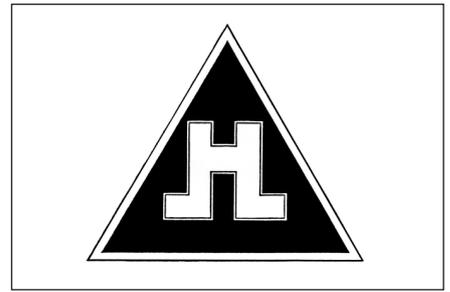


18.01.12 – 155638



29.12.1915 – 233 8078



29.07.1920 – 259 034

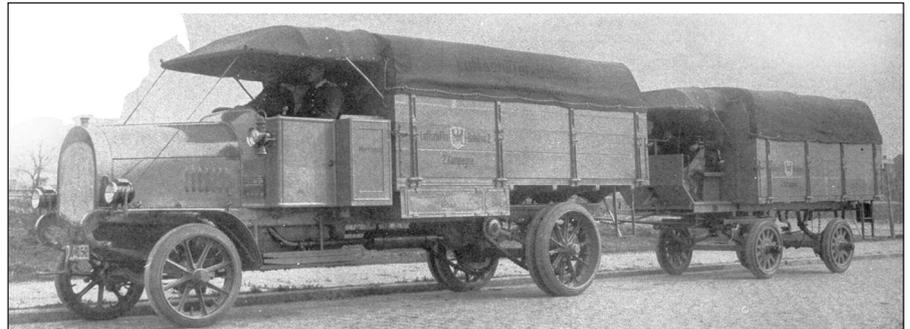
**Hansa-Lloyd
1914 – 1938**

Die Hansa-Lloyd Werke A.-G., Bremen, Föhrenstraße 11, ging am 22. Mai 1914 aus der Vereinigung der Norddeutschen Automobil- und Motoren-Aktiengesellschaft in Bremen (> Namag), deren zweiter Markenname > Lloyd war, und den Hansa-Werken in Varel und Bielefeld (> Hansa) hervor. Verwaltungssitz wurde zum 1. Juni 1914 Bremen. Das Stammkapital betrug 10 Millionen Mark. Den Vorstand bildeten Dr. Robert Anton Hinrich Allmers, Hans Sigismund Meyer (11.9.1873 – 27.2.1935) und Johann Friedrich August Sporkhorst.

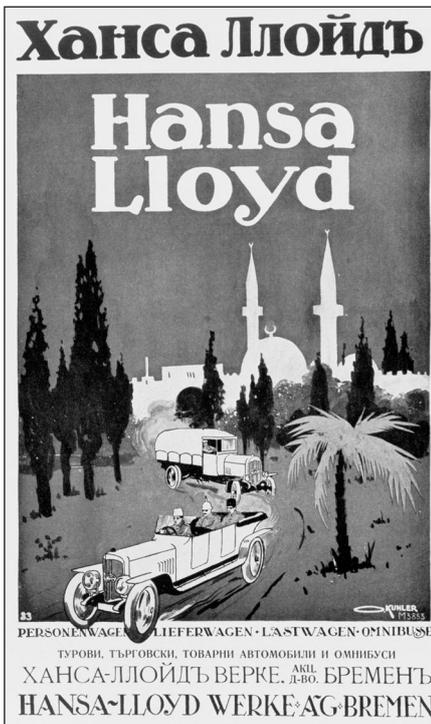
Zwei Monate später brach der Erste Weltkrieg aus. Technisch kaum verändert ging in Bremen der Bau der von der



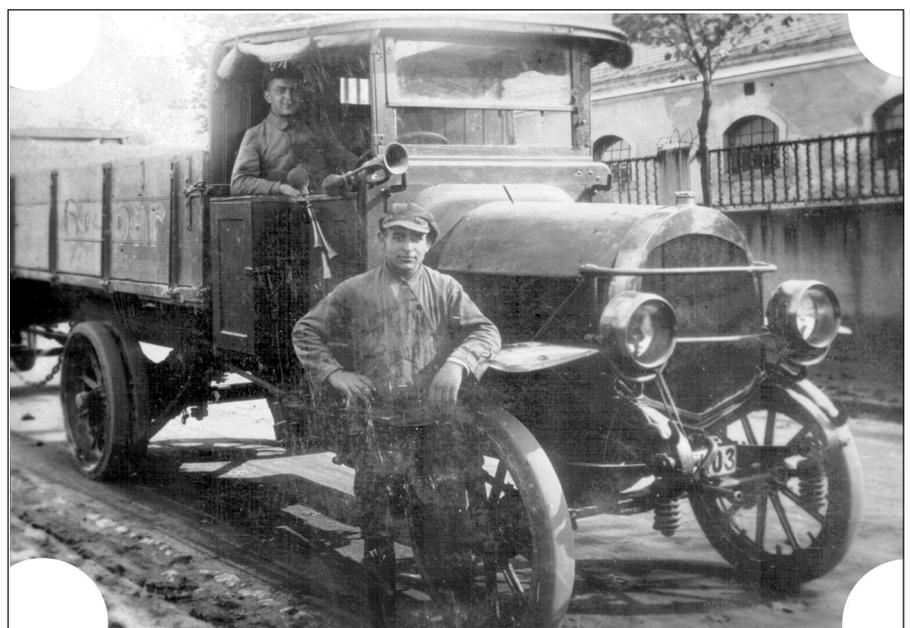
Hansa-Lloyd-Werbung 1915 ¹



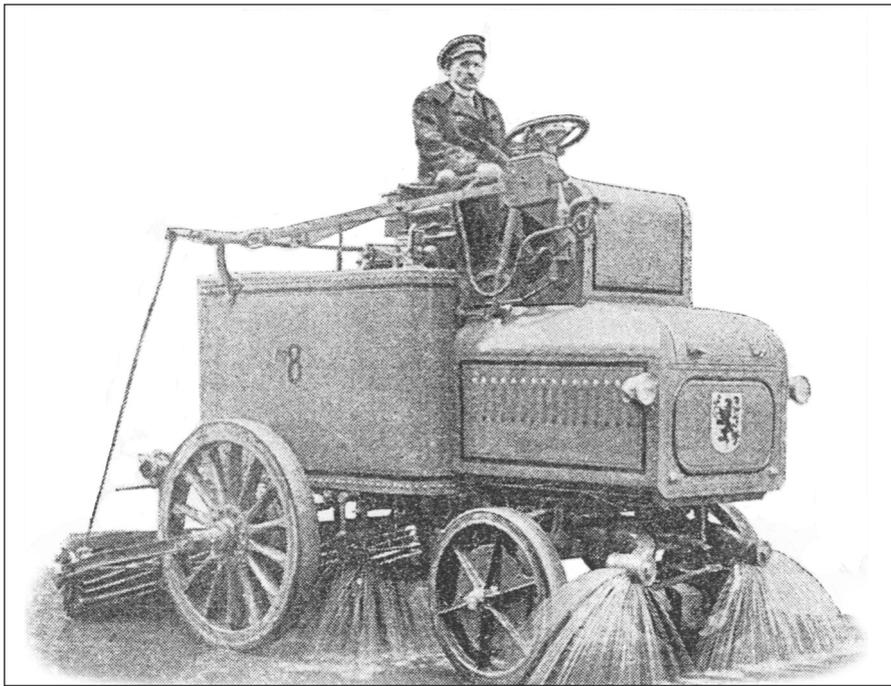
Armeelastzug der Hansa-Lloyd-Werke 1914 ¹



