

Kurt med Lloyd



Denna berättelse tar sin början på 60-talet och handlar om gårdagens motsvarighet till dagens 4-hjulingar.

Gränö är en relativt liten skärgårdsö strax norr om Smådalarö, Haninge. Här fanns det en bil från tidigt 60-tal till slutet av 80-talet. Men först lite bakgrund.

År 1908 styckades Gränö i drygt 40 fastigheter som mestadels såldes till stockholmare. De som köpte ville komma ut i naturen, kunna andas frisk luft och hade dessutom ambitioner att bygga sig en sommarvilla på sin nyförvärvade tomt

Det fanns fastboende på Gränö, familjen Söderberg som kom till Gränö redan 1893 som arrendebönder och fiskare. Andra och tredje generationerna

Söderberg har mestadels ägnat sig åt att bygga sommarvillor och sportstugor till stockholmarna. Det har funnits fastboende på Gränö redan på 16-1700 talen.

På ön finns sedan lantmåteriförrättningen 1908 tre meter breda samfälliga stigar som binder ihop norr med söder och öst med väst. Dessa stigar är absolut inte avsedda för bilar men trots detta köpte tredje generationen Söderberg en bil i slutet på 50 talet eller början på 60 talet.

Köpare var Kurt Söderberg som blev Gränös siste fastboende. Kurt var född 1917 och levde fram till 1990.

Jag är född 1953 och sommarboende på ön och minns mycket tydligt den bil som Kurt skaffade sig. Det var en ljusblå Lloyd modell Alexander TS. Motorn var 2 cylindrig luftkyld variant som gav ifrån sig ett mycket speciellt knattrande ljud. Lloyd köpte han via en sommarboende på Gränö - Liljan Malmström som arbetade som bilförsäljare på Philipssons.

Kurt saknade körkort och framförde bilen bara på Gränö och då endast för att släpa upp gods från stranden samt under isvintrar för transporter till och från fastlandet. Trots att min släkt mestadels bestod av poliser var det ingen som reagerade på att han körde bil utan körkort, vilket känns befriande och skönt. Det kan dock ha varit tillåtet att köra bil utan körkort om man körde utanför allmän väg. Under 70 talet slutade Kurt att köra sin bil.

Bilen blev stående i Kurts lada allt medan både bil och lada förföll. Taket på ladan ramlade delvis in och bilen hamnade nästan i sitt eget fängelse. I slutet av 80 talet skänkte Kurt bort bilen.

Karin Berglund har 1991 skrivit ner Gränös historia och i denna berättelse finns en bild på Lloyd med (se ovanstående bild).

Jag har trott att bilen hamnade på skroten vid 80 talets slut, men strax före julen 2017 pratade jag med Jan Jaremark, sommarboende på Gränö, som då berättade att bilen fanns hos hans son Erik på Dalarö. Bilen är under pågående renovering. Nu visade det sig att Kurt hade haft två Lloydar och att bägge bilarna finns hos Erik.



Kurt Söderberg och Karin Berglund vittjar sköten på strömming

Enligt Kurts släkting Anders Hälltorp, också sommarboende på Gränö, fanns det ev. en tredje Lloyd som blev omgjord till släpkärra.

En av Lloydarna kom ut till Gränö med Härsö:s kofärja bogserad av Lasse Northun

Anders åkte med Lloyderna många gånger på vintern när han var med Kurt och vittjade gäddsaxarna runt bland öarna. Han har även skidtolkat mellan Gränö och Tyresö Brevik efter den. Bilden här nedan kommer från Kurt Söderbergs eget album som Anders har i sin ego.

Vinter 1964 (Min första bil)



Idag har Erik renoverat en av dessa Lloydar. Utvändigt är det mesta klart och motorn sitter också på plats. Men fortfarande är det ganska mycket jobb kvar innan bilen är körklar.

Renoveringen av Lloyderna går långsamt skriver Erik.

"Det har kommit saker emellan. Båtar, hus ungar (3st) mm.

Det får väl ta den tid det tar. Det blir alltid bäst att göra saker när man verkligen har tid och lust.

Jag har haft över 100 bilar men Lloydarna byter inte ägare. De ärvs :-)

I stora drag så frågade jag Kurt vad planen var för bilarna. Han hade lovat bort dem till någon men då åren gick och inget hände så kom han en dag och meddelade att jag kunde ta hand om dem.

Det var nog till och med hösten 1988 som vi fick ta hand om dem. Det var lite pyssel att få tag på pråmen som vi drog efter vår båt.

År 1989 rullade jag ner dem från hönshuset och ladan.

Sista vintern Kurt levde så bodde han på Hagagården i Vendelsö. Jag besökte honom flera ggr och berättade om renoveringen. Sista gången jag kom dit så fick jag meddelande av personalen att jag kom för sent.

