

„Wie Böhmen noch bei Österreich war ...“(\*) –

## LAURIN & KLEMENT Typ BZ 3 ½ HP 1903 und Typ L 4 HP 1906

(\*) *Wie Böhmen noch bei Österreich war ...*

*Titel eines Schlagers interpretiert zB von Peter Alexander*



Auch wenn sie einen „böhmisches“ Namen tragen, so sind die Vehikel, die wir hier vorstellen, urösterreichisches technisches Kulturgut. Laurin & Klement hat sich als erster Motorradproduzent der Donaumonarchie in die Handelsregister eingetragen, die Produkte wurden jeweils auf der Wiener Frühjahrsmesse vorgestellt, weltweit vertrieben, zählten zu den weltweit qualitativ hochwertigsten und es gab Lizenznehmer in Deutschland (Seidel & Naumann), Frankreich (Alcyon) und sogar in England (Haweston).





Klar dass sich um so eine Karriere Mythen und Anekdoten ranken, zB die von den Anfängen: Václav Klement, ein Buchhändler aus Mladá Boleslav, das damals noch Jungbunzlau hieß, hatte gleich nach seiner Hochzeit ein Germania Fahrrad der Dresdner Firma Seidel & Naumann erstanden. Dieses hielt allerdings nicht so lange wie die Ehe, beim ersten Mal umfallen war der Hinterbau derart verbogen, dass die Kette ständig absprang. Václav schickte das Rad an die Generalvertretung mit einem in seiner tschechischen Muttersprache abgefassten Begleitschreiben. Die Antwort kam prompt und unverblümt: wenn er auf eine Behandlung seines Anliegens Wert läge, so möge er sein Schreiben in einer allgemein verständlichen Sprache abfassen. Auch wenn man bedenkt, dass in Böhmen damals Deutsch als Amtssprache galt, so ist es doch eine sehr arrogante Art, einen Kunden zu behandeln, der nach landläufiger Meinung doch König zu sein habe! Klement soll sich darüber so geärgert haben, dass er beschloss, selber Fahrräder herzustellen. Wie in den meisten Anekdoten steckt auch in dieser ein Körnchen Wahrheit, eigentlich sogar ein großes