Werbung für den Balkan-Markt 1916 ¹



Lastwagen der Hansa-Lloyd-Werke 1914 ¹



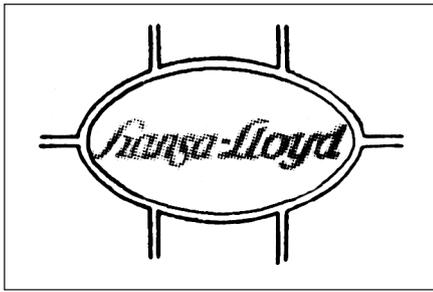
Vor und während des Ersten Weltkriegs begann die Motorisierung der Straßenreinigung ¹

Namag übernommenen Benzin-Lkw und Elektrofahrzeuge unter dem neuen Markennamen „Hansa-Lloyd“ weiter. Hergestellt wurden vorrangig Krankenwagen (in Bielefeld auf Typ 10/25 PS und Typ 10/30 PS), 3- und 5-t-Lkw für den Heeresbedarf sowie Artilleriegeschosse und Feldküchen. 1915 entstanden mit 2000 Mitarbeitern monatlich 200 Lkw. Da das Fabrikareal nicht mehr ausreichte, wurden zur Vergrößerung des Bremer Werks die benachbarten umfangreichen Grundstücke zwischen Osterdeich, Rosenberg und Pfalzburger Straße angekauft und bis 1916 Neubauten errichtet.

Unter dem Namen „Hansa-Lloyd-Trecker“ erschien 1915 eine Zugmaschine nach Patenten des Oberingenieurs Josef Brey, der zuvor im Fürstlich Stollberg'schen Hüttenamt Ilseburg erste Motorpflug-Zugmaschinen



Hansa-Lloyd-Lkw mit Camouflage-Farbgebung an der Front im Ersten Weltkrieg Hoppe



1914 – 1922x

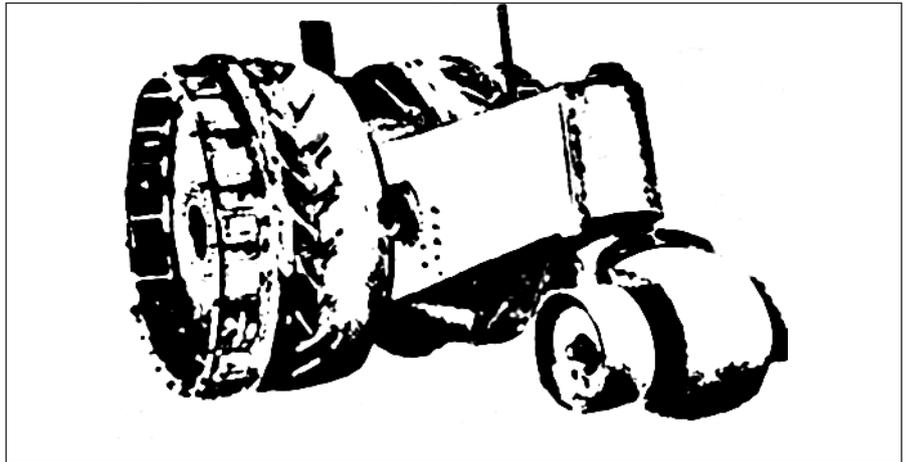


20.12.1922 – 300 105



07-08-1923 – 310 279

konstruiert hatte. Vorrangig als landwirtschaftliches Gerät zur Kultivierung eroberter Gebiete in Polen und Russland gedacht, fand der Trecker (18-PS- und 25-PS-Vierzylinder) Verwendung als Artillerie-Zugmaschine und erst später einen begrenzten Eingang in die deutsche Landwirtschaft. Eingestellt wurde der Motorflugbau 1924. Prototyp blieb ein spezielles Kriegsgerät unter der Bezeichnung „Treffaß“ aus dem Jahr 1917. Das ganze Fahrzeug war von zwei Riesenrädern eingefasst. Der Wagenkörper selbst pendelte frei in diesen Rädern und wurde nur durch



Hansa-Lloyd Treffaß von 1917

Hansa-Lloyd Werbung 1916 ¹

Höchste Auszeichnung **Goldene Medaille** Landwirtschaftl. Ausstellung Friedrichroda 1921

Hansa-Lloyd-Trecker nach Patenten von Brey ¹



Werbung für Elektro-Einheitswagen 1922 ¹

eine als Schwanz angebrachte Rolle gehalten (> Lauster).

Der kriegsbedingte Mangel an Pferden kurbelte auch den Bau von Elektro-Nutzfahrzeugen (Markenname: „Hansa-Lloyd-Elektro“) an. Auf Wunsch der Heeresleitung konstruierte Hansa-Lloyd 4–5-t-Elektro-Lastwagen (Typ CL 5) und 5 bis 10-t-Elektroschlepper (Typ DL 5) mit einem 15-PS-Hauptstrommotor.

Die Belegschaft stieg während des Kriegs bis auf 5000 Beschäftigte an. 1918 kaufte Hansa-Lloyd das in der Nähe liegende Landgut Schloßpark Sebaldsbrück mit 25 ha Grundfläche, auf dem nach Kriegsende Arbeiterwohnungen errichtet wurden.

Die Nachkriegswirren und der Materialmangel brachten die Automobilindustrie und damit auch Hansa-Lloyd in Bedrängnis. Zur rationelleren Ausnutzung der Produktionskapazitäten und billigerem Einkauf der Rohstoffe wurde 1919 auf Initiative des Geheimrats Dr. Robert Allmers und des NAG-Generaldirektors Kommerzienrat Heinz Junk (> NAG) mit > Brennabor und der NAG die gemeinsame Einkaufs- und Vertriebsgesellschaft Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken G.m.b.H. (> G.D.A.) gegründet. Im Rahmen der Produktabstimmung übernahm Hansa-Lloyd die Fertigung leichter Lkw und Omnibusse, außerdem durfte man den Elektrofahrzeugbau fortsetzen.



Hansa-Lloyd 3-t-Elektro-Kipper 1920 ^{BSR}



Hansa-Lloyd-Elektro-Paketwagen des Typs CL 5 der Reichspost in Leipzig ¹

Das Hansa-Lloyd-Nutzfahrzeugprogramm mit Verbrennungsmotoren umfasste noch bis 1921 die Typen L 1,5 (14/30 PS), L 2 (40 PS), L 3 und L 4 (22/50 PS) sowie L 5 (38/60 PS) mit Nutzlasten von 1,5 bis 5 Tonnen.

