

„Böhmerland“ – Cechie – im Böhmerland

Das geniale Werk von Albin Liebisch (Teil 3)

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (6), Archiv Jürgen Kießlich (1), Uli Hänzig (1)



Böhmerlandparade 2005 in Krasna Lipa



Böhmerland 600 ccm
Schnell-Lieferungs-
maschine mit einem
aufgepackten
Motorrad

Transportmaschine für Auslieferungen

Mehrere Jahre kam aus Kalifornien Tony Simonek in seine alte Heimat zum Treffen auf einem Luxusmodell von 1928 im Zustand „geht nicht besser“, leider hat der sympathische Oldie die lange Reise in den Böhmerlandhimmel unterdessen angetreten. Karel Konfrst ist Stamnteilnehmer und evtl. fast so alt wie sein Tourenmodell von 1928. Die Liste muss aus Platzgründen hier beendet werden.

Für den Laien ist nicht zu erkennen, dass auf dem Platz des Treffens die Dichtung mit der Wahrheit im Clinch liegt, denn wie bei allen Raritäten blüht ja heute der Nachbau überall, und Repliken wachsen wie Pilze aus der Erde, auch das hat man im nachsozialistischen Tschechien ganz schnell erkannt. Findige Handwerker liefern für gutes Geld jedes Teil einer „Cechie“, und so trennt sich auch jetzt wieder ganz schnell die Spreu vom Weizen. Kenner der Materie finden auch bei diesem Treffen ganz schnell die „Blüten“ heraus. Karel, als Fahrer eines nachgewiesenen Originals, bringt es mit wenigen Worten

auf den Punkt: „Jiergen, weißt du, es gibt nur eine echte Mona Lisa und viele Fälschungen, bei Böhmerland ist es auch so, viele Mona Lisa stehen hier, aber sehe sie dir genau an – und du weißt genug.“ Tatsächlich sind Maschinen dabei, in denen sich schon nachgefertigte Teile bewegen, aus hochwertigeren Materialien wie früher, die nach moderneren Technologien gefertigt sind, aber nur von Experten vom Original zu unterscheiden sind. Vorwiegend kommen die Nachbauten aus Ungarn, Motorgehäuse aus moderner Produktion sehen von außen genauso wie die alten Sandgussteile aus, aber ihre Materiallegierung

verspricht wesentlich mehr Standfestigkeit. Kenner stellen bereits beim Starten der Maschinen fest, was alt und was neu ist. Die detaillierte Identifikation der Modelle ist nicht einfach, dazu gehört eine Menge Fachwissen und fast „kriminalistisches Gespür“. Die grobe Unterteilung ist einfach, erst einmal sollte man in lange und kurze Maschinen unterscheiden, mit Sitzbank oder Sattel. An den Rädern erkennt man die frühen Modelle so etwa vor 1930 und danach. Die Scheinwerfer sind gute Generationsmerkmale, wenn sie noch original vorhanden sind, kann man die Karbidlampe von 1927 leicht von

den ersten elektrischen und folgenden moderneren Lampen bis 1939 unterscheiden. Ein weiteres ganz wesentliches Merkmal zur Unterscheidung ist die Unterteilung in Zwei- bzw. Viertaktmotor. Man muss allerdings prinzipiell davon ausgehen, dass aufgrund von Restaurierungen, Neuaufbauten und Komplettierungen ganz einfach auf im Angebot befindliche Teile zurückgegriffen werden musste, da es gar keine Wahl gab oder dass nachgefertigt wurde. Auch ist zu beachten, dass es im Laufe der Produktion immer wieder Veränderungen gab. Es gibt an den noch vorhandenen Maschinen so viele Unterschiede,



Reisemodell 1929 mit „Aero“



Reisemodell 1929 mit „St. Gotthard“



Reisemodell 1935 mit Unikat „Zeppelin“

dass wohl kaum zwei Maschinen absolut identisch sind, von der individuellen Farbgebung noch gar nicht zu sprechen. Auch sieht man unter den Liebhaberstücken der Exoten sehr geschmackvolle „Überrestaurierungen“, die stark am Original vorbeigehen. Man findet aber auch die unrestaurierten, nicht unbedingt hundertprozentig original erhaltenen Stücke als funktionierende Fahrmaschinen in ehrwürdiger Alterspatina.

