

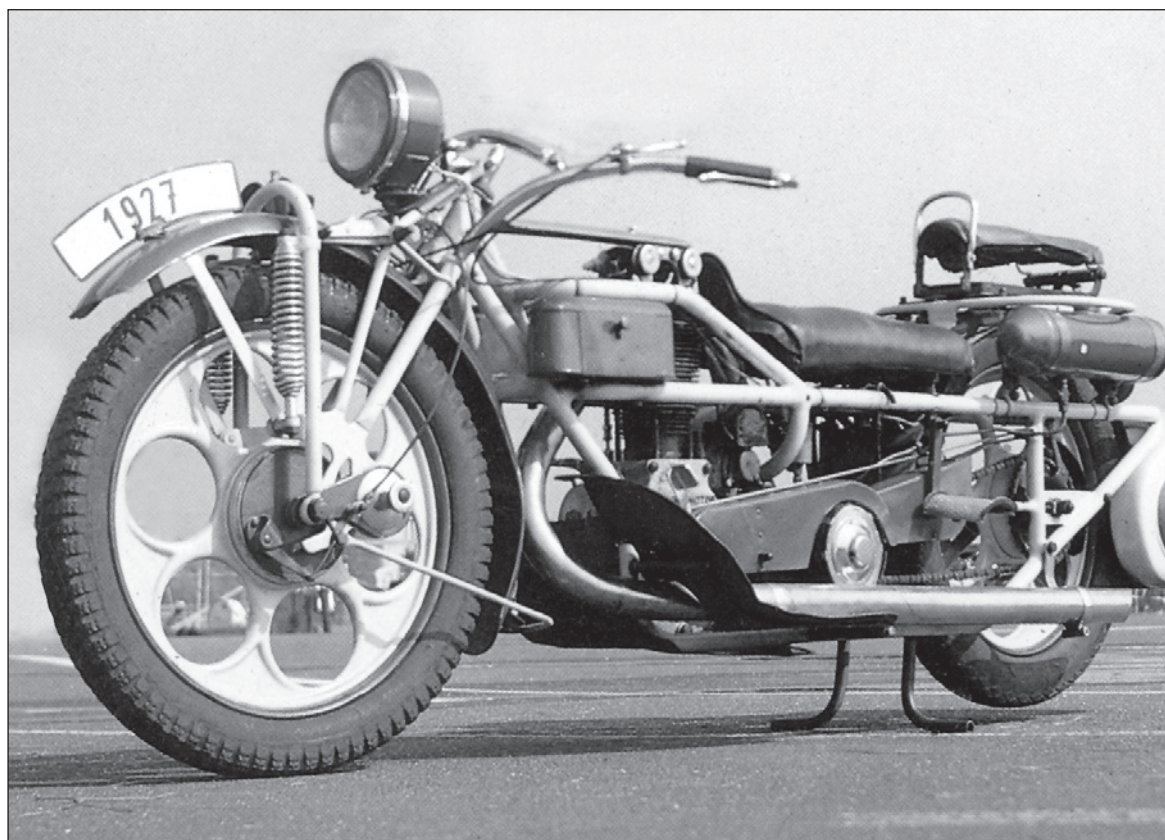
## Čechie

*Albin Liebisch, Motory a stavba motocyklů, Krásná Lípa;  
od roku 1931 Továrna motorových kol, Kunratice u Šluknova (1925–1939)*

Motocykly Čechie (do německy mluvících zemí se prodávaly pod názvem Böhmerland) patřily nesporně k nejnepobyklejším sériově vyráběným jednostopým vozidlům na světě. Každého upoutají svojí konstrukcí už na první pohled: robustní rám, disková kola, tři sedadla, neobvykle umístěné palivové nádrže a dlouhozdvihový jednoválcový motor. Jejich tvůrce, Albin Liebisch (1888–1965), začal s výrobou v Krásné Lípě a do svých motocyklů montoval motory podle vlastního návrhu. Byly to čtyřdobé jednoválce s rozvodem OHV s dvěma vačkovými hřídeli, o objemu 598 cm<sup>3</sup> (ø 79,8 × 120 mm).

Jejich původní výkon 11,8 kW/16 k při 3 600 ot/min se po letech zvýšil na 17,7 kW/24 k při 5 000 ot/min. Zdvíhače ventilů byly zhotoveny z ocelových trubek a na koncích opatřeny nastavovacími maticemi. Hlava válců byla snímatelná, píst se 4 kroužky byl zhotoven z hliníkové slitiny. Karburátor značky Amal anebo Bings přispíval k úsporné jízdě se spotřebou 3–3,5 l/100 km sólo anebo 4 l/100 km s postranním vozíkem. Původní zapalování magnetkou Bosch FF1 vystřídal 100 W magnetodynamo stejné značky, umístěné za válcem a poháněné ozubeným kolem v olejové lázni.