Unter der Bezeichnung „EW-Elektroeinheitswagen“ (für 2,5 bis 3 t Nutzlast) entwickelte Hansa-Lloyd 1920 einen Vorspann mit Drehschemel, der alle Antriebsteile vereinte. Ganz wenig Ersatzteile genügten für alle Wagentypen. Einheitsmotor, Einheitsschaltung, Einheitsachse, Einheitsrad, Einheitsbolzen und andere vereinheitlichte Teile verbilligten die Herstellung und machten das Fahrzeug zu einem ebenso wirtschaftlichen wie einfachen Kraftwagen. Die in den verschiedensten Ausführungen gelieferten Hinterwagen lagen sehr tief und konnten leicht ausgetauscht werden. Der Elektroeinheitswagen fand vornehmlich Verwendung bei der Post, in der Lebensmittelversorgung und im kommunalen Bereich.

Am 7. Mai 1921 verselbständigte sich das Vareler Werk wieder als Hansa Automobil- und Fahrzeugwerke Aktiengesellschaft, blieb aber als assoziiertes Mitglied in der G.D.A. Das Werk Bielefeld hatte Hansa-Lloyd bereits zum 1. Januar 1921 verkauft.

Mit dem neukonstruierten 1,5-t-Schnell-Lastwagen Typ L 1,5 „Cœur AB“ (30 PS), mit Mittelschaltung und Linksteuerung, begann 1921 neuerliche Aufschwung der Hansa-Lloyd. Mit Anhänger konnte der „Cœurab“ bis zu 3 Tonnen bewegen, als Omnibus bis zu 16 Personen befördern. Man verwendete bei diesen Fahrzeugen nach amerikanischem Muster den Schneckenantrieb auf die Hinterachse.

Aufsehen erregte Hansa-Lloyd 1923 auf der Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin, trotz der sensationellen Vorstellung des ersten deutschen Achtzylinder-Reihenmotors, auch mit den neu ins Programm aufgenommenen Hansa-Lloyd-Elektro-Transportkarren bis 1,5 t Nutzlast. Vornehmlich fanden die Elektrokarren Verwendung auf Bahnhöfen, in Häfen und im innerbetrieblichen Transport, aber auch als Basis-Fahrzeug zum Beispiel für Werksfeuerwehren wurden sie genutzt. Der Antrieb erfolgte über einen 2,5- bis

Hansa-Lloyd Elektro-Fahrzeuge

Elektro-Lastwagen

Elektro-Schlepper

Elektro-Karren

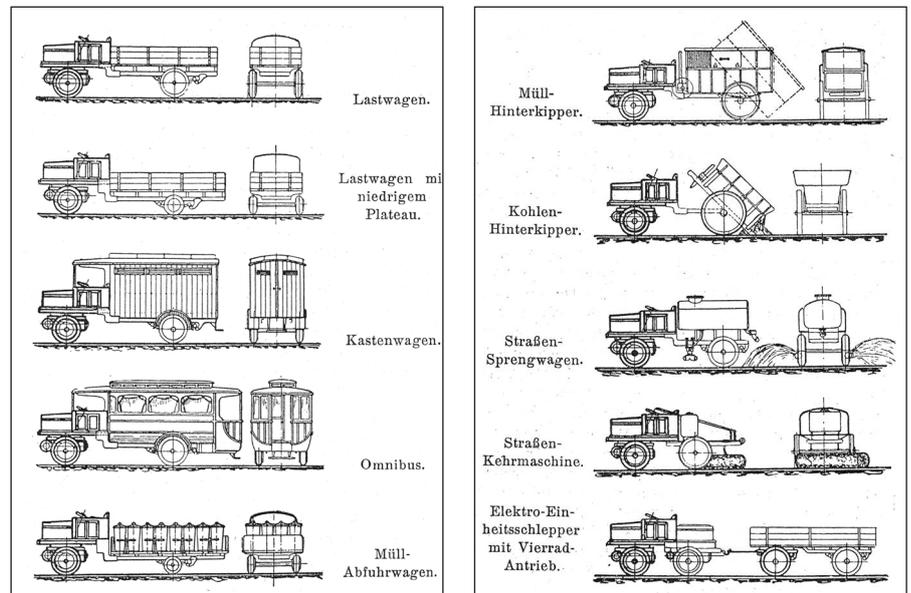
billiger in der Anschaffung als Benzinwagen, dauerhafter und einfacher in der Bedienung.

Der Elektroschlepper zieht 5—10 Tonnen auf beliebigen Anhängern.
Der Elektro-Lastwagen befördert 4—5 Tonnen Nutzlast, zieht gleichzeitig Anhänger mit 3 To. Last.
Der Elektrokarren für 1 1/2 To. Last mit entsprechendem Aufbau, vorzüglich im Straßenreinigungsdienst verwendbar.

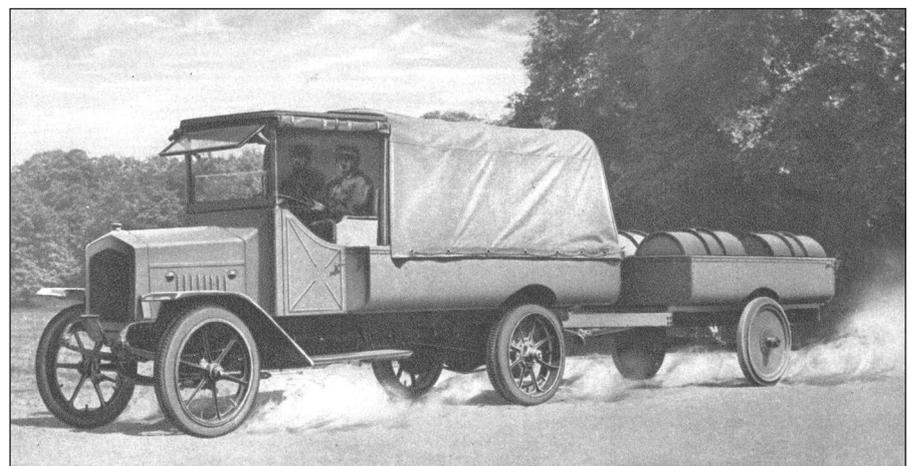
Hansa Lloyd = Werke A. = G., Bremen

Verkauf durch alle Niederlassungen der Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken G. m. b. H. im besetzten Gebiet durch die Hansa-Lloyd Autom.-Verkaufs A.-G., Düsseldorf, Wehrbahnstr. 78/80
 In Bayern durch die Firma Konrad Justus Braun, München, Gabelsbergerstraße 11/13
 In Schlesien durch die Firma Kotschenreuther & Waldschmidt G. m. b. H., Breslau V, Gartenstr. 43

