenso wie die Außenhaut des Verdecks und sämtliche Zierteile des Lloyd-Kleinwagens. Spätestens hier wird es für Arabella-Einsteiger spannend, weil originale Stoßstangen, Radkappen und die Alu-Zierleisten in der Szene so selten sind wie Kölsch in der Düsseldorfer Altstadt. Auch Knut Arndt weiß das natürlich, schließlich ist er seit Jahren bei der Lloyd-Freunde IG aktiv. Und weil er dort unter anderem im Teilelager unterstützt, ist er auch mit den Nachschubproblemen bei der Arabella vertraut.

„Die Arabella war in der Borgward-Szene lange ein ungeliebtes Kind“, sagt Gottfried Schwaner, der Vorsitzende des Vereins und Besitzer der blau-grauen Arabella Limousine. „Für die meisten Lloyd-Fans war sie zu groß, für viele Borgward-Fans war sie zu klein. Alle wussten was von ihren Kinderkrankheiten, der Undichtigkeit ihrer Karosserie und den Getriebe-problemen.“



Kleines Upgrade: Die Sitzgarnitur stammt aus der raren Arabella de luxe



Auch das Verdeck ist professionell gemacht, anders als beim VW Käfer lässt es sich fast vollständig versenken.



Die pragmatischen Steckscheiben sind eine Kreation des heutigen Besitzers



Weißes Lenkrad und rote Cockpit-Abdeckung sehen original aus – sind's aber nicht



Der Verdeckkasten kostet Platz im Fond, ist aber sauber eingepasst

Erst in den letzten Jahren erfährt sie die Zuneigung, die ihr eigentlich zusteht. Sie gehört immerhin zu den fortschrittlichsten Kleinwagen ihrer Zeit.“ So sieht es auch Knut Arndt, weshalb er sich die einzelnen Zierteile ebenso zusammensucht wie das Kunstleder-Interieur in Schneeweiß und Feuerrot, das aus der seltenen De-Luxe-Version stammt. Für die Verkleidung des Verdeckkastens schält er das Kunstleder von rettungslos vergammelten Türpappen ab, um die makellose Verarbeitung kümmert sich ein befreundeter Sattler. Genau so hätte es vermutlich ausgesehen, wenn Borgwards Lloyd-Leute noch die Zeit gehabt hätten, einen Cabrio-Prototyp für den Genfer Salon 1962 zu bauen.



Trapezlinie, Heckflossen und Panoramascheibe: ein kleiner Traumwagen der späten Fünfziger

*„Die Kinderkrankheiten hängen der Arabella bis heute nach. Ich nehme sie besonders gerne für Langstrecken – weil sie gerade noch schnell genug ist und absolut zuverlässig läuft“*

**Gottfried Schwaner**



Kein Zweitakter, kein Reihenmotor, sondern ein Wasserboxer aus Alu. Und zwar einer, der gut klingt und lange hält



#### Der Besitzer

Erst kauft er eine Borgward Isabella, dann seinen ersten Lloyd – ungewöhnlich. „Doch die geniale Einfachheit der Autos fasziniert mich.“ Heute amtiert Gottfried Schwaner (64) als Vorsitzender der Lloyd-Freunde IG mit über 500 Mitgliedern. [www.lloyd-days.com](http://www.lloyd-days.com)



Panoramascheibe und niedriger Dachabschluss lassen die kleine Limousine wie ein Coupé wirken



Auf kurvigen Landstraße macht die straff gefederte Arabella heute am meisten Spaß

Auch am Verdeck scheitert der elegante Auftritt nicht, obwohl die Dachform kantiger ausfällt als bei der Limousine. Der hintere Abschluss gehört zu den Modellpflege-Maßnahmen, über sie in Bremen tatsächlich noch sprechen, bevor das Borgward-Imperium 1961 verglüht – die Kopffreiheit im Arabella-Fond fällt bekanntlich knapp aus. Ein neuzeitlicher Kompromiss sind dagegen die hinteren Einsteckfenster aus Plexiglas, die Arndt selbst konstruiert. Die Installation hinterer Kurbelfenster hat sich der unbekannte Umbauer erspart.

„Ich will kein Museumsstück“, sagt der Restaurierer, „sondern ein Auto zum Fahren.“ Nur ganz am Anfang hapert es damit, weil nach etwas mehr als 100 Kilometern das Kühlwasser aus dem Kerzenloch des ersten Zylinders läuft. Die Ursache liegt im fortschrittlichen Leichtmetall-Motor der Arabella, der bei langen Standzeiten zum Aluminiumfraß neigt.

Arndt erneuert daraufhin die Köpfe und Ventile des kleinen Boxers, mehr ist nicht nötig, um das 38-PS-Cabriolet bis heute fröhlich schnurren zu lassen. „Und zwar auch auf Langstrecken, unter anderem nach England und Italien“, wie der 71-jährige sagt. Auch das Getriebe hat bisher keinen Ärger gemacht, was aber nur Arabella-Neulinge erstaunt: Die schlimmen Schäden, die der Arabella bis heute nachhängen, betreffen nur die allerersten Modelle des Baujahres 1959.

