

Aus der Libellenforschung

Unter Berücksichtigung von Angaben der Herren Johann Kofler, Innsbruck und Dipl. Ing. Adolf Hauler, Wien. Kofler befasst sich als Forschensammler mit dem Thema „Die Motorisierung Tirols“ und Hauler war der „Wahlneffe“ des Wiener Ingenieurs Wilhelm Edelböck, des Konstrukteurs der Libelle.



Von dieser entstanden mehrere Entwürfe, einer zeichnete sich durch eine interessante Lenkung des angetriebenen Hinterrads aus. Die Rechte zum Bau der endgültigen Libelle hat Edelböck an *Libelle Fahrzeugbau Innsbruck* abgetreten. Es wurden maximal 7 Leute beschäftigt. Die ganze Mannschaft ist standesgerecht auf dem Libellenfoto rechts festgehalten. Der dicke Mann am Steuer ist Herr Huber, der „blade Huber“, der spätere „Huber Trikot“-Industrielle, der geschäftsführende Majoritätsgesellschafter der Libelle Fahrzeugbau Ges. m. b. H. und ihr Finanzier. Hinter dem Beifahrer sitzt auf der Motorhaube im weißen Hemd Rossmann. Privat wohnte er bei Huber auf Untermiete. Im Libellenwerk entwickelte er sich



zu einem wichtigen Mann, zum „Um-Konstrukteur“ so mancher verspielteren Details der Edelböck-Technik.

Das „*Libellen Werk 1*“ aus **1953** befand sich in der Gaswerkstraße 4a, Innsbruck, in den Räumlichkeiten einer ehemaligen Schusterei. Der Raum, in dem die ersten 30 Libellen produziert wurden, war sehr klein und niedrig. Die fertigen Libellen konnten nur aufrecht durch die Tür hinaus, ins Freie transportiert werden. Dort erfolgte dann die Endmontage der Stoßstangenrohre und des Rohrbogens über der Sitzbank. Etwa Anfang **1954** wurde in größere Räumlichkeiten, in das „*Libellen Werk 2*“, in Wiltenberg, Innsbruck übersiedelt. Es bestand aus besseren Baracken.

In dieser Zeit übte bereits Maximilian Königer in Wien, der große Generalvertreter so vieler berühmter deutscher Motorradmarken, eine Art von „Generalvertrieb“ aus. Er pflegte die Libellen en bloc holen zu lassen. Per LKW + Anhänger konnten dann jeweils drei aufgeladen werden. **1956** soll der Betrieb im „*Libellen-Werk 2*“ zugesperrt worden sein. Die Produktion selbst dürfte schon **1954** eingestellt worden sein.

Libellen sind nur in Innsbruck einzelgenehmigt worden, den Typenscheine gab es nicht.

Es darf angenommen werden, dass insgesamt **50 Stück** erzeugt wurden. Die erste Libelle wurde am **4. 5. 1953** genehmigt, noch unter der Firmenadresse „Innsbruck, Erlenstrasse 18“.

Anfangs Juli **1953** ändert sich die Adresse auf die vom „Libellen-Werk 1“ in der Gaswerkstrasse.

Anfangs **1954** ändert sich die Adresse auf die vom „Libellen-Werk 2“ in Wiltenberg. Die letzte Einzelgenehmigung stammt vom **30. 3. 1954**.

Die Fotos in den Genehmigungsakten dürften nicht immer zu der gerade genehmigten Libelle passen. Man kann 3 Arten von „Typenfotos“ unterscheiden: Die „*Personenlibellen*“ mit Motorhaube über dem Heckmotor, teils mit, teils ohne Fetzendach.



Und die fetzendachlosen „*Lastenlibellen*“ mit einer „*Ladebrücke*“ anstatt der Motorhaube.

An Typenbezeichnungen lassen sich in chronologischer Reihenfolge feststellen: „*Libelle*“, „*53 B*“, „*53 B/L*“, „*53 L*“, dann 13 Stück ohne jedwede Typenbezeichnung, ab Februar '54 einfach nur mehr „*L*“ oder „*P*“ und am Schluss fünf Mal „*L 200*“.

Ordnet man alle Bezeichnungen in denen ein „*L*“ vorkommt *Lastenlibellen* zu, so sind davon 16 Stück und von den *Personenlibellen* 39 Stück erzeugt worden. Gegen Produktionsende ist eine Schwerpunktverlagerung auf *Lastenlibellen* zu bemerken.

Bei den *L 200* wurden sogar nicht näher bezeichnete *Notsitze auf der Pritsche* einzelgenehmigt. Gemäß Zulassungsstatistik des Österreichischen Statistischen Zentralamts waren zum Stichtag **31. 10. 1956** noch 24 Personen- und 17 Lastenlibellen, also insgesamt 43 Stück angemeldet. Auf der Wiener Automobil- und Zweiradausstellung im Frühjahr '54 präsentiert Fraenkel & Kirchner eine Libelle mit zwei seitlichen Türen und Kindersitz hinter der Fahrersitzbank.

