



# „Böhmerland“

News, Spirit of the Wolf – Teil 2

Text: Jürgen Kieblisch | Fotos: Jürgen Kieblisch (4), Peter Knobloch (3)

*Es war rein optisch relativ schnell zu erkennen, dass ein Motorrad mit Elektroantrieb auf dem Platz parkte. Irritationen bereitete die Akustik, denn der charakteristische Ton der 600er Einzylinder Liebisch Motoren war nicht zu überhören. Dieser Schall kam aus einer extra installierten Tonbox. Im Mittelteil der Maschine, da wo konventionell der Motor gelagert ist, befindet sich ein relativ voluminöser Kasten.*



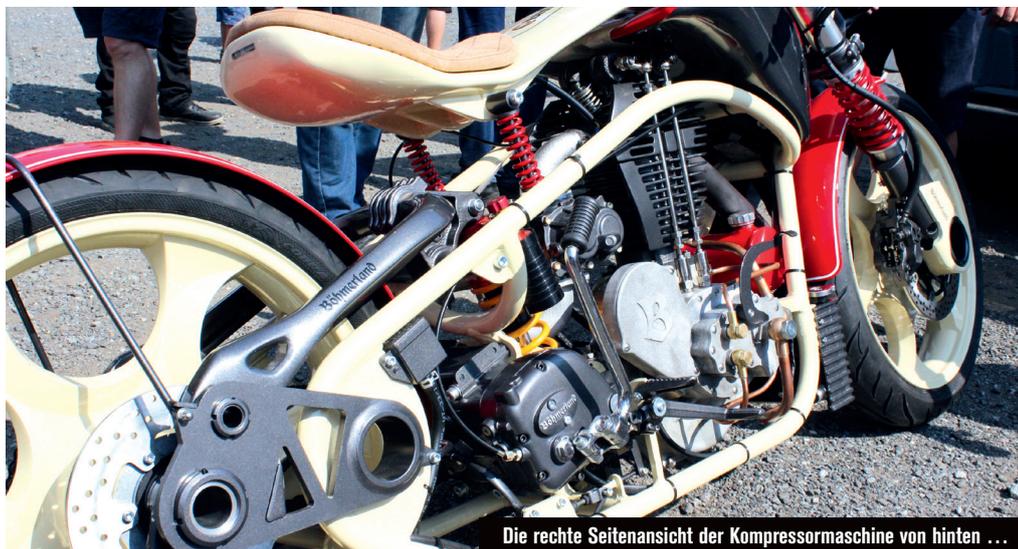
Ein interessanter Prototyp der Böhmerland 21

Den fehlenden Motor kann dieser nicht ersetzen und ist zumindest eine angedeutete Imitation, großflächig gestaltet mit improvisierter Verrippung im Design. Darin sind der Akku und die Soundmaschine versteckt. Das Fahrwerk ist interessant auffällig in äußerst perfekter Ausführung konstruiert worden. Eine kräftig gestaltete Telegabel mit Softchopper Winkel nimmt das Vorderrad auf. Eine Cantileverfederung für die Heckpartie ist wohl heute Norm für ein modernes Fahrwerk, sie liegt relativ frei und ist somit angenehm pflegefreundlich mit ihrem HP

Sporttail Federbein konstruiert. Die Aufnahmen der Radnaben sind sehr kräftig gestaltet, aber nicht ungefällig. Sehr interessant ist der auffallend kurze Abstand zwischen dem Mittelpunkt der Schwingenlagerung und dem Zentrum der Hinterradnabe. Da die Maschine in ihrer Gesamtheit flach gehalten ist, wirkt sie relativ lang, mit einem Radstand von 1.588 mm ist sie es aber nicht. Der Antrieb erfolgt vom E-Motor, linksseitig der Maschine, per Kette auf das Hinterrad. Die Dimension der Scheibenbremsen, vorn wie hinten je eine Scheibe, wirken

auf keinen Fall zu groß gewählt, was auch nicht notwendig sein wird. Wenn man die gewaltigen Stopper der Hubraumboliden auf dem heutigen Markt als Vergleich betrachtet, sind diese zahn einzuschätzen. Aber sie sind auch nicht für „MGP“-Verzögerungen gedacht, denn der „Spirit of the Wolf“ ist wohl eher für ein gemächliches Promenaden-Gruisen gedacht, es ist kein Chopper in dem Sinne, aber die Sitzposition, insbesondere für großgewachsene Fahrer, ist nicht unähnlich. Während der Präsentation beim Interview verkündete der Erbauer,

ein sehr sympathischer Typ, passend zu den „Böhmerland“-Fahrern, dass im Transporter auch das Modell mit dem Verbrennungsmotor steht, aber leider nicht fahrbereit ist. Auf die freundliche Bitte, diese Maschine auszuladen wurde der Wunsch auch gewährt. Jetzt gab es noch einmal viele, respektvoll, große Augen. Hier stand ein technisches Wunder in punkto Böhmerland. Das Fahrgestell entsprach dem des Elektrobikes, aber hier stand es, mit dem Verbrennungsmotor ausgestattet, vor den Bewunderern. Bei dessen Betrachten das Staunen



Die rechte Seitenansicht der Kompressormaschine von hinten ...