„Das Auto ist viel besser als sein Ruf“, sagt Gottfried Schwaner. Und: „Die Arabella muss raus aus ihrer Nische.“ Der Clubvorsitzende hatauch noch einen Alexander TS, einen Lloyd 600 Kombi und einen LT 500 von 1954, doch für die Langstrecken nimmt er am liebsten seine blau-graue Arabella, „weil sie zuverlässig läuft, nur sechs Liter verbraucht und mit einem Reisetempo von 90 bis 100 km/h gerade noch schnell genug ist.“



Mehr Borgward als Lloyd: Die Arabella soll damals die sportlich individuelle Note der Muttermarke in die Kompaktklasse tragen



Rosten kann sie aber schon, die Kleine, obwohl ihre Karosserie kaum Hohlräume enthält. Aber das merkt Schwaner erst, als er seine Arabella schon gekauft hat. „Der Fehler war, dass ich sie auf Dienstreise besichtigt habe“, sagt Schwaner heute. „Ich hatte keine Lust, im Businessanzug unters Auto zu robben.“ Auch scheint die damals noch grün lackierte Arabella ordentlich saniert zu sein, zumindest zeigen das die frisch eingeschweißten Bodenbleche.

Die mobile Welt liegt der Arabella 1959 zu Füßen. Doch die Mängel der ersten Monate verzeiht sie ihr bis heute nicht

## Frage an Radio Bremen: Ist die Arabella schrauberfreundlich? Im Prinzip ja...



Karosserie restauriert, Zierteile verschollen: So steht das Cabrio da, als es Knut Arndt findet



Klar, die Arabella kann rosten, trotzdem kommen durchgammelte B-Säulen eher selten vor



Das sind nur ein paar der Pappschablonen, nach denen Knut Arndt die Bleche der Limousine baut



Und hier gammeln sie wirklich alle: die hinteren Radkästen, eine typische Arabella-Schwäche



Rechts vor der Scheibe steht die Batterie. Deren Auflage ist neu wie bei fast allen Arabellen



Und ja, sie kann es ihren Besitzern auch leicht machen: Die komplette Karosserie ist verschraubt

## BORGWARDS ATTACKE AUF DEN KÄFER

### Fortschritt mit Frühstart: Das Arabella-Dilemma

Gegen Ende der Fünfziger werden deutsche Autokäufer allmählich anspruchsvoll. Selbst der Käfer steht in der Kritik, weil er lahm und eng ist, keinen nutzbaren Kofferraum hat, im Winter nicht heizt und im Grenzbereich heftig auskeilen kann. Das Gegenmittel kommt aus Bremen, die Arabella der Kleinwagen-Marke Lloyd kann alles besser als ein VW 1200, weshalb sie bei ihrer Premiere auf der IAA 1959 ein enormes Aufsehen erregt. Nicht mal der selbstbewusste Preis von 5250 Mark scheint ein Erfolgshindernis zu sein, denn sogar Details wie das gepolsterte Armaturenbrett, eine Verbundglas-Frontscheibe und eine umklappbare Rückbank gehören zur Serienausstattung. Blöd nur, dass Borgward ein halbfertiges Auto verkauft: Getriebeschäden und undichte Karosserien

ruinieren den Ruf des fortschrittlichen Kleinwagens, auch die unpräzise Schaltung und die straff abgestimmte Federung schrecken Durchschnitts-Automobilisten ab. Als die Qualität endlich stimmt, ist Borgward am Ende; ein



Kombi-Prototyp und ein von Pietro Frua gestaltetes Sportcoupé gehen nicht mehr in Serie. Die letzten von knapp 47.000 gebauten Arabellen lässt der Konkursverwalter im Sommer 1963 aus übrig gebliebenen Einzelteilen montieren.

Das Drama beginnt, als Schwaner nach dem Kauf die viel zu großen VW-Käfer-Spiegel gegen die zierlicheren Originale tauscht. Die Löcher in den Türblättern müssen zugeschweißt werden, bei der Gelegenheit will Schwaner auch die Türen neu lackieren lassen. Erst checkt er die Türböden, dann die Schweller und die unteren Ränder der Arabella-Karosserie – und entdeckt dann schnell, dass er „einen Riesenblender“ gekauft hat. Die Kotflügel, die A- und B-Säulen, die Schweller, die Batterieauflage, der Kofferraumboden und die hinteren Radkästen: Alles ist schon mal geklebt, geflickt, gespachtelt und überlackiert worden.

Auch das ist typisch Arabella: Weil sie lange nicht viel mehr wert ist als ein Baumarkt-Motorroller, greifen die Sanierer immer wieder zur Husch-Husch-Methode. Das gilt auch noch 2018, als Gottfried Schwaner mit seinem porösen Neuerwerb hadert. „Ich habe ernsthaft darüber nachgedacht, sie auszuschlachten und die Reste zu verschrotten“, sagt er. Zum Glück gibt es Knut, der das verhindert, indem er mindestens 15 mal den Satz „Das darfst du nicht“ sagt. Und dann schafft er einfach Fakten, indem er die Arabella seines Kumpels zu sich nach Hause holt. Borgwards vorletzte Neuentwicklung ist auch unter den kurzlebigen Brot- und Butter-Autos der späten Fünfziger eine Rarität. Die Zahl von etwa 150 Autos, die hierzulande noch fahren, ist seit Jahrzehnten konstant, weil auf jede Vollrestaurierung mindestens eine Grotte kommt, die den letzten Gnaden-TÜV erlebt. Und immerhin ist, wie Knut argumentiert, nicht alles an Gottfrieds Auto schlecht.