Elektrofahrzeug-Werbung der Hansa-Lloyd-Werke 1924 ¹



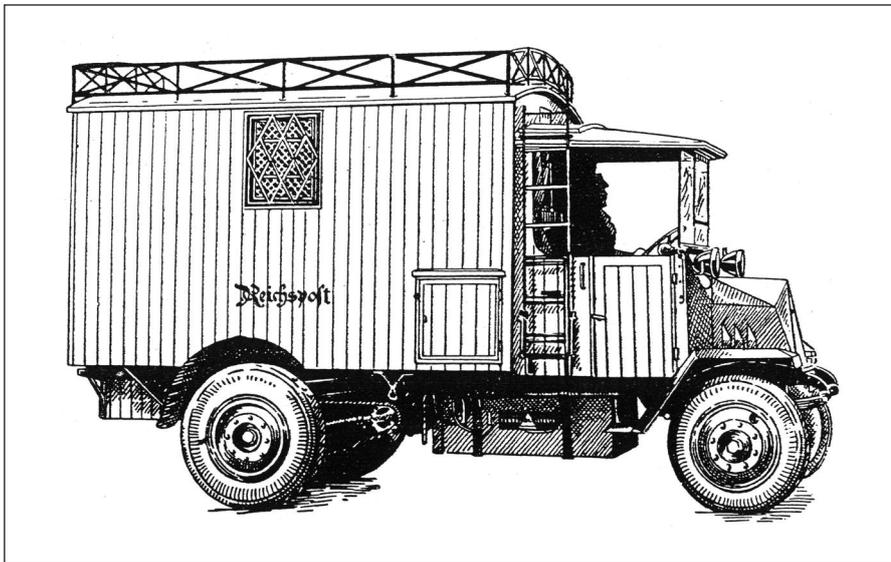
Aufbaumöglichkeiten des Hansa-Lloyd-Elektro-Einheitswagens Typ EW von 1920 ¹



Hansa-Lloyd Typ L 1,5 „Cœurab“-Lastzug mit 1,5-t-Einachs-Anhänger von 1921

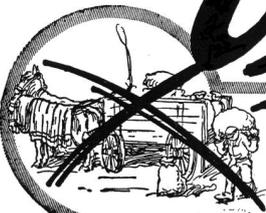


Werbung für den Elektro-Einheitswagen 1926 ¹



Luftbereifter Hansa-Lloyd-Elektro-Paketwagen Typ EH-2 Post für 2 t Nutzlast 1925 ¹

Veraltet,




weil unrationell ist das Pferdefuhrwerk.
Der 2te Hansa-Lloyd Express
 auf Riesenluftreifen
 tut Eildienst in jedem Gelände

Mit Anhänger 4 t Nutzlast • Geschwindigkeit 40–50 km • Langsam laufender Motor • Linkslenkung • Mittelschaltung • Große tiefliegende Ladefläche • Aufbauten nach Wunsch • Günstige Zahlungsbedingungen!

GEMEINSCHAFT DEUTSCHER AUTOMOBILFABRIKEN




BERLIN N.W.7 Niederlassungen u. Vertretungen an allen Plätzen.

Hansa-Lloyd-Werbung im Verbund der G.D.A. 1925 ¹

5-PS-Hauptstrom-Motor und Ritzel-antrieb. Als Führersitzkarren fanden sie auch Eingang im gewerblichen Nahverkehr. Eine Meldung, dass Hansa Lloyd mit der holländischen Automobilfirma Spyker-Automobil A.-G., Amsterdam, eng zusammenarbeite, erwies sich als Spekulation.

Mit der Umstellung der Produktion auf amerikanische Arbeitsmethoden (Fließbandfertigung) 1924 stellte man dem 1,5-Tonner den neuen 2-Tonner L 2 (14/40 PS) unter dem Namen „Expreß“ zur Seite. Der Hansa-Lloyd Expreß eroberte sich schnell in vielfältiger Ausführung die Gunst eines breiten Publikums. Zur Auswahl standen Vollgummi-, Elastik- und auch Luftbereifung. Gleichzeitig wartete Hansa-Lloyd mit einem ersten Niederrahmen-Fahrgestell (Vierradbremse und Luftbereifung) für einen bequemen „Hansa-Lloyd-Expreß-Omnibus“ mit 20 Sitzplätzen auf. Die Hansa-Lloyd-Omnibusse Typ „Deutschland“ mit 18, 19 und 23 Sitzplätzen auf normalen Expreß-Fahrgestell wurden durch große Lieferungen an die Reichspost bekannt. Da sich jedoch die Produktion der Fahrzeuge verdreifacht hatte, reichte der Absatz nicht aus.

In den wirtschaftlich instabilen Zwanziger Jahren war der Hansa-Lloyd-Elektrofahrzeugbau zur einer wichtigen Stütze des Unternehmens geworden. 1924 stellte man neben einem neuen 3,5–5-t-Karrenschepper als Elektroschepper EH 2 eine neue Zugmaschine vor, aus der speziell der 2-t-Elektropritschen-Lkw EH 2 und für die Reichspost der 2-t-Kastenwagen Typ EH 2-Post abgeleitet wurde. Sie trieb ein 14-PS-Hauptstrommotor.

Eine 350 Lkw umfassende Reparationslieferung nach Griechenland, die 1926 Hilfe bringen sollte, konnte erst nach längeren Auseinandersetzungen mit einer neuen griechischen Regierung, im Jahre 1929 abgewickelt werden.

1926 überraschte Hansa-Lloyd mit dem verbesserten Niederrahmen-Omnibus Typ L 2 O 23 (bis 28 Personen), der auch als „Hochsitzomnibus“ (An derthalbdecker, 26 Personen) angeboten wurde und einen eigenen 50/55-PS-Sechszylinder-Vergasermotor besaß.

Im gleichen Jahr erhielten die Städte Neumünster und Bremen Akkumulatoren-Omnibusse (10/20-PS-Hauptstrommotor) des Einheitswagen-Typs mit einem neuen Niederrahmen-Chassis für 23 Fahrgäste (15 Sitzplätze), die im Vorstadtverkehr statt der aufwendigeren Straßenbahn eingesetzt wurden.

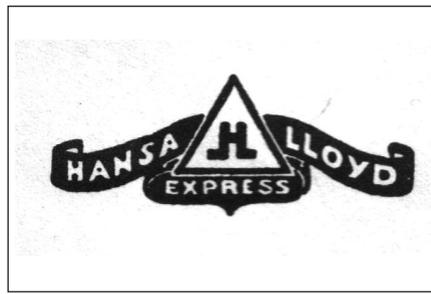
Kundenwünschen entsprechend brachte Hansa-Lloyd den 2–2,5-t-Express-Lkw als Typ L II (L 2) ab Juli 1927 in modernisierter Form mit breiteren Kühlern und zwei verschiedenen langen Fahrgestellen zur Auslieferung. Die Omnibusversion fasste je nach Aufbau 20 bis 26 Personen.

Zur Internationalen Automobil-Ausstellungen 1928 in Berlin wartete Hansa-Lloyd mit dem Typ L III (L 3) für 3 Tonnen Nutzlast (55-PS-Vierzylindermotor) und dem Niederrahmen-Omnibus L O 6 B (28 Sitze) auf. Der Bus hatte einen neuen Sechszylindermotor mit 100 PS Leistung. Gleichzeitig tat sich Hansa-Lloyd auch mit Dreiachsern (Sechsrادwagen mit Schwingachsen und Schneckenantrieb beider Hinterachsen) hervor. Die 5-t-Lkw-Version war mit eigenem 65/70-PS-Sechszylinder-Benzinmotor, einem 100-PS-Maybach-Sechszylinder oder aber mit reinem Batterieantrieb erhältlich. Der Dreiachs-Bus Typ 3 L O (65/70-PS-Sechszylinder-Benzinmotor) hatte 30 feste Sitzplätze.