Třístupňová převodovka Sturmey-Archer anebo Hurth s tlumičem záběru umožnila motocyklu na rovné cestě dosáhnout rychlosti okolo 120 km/h. Pružnost motoru byla výjimečná, z rychlosti 20 km/h, kdy bylo slyšet pohyb

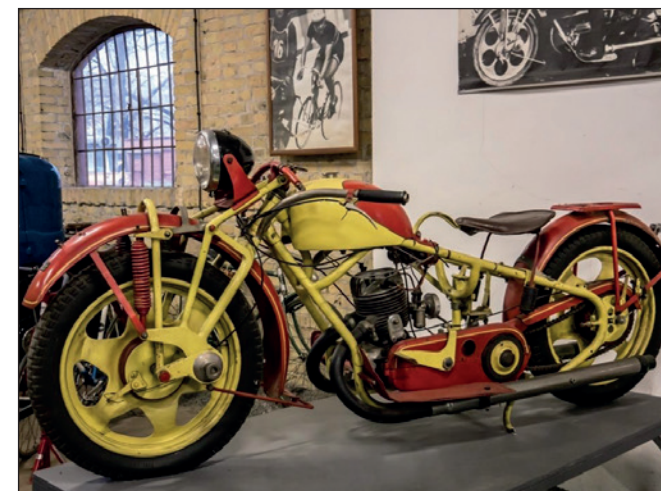


Čechie 600 z roku 1927, jeden z nejpozoruhodnějších motocyklů

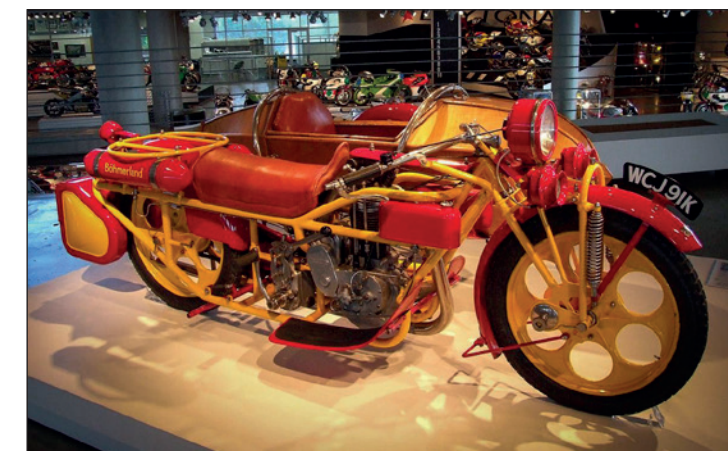
nezakrytého ventilového mechanismu, se na nejvyšším převodovém stupni dalo plynule akcelarovat na cestovní rychlost 80 km/h. Všechny pohyblivé části motoru a podvozku byly uloženy v kuličkových anebo válečkových ložiskách a bohatě mazány. Nejzajímavější částí motocyklu však byl rám, zhotovený z ocelových trubek o průměru 30 mm s mnohými výztuhami. Robustní přední kyvná vidlice s krátkým ramenem byla odpružená dlouhými vinutými pružinami s třecím tlumičem.

Kola byla také neobvyklá: zprvu se montovala disková z lehkého kovu s 6 kruhovými odlehčovacími otvory, později plechová lisovaná, s otvory tvaru zaobleného trojúhelníku. Pneumatiky Goodyear rozměru 26 × 3 časem nahradily domácí výrobky Baťa 27 × 3,85. Kombinace nízkého rámu a motoru s vysokým válcem si vyžádala neortodoxní řešení palivové nádrže, umístění dvou nádrží cigárového tvaru objemu 10 litrů po obou stranách zadního kola. Schránka na nářadí byla na levé straně Čechie a vzadu zůstalo ještě místo na kovový kufr na zavazadla. Je třeba zdůraznit, že během 15 let výroby nedošlo na motocyklech k podstatným technickým změnám.

Původní třímístný stroj zůstal ve výrobě do roku 1928, kdy ho nahradil nový model Touring s ocelovými koly a třetí palivovou nádrží umístěnou nad motorem. Olejová nádrž se posunula dopředu a takto se motocykl s délkou 3 170 mm, široký 900 mm a vážící 210 kg vyráběl až do roku 1936. Model Jubilaums-Typ (Jubilejní) byl kratší (2 250 mm), určený pro 2 osoby a stal se základem pro závodní stroj dosahující rychlosti až 145 km/h. V letech 1936–1939 Liebisch dodával také tzv. Volks-Modell VM (lidový model, s podvozkem Jubilejního typu) s dvoudobým motorem o objemu 350 cm<sup>3</sup> (ø 76 × 76 mm) a výkonu 8,8 kW/12 k při 4000 ot/min. Dosahoval rychlost 110 km/h, vážil 140 kg, spotřeboval necelé 4 l směsi na 100 km a stál 6 800–7820 Kč.



Čechie



Böhmerland 600 z roku 1925, exponát Barber Vintage Motorsports Museum v Birminghamu, Alabama, USA

Vrcholem Liebischovy fantazie však byl policejní model pro 3–4 osoby sedící na dlouhém tandemovém sedle, opatřený dvěma převodovkami (jednu ovládal řidič, druhou podle jeho pokynů spolujezdec) s 9 rychlostními stupni. Vzhledem na nejisté ovládání, omezenou světlou výšku a neobvyklou délku se tento motocykl neosvědčil a zůstalo jen u několika prototypů. Motocykly Čechie se dodávaly v barevných kombinacích indická červeně-žlutá (asi dvě třetiny produkce) anebo zeleň tmavě-žlutá. Přesný počet vyrobených motocyklů

Čechie VM 350, tzv. lidový model, ze sbírek bratislavského Muzea dopravy