*Kurt var inte den pratsamma typen och stannade mest på sitt rum.
Han längtade nog till havet under sin vistelse på Hagagården.*

*Jag har varit i Bremen och köpt delar samt låtit Pelle Väware ta fram
"originaltyget " till inredningen. Det var en historia i sig.
Nästan all plåt är utbytt och de första åren gick en hel del tid åt detta.*

*Jag har sparat den bästa plåtbiten från underredet som minne. Det är en 1/4
kvadratmeter plåt med säkert 200 rost hål i. Det var dock den bästa biten.*

De luxen från 58 är gul med gräddvitt tak.

*Alexander TS har 25 hk, dubbla kromlister, kromat dollargrin samt skall göra 0-
100 på 67 sekunder enligt instruktionsboken. TS stod för "Touring Sport" och
var den kraftfullaste modellen.*

De Luxen har 19 hk, enkel kromlist och plåtfront.

Just nu har jag alla grejer i renoverat skick och det återstår bara montaget.

Nedan text saxad från Vi Bilägare 2010

*Lloyd ingick i det stora bilkonglomerat som skapades av Carl F. Borgward,
bilmagnaten som till slut föll på en överkomplicerad modell och tron att han
skulle kunna överträffa Mercedes-Benz.*

*Precis som fallet var under årtionden i England var det också i Tyskland ett
våldigt trasslande hit och dit med företagskonstellationer och bilmärken.*

*Namnet Lloyd syntes i den tyska bilindustrin redan före det första världskriget,
men de bilar vi ska titta på här kom som en nystart efter det andra stora kriget.*

Visserligen konstruerades och utvecklades Volkswagen under 30-talet och visserligen startade riktig serietillverkning under 40-talet, men det var inte detsamma som att folk i allmänhet hade råd att köpa bilen.

Folkvagnen var helt enkelt för stor, och därmed för dyr, för de stora skarorna av bilsugna. Det blev ingen ordning på Europas finanser förrän en bra bit in på 50-talet, och under denna tid föddes därför ett stort antal små, små bilar, många av dem tämligen mediokra i kvalitetshänseende.

Lloyd var en av dessa små bilar. Men Lloyd var på många sätt en betydligt bättre bil än de flesta av konkurrenterna, bland annat för att Lloyd var en riktig bil, om än i något mindre skala.

Tio hästkrafter

Tillverkningen startade i juni 1950 med den framhjulsdrivna modell 300 vars luftkylda tvåtaktsmotor hade en cylindervolym på bara 293 cc. Motoreffekten var tio hästkrafter och någon 0-100-tid kunde aldrig uppmätas eftersom toppfarten låg på 75 km/tim.

I april 1951 presenterades också en stationsvagn och en coupé! Karosserna var litet speciella genom att de inte hade stål- eller ens aluminiumpaneler utan var konstruerade som en pegamoidklädd trästomme. Drygt 18 000 av dessa 300-bilar byggdes.

Ett gott resultat kan man tycka, men så kom modell 400 med litet fräsigare linjer och 13 hästar. Åren 1953-57 såldes nästan 110 000 sådana bilar!

Det rådde verkligen ingen tvekan om saken: med Lloyd hade Doktor Borgward skapat en succé.

Modell 600 lanserades 1955 och var Lloyds första fyrtaktare. Nu var effekten uppe i 19 hästkrafter och toppfarten noterades till 100 knutar jämnt. 60 sekunder tog det att komma dit från stillastående.

Den första modellen utan sifferbeteckning var Alexander, som kom 1957 och hade fyrväxlad låda. Alexander TS byggdes från 1958 och var hela 25 hästar stark. Litet snabbare och litet piggare var den förstås, men fortfarande var dörrarna av gammal kidnappartyp.

7 000 till Sverige

1959 presenterades en till utseendet helt ny Lloyd. Den kallades Arabella, förmodligen mest för att matcha Isabella, och hade ganska stora fenor. Arabellans aluminiummotor på 897 kubik var en fyrcylindrig boxer och gav i sitt vassaste utförande 45 hästkrafter.

Liksom alla andra Lloyd-bilar var också denna modell framhjulsdriven. Drygt 45 000 ex byggdes fram till Borgward-koncernens sammanbrott 1961 och därefter ytterligare 1 493 bilar åren 1962 och 63, fast då kallades de Borgward Arabella.

Sedan starten 1950 hade gott och väl 350 000 Lloyd-bilar byggts i Bremen. Omkring 7 000 av dem såldes i Sverige.

Så här ser dagsläget för Kurts Lloyd Alexander TS





Källor: Karin Berglunds berättelse och foto om Gränö från 1991
Tidningen Vi Bilägare december 2010
Erik Jaremark berättelse och foto
Anders Hälltorp berättelse och foto från Kurts Söderbergs fotoalbum

Bob Lindstam