*„Selbst das Dach war durchgerostet. Schweißen hat sich nicht gelohnt – ein gutes Gebrauchtteil gab's für 30 Euro.“*

**Knut Arndt**

Die rote Kunstleder-Sitzgarnitur war schon mal beim Sattler, sie sieht immer noch aus wie neu. Der 38 PS starke Vierzylinder-Boxer läuft prima, nachdem der Solex-Vergaser überholt ist. Und das Getriebe verfällt erst bei 90 in sein typisches Lagerheulen und nicht schon bei 70 km/h, wie es bei vielen Arabellen üblich ist.

Zu den wenigen großen Eingriffen in die Mechanik zählt das Nachrüsten homokinetischer Antriebswellen, die ein Experte aus Österreich anbietet.

Zwei Jahre lang beschäftigt sich Knut Arndt immer wieder mit der Arabella-Karosserie. „Selbst das Dach war am unteren Rand durchgerostet, was eher selten vorkommt“, sagt er, weshalb er es nicht schweißt, sondern gegen ein rostfreies Gebrauchtteil zum Preis von 30 Euro austauscht.



Selbst die reguläre Arabella ist heute selten: Weniger als 150 Stück sind hierzulande noch unterwegs

An den anderen Problemzonen helfen nur selbst gefertigte Bleche, weil alle Türen und Kotflügel an denselben Stellen porös sind. Dass sich die frisch lackierte Arabella-Karosserie hinterher wieder so einfach zusammenschrauben lässt, als wäre sie ein Metallbaukasten für große Jungs, steht auf der Habenseite des glücklosen Lloyd-Spätwerks.

„Einfach genial, es weiß nur keiner“, sagt Gottfried Schwaner, „aber das gilt für das ganze Auto.“ Und für die Arabella-Restaurierer von heute, die einfach weitermachen, wo Lloyd damals aufhören musste.



**Text: Christian Steiger  
Fotos: Siegfried Traub  
Erschienen in Oldtimer-  
Praxis 5.2024**

## Sommer-Urlaub 2024 mit Borgward und Lloyd

Mit dem Flieger nach Malle, das kann ja wohl jeder, aber mit Borgward B 4500 Wohnmobil und Lloyd LP 600 nach Norddeutschland, das ist nur was für die Harten...

Ersteres haben wir im letzten Jahr gemacht, für den diesjährigen Sommerurlaub hatten wir einen ‚Oldie-Urlaub‘ geplant. Für unseren zum Wohnmobil ausgebauten Borgward B 4500 hatte ich im letzten Jahr einen passenden Tieflader aufgebaut, auf den unser LP 600 ‚Erbsensuppe‘ perfekt passt. Wichtig war hier das geringe Gewicht, trotz Druckluftbremse und LKW-Zugöse kommt der Anhänger mit aufgeladenem LP 600 nur auf knapp 1.500 kg. Das ist genug für den mit 110 PS nicht gerade üppig motorisierten LKW. Unseren Betrieb hatten wir in den Sommerferien zwei Wochen komplett geschlossen, von daher war das der optimale Zeitpunkt, um die Praxistauglichkeit unseres Gespanns auszuprobieren.



Nachdem meine Frau sonntags noch Ihren Geburtstag gefeiert hatte, ging es für uns wegen des schlechten Wetters erst am Mittwoch, den 24.07.2024 los. Die beiden Tage dazwischen nutzten wir, um unseren B 4500 zu beladen und fit für die Tour zur Nordsee zu machen. Am Mittwochmorgen haben wir dann die Erbsensuppe auf den Tieflader verladen und sind gegen 9:00 Uhr gestartet. Da ich mit den alten Fahrzeugen Autobahnen meide, ging es über B9 und B58 bis Wesel, ab dort nutzten wir die B70 für unseren Trip gen Norden. Das Wetter war optimal, nicht zu heiß, teilweise bedeckt aber trocken.

Gegen Mittag haben wir unseren ersten Zwischenstopp in Gronau auf der Borgwardstraße gemacht. Hier haben wir kurz bei K + U Automobile gehalten, einige kennen bestimmt einen der Inhaber, Uli Feldhaus, doch aufgrund von Betriebsferien war der Betrieb geschlossen. Nicht schlimm, eine Ecke weiter gibt es einen Baumarkt, wo eine angeschlossene Bäckerei leckere Brötchen anbietet.



Der Parkplatz des Marktes war auch ausreichend dimensioniert für unser ‚Bremer Gespann‘. Zu diesem Zeitpunkt entschieden wir uns, am gleichen Tage nicht mehr bis zum Zielort Varel zu fahren, sondern an diesem Abend bei unserem Hobbyfreund Heinz Bruns im Saterland Station zu machen. Also ging es zwei Brötchen und eine Tasse Kaffee später nach einem Telefonat mit Heinz weiter Richtung Norden.

Der landschaftlich sehr schönen B70 folgten wir bis Dörpen, hier sind wir auf die B 401 gewechselt, immer am Küstenkanal vorbei. Nach knapp 30km Strecke noch einmal kurz auf die B72 gewechselt, und schon waren wir gegen halb vier an unserem ersten Etappenziel angekommen. Hier konnten wir auf Heinz‘ abgeschlossenen Privatgelände stehen, wir bekamen Strom, durften die sanitären Anlagen nutzen und sogar unser Hund konnte hier frei herumlaufen. Am Abend holte Heinz dann seinen LP 600 Kombi aus der Halle und zusammen mit unserer Erbsensuppe besuchten wir ein mediterranes Restaurant. Natürlich hatten wir beide Lloyd-Fahrzeuge so geparkt, dass wir diese beim Essen beobachten konnten, das war toll. Auf dem Rückweg zur Halle gab es noch ein Eis, was meine Tochter Sara sehr freute, und nach einem Glas Rotwein in Heinz‘ Oldtimer-Halle bei stimmungsvoller Beleuchtung war dann auch schon Bettzeit.



