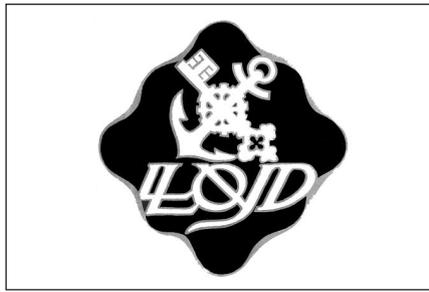


12.06.1906 – 90 960



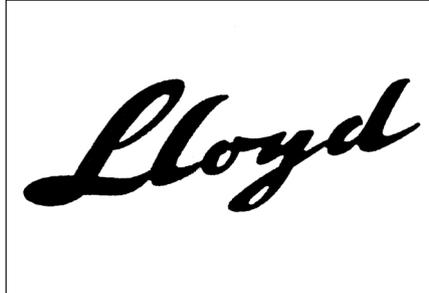
1912



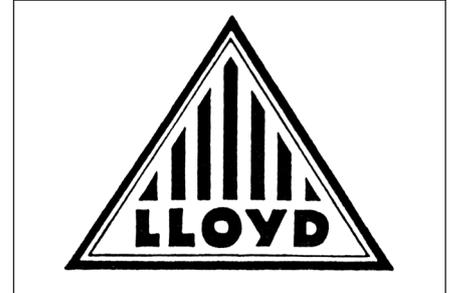
1912



1913



1913



1949 – 1961

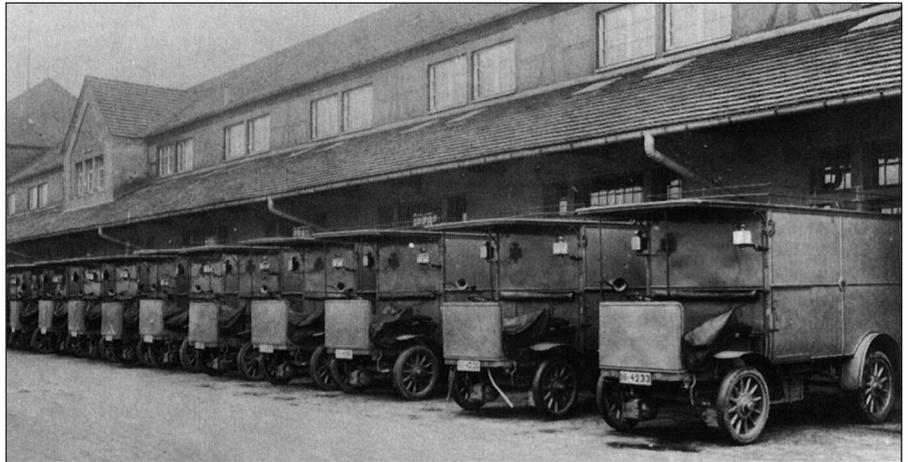
**Lloyd**  
1906 – 1914  
1949 – 1961

Von 1906 bis 1914 nutzte die Norddeutsche Automobil- und Motoren-A.-G., Bremen, (> Namag) den Markennamen „Lloyd“ für ihre Benzin-Fahrzeuge. Ihre Elektro-Benzin-Hybrid-Fahrzeuge erschienen unter dem Namen „Lloyd“-Mixte-Wagen und die reinen Elektrofahrzeuge anfänglich auch als „Lloyd-Krieger“ (> A.B.A.M.).