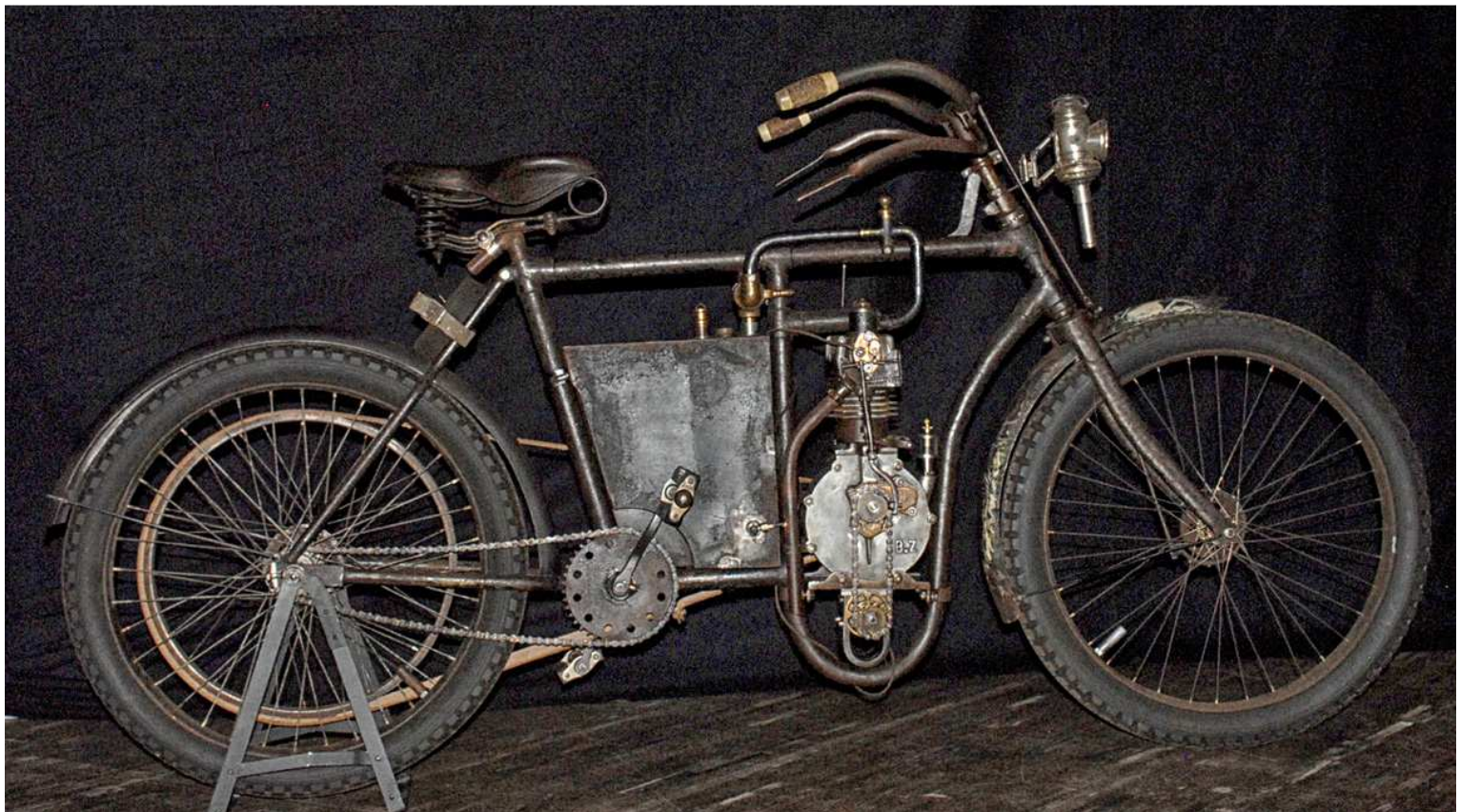
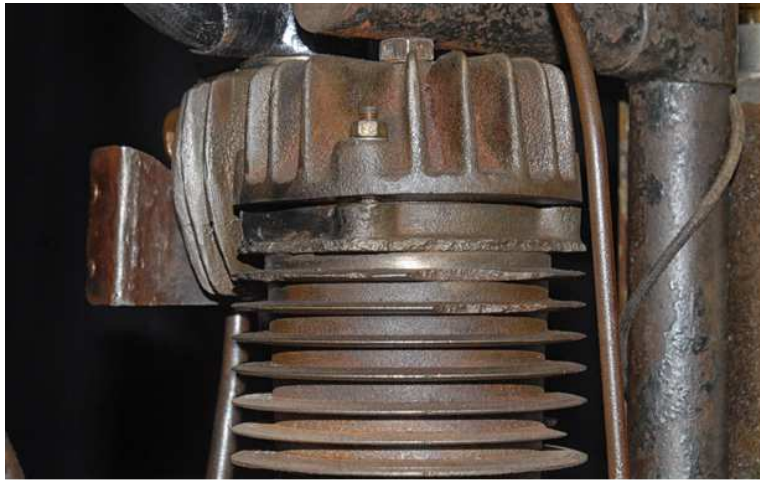
Korn, denn der Beschwerdebrief samt Antwort ist erhalten geblieben. Václav Klement fand in seinem Namensvetter Václav Laurin einen kongenialen Partner, der schon Erfahrung mit der Reparatur von Fahrrädern hatte. Am 18. Dezember 1895 erfolgte die Gründung des Unternehmens, der Firmename bestand aus den Nachnamen der beiden Partner, die Fahrräder hießen „Slavia“. Der abebbende Boom in der Fahrradindustrie gegen Ende des 19ten Jahrhunderts ließ Klement 1899 nach Paris ziehen, um sich bei den französischen Motorradkonstrukteuren nach Ideen umzusehen. Bei seiner Heimkehr hatte er ein Werner Motorcyclette im Gepäck, mit einem über dem Vorderrad befestigten und dieses antreibendem Motor. Dieses sollte das Vorbild für eine Eigenproduktion in einer neu errichteten Fabrik in Mladá Boleslav werden. Weshalb die Produkte aus diesem Werk dann aber ganz anders und viel moderner, innovativer gerieten, bietet allerdings viel Stoff für eine eigene Geschichte, die ein andermal hier erzählt werden soll, uns aber direkt zu den schon oben erwähnten Vehikeln bringt:



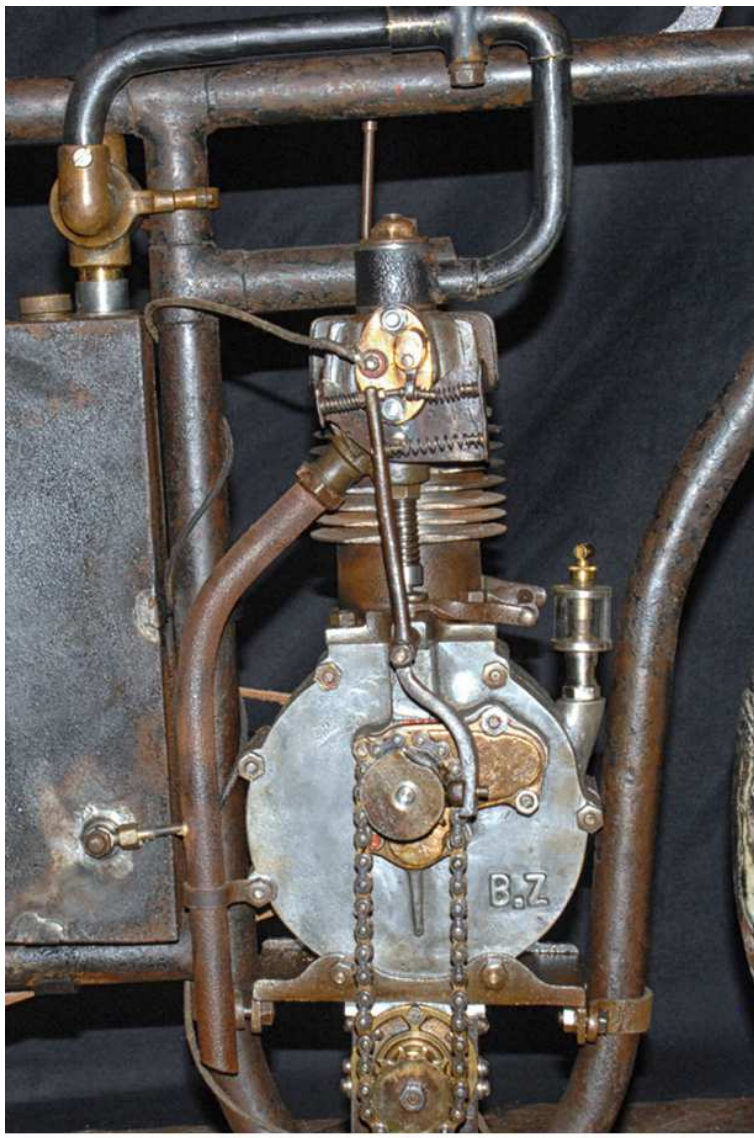


Wir machen einen Zeitsprung bis ins Jahr 1903 und stehen vor einer Laurin & Klement vom Typ BZ. An dieser im Originalzustand erhaltenen Maschine sehen wir alle Verbesserungen jener Mängel, die den beiden Böhmen an der Werner missfallen hatten: der Fahrradrahmen war gegen eine völlige Neukonstruktion getauscht worden, die den stehenden Motor als auch den Tank einschließt und so für einen tiefen Schwerpunkt und eine stabile Straßenlage sorgt – auch die schwere Führungsgabel ist eine Eigenkonstruktion. Alle zu bedienenden Armaturen sind in Griffweite am Lenker angebracht, so dass man denselben immer fest in der Hand hat. Lediglich um das Öl in das Motorgehäuse zu pumpen, muss man kurz loslassen. Die Kraft wird mittels eines breiten Flachriemen über eine verstellbare Spannrolle an

