

ŠKODA-KURIER

Zeitschrift der Skoda-
Oldtimer-IG Deutschland
für klassische Automobile



- Der Oldtimer GAU. Gibt es das größtmögliche Oldtimer Auto/Motorrad Unglück ?
- Wird ein Skoda Felicia Pick Up „Fun“ von 1998 einmal ein Klassiker ?

Der Oldtimer GAU

Gibt es das größtmögliche Oldtimer Auto/ Motorrad Unglück? Karl-Horst Treiber hat es erlebt.

Doch zunächst einmal der Reihe nach: Karl-Horst ist Oldtimer-Motorrad Fan und seit 1996 Mitglied in unserer IG. Was ihn als Motorradfahrer mit uns verbindet ist die Tatsache, dass er drei Motorräder von Laurin & Klement besitzt. In unserem Club kann man ihn als „Exoten“ bezeichnen: Er ist das einzige Clubmitglied, das nur Motorräder hat.

Über die Motorradmarken Indian, Nimbus, Horex, BMW und Honda kam er auf der Suche nach etwas „Besonderem“ auf ein Laurin & Klement Motorrad, dem dann weitere zwei folgten.

Seine erste L&K, der Typ CCD, ein Zweizylinder Motorrad Baujahr 1904, mit 615 ccm und 3,5 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 80 Km/h, hatte er 1988 auf der Veterama in Mannheim entdeckt. Alles stimmte, nur der Preis nicht. So dauerte es noch ein weiteres Jahr bis der Verkäufer nach vielen Telefonaten und zähem Handeln nachgab und einen anderen Preis akzeptierte. 1996 war das

Motorrad fertig restauriert und trotzdem sollte es noch bis 2000 dauern, bis es sich wieder im originalen Zustand befand.

1993 kam Karl-Horst Treiber die Idee ein weiteres L & K Motorrad aufzubauen. Er erwarb eine L 80 Einzylindermaschine, Baujahr 1902 mit 502 ccm und 3,5 PS und der Höchstgeschwindigkeit von ca. 75 km/h. Altteile wurden gekauft und was nicht zu bekommen war, wurde vom Edelschrauber und einem Spezialisten aus Tschechien nachgebaut. Die Restaurierung ging zügig voran. 1996 wurde die L 80 beim TÜV vorgestellt. Die Abnahme gestaltete sich nicht ohne Probleme, und wurde nur durch zwei Ausnahmegenehmigungen möglich. Die eine besagt: Das Motorrad darf bei Dunkelheit nicht gefahren werden, die andere gestattet das Fahren mit der einen vorhandenen Bandbremse. Der Rest war Formsache. Mit der TÜV-Plakette konnte das Rad von nun an im Verkehr und auf Treffen bewegt werden. Ein Beiwagen, der bei der Ersatzteilsuche gefunden und

fertiggestellt wurde, machte aus der Solomaschine ein Gespann. „Ganz einfach ist es nicht diese Fuhre im Verkehr zu bewegen. Hat die L 80 doch keine Kupplung und Getriebe“, sagt Clubfreund Treiber. Der Motor ist durch einen Flachriemen direkt mit dem Hinterrad verbunden. Ist das Anfahren in flachem Gelände schon schwierig, wird dieser Vorgang an einer Steigung oder am Berg unmöglich. Es bedarf einiger Übung, bis der Motor durch das Treten der Pedale läuft und das Gefährt sich in Bewegung setzt. Zum Bremsen wird der Dekompressionshebel gezogen und mit der Bandbremse gebremst. Der Motor geht aus und der Startvorgang muss wiederholt werden.

Seine dritte L & K Maschine bekam Karl-Horst 1997 über seine mittlerweile gut funktionierendes Beziehungsnetz in Tschechien. Dieser Typ BZ, eine Einzylindermaschine Baujahr 1901 mit 330 ccm und 2,5 PS und ca. 50 km/h Höchstgeschwindigkeit war natürlich auch nicht komplett. Auch hier mussten Teile gefunden und nachgebaut werden. Mit den Erfahrungen aus den beiden vorausgegangenen Restaurierungen konnte dieses Motorrad schnell in einen guten Zustand gebracht werden. Da es, wie die CCD, nur für Ausstellungen und Fahrten in Hockenheim und Schatten

Verwendung finden sollte, entfiel der lästige TÜV Termin.

