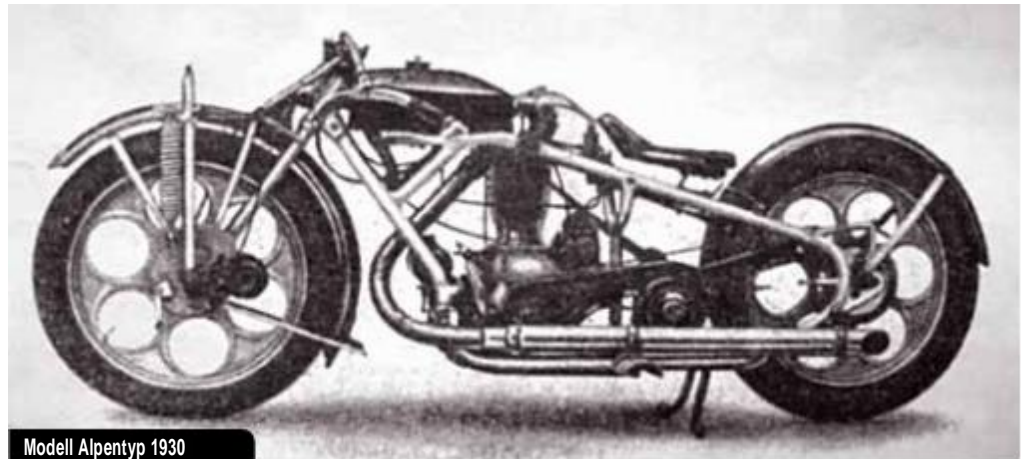


Böhmerland – Cechie – im Böhmerland

Das geniale Werk von Albin Liebisch (Teil 5) Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (5), Jürgen Kießlich Archiv (3)

1935 konnte der Kunde das so genannte „Jubiläummodell“ für 9.800,00 CS Kronen kaufen. Es sollte an den Start vor zehn Jahren erinnern und etwas ganz Besonderes darstellen, und das war es auch. Die Vorstellung eines kompakten Fahrzeuges war bei der Namensnennung „Cechie“, wie sie im inneren des Landes bezeichnet wurde oder eben „Böhmerland“, einfach vorhanden.



Modell Alpentyp 1930

Das neue Modell war ebenso grazil wie das vorausgegangene mit der Bezeichnung „Super-Sport“, lediglich der Fahrersattel war etwas angehoben worden. Der einzige Auspuff führte, wie gewohnt, an der linken Seite nach hinten. Die Maschine hatte einen Satteltank, den Öltank vor dem Motor, sie hatte wieder Trittbretter und den üblichen Standard-Kotflügel hinten. Die austauschbaren, neuen Pressstahlräder hatten die Dimension 19x4 Zoll. Ohne Gepäckträger wurde die sportliche Note verstärkt, und die neu entwickelte, breitere Vorderradgabel war eine weitere Verbesserung für die stabile Straßenlage.

Aufgrund ständiger Veränderungen betreffs der Modellpflege hatte auch das alte Reisemodell über die Jahre sein Gesicht verändert, aber der Motor war oberhalb des Zylinderkopfes immer noch nicht gekapselt, hier bewies Liebisch eine sehr konservative Einstellung zu einigen Details seiner Produkte. Wie schon erwähnt, waren die Räder verändert worden, aber immer noch austauschbar. Wie auch die Gabel wurde der Rahmen überarbeitet und verfeinert. Der Satteltank wurde eingesetzt, die dreieckigen Gepäckkoffer am Heck wurden als Sonderleistung geliefert. An den Luxusmodellen wurde u. a. m. um das Heck eine Art Stoßstange installiert. Bedienungselemente wurden modernisiert, so wurde beispielsweise der Ventilausheber nicht mehr per Hand, sondern mit dem Fuß bedient. Die Bordelektrik wurde wesentlich verbessert. Der Armaturenhalter wurde „blickfreundlicher“ gestaltet. Die Motorleistung war angehoben worden. Alle ausgelieferten Maschinen waren seitenwagetauglich. Das Reisemodell kostete 1931 immerhin 10.800,00 CS Kro-

nen und mit Satteltank und Koffern 11.500,00; 1937 bezahlte man für das Reisemodell 1.220,00 RM oder 11.500,00 CR-Kronen. Die Ausstattung mit Seitenwagen konnte wahlweise geschehen. Im Prinzip gab es drei Standardvarianten: den „Aero“ mit nach vorne abfallendem, breitem Bug und den leichten, torpedoförmigen Sportseitenwagen für das