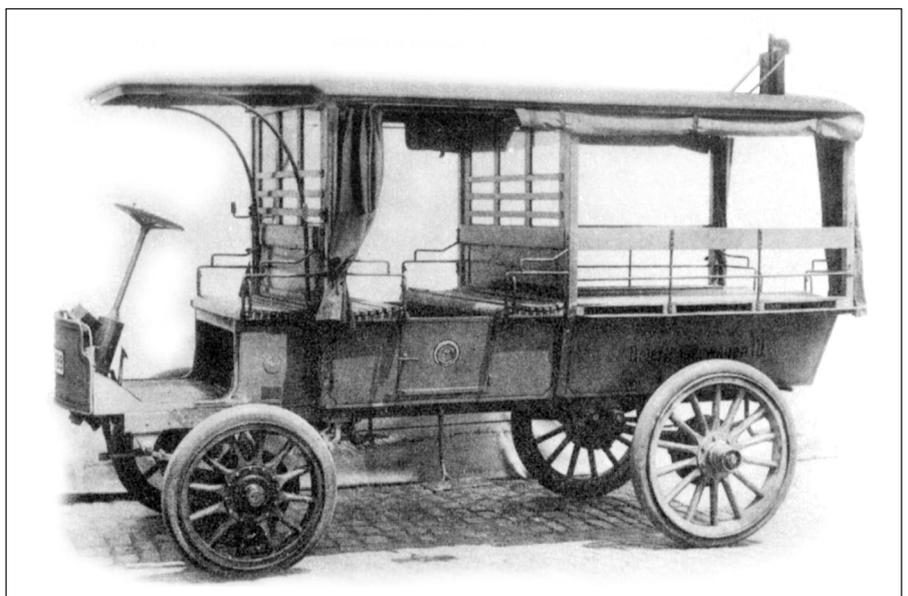
Nach der Fusion der Namag mit den > Hansa Automobilwerken, Varel und Bielefeld, zur Hansa-Lloyd-Aktiengesellschaft wurde Lloyd Bestandteil des neuen Markennamens > „Hansa-Lloyd“. Borgward übernahm dieses Unternehmen 1932 endgültig und behielt den Markennamen Hansa-Lloyd bis 1938 bei (> Borgward).

Nach dem Zweiten Weltkrieg teilte Borgward seine Unternehmen in drei selbständige Gesellschaften auf, um größere Chancen bei der Rohstoffzu- teilung zu erhalten. Mit der Gründung der Lloyd-Motoren-Werke, ab 1950 Lloyd-Maschinenfabrik G.m.b.H., Bremen 11, Osterdeich 222, wurde der Markennamen „Lloyd“ wiederbelebt.

(*Stimmt so nicht: ab 1951 firmiert die Lloyd Maschinenfabrik GmbH. als Lloyd Motoren-Werke GmbH.*) 1951



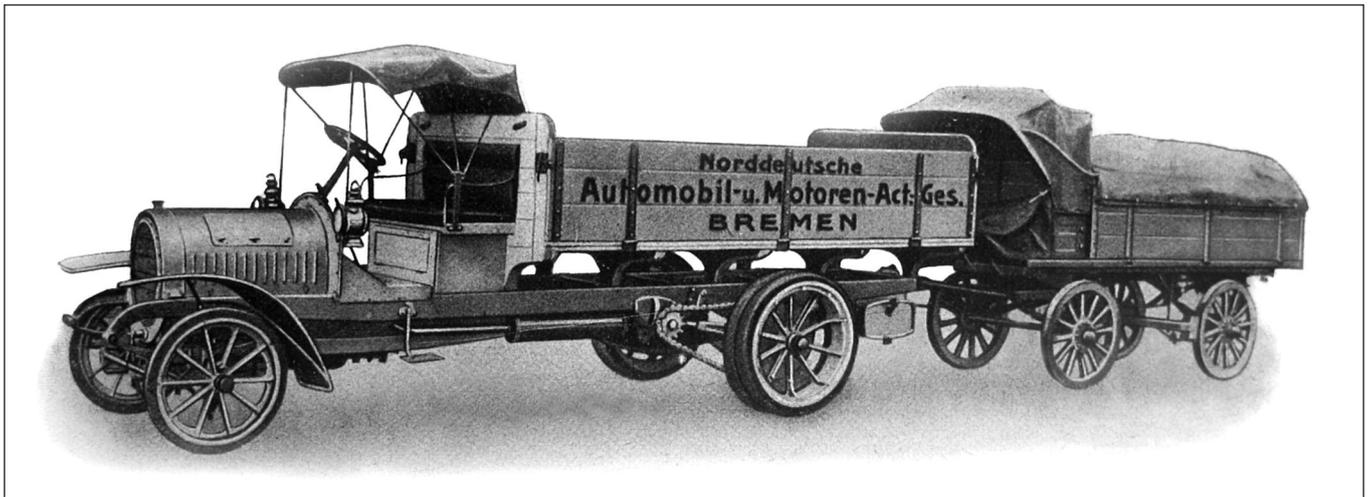
1912: Die Kaiserliche Post war Großkunde der elektrischen Lloyd-Wagen



