



Rolf Blaschke

Mein erstes Auto

Lloyd Alexander TS

19.12.1967 Der Tag an dem mir mein Führerschein zugestellt wurde. Gemacht hatte ich ihn schon 1 Jahr vorher (mit 3 Fahrstunden) und den ersten Unfall (Glatteis) mit unserem Firmen Opel Rekord Caravan hatte ich als Engpassaushilfe 14 Tage vorher.... (aber ohne Polizei).

Der große Tag kam und ich hatte kein eigenes Fahrzeug, obwohl der Caravan eindeutige Vorteile im zwischenmenschlichen Bereich versprach. Genau diese zwischenmenschlichen Triebe waren es dann letztlich, die den verständnisvollen und KFZ kundigen Onkel meiner damaligen Flamme dazu brachten, mir für das kommende Frühjahr tatkräftige Unterstützung zu versprechen.

Ich hatte ihm nämlich gesteckt, dass wir beide die Idee ausgebrütet hatten, klammheimlich zusammen in den Sommerurlaub zu fahren... Und da wäre ein eigenes Kraftfahrzeug mit 4 Rädern sowas von Wunschtraum...
(ich fuhr damals noch eine KS50 von Zündap)

Mein dann noch offener Budgetrahmen (Schüler) verschlug ihm zwar zunächst mal die Sprache, aber ab Februar begann das ernüchternde Studium der Fahrzeuginserate.

Das „Objekt der Begierde“ fand sich dann in einem Schuppen zwischen Gerümpel und Spinnweben.



„Der steht hier schon 1 Jahr...“

Der Hauptbremszylinder ist undicht...

Mal seh'n ob er anspringt...“

Nachdem wir eine Batterie eingebaut und Sprit eingefüllt hatten brauchte er 8-10 Versuche bevor er in einer gewaltigen Ölwolke ansprang.
Meine Begeisterung ging gegen Null...

Josef sah das völlig anders.
Er warf sich vehement in den Dreck und prüfte irgendwas unter dem Wagen.
„OK, was soll der Schrott kosten?“

Nach einigem Gefeilsche einigte man sich auf glatt 100 DM (Neupreis DM 4.060.-). Ich zahlte bar.

Josef war erkennbar guter Dinge, als er Luft auf die 4 Plattfüße pumpte. Dann holte er ein extra langes Abschleppseil aus seinem Kofferraum und verbandelte den Lloyd mit seinem Opel Olympia. **„Du musst mit dem Motor bremsen...“** erklärte er mir in der irrigen Annahme, damit sei alles klar.

In Wirklichkeit war alles unklar, aber wie durch ein Wunder schafften wir die gut 20 Kilometer ohne Zwischenfälle.

Ich war Automobilbesitzer geworden.

Bis zur ersten Ausfahrt mit der Liebsten sollte aus der mausgrauen Ruine ein bremsender, feuerroter Bremer Kleinwagen entstehen.

Josef bockte den Aspiranten auf und begann unverzüglich mir eine Einführung in die KFZ-Technik zu geben während meine Freundin den Kleinen liebevoll wusch und ihn dann mit Rolle und knallrotem Acryllack bearbeitete.

Da Borgward 1961 in Konkurs gegangen war, gestaltete sich die Beschaffung eines Hauptbremszylinders zu einem akzeptablen Preis zum Hauptproblem. Aber Josef wusste Rat.

Damals war es nämlich üblich, alles was nicht mehr benötigt wurde in der Kippe zu entsorgen. Dies war eine ehemalige Sandgrube außerhalb unseres Dorfes und „entsorgen“ bedeutete „einfach über den Grubenrand schmeißen“. Irgendwann würde es zugeschoben werden.

Dieses Eldorado für Heimschrauber hatte Josef im Sinn. Doch zu unserem größten Bedauern befand sich in der obersten Lage kein Lloyd.
Aber ein DKW 3=6 oxidierte in geeigneter Lage vor sich hin. **„Den nehmen wir...“** Nachdem wir einen rücksichtslosen Zeitgenossen davon abgehalten hatten, uns mit alten Haushaltsgeräten vom Grubenrand aus zu ermorden, beeilten wir uns mit dem Ausbau.

Zu Hause schaffte der begnadete Josef es durch Verschließen einiger Anschlüsse und „Anpassungen“ relativ problemlos den DKW-Zylinder zu implantieren.

Ich stand staunend daneben und lernte, dass Improvisation die höchste Kunst des Schraubens ist. Und mein Lloyd bremste wie die sprichwörtliche Sau.