Am nächsten Morgen haben wir zusammen mit Heinz gefrühstückt und er legte uns nahe, noch eine weitere Nacht bei ihm zu campieren und einen Tagesausflug nach Leer zu machen. Das gefiel uns eigentlich sehr gut, und so haben wir über herrliche Nebenstraßen Friesland erkundet. Unter Anderem haben wir mit unserer Erbsensuppe die ‚schmalste Autobrücke Europas‘ passiert. Diese ist bei Amdorf in Detern/Friesland und Fahrzeuge, die diese Brücke passieren wollen, dürfen max. 1,80m breit sein. Kein Problem, das unterbietet unser Lloyd spielend! Natürlich haben wir die Überquerung auch im Bild festgehalten. Die anschließend geplante Nutzung einer Treidelfähre, welche nur durch Muskelkraft und Strömung das jeweils andere Ufer erreicht, klappte leider aufgrund zu starker Strömung nicht. Also erreichten wir Leer, indem wir nochmals die Autobrücke passierten. Dort angekommen, haben wir die wunderschöne Altstadt und auch das Teemuseum besucht, zu Mittag aßen wir in der ‚Waage‘ fangfrischen Fisch. Am frühen Nachmittag ging es mit unserem 600er wieder über die gleichen malerischen Nebenstrecken zurück ins Saterland.



Wieder zurück bei Heinz war mittlerweile mein Vater dort mit seiner Isabella und dem kleinen Wohnwagen eingetroffen. Für das Borgward-LKW-Frontlenker-Treffen am 27. und 28. August sollte bei Heinz der Sammelpunkt sein. Von dort aus sollte am nächsten Morgen im Konvoi mit vier seiner Frontlenker der Vareler Hafen angefahren werden. Nach dem gemeinsamen Abendessen haben wir dann unsere Erbsensuppe wieder auf den Tieflader verladen, was innerhalb von Minuten erledigt war, und so übernachteten wir ein weiteres Mal bei Heinz.

Am nächsten Morgen traf noch Dirk Rabeneck aus Münster ein, und zusammen mit den Frontlenkern brachen wir mit unserem ‚Bremer Gespann‘ auf in Richtung Varel. Auch diesen zirka 80km langen Streckenabschnitt absolvierten wir über Landstraßen, leider im Regen. Naja, nichts ist so schlecht, dass es nicht für irgendetwas gut ist: Wenigstens weiß ich nun, dass unser Faltschiebedach am 600er dicht ist...

Gegen Mittag in Varel angekommen, verzog sich der Regen und ein herrliches Wochenende konnte beginnen. Schnell war unser LP 600 abgeladen und unser Borgward-Wohnmobil aufgebaut, und während die Frontlenker-LKW sich für das Treffen aufstellten, haben wir mit der Erbsensuppe die Gegend erkundet.



Auf dem Hinweg hatten wir kurz vor Varel einen interessanten Trödel-Laden entdeckt, welchen wir nun ansteuerten. Auf dem Parkplatz des Ladens war unsere Erbsensuppe sofort von Interesse, Kaufangebote mussten wir jedoch lächelnd ablehnen...

Wieder zurück im Hafen von Varel war gemütliches Zusammensitzen mit der LKW-Truppe angesagt. Unser Gastgeber Hannes Müller hatte seinen Grill angeschmissen und zu den Grillwürstchen gab es selbstgemachten Kartoffelsalat, natürlich auch das ein oder andere alkoholische Getränk und so erreichten wir eine angenehme Bettschwere.

Das nun folgende Wochenende stand vollends im Zeichen des Vareler Oldtimertreffens, in welches sich die LKW-Truppe mit Ihren Frontlenker Fahrzeugen integriert hatte. Vieles gab es hier zu bestaunen, unsere Erbsensuppe hatte sogar die Ehre, neben einem Maybach zu posieren.



Viele nette und interessierte Leute haben wir an diesem Wochenende gesehen, und unser Lloyd kam sehr gut an. Übrigens war unser LP 600 nicht der einzige Lloyd auf dem Treffen, mindestens zwei weitere Fahrzeuge unserer Marke waren dort vertreten. Ein besonderes Highlight hatten wir am Samstagabend: Mit der LKW-Truppe besuchten wir ein Restaurant im Ort, hin ging es zu neunt in einem Borgward B 611 Fensterbus und zu viert in unserer Erbsensuppe.

Unsere Fahrzeuge parkten wir direkt vor der Terrasse des Lokals, natürlich waren wir ein Blickfang. Dies wurde aber dann noch von der Rückfahrt getoppt, als wir uns mit fünf (!) Personen und unserem Hund für die Rückfahrt in den Lloyd quetschten.



Da vergaßen die Leute ihr Essen... Unser Bremer Bolide hat das klaglos weggesteckt, aber weiter als die 800m zurück zum Hafen hätte ich dem Wagen das auch nicht zumuten wollen.

Nachdem im Laufe des Sonntages nach und nach alle Teilnehmer den Rückweg angetreten hatten, erkundeten wir am frühen Abend mit unserem Lloyd nochmals die nähere Umgebung für den am nächsten Tag geplanten Strandbesuch in Dangast. Hier war offensichtlich am gleichen Wochenende ein Mittelalterfest gewesen, die Straßen waren gut gefüllt. Trotzdem konnten wir für den nächsten Tag alles Notwendige in Erfahrung bringen und machten uns auf den Rückweg zum Vareler Hafen. Dort angekommen, ließen wir den Abend gemütlich bei ‚Aal & Krabbe‘, einem dort ansässigen Fischrestaurant, ausklingen.