Erste Lloyd-Wagen der Namag nach dem System Kriegér, Briefträger-Wagen 1907

*Lloyd-Kombi aus einem neuen Werk in Bremen-Neustadt, Vulkanstraße 122.*

Im Februar 1949 übernahm, das neue Unternehmen die Fertigung der Borgward-Elektromobile mit Hauptstrommotor. Das Programm beinhaltete die Lloyd-Elektro-Karren EK 1000, EK 1500 und EK 2000 als Stand-, Sitz- und Sitzkarren mit Fahrerhaus mit 1, 1,5 und 2 t Nutzlast. Als Elektro-Zugkarren und -Schlepper EKZ 102, EKZ 202 und ES 25 mit Anhängelasten bis zu 5, 10 und 25 t. Der Elektro-Lkw BE 3000 für 3 bis 3,5 t Nutzlast (als Omnibus 28 Sitze) erhielt die Bezeichnung EL 3000 und blieb bis 1950 im Programm. Nur in geringer



Die ersten Lloyd-Lastwagen ließen mit ihren runden Kühler die Handschrift ihres Konstrukteur Joseph Vollmer erkennen<sup>1</sup>



Dieser Lloyd-Lastzug nahm erfolglos an dem Internationalen Lastwagen-Wettbewerb 1909 teil<sup>1</sup>

Stückzahl verließen Lloyd-Elektrolastwagens EL 1500 (1,5 t Nutzlast) und Lloyd-Elektro-Omnibusse (11 Sitze) auf dem gleichen Fahrgestell zwischen 1950 und 1951 die Lloyd-Werke.

Für 2,5 Tonnen Nutzlast boten die Lloyd-Werke ab 1951 den Elektro-Lkw Typ EL 2500 (14 PS) an. Auf diesem Fahrgestell gab es auch einen Frontlenker-Elektrobus. Bis 1955 bezog die Deutsche Bundespost eine größere Anzahl 2,5-t-Lloyd-Elektro-Lkw des Typ EL 2500, deren Kastenaufbau nach speziellen Post-Vorschriften von der Nordwestdeutschen Fahrzeugbau, Wilhelmshaven (> NWF) auf die Bremer Chassis gesetzt wurden. Die Elektrokarren-Fertigung war schon 1952 eingestellt worden. Unter der Bezeichnung EKS 2000 F (5 PS, 2 t Nutzlast) war auch eine Version mit geschlossenem Fahrerhaus für den Straßenverkehr im Programm.

Im Mai 1950 präsentierte Borgward einen in den Goliath-Werken gefertigten 10/12-PS-Klein-Pkw Typ LS 300 (293-ccm-Zweizylinder-Zweitakter), für den der alte Markennamen „Lloyd“ wiederbelebt wurde. Seine Karosserie: Hartholz-Fachwerkgerippe mit kunststoffüberzogener Sperrholzbeplankung, trug ihm den Spitznamen „Leukoplastbomber“ ein. Lloyd-Kombi, Lloyd-Kastenwagen (LK 300) und Elektrofahrzeuge wurden ab 1951 in Bremen-Neustadt gebaut.