Derweil war die Freundin - Ilona – mit der Farbrolle fertig und hatte wohl Langeweile. Sie beschloss jedenfalls ohne Berücksichtigung meiner lautstarken Proteste, dass „Alexander“ innen gelbe Vorhänge erhalten sollte.

Mein Gemecker – *das ist doch keine Puppenstube* – gingen ihr am sehr ansehnlichen A... vorbei.

Wie auch immer.

Im Juli 1968 begann die große Fahrt mit Zelt und Spirituskocher in Richtung Norden.

„Erstmal bis Flensburg... - OK, suchen wir einen dänischen Strand ...“ dann: **„- was wäre mit Kopenhagen....?“**

Die Zwischenziele wurden immer mutiger Nach dem Besuch des Kopenhagener Tivoli offenbarte ein Kassensturz, dass noch Spielraum ist.

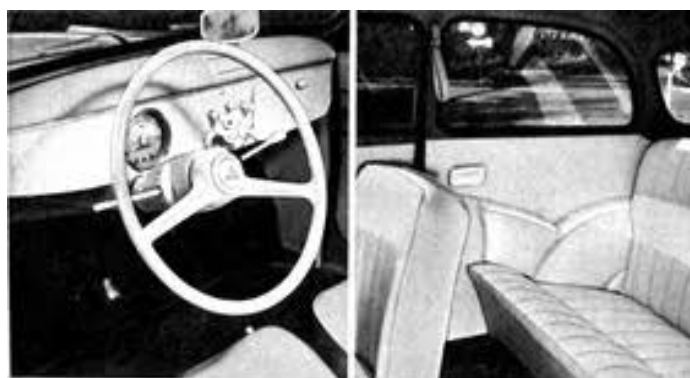
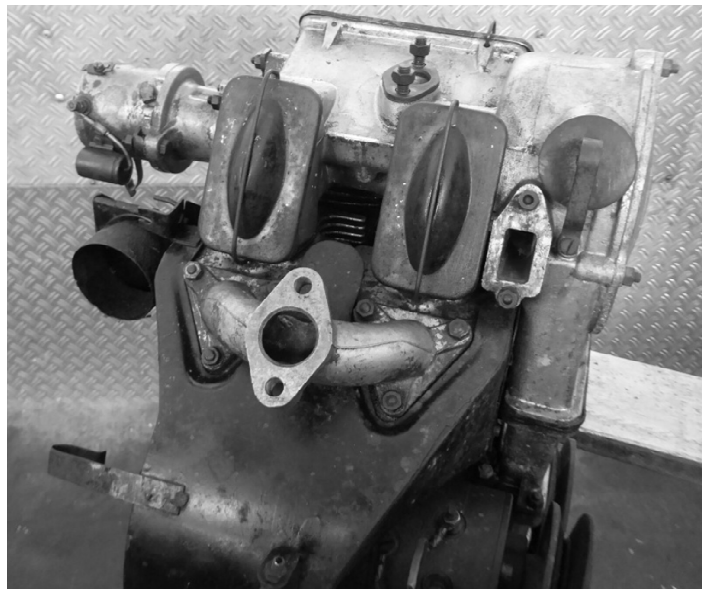
„Malmö ist gar nicht weit...“

Gesagt – getan. Wie einst Alexander der Große eroberten wir die Welt. Würde ich mich das heute trauen? Mit einen so scheinbaren Apparat...? Niemals...

Als wir auf dem riesigen Camping-Platz in Malmö ankamen und ich eine Abkürzung zwischen den Parzellen wählte, rumpelte ich unvermittelt in einen Drainage-Graben, kam wieder raus – hatte aber nur noch den 2. und 4. Gang.

Nach 3 Tagen Malmö folgte eine sehr mühsame Heimreise mit 25 PS, stinkender Kupplung aber glücklich...

Ilona K. 17 Jahre, Schülerin (meine spätere Verlobte)



Carl Borgward war einer der letzten Personenunternehmer und galt als genial. Mit seinen 3 Bremer Firmen bot er die gesamte Produktpalette an und machte den Großen der Branche ersthafte Konkurrenz.

Als er Ende der 1950er in eine finanzielle Schräglage geriet, verweigerte das Land Bremen erst die Hilfe, dann wurde ein Aufsichtsrat der BMW AG als Konkursverwalter eingesetzt! Das war's dann 1961...

Der Lloyd LP 300 war eine der ersten Neukonstruktionen nach dem Krieg. Seine Sperrholzkonstruktion mit Kunstlederbespannung brachte ihm den Spitznamen „Leukoplast-Bomber“ ein. Ab 1953 (LP 400) dann mit Stahlblech-Karosserien, Der Alexander TS war die Luxusausführung (gegen VW Käfer, BMW Isetta 600...)