Modell „Alpentyp“; der schwere Zeppelin wurde auch St. Gotthardt genannt. Einzelne Stücke wurden mit unterschiedlichen Lastenseitenwagen kombiniert. Da gab es rustikale Anbauten in Form einer stabilen Holztruhe oder sogar von Liebisch selbst für Firmenzwecke entwickelte Transportseitenwagen zur Auslieferung der Motorräder an den Kunden. Alle Seitenwagen waren bereits 1927 mit einer separaten

Bremse ausgerüstet. Der Preis für das komplette Reisegespann lag 1935, je nach Grad der Ausstattung, bei etwa 14.700,00 Kronen. Schon seit Beginn der Motorisierung gab es auch interessierte Frauen dafür und auch für den Motorsport. Besonders in der Tschechoslowakei gab es eine ganze Reihe „schneller Damen“. 1937 siegte Emilie Sieber mit dem schweren Reisegespann bei der 4. Sudendeutschen Zuverlässigkeitsfahrt.



Karel Horky, Reisemodell 1932



Volkmodell 3-sitzig 1937

Die technischen Veränderungen waren beim moderneren Tourenmodell analog, wie oben beim Reismodell erläutert, zu betrachten. Eine neue Ära für Albin Liebisch und seine Produkte war 1937 der Verkaufsstart für das völlig neue „Volkmodell“ mit einem 350-ccm-Einzylinder-Zweitaktmotor. Dieser wurde von Albin Liebisch selbst entwickelt, selbst das Wirbelstromverfahren zur Verbrennung des Kraftstoff-Luftgemischs war von Liebisch erdacht und auch patentiert worden. Das Hub-Bohrungsverhältnis war mit 76 x 76 mm quadratisch ausgelegt, die Leistung von 12,2 PS wurde bei 3.000 Umdrehungen abgegeben. Selbst das Drei-Ganggetriebe war Liebischs Eigenkonstruktion und wurde in der eigenen Fabrik in Schluckenau produziert. Der Verbrauch des Zweitakters wurde mit 3,6 l auf 100 benannt. Die Rohrführung des Rahmens und die Gabel sahen auf den ersten Blick aus wie beim Tourenmodell, aber der Rahmen war kürzer und niedriger. Schon durch den wesentlich facheren Zweitaktmotor gegenüber dem sehr hoch bauenden Viertakter konnte das gesamte Motorrad graziler gestaltet wer-

den. Das hatte Einfluss auf viele Anbauteile. Die ersten Maschinen verfügten über einen einzelnen Fahrersitz über einen einzelnen Fahrersitz und nach Wahl über einen zusätzlichen Sozius. Es bestand auch die Möglichkeit, bei montierter Sitzbank mit einem dritten Sitz auf dem Gepäckhalter auf Reisen zu gehen, aber das war wohl eher für den relativ leistungsschwachen Motor mühsam. Die Räder der Dimension 3.15x19 Zoll waren mit Drahtreifen austauschbar aufgezogen und per Steckachsen wie bei den anderen Modellen befestigt und ebenso untereinander austauschbar. Die ersten Auslieferungen des „Volkmodells“ gingen in der Farbkombination Grün-Gelb an den Kunden, später wurde die Maschine in den gefälligeren Farben Rot-Gelb ausgeliefert. Der Zweisitzer kam mit 6.800 Kronen an den Kunden, der Dreisitzer mit 7.820. Mit seinen überlangen Maschinen war Liebisch noch nicht am Ende seiner Wünsche angelangt, denn er entwickelte 1935 noch eine superlange Maschine als Prototyp. Die Maschine hatte eine Gesamtlänge von über drei Metern und brachte über 200 kg auf die Waa-

ge. Seine Idee war der Einsatz für militärische Zwecke. Die Maschine wurde auch beim Militär erprobt, davon existiert ein Foto aus dem Jahr 1937, in Prag aufgenommen. Das Bild zeigt drei Soldaten, stehend hinter der Maschine, der mittlere Soldat ist Albin Richard Liebisch, der von 1936 bis 1938 in Prag diente. Auf der Sitzbank konnten drei Personen Platz nehmen. Ein Exemplar, original restauriert, existiert auf jeden Fall (siehe Bild) im bildhaft schönen Zustand und war auch bei Treffen in Krasna Lipa zu bewundern. Eine zweite Maschine wurde von einem Sammler als bewundernswerte Replika nachgebaut. Hervorstechendes Merkmal ist außer der Länge das Vorhandensein von zwei separat zu schaltenden Drei-Ganggetrieben, damit existierten aufgrund der Kombination neun Schaltstufen. Noch 1939, vor dem kriegsbedingten Stopp für die Motorradproduktion, entwickelte „Ali“, der Sohn von Albin Liebisch, ein Motorrad mit einem 700-ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor im neuen Fahrgestell mit langer Hinterradschwinge. Zwei Exemplare



Volkmodell 2-sitzig 1938



Zweitaktmotor Volkmodell

NEU im Shop

Buch

85 Jahre Sachsenring
Die Historie der erfolgreichsten
Motorradmarken



28,- Euro

Format: 297 x 210 mm

Bildband

50 Jahre Motorrad-
Weltmeisterschaft auf
dem Sachsenring

25 Motorrad Grand Prix 1961 – 1972 &
1998 – 2010: Die Sieger aller Klassen



24,- Euro

Buch

Dieter Braun

Weltmeister und Publikumslieblich



19,- Euro

Buch

Heinz Rosner
... startet für MZ



24,- Euro

Bestellung unter
www.top-speed.info

wurden davon zur Erprobung gebaut, leider wurde damit die neue Ära „Böhmerland“ jäh beendet.