Am nächsten Morgen besuchten wir den Kletterwald am Bernsteinsee. Kurz nach Öffnung des Kletterwaldes konnten wir unsere Erbsensuppe an prominenter Stelle parken und verbrachten nach einer Einweisung durch die Betreiber einen interessanten Vormittag in den Baumwipfeln. Unter dem Blätterdach des Waldes vor der Sonne geschützt, haben wir nach Herzenslust geklettert, uns abgeseilt oder Seilbahnen benutzt. Leider war dies nicht ganz unfallfrei, um einige Blessuren kamen wir nicht herum, aber nichts wirklich Schlimmes.

Am frühen Nachmittag machten wir uns auf den Rückweg, aber nicht zum Vareler Hafen zu unserem B 4500, sondern nach Dangast zum Strand. Leider war der Wasserhöchststand jeweils frühmorgens oder spätabends, so dass wir hauptsächlich Watt gesehen haben.

Es war trotzdem schön, nach einem gemütlichen Nachmittag am Strand und einer Fußdusche brachte uns unser Lloyd wieder souverän zurück zum Hafen und wir haben den Tag gemütlich vor unserem Borgward ausklingen lassen.

Der Dienstag versprach, sehr warm zu werden. Unser heutiger Plan war, morgens zu Fuß die Schleuse am Eingang des Vareler Hafens zu besuchen und anschließend eine erste Etappe Richtung Heimat zu nehmen. Nach dem ausgiebigen Spaziergang zur Schleuse haben wir also unseren LP 600 wieder verladen und alles abfahrbereit gemacht. Die kommende Nacht wollten wir auf einem Wohnmobilstellplatz in Harkebrügge verbringen, dieser wurde uns von einem Bekannten wärmstens empfohlen.

Leider ist dort eine Buchung immer nur für die nächste Nacht möglich, man kann nicht erst die übernächste Nacht reservieren. Zu unserem Pech war nun dort alles belegt, obwohl uns am Vortag noch sechs freie Plätze in der App angezeigt wurden. Somit war dort eine Übernachtung nicht mehr möglich, und wir entschieden uns kurzerhand dazu, in einem Rutsch nach Hause zu fahren.

Dabei hat unser Zugfahrzeug ein wenig geschwächelt, kurz vor einem Parkplatz an der B 401 Höhe Dörpen nahmen wir einen starken Dieselgeruch wahr. Ein Blick unter die Haube offenbarte den Schaden, eine Dieselrücklaufleitung hatte sich verabschiedet. Zum Glück habe ich immer mehrere Ersatzleitungen im Werkzeugkasten, und so waren wir nach einer Viertelstunde schrauben und anschließender Pipi- und Handwasch-Pause wieder ‚on the road‘.

In Ahaus kündigte sich dann der nächste ‚Schwächeanfall‘ unseres B 4500 an: Bei niedriger Drehzahl hörte ich ab und zu ein metallisches Scheppern. Zunächst konnte ich dieses nicht lokalisieren, obwohl ich mich an einer Bushaltestelle sogar kurz unter den LKW gelegt habe. Mit einem sehr unguten Gefühl sind wir dann trotzdem weitergefahren und kehrten zum Abendessen gegen sechs Uhr bei der ‚Gaststätte Vennebauer‘ in Brünen ein. Nachdem wir unseren Hunger und Durst gestillt hatten und unsere Akkus wieder etwas aufgeladen hatten, wollten wir unsere Heimreise fortsetzen. Beim Essen kam mir die Idee, was die Ursache für das Scheppergeräusch sein könnte. Ein leichter Tritt gegen den VA-Auspufftopf unseres B 4500 bestätigte meinen Verdacht: Eines der eingeschweißten Schwallbleche im Inneren des Topfes hatte sich gelöst und tanzte nun im Topf herum. Nichts Schlimmes also, ich war beruhigt.



Von einem mittellautem Scheppergeräusch begleitet, trafen wir dann Dienstagabend gegen halb acht bei fast 30 Grad Außentemperatur erschöpft, aber zufrieden zuhause ein. Der Lloyd war flugs abgeladen und wieder in seiner Garage verstaut und das Wohnmobil auch in kurzer Zeit ausgeräumt. So ging dann ein ungewöhnlicher Sommerurlaub zu Ende, der Lloyd ist super gelaufen und hat knapp 300 km im Norden Deutschlands auf den Tacho gespult. Auch unser Tieflader hat sich bewährt, der B 4500 hat keine Probleme damit und ist, bis auf den defekten Auspuff und die undichte Dieselleitung, super gelaufen.

Ich freue mich schon auf das nächste Mal, wenn wir unser ‚Bremer Gespann‘ wieder im Einsatz haben, das wird wohl kein Einzelfall gewesen sein.