Der Lloyd gilt als Vorbild des Trabant P50 (1957),

seit	1950 -1952	1952 -1957	1958 - 1961
Lloyd	LP 300	LP 400	Alexander TS
Kg / PS	48,0	39,2	23,2
Bauart/Zyl.	2 Zyl /2-Takt		2 Zyl/ 4-Takt
Leistung (PS)	10	13	25
Hubraum (ccm)	293	386	596
V max (km/h)	75	85	100
Motor /Antrieb	Front/Front		
Kühlung	Luft		
Gewicht (kg)	480	510	580
Chassis-Bauart	Zentralrohrrahmen /Plattform		
Gänge	3		4
Schaltung wo ?	Krückstock		Lenkrad
Hinterachse	Pendelache		
Bremse (Sch/Tro)	Tro / Tro		



Leider sind sämtliche Fotos verschwunden. Aber genau so sah er aus (+ gelbe Vorhänge).



Borgward und Motorsport

Wie die Fotos beweisen, fuhren Lloyd-Wagen (ab LP400) überall auf der Welt um Klassensiege.

Es ist eine irgendwie merkwürdige Geschichte. In den Borgward-Analen ist natürlich auch von Motorsport die Rede. Die Rallye-Europameisterschaft von 1957 wird jedoch nicht einmal nebenbei erwähnt.

Firmenpatron Carl F. Borgward selbst hielt nichts von Motorsport, ließ sich aber schon 1949 auf dem Genfer Auto-salon von August Momberger (ehem. Sportleiter Auto-Union) dazu überreden, einen Rennsportwagen auf Basis des 1500er Hansa zu bauen.

Das 1950 präsentierte Fahrzeug erwies sich als durchaus wettbewerbsfähig, was in erster Linie dem Motorenentwickler Karl-Ludwig Brandt zu verdanken war. Aus 55 Serien-PS wurden rasch 90 PS (1952) und schließlich 110 PS (1953).

1954 wurde der 1500er Motor zum 16-Ventiler mit Einspritzanlage und erreicht damit 130 – 150 PS.

Der größte Erfolg schien 1953 in greifbarer Nähe. Bei der Carrera Panamericana führt Hartmann die Klasse an, dann reißt ein Ventil ab, aber der Motor dreht noch.... Hartmann rettet den RS immer noch führend im Sandsturm bis in Ziel – und wird disqualifiziert, weil er das Abschnitts-Zeitlimit um 7 Sekunden überschritten hat.

In der Klasse „Europäische Tourenwagen“ landet Adolf Brudes bei der Carrera 1954 mit einer 1500er Isabella TS jedoch auf Platz 6 und erstmals werden Stimmen laut, dass die Isabella mit dem Einspritzmotor vermutlich unschlagbar wäre.... Es geht an den Bremern vorbei.

1957 wird Porsche-Pilot Hans Herrmann zu Borgward geholt. Der Star wird aber „nur Vizemeister am Berg.... Borgward fährt 1958 eine letzte erfolglose Saison am Berg und hört dann auf.

Haben die denn nichts gemerkt?

1957 Ruprecht Hopfen –Rallye-Europameister- Privatfahrer aus Wiesbaden – fährt in diesem Jahr mit der Borgward Isabella um die Rallye EM. Und in Bremen merkt es niemand. Er bittet Borgward um Unterstützung. Erfolglos. Die bekommt er von Saab.

Der gute Ruprecht ist nämlich ein rechtes Schlitzohr und ihm ist durchaus klar, dass er bei der Viking-Rallye in Norwegen ziemlich chancenlos sein wird. Also wäre es sehr sinnvoll, dort einen einheimischen Partner zu finden. Er geht fix mal seine sämtlichen nordischen Kontakte durch und landet bei Saab, wo man ihm einen jungen Burschen namens Erik Carlsson vermittelt. – Aber bitte – dann wird auf einem Saab gestartet! Erik fährt... Also dann... Kein Sieg, aber Punkte.

Bei SAAB wittern sie eine Titel-Chance, Hopfen gewinnt die Rallye Adria mit einem Werks-Saab Die restlichen Punkte in der EM holt Ruprecht dann wieder mit der Isabella.

Borgward muss den EM-Titel mit Saab teilen



1954 Bremen Rennen



1959 Privatfahrer Rallye Akropolis



1958 Australien Ampol-Trial (16.000 km)