



Pressemitteilung

24. Juni 2016

Wegweisende Innovationen

Ab 1950 erfindet Borgward mit dem Lloyd LP 300 den Kleinwagen

Stuttgart. Nur ganz großen Automobil-Herstellern gelingt es in ihrer Geschichte, eine neue Fahrzeugklasse zu definieren. Für Borgward war es 1950 wieder einmal so weit: Mit dem Lloyd LP 300 erfand Borgward den Kleinwagen. Das Thema eines kompakten Vollwert-Autos zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der Bremer Autobauer. Bereits mit dem Goliath Pionier von 1931 bewies Carl F. W. Borgward sein Können auf diesem Gebiet. Das Dreirad wurde fast 4000 Mal verkauft – damals ein großer, wirtschaftlicher Erfolg.

Nach dem zweiten Weltkrieg gab es viele Konzepte für Kleinwagen, doch Marktbedeutung erreichten diese kaum. Eines war klar: Die Motorrad-Fahrer aus der Wirtschaftswunderzeit sehnten sich nach einem Dach über dem Kopf, einem einfachen Fahrzeug mit vier Rädern. Borgward erkannte sofort, dass für ein erfolgreiches Kleinwagenkonzept drei Dinge entscheidend waren: sparsamer Materialeinsatz, also das clevere Weglassen, kostengünstige Fertigung und Massenproduktion, um die Stückkosten weiter zu senken.

Als erster Produzent präsentierte Borgward unter seinem dritten Markennamen Lloyd mit dem LP 300 und dem Nachfolger LP 400 einen neu konstruierten Kleinwagen, der bis 1955 Platzhirsch in diesem Marktsegment bleiben sollte. Das Automobil glänzte mit einer modernen Pontonkarosserie, die wegen der Stahlkontingentierung zunächst aus Holz gefertigt wurde, besaß einen vorne quer eingebauten Zweitaktmotor mit 10 PS Leistung und 300 Kubikzentimetern Hubraum und kostete serienmäßig exakt 3334 Mark.

Der kleine Lloyd mutierte sofort zum Topseller. Über 300 000 Einheiten baute Borgward von dem Erfolgstyp Lloyd LP 300 und den Nachfolgern LP 400, LP 600 und Alexander TS und verbesserte dabei stetig die Technik seines Top-Produktes. Ab 1951 gab es Coupé und den Kombi, 1953 kam der LP 400 mit 13 PS Leistung, 1954 erfolgte zunächst die Umstellung auf Stahlhauben, im Oktober die auf Ganzstahlkarosserie und der Lloyd erhielt auch einen Viertakter. Ab 1957 gab es sogar moderne Viertakt-Motoren in den Leistungsstufen 19, später sogar mit 23 und 25 PS. Der stärkste Alexander TS konnte es auf der Autobahn sogar mit dem Topseller auf dem deutschen Markt, dem VW Käfer aufnehmen. Auch das war typisch für Borgward: Ein einmal erfolgreiches

Konzept wird immer wieder schrittweise, fast im Jahresrhythmus verbessert, um dem technischen Fortschritt stets Rechnung zu tragen.

Doch der Erfolg des Lloyd hatte noch weitere Gründe, die Carl F. W. Borgwards Fähigkeiten abseits der Technik unterstreichen. Erstens konnte Borgward mit der seit 1949 existierenden Lloyd Maschinenfabrik GmbH als Marke Nummer drei zusätzliche Stahl- und Rohstoffkontingente erlangen. Bis Januar 1951 in Bremen-Hastedt, dann in einer ehemaligen Munitionsfabrik in der Bremer Neustadt liefen schließlich die Lloyds von den Bändern. Dabei spielt das Ingenieurbüro INKA aus ehemaligen DKW-Mitstreitern eine große Rolle. Martin Fleischer, Oberingenieur dieses Teams, stellte Borgward unmittelbar nach dem Krieg ein wegweisendes Kleinwagenkonzept vor. Carl Borgward erkannte sofort die Möglichkeiten dieses Fahrzeugtyps und machte Fleischer später zum Chefkonstrukteur von Goliath. Borgward sorgte dafür, dass die moderne Pontonform des Hansa 1500 auch für den neuen Kleinwagen genutzt wurde. Die DKW-Techniker brachten Kenntnisse von Holzkarosserien mit Lederüberzug ins Projekt mit ein. Doch das ist nur die eine Seite des Lloyd-Erfolges.

Zweitens setzte Borgward auch beim Vertrieb auf neue Partner, gewann ehemalige Motorrad-Händler als Partner für den Verkauf des Lloyd. Denn die verstanden einerseits diese Kunden, die vom Zweirad umstiegen, besser und andererseits mussten die Kunden keine so großen Schwellenängste überwinden und beim „echten“ Autohändler vorsprechen. Zudem entging Borgward auf diese Art sehr elegant internen Streitigkeiten mit den vorhandenen Goliath- und Borgward-Händlern. Der neue Vertrieb erwies als die genau richtige Entscheidung, um den Erfolg der Lloyd-Fahrzeuge zu pushen.

Natürlich setzte Borgward beim Thema Lloyd auch auf Marketingaktionen und eine davon kam in einer wunderbaren Stromlinien-Karosserie daher. 1954 und 1955 fuhr ein einsitziges Rekordfahrzeug namens „Lloyd Rekordwagen“ auf der französischen Hochgeschwindigkeitspiste von Montlhéry insgesamt 27 Rekorde für die Klassen bis 350 und 400 Kubikzentimeter ein. Drei davon in der 350er-Klasse haben übrigens bis heute noch Bestand. Also war der Lloyd nicht nur beim Absatz ein Siegertyp. 1952, also bereits zwei Jahre nach seinem Debüt, galt der LP 300 mit 9981 Einheiten als meist verkaufter Kleinwagen in Deutschland.

Bildunterschrift:

Der kleine Lloyd LP 300 mutierte als vollwertiges Auto und einfacher Technik sofort zum Topseller.

Weitere Informationen

Borgward Group AG
Kriegsbergstrasse 11
70174 Stuttgart

Marco Dalan
Head of Global Communications
Telefon +49 711 365 10 1041

E-Mail marco.dalan@borgward.com
www.borgward.com