Es existiert auch mindestens ein Foto von einem ohv-Motor mit 500 ccm Hubraum, aber die bisher geführten Recherchen ergaben keine Aufklärung darüber. Liebig hat noch am 04.01.1940 den Prototyp eines seitengesteuerten Motors vorgestellt. Es wird noch viele Rätsel zu diesem tollen Thema geben, hiermit sollte erst einmal ein etwas umfassender Kommentar in Wort und Bild



Prototyp für Militär 1936

Die lange „Böhmerland“ Dreisitzermaschine beim tschechischen Militär.

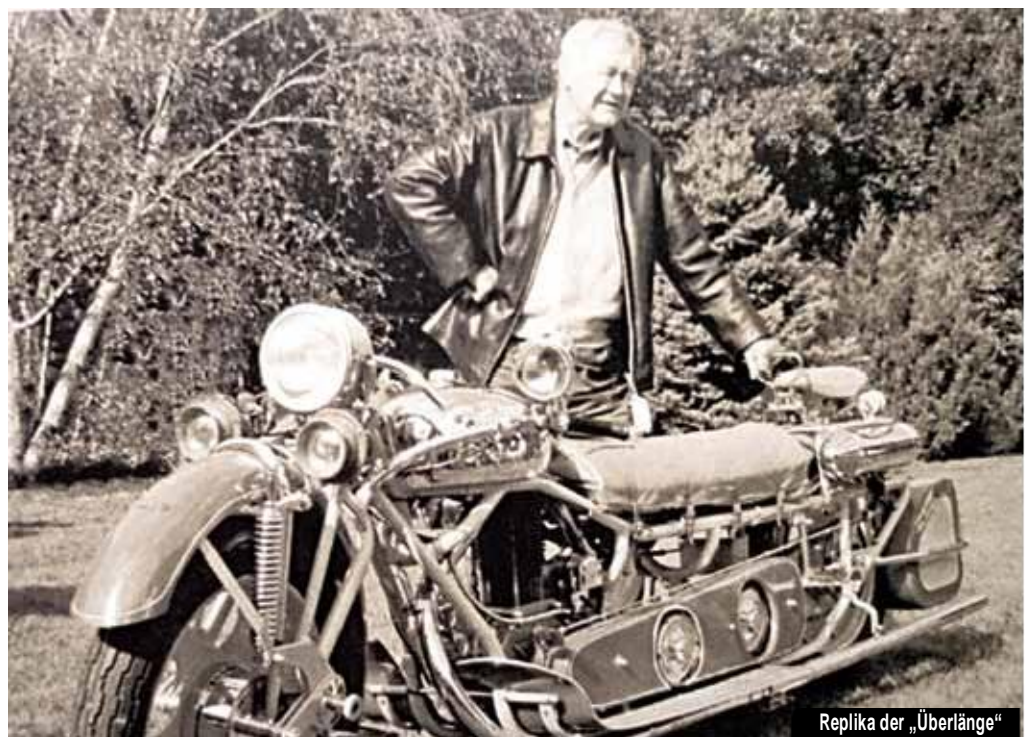


Der überlange Prototyp zur Böhmerland-Parade in Krasna Lipa

Aufklärung über das Lebenswerk eines großen Mannes und seiner „Erben“ erfolgen. Es gibt noch sehr wenig, zumindest in deutscher Sprache, über das Thema „Böhmerland“ und auch unter den bisherigen Chronisten sehr unterschiedliche Auslegungen über viele Details. Auch das hier vorliegende Material kann keinen Anspruch an eine Garantie erfüllen. Ergänzungen und Meinungen werden gern vom Autor entgegengenommen.

Ein Spezialist des Themas ist der Seifhennersdorfer Frank Vragel. Er selbst hat Olaf F. Zierl und auch den Autor des in tschechischer Sprache verfassten Buches Jan Némec aus Decin bei einer Veröffentlichung darüber mit seinem Wissen und Privatarchiv unterstützt.

Im nächsten Monat erscheint: der Artikel „Sport-AWO contra BMW R 26!“



Replika der „Überlänge“