Der Nachbau einer Laurin & Klement

1998 inspiriert durch das Foto eines Prototypen der Laurin & Klement Vierzylindermaschine des Typ CCCC, Baujahr 1904 mit 471 ccm und 5 PS reifte in Treiber der Wunsch, eine solche Maschine für seine Sammlung zu suchen. Schnell musste er feststellen, dass von den „Vierzylindern“ keine überlebt hatte. Nicht nur das, auch Unterlagen wie Produktionszeichnungen Fotos oder Literatur waren rar. Karl-Horst entschloss sich, eine CCCC nach dem Konstruktionsprinzip von 4 Kurbelwellen, 4 Nockenwellen und 4 Abreißzündungen nachzubauen. So entstanden bis 2008 zwei Motoren und ein Fahrgestell steht kurz vor der Vollendung.

Thema: Oberflächenvergaser

Er spielt im weiteren Verlauf der Geschichte eine zentrale Rolle. Diese Vergaser wurden vor dem Ersten Weltkrieg in Motorrädern und Autos verbaut. Alle tschechischen, osteuropäischen und teilweise auch deutsche Motorradhersteller nutzen dieses Vergaserprinzip. Einfach erklärt funktioniert er so: Im Tank wird der Benzindampf abgezogen, außerhalb des Tanks in der

Gasleitung mit Luft angereichert und über das Schnüffelventil im Motor angesaugt, wird das Gemisch an den Brennraum weitergeleitet und dort durch eine Abreißzündung (ohne Zündkerze) zur Explosion gebracht.

Das Problem der Oberflächenvergaser sind konstruktionsbedingte Verpuffungsexplosionen. Diese werden durch im Tank eingebaute Flammsiebe verhindert. Anders gesagt: Sollte ein Teil der im Brennraum entstandenen Energie in die Gasleitung zurück schlagen, verhindert das Flammsieb die Explosion des Tanks. Von kleineren Flammenrückschlägen, die im Tank zu Rissen führten, wusste man. Tankexplosionen waren bisher selten zu vermerken.

Der GAU im Jahr 2000

„An diesem Tag im Spätsommer wollte ich wieder einmal die Flachriemen meiner drei L & K Maschinen austauschen“, berichtet Karl-Horst Treiber. Das Austauschen oder Nachstellen dieser Riemen ist Routinearbeit und fällt eigentlich nach fast jeder Fahrt an. Die beiden ersten Motorräder waren schon fertig und deren Lauffunktion auf dem Ständer überprüft. Bei der dritten Maschine, der L 80 war nur noch die Funktionsprüfung durchzuführen.

„Ich stand über die laufende Maschine gebeugt, als es plötzlich zu einem Flammenrückschlag im Oberflächenvergaser kam. Durch den zerborstenen Tank schoss knapp an meinem Kopf vorbei ein brennender Benzinstrahl nach oben. Ich stand sofort in Flammen. Hemd und Hose brannten. Während ich versuchte die Flammen an meinem Körper zu löschen hatten die beiden anderen L & K Motorräder auch schon Feuer gefangen und explodierten. Nachbarn die das Unglück beobachteten, verständigten sofort die Feuerwehr, die in weniger als 10 Minuten vor Ort war und den Brand bekämpfte. Ein weiteres Motorrad, eine Indian, die etwas entfernt parkte, konnte noch gerettet werden. Glück im Unglück war: Ich hatte keine Gesichtsverbrennungen davon getragen. Die schweren Brandverletzungen an Armen und Beinen brauchten 5 Monate um zu heilen“, berichtete der Unglücksrabe.

Die drei Motorräder waren ausgeglüht und Totalschaden. An der L 80 und der BZ wurde seit 2000 nichts mehr gemacht, sie stehen als einsame Ruinen in der Garage. An der CCD wurden in den letzten Jahren Restaurierungen vorgenommen und wie Karl-Horst Treiber versichert ist 2009 mit einer Fertigstellung zu rechnen.



Bild links
Laurin & Klement
Zweizylinder-Motorrad,
Baujahr 1904, Typ CCD,
615 ccm, 3,5 PS,
Höchstgeschwindigkeit
ca. 80 Km/h

Bild rechts
L & K Einzylinder-
Motorrad, mit
Beiwagen, Typ L 80,
Baujahr 1902,
502 ccm, 3,5 PS,
Höchstgeschwindigkeit
Ca.75 Km/h



Bild links
L & K Einzylinder-Motorrad, Baujahr
1901, 330 ccm, 2,5 PS,
Höchstgeschwindigkeit ca. 50 Km/h



**Karl-Horst Treiber
und Sohn.....**

**fahren das L & K
L 80 Motorrad-
gespann**



**durch die Sachskurve
am Hockenheimring.**

Auf einer Ausstellung gibt Karl-Horst Treiber Informationen zu seinen Motorrädern.