*Familie ‚Erbsensuppe‘, die Schumachers  
Tönisvorst*



## Fahrzeugmarkt

ich habe einen Freund überzeugt, dass sein Lloyd am Besten bei den Lloyd-Freunden aufgehoben ist und inseriere seinen Lloyd:

Lloyd 250, Bj. 57, komplett, guter Zustand und kein nennenswerter Rost, abgemeldet 1981, 1.500 €, T. 0171-6218982

Paul Merker



4	Art des Kraftfahrzeugs *)	Personenwagen	01
1	a) Hersteller	Lloyd Mot. Werke	
2	Typ	LP 250	
	Werknummer	2-300 014	
		Lloyd Mot. Werke	
		L 250	
		703 603	
		Ottomotor	01
		11 bei 5000	
	U/min) 2)	249	
	3)	Lloyd Mot. Werke	
		geschlossen	02
		4	
	Nr. Führerplatz)		
	Nr. Sitze		
	Jegeplätzen		
	länge		
	breite		
	höhe		
	Tanks (m³)		
		500	
	Belastung (kg)		
	Leertgewicht (kg)	820	
	a) vorn,	400	
	miten und hinten	450	
6	a) Art: Rad- und/oder Gleisketten	Rad	1
	b) Räderzahl (ohne Ersatzräder)	4	
		1	
		2000	
		einfach Luft	
		einfach Luft	
		4.25 - 15	
		4.25 - 15	
	Elektrisch)	Hydraulik	
		nein	
		75	
		65	
		71	
		11.11.57	

\*) Bei Elektrofahrzeugen (E.V.) \*) Abgerundeter Wert von 0,78 für " " \*) Bei Kraftfahrzeugen mit Rotationskolbenmotor \*) Bei Last- und Kombi-LKW-Fahrzeugen \*) Bei Sattelzugfahrern \*) Bei Zugmaschinen mitzige Getriebe - der Bezeichnung

## Suche Lloyd Alexander Cabriolet Eigenbau (noch existent ?)

Durch eine alte Anzeige aus einer Autozeitung bin ich auf den interessanten Eigenbau eines Lloyd Alexander Cabrio mit Einbecker Zulassung gestoßen. Existiert dieses Fahrzeug vielleicht heute noch? Für Hinweise wäre ich dankbar:

Oliver Balthun, obalthun@aol.com, 05151/21615



## Lloyd Alexander Kombi Bj. 1958

seit 1986 im Besitz. Gekauft mit durchgerosteten Bodenblechen und Schwellern, defektem Motor.  
Er hat seitdem immer trocken gestanden.

Schweller und Bodenbleche wurden dann erneuert, Motor neu aufgebaut - Zylinder gehont, Kolben und Ventile, Kettenspanner neu, Km-Stand: 112000.

Zugelassen 1987 bis 2010

Außen sieht er immer noch so aus wie 1986, technikhmäßig wurde immer mal was überarbeitet:

- Getriebe regeneriert, dabei alle Synchronringe erneuert
- Kupplung neu
- Anlasser, Lima regeneriert
- Kabelbaum komplett erneuert (mit den originalen Kabelfarben)
- Vergaser restauriert
- Radbremszylinder neu
- Hauptbremszylinder regeneriert
- auf Silikonbremsflüssigkeit umgestellt
- Hohlräume mit Mike Sanders Fett konserviert, Unterboden mit durchsichtigem Unterboden-Schutzwachs

Der Vorbesitzer war in den 1970er Jahren Maurerlehrling, was man so brauchte wurde mit dem Fahrzeug von Baustelle zu Baustelle gefahren. Dabei entstandene kleine Blessuren wurden ca. 1975 überlackiert

Preis 6500 €, Standort Jena. Ein paar Ersatzteile gibt's dazu.

Burkhard Witt  
Tel.: 0174 / 7142454





Lloyd LP 600 Alexander 1959  
zu verkaufen mit viele Ersatzteile  
und documentation Preis 8.000 € V.B.  
Contact Frans Parfant N.L. Heerlen.  
Tel. 0031 623747857.

## Alexander TS zu verkaufen

Das Auto ist 10/1958 zugelassen, TÜV Juli 2026, 75560 km, restauriert, gut gepflegt, Garagenwagen, fahrbereit. Preis: 8.500 €.

Kontakt:  
Rudolf Schenck, 05108/3219



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

## Der Teiledienst informiert

### Wovon sollte ich die Finger lassen?

Wie schon im Vorwort erwähnt, erreichen uns zu bestimmten Themen Anfragen, auf die wir für alle zugängliche Antworten geben wollen. Eine davon beschäftigt sich mit der Thematik „NOS“. Das ist die Kurzform für „New Old Stock“ und bezeichnet ein Produkt, das zwar noch nie verbaut wurde, aber zum Teil schon Jahrzehnte in irgendwelchen Lagern verbracht hat.

Autoteile haben in diesem Sinne kein Verfallsdatum wie Lebensmittel. Es gibt höchstens Indikatoren. Reifen gelten z.B. gemäß BRV bis zu einem Alter von bis zu 3 Jahren als neu. Man sollte sich darüber im Klaren sein, dass Autoteile je nach Werkstoff auch durch die Lagerung einer Alterung unterliegen. Diese hängt auch davon ab, wie etwas gelagert wurde. Bei Chrom- und Zerteilen ist das sicherlich völlig unkritisch und mündet meistens nur in einem Pickelchen hier und da.

Bei Gummiteilen wie Manschetten, Motorlagern und Dichtungen sieht das sicherlich völlig anders aus. Neuware ist hier eigentlich immer die bessere Wahl. Man hört zwar immer wieder, dass die heutige Gummiqualität nichts mehr taugt, aber die wahre Ursache liegt sehr oft darin, dass am falschen Ende gespart wurde, weil eine Manschette ja nicht über 10 € kosten darf, damit man sie in ebay präsentieren kann.