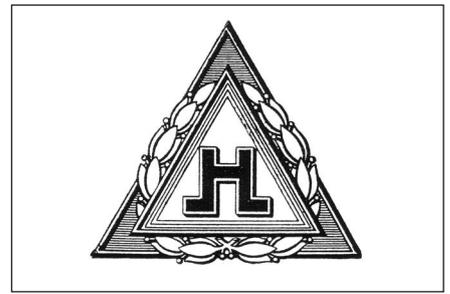
Als 1928 die NAG unter Verletzung des G.D.A.-Vertrags mit leichteren Lkw-Konstruktionen in dem gerade noch rentablen Schnell-Lastwagen-Markt einbrach, wurde der Kooperations-Vertrag am 21. Dezember 1928 gekündigt.

Nach Millionenverlusten durch am Markt vorbeientwickelte 100-PS-Achtzylinder-Pkw verloren die Banken das Interesse an dem Unternehmen. Das Bremer Bankhaus J. F. Schröder veräußerte am 26. August 1929 sein Aktienpaket an die Dreiradfabrikanten Borgward & Tecklenborg (> Borgward), deren Goliath-Werke Borgward & Co. den Hansa-Lloyd-Werken gegenüberlagen.

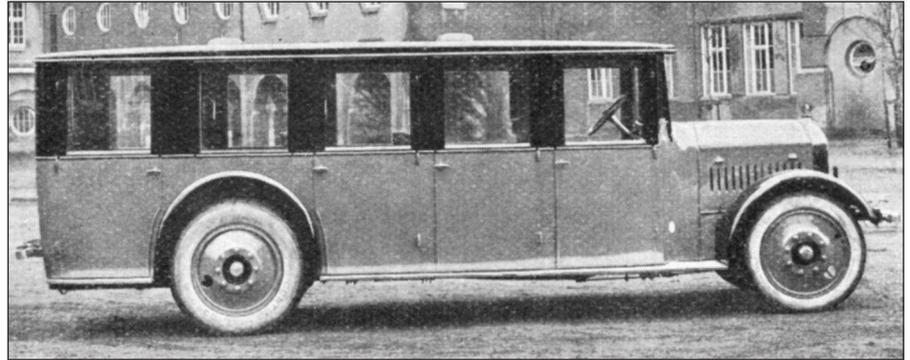
Ende September 1929 traten die Varelser Hansa Automobil-Werke dem „Bremer Autokonzern“ durch ein Verkaufs-Abkommen bei, Anfang Dezem-