Karl-Horst zeigt seinen nachgebauten L & K CCCC Vierzylinder Motor.



Hier stellt er den Fahrriemen nach. Der Lederriemen wird gekürzt, mit der Lochzange ein Loch gestanzt und beide Enden mit Mutter und Schraube zusammengefügt.

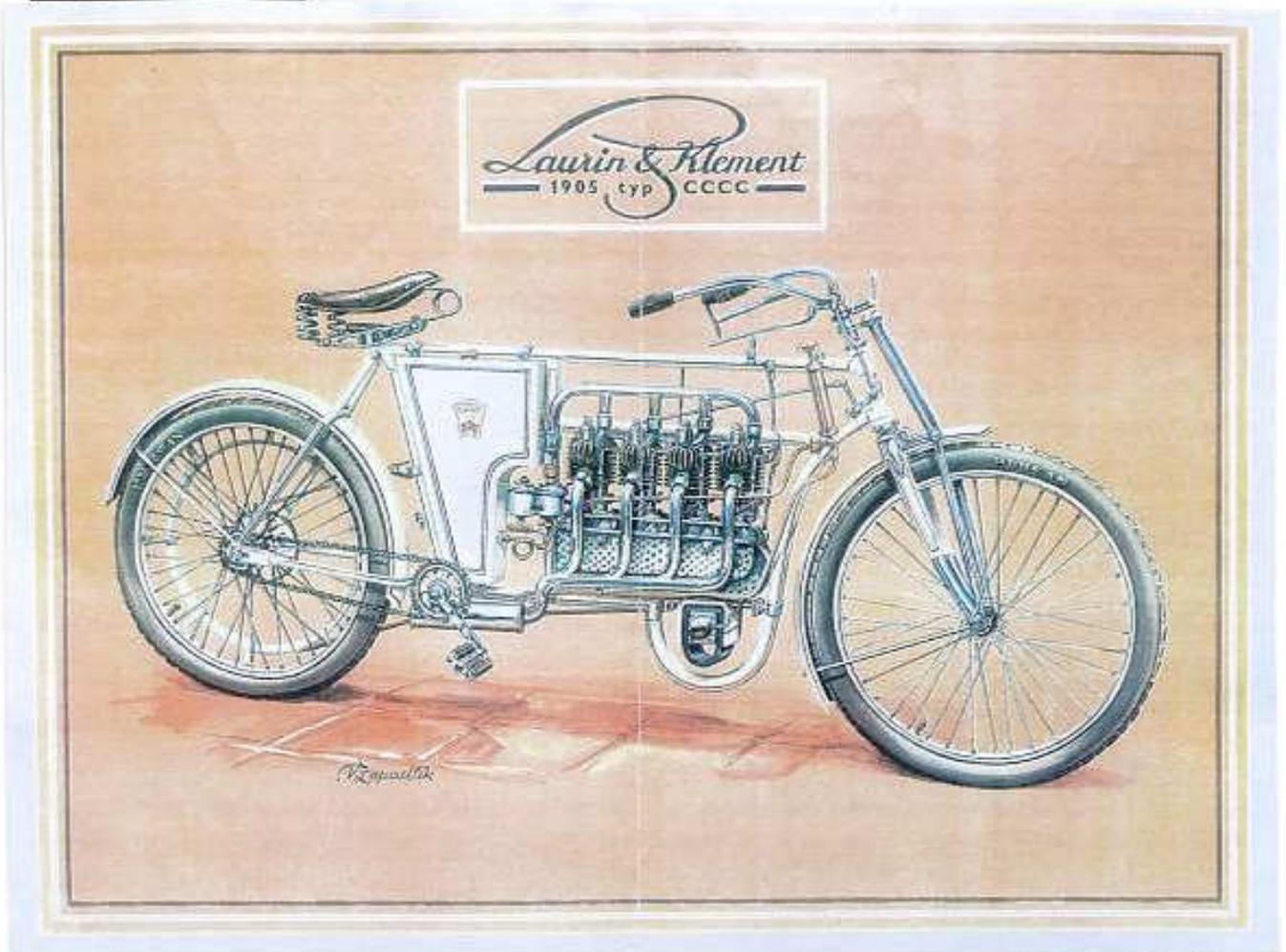
Die folgenden Bilder zeigen die ausgebrannten drei Laurin & Klement Motorräder nach dem GAU im Spätsommer 2000