Aber auch so unterschiedlich wie die Stücke aussehen, egal aus welchem Baujahr oder von welcher Modellreihe, sie unterscheiden sich alle. Da stehen die ganz alten von 1927 in der langen Reiseausführung bis zu den jüngeren Modellen von 1938, als Volksmodell mit dem 350-cm³-Zweitaktmotor ausgestattet, nebeneinander – oder Sportmodelle, die Tourer mit und ohne Seitenwagen. Die vom Fahrbetrieb aus Jahrzehnten gezeichneten, unrestaurierten, originalen im guten Erhaltungszustand gepflegten Maschinen werden fast ehrfürchtiger bewundert, als die Museumsstücke, die schöner als neu aus dem Transporter gerollt werden. Ein Zitat aus dem Werbeblatt von 1929: „Es werden erzeugt

das kurze Touringmodell, das lange Reisemodell und der „Alpentyp“. Als Neuheit für letztere Typen erscheint der Zwillingkopf, der die Leistung des Motors bedeutend erhöht und auch für Sportzwecke zur Anwendung gelangt. Alle Modelle werden auf Wunsch mit Beiwagen ausgerüstet. Das Beiwagenuntergestell ist wiederum sehr stabil gehalten und Brüche kommen überhaupt nicht vor. Die Federung ist erstklassig und besitzt bei „Böhmerland“-Beiwagen eine wirksame Bremse, was kaum ein Konkurrenzfabrikat aufweisen kann.

Das Reisemodell hat den Vorzug für die große Tour und schlechte Straße. Es ersetzt den kleinen Wagen infolge der größeren Platzverhältnisse, zum Mitnehmen von Frau und Kind bestens geeignet. Eine Reise in die Tatra, in die Alpen oder an den Rhein ist hier mit jedem kleineren Bürger möglich. Da eine schöne Reise für jeden Bürger zur Erhöhung der Lebensfreude und der Arbeitslust gehört, sollte jeder Bürger trachten, eine solche Maschine in sein Haus zu bekommen.

Das Touring-Modell ist für Handwerker und Berufszwecke im kleineren Verkehr vorzuziehen. Es



Nicht 1945, aber 2008, 400 m vor der Grenze zu Polen

wurden darauf aber auch schon große Reisen gemacht. Der „Alpentyp“ ist kleiner übersetzt und wäre für gebirgige Gegenden im Vorzuge. Durch erhöhen der Motordrehzahl erreicht man aber immer noch eine Geschwindigkeit von 80 km auf der Ebene. usw. usf.“ Soweit der Originalton von Albin Liebisch an seine Kundschaft. Mit dem „Zwillingkopf“ meinte Liebisch am leistungsgesteigerten „Alpentyp“ ebenso wie an der späteren „Super Sport“ evtl. die Doppelbordanlage (zwei Auspuffrohre).

Als Albin Liebisch 1922 seinen technischen Traum zu realisieren begann, arbeitete er am ersten Prototyp, seinem „Mammut“. Es war ein überlanges, sehr skurriles Monster mit einem auffällig langhubigen Zweizylinder-Zweitaktmotor. Hinter dem Motor installierte er ein separates Getriebe, von dem er über einen langen Keilriemen das Hinterrad antrieb. Der Radstand betrug über zwei Meter. Auch extreme Länge bewies das offene Auspuffrohr, der Kraftstofftank befand sich über dem Hinterrad. Der Name „Mammut“ war nicht von ungefähr, auch Monster wäre evtl. nicht unpassend gewesen. Teil 4 folgt!

Buch

DKW – Motorradport 1910 – 1939



19,- Euro

AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

Made in Zschopau

Motorräder mit Herz



22,50 Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info



Reisemodell 1928 mit „Schatzkiste“ (scherzhaft d. Aut.)



Der Landadel auf Ausfahrt, mittig Tourenmodell 1932