Erhöhte Vorsicht ist auf jeden Fall bei Bremsenteilen (Rad- und Hauptbremszylinder, Schläuche) geboten. Hier sollte man sich auf keinerlei Kompromisse einlassen, auch wenn der Preis noch so sehr lockt. Das gilt auch für Stoßdämpfer, denn auch deren Innenleben unterliegt einer Alterung. Die Dämpfer mögen zwar im Augenblick des Kaufes noch funktionieren, die Frage ist dann nur, wie lange noch.

## Neu im Sortiment für LP 400 / LP 600 / Alexander / Alexander TS

Wir stoßen bei der Überholung von Lichtmaschinen und Anlassern immer stärker auf das Problem, dass nur noch eine umfassende Revision möglich ist, bei der wesentlich große Teile des Innenlebens gegen solche in neu getauscht werden müssen. Deshalb bieten wir ab sofort auf diese Weise runderneuerte Lichtmaschinen und Anlasser zusätzlich an:

Artikel-Nr.	Bild-Nr.	Artikelbezeichnung	Preis
2913	10-8	Anlasser LP 600, komplett überholt, Magnetschalter und Wicklung neu, im Austausch	295,00 €
2914	LP 400	Lichtmaschine 90 W für LP 400, überholt, Wicklungen und Lager neu, im Austausch	297,00 €

Damit habt Ihr dann langfristig Ruhe, entscheidet selbst. Weitere Lichtmaschinen und Anlasser folgen.

Ebenfalls ab sofort dauerhaft lieferbar:

2909		Zwischendichtung Benzinpumpe LP 600	8,50 €
------	--	-------------------------------------	--------



Weitere neue Artikel, zum Teil Einzelstücke:

2916	2-12 Saxomat	Tachowelle Saxomat vom Drezahlschalter zum Tachoritzel	49,00 €
2855	10-1 TS	Scheinwerfer asymmetrisch Hella, konkaves Glas mit Topf, neu, Paar	320,00 €
2802	42-1	Scheinwerfer LP 600 konvexes Glas, symmetrisch Bosch, Paar, ohne Topf, neu, leichte Lagerspuren	190,00 €

## Neu im Sortiment für Arabella

Artikel-Nr.	Bild-Nr.	Artikelbezeichnung	Preis
<b>2907</b>	9-7 A	Dichtring für Kappe Benzinpumpe Arabella	4,90 €



<b>2908</b>		Zwischendichtung Benzinpumpe Arabella	8,50 €
-------------	--	---------------------------------------	--------

Ebenfalls ab sofort dauerhaft für die Arabella lieferbar.

<b>2906</b>		Bremsbacken kompletter Satz (8 Stück) Arabella, neu belegt, im Austausch	259,00 €
<b>2915</b>		Vergaserüberholsatz Solex 28 PCI (Arabela mit 34/38 PS)	42,00 €
<b>2306</b>		Vergaserüberholsatz 34 PCI (Arabella mit 45 PS)	47,00 €

Endlich wieder lieferbar, jedoch begrenzte Auflage:

<b>2728</b>	33-7 A	Frontscheibendichtung Arabella, Rahmen	149,80 €
<b>2729</b>	34-16 A	Heckscheibendichtung Arabella, Rahmen	162,00 €
<b>2730</b>	33-25 A	Seitenscheibendichtung hinten links Arabella, Rahmen	69,80 €
<b>2731</b>	33-25 A	Seitenscheibendichtung hinten rechts Arabella, Rahmen	69,80 €

Einzelstück:

2910	44-14	Tankanzeige VDO, neu mit leichten Lager Spuren	55,00 €
------	-------	--	---------



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



/ ☎ : 0174 / 97 85 163

E-Mail: [teiledienst@lloyd-freunde-ig.com](mailto:teiledienst@lloyd-freunde-ig.com)

Online: <https://www.lloyd-days.com/teiledienst-des-clubs/ersatzteilbestellung>

*Euer*

*Gottfried Schwaner*

*1. Vorsitzender*

## Club Boutique



**Hochwertige Lloyd-Kappe**, Logo gestickt, vorrätig in den Farben navy-beige-navy und beige-navy-beige.  
Gewünschte Farbkombination bitte angeben

**Preis: 19,50 €**

## Kollektion Lloyd-Modelle

Emaillierte Pins der wichtigen Lloyd-Modelle inklusive Lloyd-Logo, limitierte Edition

**Preis: 28,00 €**





**Hochwertiger Porzellanbecher**  
zweiseitig bedruckt

**8,50 €** zzgl. Versand



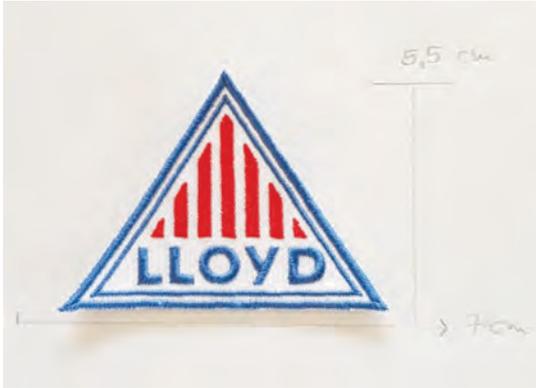
**Schlüsselanhänger**  
mit Clublogo

**9,00 €** zzgl. Versand

**Thermosflasche**  
aus Edelstahl  
Inhalt 1l

**18,00 €**  
zzgl. Versand





**Aufnäher gestickt**

**8,50 € zzgl. Versand**



**Anstecknadel oder Pin**

**3,50 € zzgl. Versand**



**Ordner für die  
Archivierung  
der „Fahr mit Lloyd“, mit  
Stäbchen**

**4,00 € zzgl. Versand**



### **Herren T-Shirt mit V-Ausschnitt**

100% Cotton, erhältlich in den Farben Dunkelblau, Weiß und Grau mit Lloyd-Aufdruck: **20,00 €** zzgl. Versand



### **Fleecejacke für Herren**

Bestickt, hochwertige Qualität. Lieferbar in den Farben Dunkelblau und Steingrau. Alle Größen vorrätig. Taubenblau nur in XXL lieferbar.