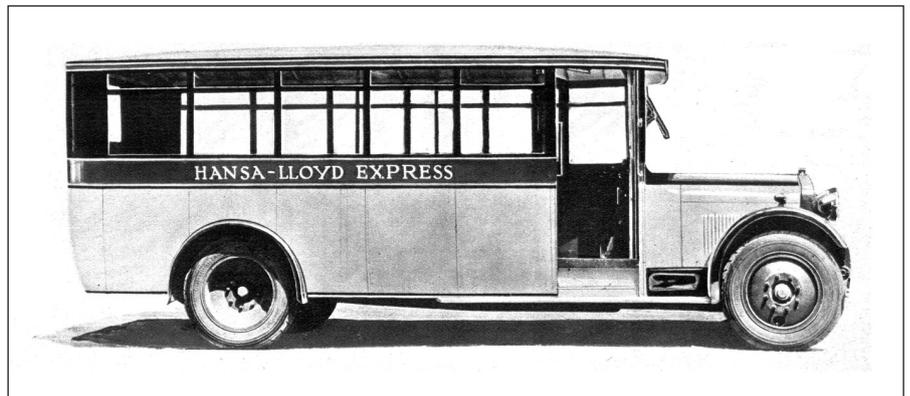
1925 – 1928



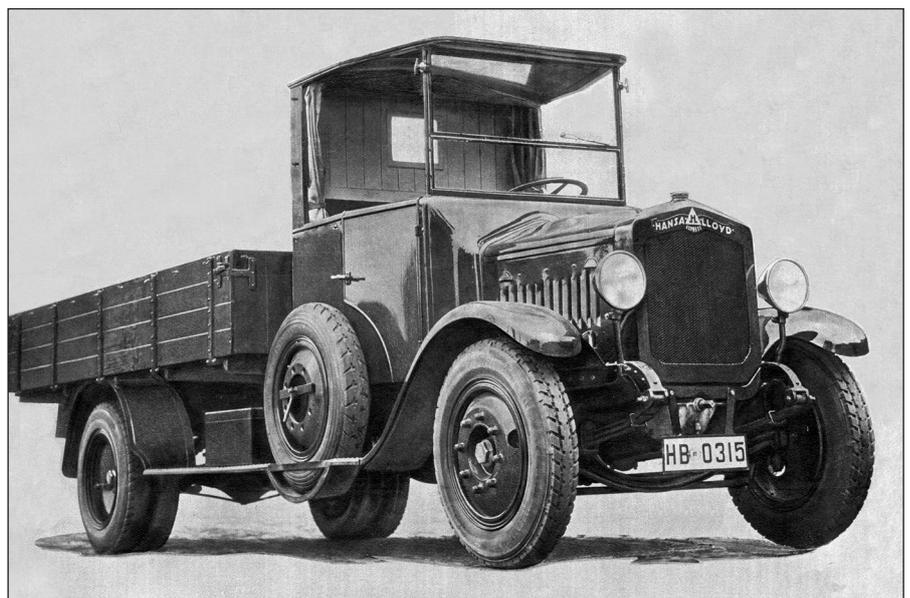
1928 – 1929



Omnibus auf 2-t-Express-Niederrahmen-Chassis mit aufwendigen Zugängen ¹



Hansa-Lloyd-Omnibus auf Hansa-Lloyd-Express-Chassis mit 20 Plätzen ¹



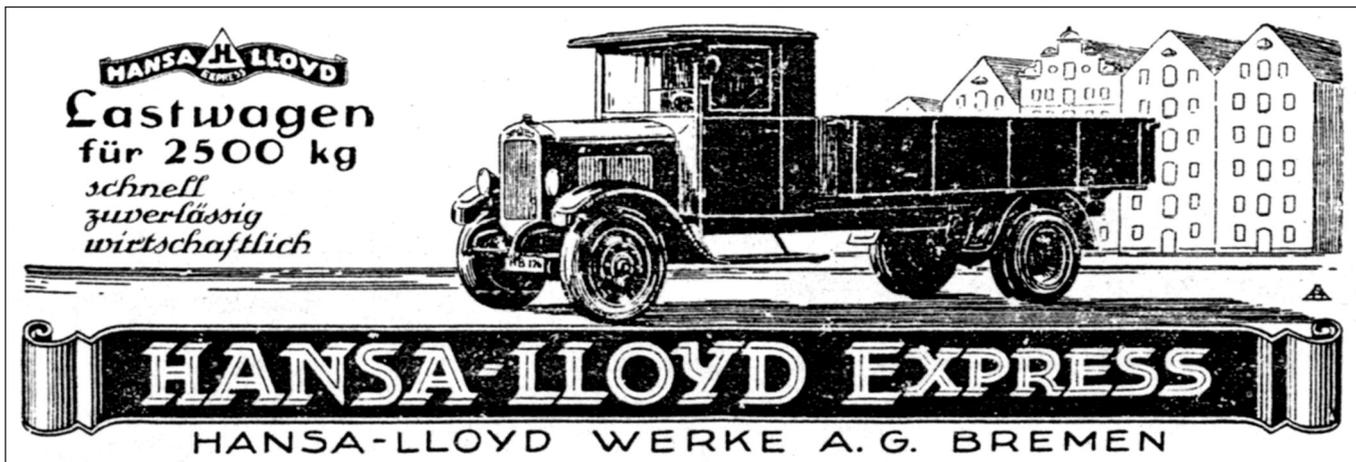
Hansa-Lloyd-Express Modell 1927 ¹

ber wurde die Vollfusion bewilligt. Das Vermögen der Hansa Automobil-Werke ging als Ganzes auf die Hansa-Lloyd über. Der Hansa-Luxus-Pkw-Bau wurde sofort eingestellt und die Fertigung der Hansa-Lloyd-Schnelllastwagen SL 1,5 (1,5 t) und SL 2 (2 t Nutzlast) forciert. Sie besaßen Hansa-Lloyd-Sechszylinder-Ottomotoren mit 55 bzw. 60 PS Leistung. Unter neuer Regie blieb der gut eingeführte Mar-

kennamen Hansa-Lloyd für Fahrzeuge über 1 t Nutzlast erhalten, während das Lieferwagenprogramm des Unternehmens unter dem Markennamen „Goliath“ weiterlief. Mit Berg-Heckmann-Selve-Vierzylinder-Ottomotor (32 PS) machte der neu ins Programm aufgenommene Typ Superior (1,5 t) 1930 dem SL 1,5 im eigenen Haus Konkurrenz. Nur kurze offerierte Hansa-Lloyd 1931 den Folge-Typ „Amerika“

für 1,5 t (40 PS-Vierzylinder-Otto-Motor), den noch im selben Jahr der Typ „Columbus/Colombus“ (1,5 t, 45-PS-Vierzylinder-Ottomotor), ab 1932 Columbus II, ablöste.

Im Elektro-Fahrzeugbau wandte sich Hansa-Lloyd von dem antiquierten Design seiner Fahrzeuge ab und führte die auch im Hansa-Lloyd-Kraftfahrzeugbau üblichen Standards, unter anderem den Schneckenantrieb, ein.



Hansa-Lloyd 3-t-Express vor der SMS Bremen 1928

1931 erneuerte Hansa-Lloyd das Lkw-Programm und bot Dieselmotoren von MWM an, bevor man zu Dieselmotoren nach dem Patent Oberhänsli (> Vomag) übergang. Der Zweitonner Typ „Bremen“ (50 PS-Vierzylinder-Otto- und -MWM-Dieselmotor) löste den Hansa-Lloyd-Schnelllastwagen Typ SL 2 ab. Der Typ „Europa“ (2,5 t Nutzlast) war mit eigenem 65-PS-Sechszylinder-Otto-Motor ausgestattet. Mit 55-PS-Vierzylinder-Diesel oder Vergasermotor war der 3–3,5-Tonner „Mercur“ zu haben. Selbst mit Zweizylinder-Junkers-Dieselmotor (50 PS) wurde er angeboten. Schwerster Hansa-Lloyd-Lkw war der 3,5–4-Tonner Typ „Roland“ mit seinem 100-PS-Sechszylinder-Otto- bzw 82-PS-Sechszylinder-MWM-Dieselmotor.

Infolge des Bösenkrachs im Sommer 1931 brach die Hansa-Lloyd-Werke A.-G. völlig zusammen. Durch den Nordwolle-Skandal in Schwierigkeiten geraten, stieß die Bremer J. F. Schröder-Bank den Rest ihrer Anteile ab. Die Bremer Werksanlagen sowie das Recht auf den Namen Hansa-Lloyd wurden am 24. Dezember 1931 von Borgward und Tecklenborg erworben und unter Einbeziehung der Goliath-Werke als offene Handelsgesellschaft die neue Firma Hansa-Lloyd- und Goliath-Werke Borgward & Tecklenborg gegründet. Die ehemalige Firma Hansa-Lloyd-Werke A.-G. wurde als reine Abwicklungsgesellschaft in Automobil-Gesellschaft Bremen-Hastedt A.-G. abgeändert und ging am 23. Juli 1932 in Konkurs.

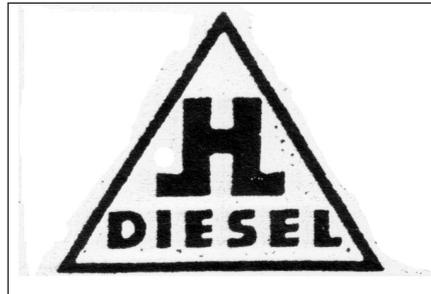
Verbessert verließ der Typ Europa III (3 t) von 1932 das Werk, die Leistung der Sechszylinder-Vergasermotoren betrug 70 PS und die der Sechszylinder-Dieselmotoren von MWM 70 PS. Schwerster Hansa-Lloyd-Lkw war der neue Viertonner-Diesel Typ Mercur II mit einem 75 PS-Sechszylinder-Dieselmotor von Humboldt-Deutz als auch von MWM. Die Lkw-Typen Bremen, Europa und Mercur hatten serienmäßig drei Radstände und wurden ab 1935 auch als Sattelschlepper geliefert. Diese Typen liefen auch als Zugmaschinen (6 bis 8, 10 bis 12 und 15 t Zuglast). Für Hansa-Lloyd-Omnibusse wurden Europa- und Mercur-Niederrahmen-



