



Tourenmodell 1929



Karel Konfrst, Tourenmodell 1929



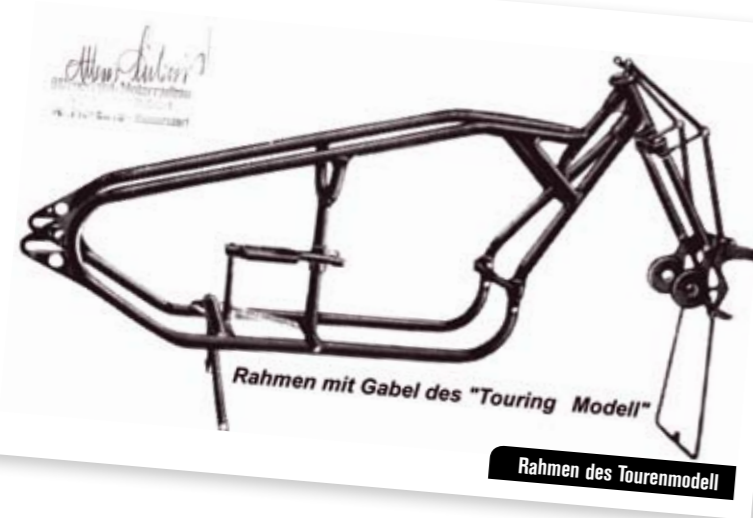
Tourensportmodell mit Fußrasten 1929



Jubiläumsmodell (Trittbretter) 1935

# Böhmerland – Cechie – im Böhmerland

Das geniale Werk von Albin Liebisch (Teil 4) Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Archiv Jürgen Kießlich (2)



*Gleich danach, sprich 1923, wirkte er an einem stehenden, langhubigen Einzylinder-Viertaktmotor mit 800 ccm Hubraum, und das war der Urvater der „Böhmerland“ Motorräder bis 1939. Hier begann auch der Bau und die Erprobung der eigentlichen Entwicklungsmaschine für sein weiteres Lebenswerk. Davon existieren leider nur noch Zeichnungen, aber diese lassen das, was später seine Maschinen auszeichnen sollte, bereits deutlich erkennen, die Gene waren geprägt. Die Räder, der Motor und das Getriebe, der Rahmen und die Gabel in ihren Grundformen waren vorhanden, sowie die Tanks hinten und viele kleine Details waren bereits so, wie wir sie später kennen und lieben lernten, zu erkennen. Lediglich der Einzelsitz war eine Abweichung von der späteren, typischen Charakteristik. 1924 stellte er eine weitere Maschine vor, diese konnte als Vormodell der folgenden Prototypen mit dem 598-cm<sup>3</sup>-Motor betrachtet werden.*

Nachdem er mit Angestellten fünf Vorserienmodelle gefertigt und erprobt hatte, war ab 1926 die erste Kleinserie des Reisemodells im Handel erhältlich. Der erste Dreizylinder überraschte die noch junge Motorradwelt, es war ein gewaltiger Anblick, so wie er uns heute noch begeistert, mit dem hoch und bis obenhin frei stehenden Einzylinder-Viertaktmotor. Kein Tank verwehrt den Blick auf die faszinierende Antriebseinheit mit 600 ccm Hubraum. Aus einer Zylinderbohrung von 79,8 mm und dem langen Hub von 120 mm werden 16 PS bei 4.000 Umdrehungen der Kurbelwelle produziert. Das Prinzip des Motors hat sich bis zum Ende der Ära erhalten, Detailveränderungen gab es immer wieder, und die Leistung wurde am Ende mit 24 PS bei 3.400 Umdrehungen angegeben. Die erreichte Höchstgeschwindigkeit soll bei dem frühen Modell bei 115 km/h gelegen ha-

ben. Die Frischölschmierung versprüht aufgrund der offen liegenden Ventilbetätigungen einen guten Anteil Öl an die Umwelt und insbesondere an die Bekleidung der Fahrer. Desto umweltfreundlicher war der auch überlange Auspuff. An dessen Ende befand sich eine per Scharnier gelagerte Blechklappe als Geräusch- und Abgas-

dämpfer. Für den Fahrverkehr in Ortschaften konnte die Klappe per Seilzug betätigt werden, aufgrund vieler Beschwerden ob des hohen Lärmpegels der Motoren entwickelte der findige Tüftler diese zusätzliche Klappe ab 1932 für das Auspuffendstück. Die wälzgelagerten Wellen der Kipphebel musste der Fahrer flei-

big per Hand schmieren. Das handgeschaltete Getriebe hatte drei Gänge. Das außergewöhnliche Motorrad verfügte über einen außergewöhnlichen Doppelschleifen-Rahmen und eine außergewöhnliche Gabel, aber auch über außergewöhnlich stabile Eigenschaften. Die Gabel war mit einer geschobenen Kurzschwinge und