**Preis: 49,00 €**  
zzgl. Versand



**Polohemd** für Damen und Herren (bitte angeben),  
verschiedene Farben: Dunkelblau, Bordeaux, Flaschengrün und  
brandneu: Lila, hochwertige Qualität; alle Größen lieferbar:

**29,50 €** zzgl. Versand

**Filtztasche mit Einlegeboden**, hellgrau, Siebdruck einseitig.



**15,00 €**  
zzgl.  
Versand

## 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.





### Lloyd-Seesack

sehr stabil, 100 % Cotton, Höhe 40 cm, Durchmesser 24cm, mit Aufdruck:

5,00 € zzgl. Versand

### Lackschutz-Zubehör: Das Beste für unsere Autos

Spray: 200 ml	5,50 €	zzgl. Versand
Spray: 1.000 ml	25,50 €	zzgl. Versand
Microfasertuch	5,50 €	zzgl. Versand



**Waschen ohne Wasser – Entfernt oberflächlichen Schmutz und Fingerabdrücke schnell und zuverlässig.**

pH-Wert: 7,5. Reinigung, Pflege & Versiegelung in einem Schritt. Entfernt oberflächlichen Schmutz und Fingerabdrücke schnell, zuverlässig & ohne Einsatz von Wasser. Gleichzeitig wird die Oberfläche gepflegt und für Wochen versiegelt. Es verbleibt eine hauchdünne, glatte, weiche Glanzschicht. Diese Versiegelung wirkt antistatisch und schmutzabweisend, Wasser perlt hervorragend ab. Für alle glänzenden Oberflächen im Innen- und Außenbereich geeignet, greift keinerlei Materialien an, lüftet sofort ab. Enthält kein Silikonöl, lackierte und unlackierte Teile erhalten ein leichte Farbauffrischung (Farbangleich).

**Empfohlene Anwendung:** Hauchdünn auf die Oberfläche sprühen, mit dem Premium-Mikrofaser-Poliertuch in grau professionell den Schmutz aufnehmen und die Fläche mit einer sauberen, trockenen Stelle des Mikrofaser-tuchs kratzfrei und mit maximalem Glanz von der Oberfläche leicht abreiben. Bei kleinen Flächen sparsam direkt auf das Mikrofaser-tuch sprühen.

[EUH210 Sicherheitsdatenblatt auf Anfrage erhältlich.](#)

E-Mail: [info@cleanproducts.de](mailto:info@cleanproducts.de)

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

Eure Monika  
02161/631447  
[monika.arndt@lloyd-freunde-ig.com](mailto:monika.arndt@lloyd-freunde-ig.com)

## ERSATZTEILE MICHAEL HOFFMANN

Verkaufe diverse Ersatzteile, neu und gebraucht, Nachfertigungen,  
keine Liste, einfach mal nachfragen!  
0421/8499923 E-Mail: [lloyd@arcor.de](mailto:lloyd@arcor.de) [www.Lloydgarage.de](http://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



**LLOYD**THE TRULY ECONOMICAL LIGHT CAR  
—A PRODUCT OF THE BORGWARD GROUP**METCALFE AND MUNDY LTD.**

The BORGWARD Concessionaires

Announce  
**THE NEW LLOYD****600 cc. ECONOMY CAR****60 MILES PER GALLON**

- Full four seater saloon.
- Front wheel drive.
- Four wheel independent suspension.
- Air cooled engine.
- Heater-demister and overriders as original equipment.

**PRICE £586.7.0 INCLUSIVE**

Available as a Station Wagon or six seater Microbus.



A product of the BORGWARD Group of Companies.

**280 OLD BROMPTON RD., LONDON, S.W.5** Telephone: FRE. 0186, 5471**YORKSHIRE****FULL 4-SEATER 'LLOYD' FAMILY SALOON**

Available as 4-seater Traveller's Car, Convertible, Van or LWB Van or 6-seater Traveller's Car.

**ARRANGE A DEMONSTRATION TODAY**  
WITH THE

SOLE YORKSHIRE DISTRIBUTORS

**UNION GARAGE**  
HORBURY ROADPHONE **WAKEFIELD** 2193★ **TRADE ENQUIRIES INVITED** ★AGENTS FOR **HUDDERSFIELD**  
**REYNOLD A. WALKDEN LTD**SAVILLE STREET  
MILNESBRIDGE  
HUDDERSFIELD

Tel: Milnesbridge 532

AGENTS FOR **ROTHERHAM****OXLEY'S SUPER SERVICE STATION**MUSHROOM GARAGE  
DONCASTER ROAD  
ROTHERHAM

Tel: 3533

AGENTS FOR **SHEFFIELD****THE MEERSBROOK GARAGE**MEERSBROOK ROAD  
SHEFFIELD, 8

Tel: 53821