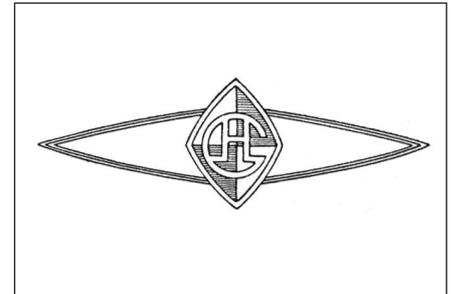
1929 – 1933



1931 – 1936



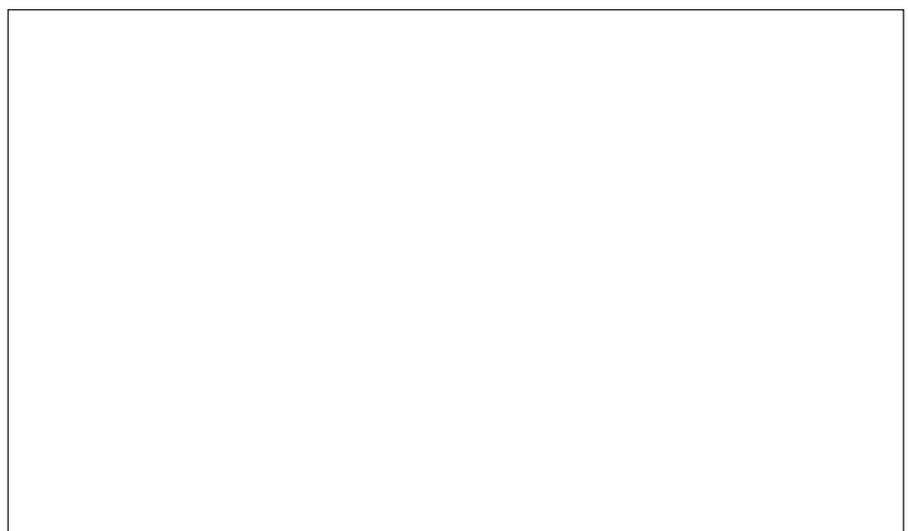
1934 – 1936



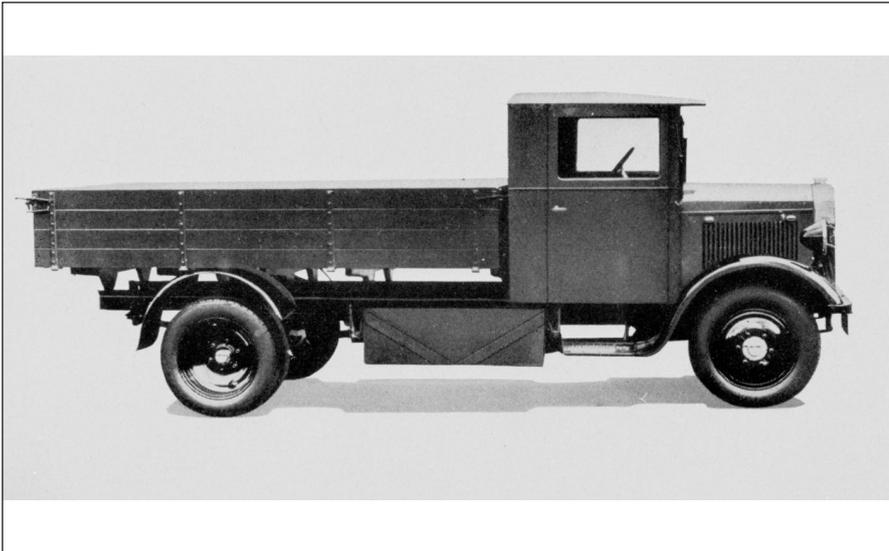
1936-07-29 488853



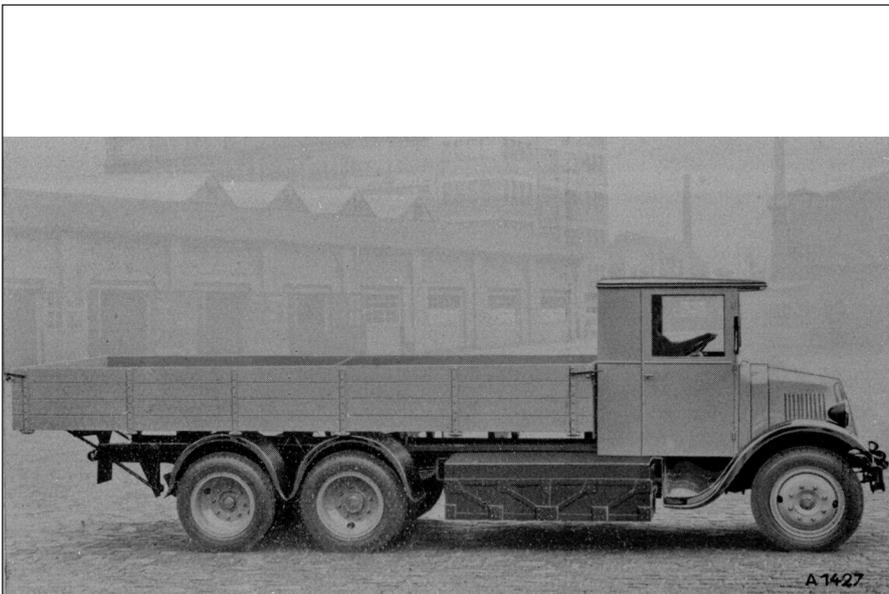
Hansa-Lloyd Omnibus Typ LO 6 mit 28 Sitzen 1929 DQA



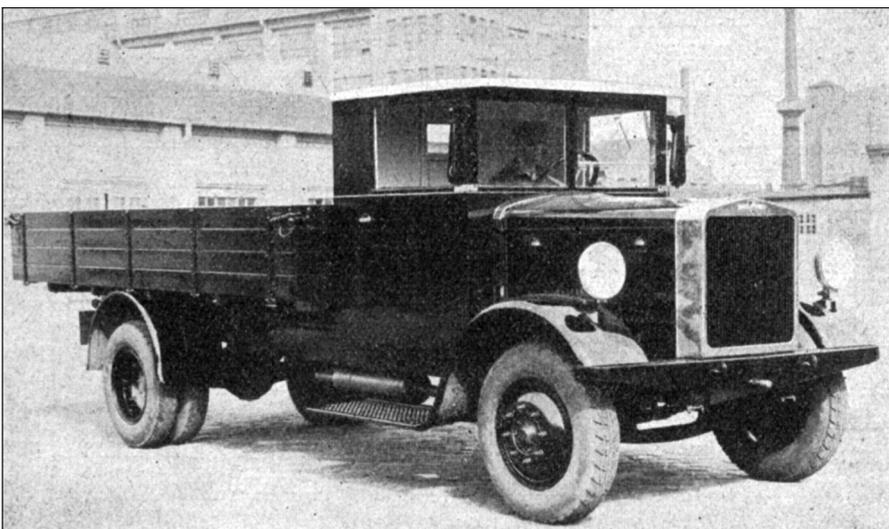
Hansa-Lloyd



Hansa-Lloyd EL 3, Elektro-Dreitonner 1932



Hansa-Lloyd 3-Achser



Hansa-Lloyd 3-t-Express

fahrgestelle bereitgehalten.

Um auch die Hansa-Lloyd-Lkw mit Holzgas-Generatoren ausrüsten zu können, schloss das Unternehmen 1934 ein Lizenzabkommen mit der Hansa-Gasgeneratoren-G.m.b.H. in Hamburg, gleichzeitig erhielten auch die ersten Hansa-Lloyd-Lkw Ruhrgasol-Anlagen, um im Rahmen der nationalsozialistischen Aufrüstung Devisen zu sparen. Die Elektro-Lastwagen EL 2 (20 PS) und EL 3 (28 PS) für 2 und 3 t Nutzlast waren in der Konstruktion und der äußerlichen Form den übrigen Hansa-Lloydwagen mit Benzin- oder Dieselmotor weitgehend angepasst worden, lediglich der EL 5 (40 PS) behielt noch seine stumpfe Motorattrappe. Die Tragkraft der Hansa-Lloyd Elektrokarren betrug nun 1,5, 2, 3, 4, und 5 t.