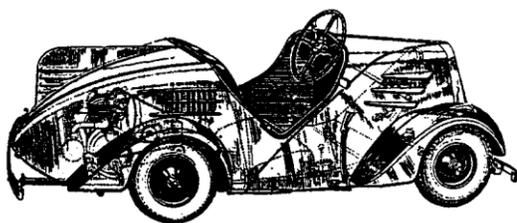
Das neue Modell wird „*P 200 D*“ bezeichnet, dürfte aber nicht mehr „in Serie“ gegangen sein. Aber es soll noch besser kommen: **1954** berichtet die Fachzeitschrift *Universum Natur und Technik* der Ges. f. Natur u. Technik, Wien, über einen neuen Prototyp, die „*Libelle C 400*“, mit 400er Rotaxmotor, wie er auch im Felber Autoroller eingebaut ist. Sie ist dreisitzig, läuft 80 km/h und hat eine Steigfähigkeit von 28% (Felber „bis zu 36%“). Sie ist also nicht schneller als die 200er-Ausführung. Sie hat auch deren Handstarter, während der Felber elektrisch per „*Dyna startet*“. Unterschiedlich zur 200er-Libelle besitzt sie aber, wie der Felber, einen Retourgang.

Mehr ward von dieser und anderen Libellen nicht gehört. Die Libellen wurden in einer Kleinserie auf handwerklicher Basis gefertigt. Es bereitete keine Probleme, jederzeit Änderungen und Verbesserungen einfließen zu lassen. Die hervorstechenden seien erwähnt: Aus Speichen Rädern wurden Stahlscheibenräder. Der 10 Liter Tank wanderte aus dem Hilfsrahmenrohr über dem Heck in einen größeren, separaten Behälter hinter der Sitzbanklehne.



Die im Stoßstangendreieck recht tiefliegenden Scheinwerfer wanderten heraus, auf dieses hinauf. Ursprünglich gab's ein *Schlechtwetterdach*, das „mit wenigen Handgriffen abmontiert und unter dem Sitz verwahrt“ wurde.

Später kam ein „*Rolldach*“. Dies ruhte im unbenutzten Zustand hinter den Sitzen und war dort mit Riemen befestigt. Bei Bedarf brauchte es nur mehr nach vorne geklappt, an die Windschutzscheibe gedrückt und mit Flügelmuttern gesichert werden.



Die Innsbrucker Libelle ist nicht zu verwechseln mit dieser vier-rädrigen „*Libelle 250*“ von der Maschinenfabrik Danger, Säckingen, Deutschland, wie sie auf der Tübinger Motorschau 1949 zu sehen war.

Sehr wohl aber hat sie etwas mit L'autoscooter „*Libellula 53*“ zu tun, der von F. B. Mondial auf dem Mailänder Motorradsalon '53 vorgestellt und von der italienischen Presse in Wort und Bild festgehalten wurde.

Nur wie weit es dann tatsächlich auch zu Libellenexporten nach Italien gekommen ist, lässt sich nicht mehr sagen.

Es sei denn, man nimmt die Differenz aus 46 Libellen, die laut Zulassungsstatistik in Österreich angemeldet wurden und den 50 nachgewiesenen Einzelgenehmigungen und kommt auf 4 Stück. Gingen tatsächlich 4 Libellen in den Export? Und wenn ja, dann nach Italien und Südtirol als „*Libellulas*“?

Edelböck hatte als langjähriger Freund des kommunistischen Bürgermeisters von Venedig ja recht gute Beziehungen zu Italien gehabt, wovon schließlich auch die italienischen Bremsen und ihre Hydraulik bei Haulers Libelle zeugen.

In der Folgezeit wurde Edelböck Konstrukteur im Nutzfahrzeugbau von Mercedes Benz und machte sich später als erfolgreicher Erfinder auf technischem Gebiet selbstständig. Unter vielem anderen erfand er ein Zählgerät für Schach- und Billardspieler, Geduldspiele, und schließlich auch noch einen schnellen Rechner für die Grundrechnungsarten. Die Rechte daran konnte er, noch rechtzeitig vor der Computerzeit, an Olivetti verkaufen. Und noch etwas zeichnete Edelböck aus: Er fuhr nicht mit Seilbahnen. Aus Furcht.

[Zu den Bildern >>>](#)

Text und Bilder: © Dr. Norbert Mylius aus dem Buch

Roller, Roller-Mobile, Raritäten In 2 Bänden

„Katalog zur Sammlung“ (I) und „Geschichte und G'schichterln zu den Objekten der Sammlung“ (Katalog II)

Impressum

Autor, Urheber, Herausgeber und © 2000: Dr. Norbert Mylius.

Dritte und verbesserte Auflage, erschienen 2001 im niederösterreichischen Eigenverlag des Autors zur „Sammlung RRR, Roller Rollermobile Raritäten, Wien, von Erich Schenkel, Hasenauer Straße 2, A-1190 Wien. und Dr. Norbert Mylius, Dobrastraße 58, A-2344 Maria Enzersdorf am Gebirge, Niederösterreich“.

Lektor: Dr. Hans-Michel Kaltschmid, Wien.

Druck Team Styria Werkstätten GmbH, Industriepark 7, A-8784 Trieben, Steiermark.

ISBN 3-9501385-0-1 und ISBN 3-9501385-1-X

N.M./R.S. 03.02.2018