Tourenmodell 1932

Zugfedern ausgestattet, zusätzlich gab es bereits verstellbare Reibungsdämpfer. Die Alu-Räder verfügten über Simplex-Trommelbremsen, ab 1931 wurden die Räder aus Stahl gefertigt. Auffällig waren die beiden raketenähnlichen Kraftstofftanks unterhalb des Gepäckhalters am Heck der Maschine mit jeweils fünf Litern Volumen. Das Vorserienmodell war noch mit einem Einzelsitz hinter dem Motor ausgestattet, die folgende Kleinserie besaß die uns bekannte, typische dreisitzige Bank und wahlweise auf dem Gepäckhalter einen erhöhten Zusatzsitz. Die Rahmen und Räder waren grau, gelb, seltener auch schwarz lackiert, die Grundfarben der Maschine waren in Indisch-rot oder Russisch-grün gehalten. Parallel zum Reisemodell kam 1926 das erste Tourenmodell in den Handel. Die Maschine war prinzipiell ihrer Reiseschwester sehr ähnlich. Antriebseinheit, Räder mit Bremsen, die Gabel, Trittbretter und die Bedienelemente waren identisch. Wesentlich abweichend war der kürzere Radstand mit 1.475 mm und damit der Rahmen ebenfalls. Der Rahmen wurde auch aus den hochwertigen Stahlrohren von Mannesmann gefertigt. Genial war die Tatsache, dass dieser Rahmen, trotz seiner relativ schwierigen Form, mit beiden parallelen

Doppelschleifen aus einem Stück gebogen wurde. Natürlich wurden notwendige Verbindungen und Verstärkungen mittels Muffen eingesetzt. Das Hauptrohr begann an einer Muffe des Steuerrohrs, führte in Bögen nach unten und hinten, vor Höhe der Radbefestigung wieder nach oben und dann in einem etwa 160°-Bogen wieder nach oben. Vor dem Steuerrohr wurde um 180° im Bogen nach hinten gewendet und spiegelverkehrt das Gleiche parallel zur ersten Seite nochmals bis zur ersten Seite nochmals bis zur zweiten Muffe am Steuerrohr geführt. Die Sitzhöhe betrug 600 mm und das Gesamtgewicht der Maschine 185 kg, wobei Albin Liebisch bei Angabe der Daten das Gewicht gern verschwieg. Neben dem Hinterrad befand sich am Gepäckhalter rechts der Öltank und links der Werkzeugbehälter. Der Kraftstofftank fasste 14 Liter und befand sich zwischen Steuerkopf und Zylinderkopf, also fast über dem Motor, das Arbeiten der Ventile war noch gut zu sehen. Der Kraftstoffverbrauch wurde mit zehn Litern angegeben und damit war eine zumutbare Reichweite gewährleistet. Hinter dem Motor befand sich ein Einzelsitz und über dem Gepäckhalter bestand die Möglichkeit, einen Soziussattel zu montieren. Ab 1933 soll es eine behördliche Genehmigung zur Montage einer Sitzbank à la Reisemodell gegeben ha-

ben. Der Soziusplatz blieb erhalten und somit konnten auch hier drei Personen auf Reisen gehen. Liebisch überraschte 1929 mit dem Modell „Touring-Sport“ die Fachleute. Das Motorrad war einsitzig und hatte als wesentliches Unterscheidungsmerkmal gegenüber allen bisherigen Modellen keine Trittbretter, sondern verfügte über Fußrasten. Da die Maschine über keinen Gepäckhalter verfügte, konnte dort auch kein Öltank und kein Werkzeugfach montiert werden. Der Öltank wurde vor dem Motor querliegend am Rahmen befestigt. 1930 brachte Liebisch als Ergebnis seiner reichen Reiseerfahrungen in den Alpen das „Alpenmodell“ an den Kunden. Es wurde auch mit Seitenwagen angeboten, nicht nur deshalb war es langsamer übersetzt. Der Motor war leicht leistungsgesteigert, drehte höher als die normale Serie. Somit konnte das Geschwindigkeitsdefizit minimiert werden. Die Maschine war auch insgesamt leichter gehalten und nur mit einem Sattel versehen. Ihr Anblick könnte eine Anleihe für das spätere „Touring-Sport-Modell“ gewesen sein. Die nächste Neuheit war dann etwa 1932 die „Super-Sport“, diese Rarität bekommt man wohl überhaupt nicht mehr vor die Augen. Der Sattel lag richtig tief in der Maschine. Hervorstechendes Merkmal war die Doppelport-Auspuffanlage. Formschöner als in der Tourenserie war der Hinterradkotflügel mit angedeuteten seitlichen Verkleidungsblechen versehen worden. Unter den Fußrasten waren die Auspuffrohre mit Wärmeschutzverkleidungen geschützt. Als Räder wurden die in der Serie seit 1931 eingeführten, ebenfalls großflächig durchbrochenen Stahl-scheibenräder verwendet. Auch hier lag der Öltank vor dem Motor. Der Kraftstofftank war flacher als an der „Touring-Sport“ gehalten. Teil 5 mit Schluss der Serie folgt.



Super Sport 1932

## Bücher

**AWO – Die Geschichte einer Legende**



**34,- Euro**

**DKW – Motorradsport 1910 – 1939**



**19,- Euro**

**Made in Zschopau**  
Motorräder mit Herz



**22,50 Euro**

**Sowjetische Motorräder zwischen Anspruch und Wirklichkeit**



**7,90 Euro**

Bestellung unter  
[www.top-speed.info](http://www.top-speed.info)