Mit Schwingachsen und Einzelrad-

Wir zeigen auf der
INTERNATIONALEN AUTOMOBIL-
AUSSTELLUNG IN BERLIN

HANSA
HALLE I
 Stand 38
 Hansa 2000 • Hansa 3500
 Hansa 1500 „Windspiel“
 Hansa 1100 • Hansa 1700

HANSA-LLOYD
HALLE II
 Stand 249
 Hansa-Lloyd 3½-4 Tonne
 und die bekanntesten Typen
 für 1-5 Tonnen.
 Ellschlepper und Omnibusse

GOLIATH
HALLE IV
 Stand 416
 Goliath 3- und 4-Red
 Lieferwagen
 für 1½, 1, und 1 t Tragkraft

HANSA-LLOYD-GOLIATH-WERKE AG.
BREMEN 11

Die IAA 1937 zeigt das Gesamtprogramm¹

aufhängung völlig neu konstruiert und auf 1,25 t Nutzlast ausgelegt, erhielt der Columbus 1934 als Columbus II einen 36-PS-Sechszylinder-Motor aus der neu aufgenommenen Hansa-Pkw-Produktion. Als kleinstes Hansa-Lloyd-Nutzfahrzeug bot man einen neuen 1-t-Lieferwagen „Expreß“ (28-PS-Vierzylinder-Ottomotor) an.

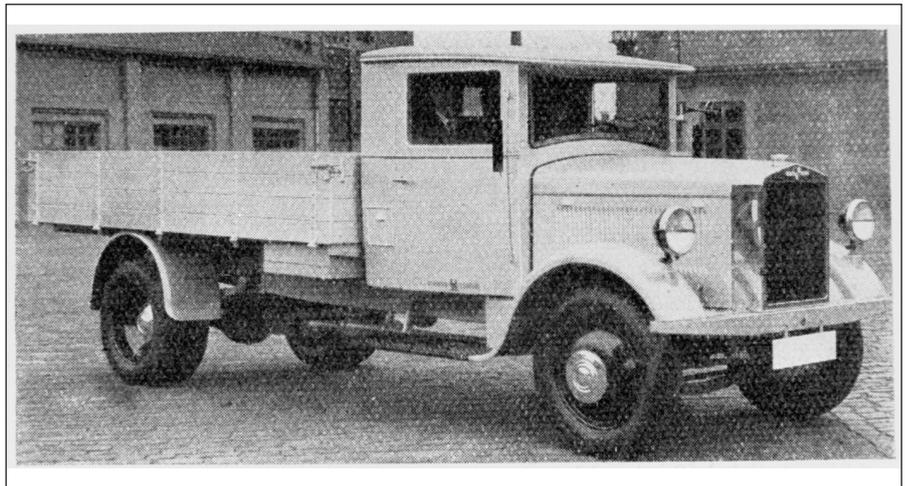
1935 begann man bei Hansa-Lloyd Dieselmotoren von > Vomag (Oberhänsli-Wirbelkammersystem) einzubauen, und da diese sich bewährten, erwarb man die Oberhänsli-Lizenz zur Fertigung eigener Dieselmotoren.

Als Neuentwicklungen mit abgerundetem Design erschien 1936 der „Bremen IV“ (Vorderrad-Schwingachsen/ Einzelradaufhängung) für 2 und 2,5 Tonnen Nutzlast (auch als Zugmaschine für 10 t Zuglast), wahlweise mit 60 PS-Sechszylinder-Dieselmotor oder mit 75-PS-Sechszylinder-Vergasermotor ausgerüstet. Der neue Schwerlastwagen, der 4,5-Tonner Typ „Mercur IV“ besaß eine 100-PS-Dieselmachine und ein Niederrahmenfahrge- stell.

Die Leistung des Humboldt-Deutz-Dieselmotors im Typ „Mercur IV“ wurde auf 100 PS und die Nutzlast auf 4,5 bis 5 Tonnen erhöht. Er hatte ein Niederrahmenfahrge- stell mit Starrachsen und Blattfedern vorn und hinten. Nur der neue kleine 1-t-Lieferwagen „Rekord“ war mit einem Vierzylinder-Pkw-Motor (27 PS) ausgestattet. Sukzessive erhielten alle Fahrerhäuser eine abgerundetere Form.

Nur acht Monate lang waren die Hansa-Lloyd und Goliath-Werke bilanzmäßig eine Aktiengesellschaft; Das Geschäftsjahr dauerte nur vom 1. Mai 1936 bis 31. Dezember 1936. Bereits im September 1937 wurde die im Juli 1936 erfolgte Umwandlung rückgängig gemacht. Die Hansa-Lloyd-Fahrzeuge verloren ihre Werbenamen und wurden nur noch als Typ 1 to, Typ 2 to, Typ 3 to und Typ 4,5–5 to bezeichnet.

Im Auftrag des Heereswaffenamts hatten Hansa-Lloyd, > Henschel und > MAN ab August 1935 in einem neu eingerichteten Konstruktionsbüro in der Berliner Henschel-Vertretung einen „Einheits-Lkw“ für die „Wehrmacht“ entwickelt. Den Fertigungsauftrag für



Hansa-Lloyd Europa III 2,5-3 t 1934



Hansa-Lloyd-Lastzug Merkur 1936 mit Deutz-Diesel-Motor Niels



Hansa-Lloyd mit Imbert-Holzgas-Anlage 1938

den 2,5-t-Dreiachser mit Allradantrieb erhielten Büssing-NAG (> Büssing), > Faun, Hansa-Lloyd, Henschel, > Krupp, > Magirus und MAN. 1937 begann die Fertigung an der Weser.

Als „Patentfirma“ zeichnete Hansa-Lloyd für das Einheits-Halbkettenfahrzeug H kl 6 (offizielle Bezeichnung „leichter Zugkraftwagen 3 t“) verantwortlich, das auch > Hanomag nachbaute. Außerdem entstanden an der Weser 3-t-Halbkettenfahrzeuge für die „Wehrmacht“ (Lizenz > Krauss-Maffei).

xxxx (NACHSCHAUENrotz der Kriegsvorbereitungen blieben 1938 auch die Hansa-Lloyd Elektrowagen für 1,25, 3 und 5 t Nutzlast im Programm.

Am 23. September 1938, bei der Einweihung seines neuen Autowerks in Bremen-Sebaldsbrück, fasste Borgward, der gerade Alleininhaber der Carl F. W. Borgward Automobil- und Motoren-Werke G.m.b.H. geworden war, die Marken Goliath, Hansa, Hansa-Lloyd und Hansa-Lloyd-Elektro unter seinem Namen als „Borgward“ zusammen. Die Hansa-Lloyd-Lkw trugen bis zur Ablösung durch Neukonstruktionen den Borgward-Rombus am Kühlergrill.

Die ...