... und von vorn



Das Entwicklerteam während einer Messe mit dem Prototypen



Der Motor mit Kompressor im Laborbetrieb

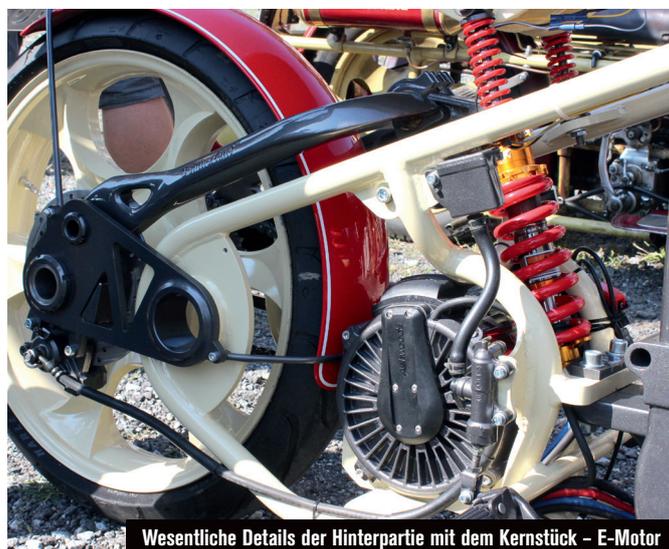
noch einmal größer wurde, denn dieser wurde per Kompressor befeuert. Der stehende Einzylinder Motor mit 600 ccm Hubraum sowie einem Hub/Bohrungsverhältnis von 90/80 ist optisch erheblich modifiziert erhalten geblieben. Die äußere Form des Zylinders mit Kopf ist in etwa wie bei den Ahnen, für eine optimale Kühlung wurde für den Zylinder mit Kopf eine starke, attrapenartige Verrippung gewählt. Der ehemals offene Ventiltrieb mit der Verlustschmierung wurde verständlicherweise gekapselt, jedoch sind die urig langen, außenliegenden Stoßstangen für den Ventiltrieb beibehalten worden. Ebenso wurden die aus Kupferrohren bestehenden, äußeren Ölleitungen des Motors übernommen, evtl. aus nostalgischen

Gründen. Ein Ölkühler mit darüber gelagertem Öltank für die Trockensumpfschmierung befindet sich an einer Konsole vor dem Kurbelgehäuse. Der in roter

Farbe gehaltene Öltank erinnert an des „Tourensport“-Modell von 1932. Der Kühler verfügt über ein Zweikammersystem, einmal für das Motoröl und zum anderen



Das kompakte Gehäuse für den Akku und die „Beschallungsanlage“ des E-Bike



Wesentliche Details der Hinterpartie mit dem Kernstück – E-Motor

befindet sich im Inneren, doppelwandig isoliert, ein Expansions-tank als Druckausgleich für den Haupttank, welcher über dem Motor in der gelungenen Verkleidung installiert ist.

Der Kompressor mit einem Ladedruck von 1,25 bar wird von der Kurbelwelle über eine freilaufende Kette angetrieben. Das Getriebe wird der Epoche angemessen mit dem Fuß betätigt. Den Kraftschluss vom Getriebe zum Hinterrad realisiert eine freiliegende Trockenkupplung. Für den Primärtrieb wurde eine Duplexkette verwendet. Die drei freilaufenden Ketten wirken doch etwas antiquiert, geschmackvolle Gehäuse dürften wenig Probleme bereiten. Neben dem Kurbelgehäuse des Motors befindet sich, linksseitig, ein relativ stabiler Fußhebel. Dieser wurde von den alten Modellen übernommen. Darf man sagen, hier findet in Form einer Bedieneinheit die Antike mit der Moderne eine nostalgische Verwendung. Denn es ist nichts anderes als der „gute, alte“ Ventil-ausheber (Dekompression) als Starthilfe und Abschaltung des Motors. Natürlich würde es wesentlich moderner funktionieren, aber es ist eine gewollte Art der Erinnerung an den Ursprung. Die Motorleistung wird vorläufig mit 35 KW (47,6 PS) und 75 Nm bei 4.500 U/min angegeben und soll das Motorrad bis 175 km/h vorantreiben.

Es gebe noch weitere Details, es würde zu weit führen, die Bilder sind relativ aussagefähig. Weitere technische Angaben lagen bis zur Drucklegung noch nicht vor. In diesem Sinne, mit den Gedanken und besonderer Hochachtung für den Begründer Albin Liebisch vor 94 Jahren sowie Anerkennung für das Team „21“, soll der Report beendet werden.

60 JAHRE  
**Diakonie**   
Katastrophenhilfe

**Weltweit  
hilfsbereit.**

Soforthilfe, Wiederaufbau und Prävention.  
Jeden Tag. Weltweit.