das Hinterrad geleitet. Der Motor ist ein luftgekühlter, viertaktender Einzylinder mit automatisch gesteuertem Einlass- und über einen Nocken betätigten Auslassventil. 75 mm sowohl für Bohrung als auch Hub ergeben 331ccm<sup>2</sup>, die Leistung wird mit 3 ½ h.p. angegeben. Als allererster Motorradhersteller überhaupt verwendeten Laurin & Klement schon 1899 eine selbstentwickelte elektromagnetische Zündung nach dem System Bosch, allerdings leichter als diese, der von einer Kette angetriebene Magnet war unterhalb des Motorgehäuses angebracht. Beim Modell BZ führt unterhalb dieser Zündanlage der Rahmen in einer Schleife vorbei, was das Modell vom Vorgänger optisch unterscheidet, auch die Bandbremse am Vorderrad ist eine Neuerung.









Die BZ wurde bis 1905 gebaut, bzw wurden zuletzt nur mehr Restbestände abgesetzt. Mit dem L Modell gab es ja bereits einen Nachfolger, ein solches – ebenfalls in schön patiniertem Zustand - haben wir zur Betrachtung vor uns: der Hubraum ist mit 80 Bohrung und 100 Hub auf exakt 502 ccm angewachsen. Die Leistung von 4 HP ist jetzt auch ausreichend, um eine zweite Person zu befördern. Laurin und Klement hatten sich Gedanken gemacht, wie das zu bewerkstelligen sei, denn der Seitenwagen, wie wir ihn heute als selbstverständlich empfinden, war damals noch nicht erfunden. Der Passagier musste über gute Nerven verfügen, denn entweder wurde er auf einem Sitz „vorgesteckt“ quasi als Pufferzone vor sich hergeschoben, oder er wurde wild schlingernd in einer Art Anhänger hinter der Maschine hergezogen. 1903 zeigten die Noricum Werke in Graz eine Möglichkeit auf, ein drittes Rad mit Sitz neben dem Motorrad laufend zu befestigen – die Idee wurde von der Konkurrenz begeistert aufgenommen, so auch von Laurin & Klement, wie an dieser Maschine zu sehen ist. Natürlich musste dafür auch die Bremskraft verstärkt werden, weshalb beim Typ L auch am Hinterrad eine Bandbremse für Verzögerung sorgt. Anstatt des Oberflächen-Verdampfungsvergasers tut jetzt ein Longuemar Gemischaufbereiter seinen Dienst. Was uns neben der Kupplung und der

Vorderradfederung – die optional zu bestellen war - noch auffällt ist das Steuerkopfschild: Motorcycle Republik steht darauf zu lesen, darüber als Hersteller Laurin & Klement, darunter Jungbunzlau/Böhmen. Dazu muss man wissen, dass die L & K im tschechischen Böhmen als Slavia, im deutschsprechenden Österreich aber als "Republik" vermarktet wurde.

Laurin & Klement Motorräder waren führend auf allen Rennstrecken nicht nur der Donaumonarchie. Unvergessen ist der Sieg des Meisterfahrers Vondřich – auch er hieß mit Vornamen Václav – beim Gordon Bennett Cup 1905, was damals soviel wie ein Weltmeistertitel zählte. Lediglich die Puchs waren imstande, mit den Laurins mitzuhalten. Kein Wunder, dass die Marke wegen ihrer zuverlässigen, in Handarbeit hergestellten Maschinen weltweite Reputation genoss und als Lizenzgeber fungierte. Womit sich der Kreis zu der eingangs erzählten Anekdote schließt, denn es war niemand anderes als eben der ehemalige Gebietsvertreter von Seidel & Naumann, der in Jungbunzlau um eine Lizenz ansuchte. Ob ihn Václav Klement an seinen Faux Pas erinnerte? Das ist nicht überliefert, jedenfalls kam ein Abkommen zustande, und die Laurin & Klement Motorräder verließen in Dresden als „Germania“ die Fabrikhallen ...