Der traurige Rest einer einst prachtvollen Sammlung



Bild oben: L & K Motorrad Typ CCCC, gemalt und signiert Vzapadlik
Bild unten: Seitenansicht des von K.H.Treiber nachgebauten Vierzylinder-
Motorradmotors.



Der CCCC Vierzylinder Motorradmotor aus verschiedenen Blickwinkeln



Auf der Suche nach einem Laurin & Clement Vierzylinder - Motorrad hat Karl-Horst Treiber dieses Fragment im Militärmuseum von Rom entdeckt.



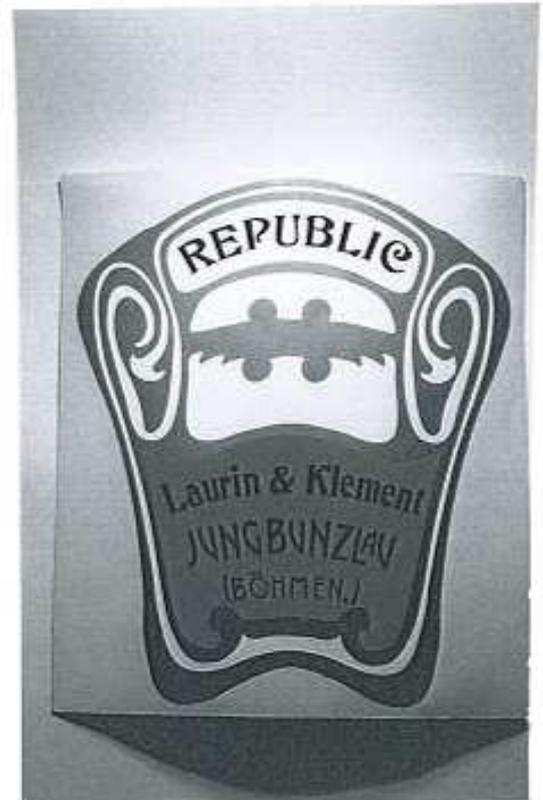
Laurin & Klement Motorrad – Tankembleme und Emblemrosche.

K.-H. Treiber war während der über Jahre dauernden Restaurierung seiner Laurin & Klement Motorräder auch auf einem anderen Gebiet rühlig. Da originale Tankembleme aufgemalt waren, kümmerte er sich um eine limitierte Neuauflage als Abziehbilder. Schwierig und teuer wurde es für den Perfektionisten, die im Original erhabenen Schriftzüge herzustellen. Die Abziehbilder gibt es in zwei Versionen. Ein mal mit der Beschriftung SLAVIA, Laurin & Klement, MLADA BOLESNAV, zum anderen REPUBLIC, Laurin & Klement, JUNGBUNZLAU, (BÖHMEN). Weiterhin wollte er eine Emblemrosche nach einem Original aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg nachfertigen. Dieses Emblem hat einen Durchmesser von 30 mm und besteht aus leicht gewölbtem Messingblech. Die Vorderseite ist emailliert und zeigt das stilisierte Zeichen L & K. Der Rand

zeigt einen umlaufenden goldenen Blätterkranz auf schwarzem Untergrund. In der Mitte steht auf rotem Untergrund das goldene L & K Emblem. Es gibt auch noch Ausführungen mit grünem und blauen Untergrund. Auf der Rückseite befindet sich eine Festheftnadel.

Karl-Horst Treiber ist über die Jahre zu einem ausgewiesenen Experten für Laurin & Klement Motorräder geworden und stellt sein Wissen gerne anderen Clubfreunden zur Verfügung. Wer am Erwerb von Emblemroschen oder Tankabziehbildern interessiert ist, hier seine Adresse:

Karl-Horst Treiber,
Hauptstr. 136,
69488 Birkenau,
Tel.: 06201 – 32028



(Anmerkung der Redaktion: Wenn Interesse über weitere Berichte zum Thema Laurin & Klement Motorräder besteht, bitte bei R. Maas oder V. Ullrich anrufen)