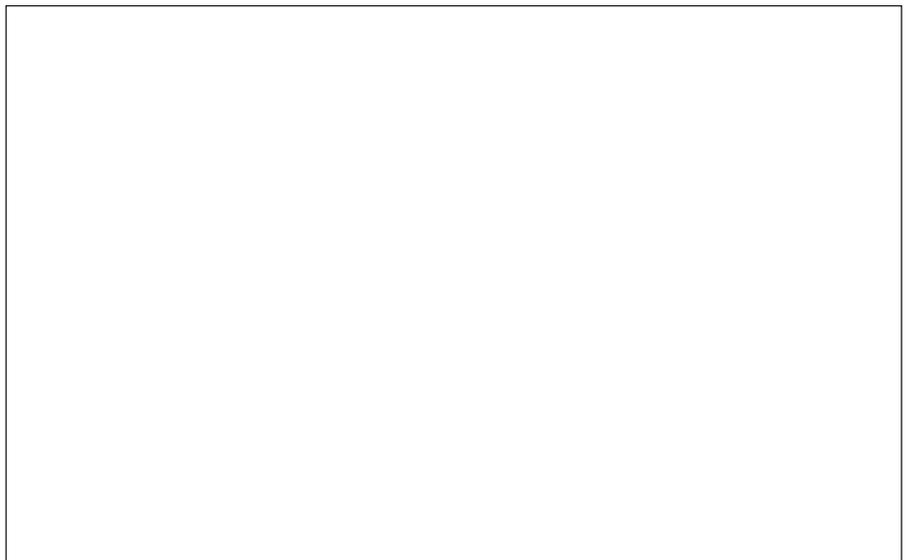
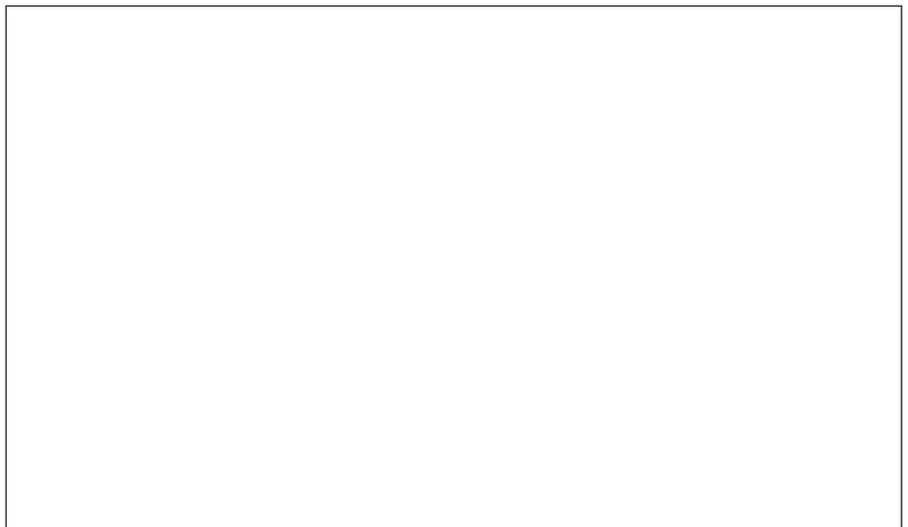
*(Stimmt so nicht: ab 1951 firmiert die Lloyd Maschinenfabrik GmbH. als Lloyd Motoren-Werke GmbH.) 1951 Lloyd-Kombi aus einem neuen Werk in Bremen-Neustadt, Vulkanstraße 122.*

Im Januar 1951 zog das Lloyd-Werk auf ein 20 000 Quadratmeter großes neuerworbenes Fabrikgelände in Bremen-Neustadt um. Dem überaus beliebten viersitzigen „Lloyd LP“300“ mit Frontantrieb folgte bald der „Lloyd Kombi“ (10 PS, 293 ccm). Erst beim von 1952 an gebauten Nachfolger Lloyd 400 (13 PS, 386-ccm-Zweizylinder-Zweitakt) kam sukzessive Stahlblech zum Einsatz.

1952 brachte man den Transporter LT 500 heraus, ebenfalls mit einer Holzkarosserie. Beim LT 600 von 1953 ???, ersetzte man die Holz/Kunstleder-Karosserie bald durch Blech. Geschäftsführer



1911 Lloyd Elektrowagen in Berlin



Johann Klee gestorben 1952.

*KUV 1956 2 15 - 25.2.) Foto:* Lloyd-Wagen im Postbetrieb: Die Oberpostdirektionen des Bundesgebietes einschließlich der Landespostdirektion Berlin werden mit Lloyd-Wagen ausgerüstet. – Es handelt sich bei den leuchtend gelben Postwagen um eine Sonderausführung des Lloyd Kastenlieferwagens LTK 600, der mit dem 600-ccm-Motor ausgerüstet ist. Die Lloyd Motoren Werke haben bereits den größten Teil des Auftrages ausgeliefert.

Den ursprünglichen 400-ccm-Zweitakter ersetzte Lloyd 1957 durch einen 596-ccm-Zweizylinder-Viertaktmotor (19 PS) aus dem weiterentwickelten Modell Alexander. Außer dem LT-600-Sechssitzer gab es einen Kastenwagen (LT 600/K), einen Pritschenwagen (LT 600 Pick-up) und eine Ausführung mit um 50 cm verlängertem Radstand und entsprechend längerer Karosserie.

Tatsachen 1960: LT 600, LTK 600, LT Pick up von 1955 an ???

xx wurde das Unternehmen liquidiert ?? ; Lloyd-Motoren u.a. in > AWS-Schopper