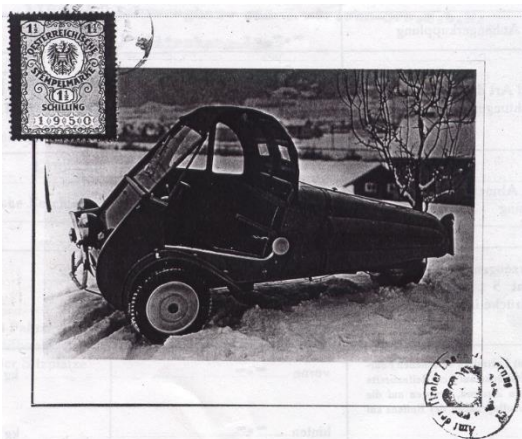


## Die restauration einer Libelle Baujahr 1954



Hasenauer Straße, Wien, 1994

Der rostige Rest eines zweisitzigen Liftsessels auf drei Rädern. Allwetter Autoroller in hell- und dunkelgrünem Schrott zum Restaurieren.



Libelle, einzelgenehmigt am 20. Jänner 1954: „Bequemlichkeit und Stabilität“. „Schutz vor Regen und Schmutz“. „Viergang-Lenkradschaltung“. „Raum für größeres Gepäck“. „Heute noch ungewöhnlich, morgen das Verkehrsmittel der Sparsamen“.

Erzeugt von Libelle Fahrzeugbau GesmbH., im „Libellenwerk 2“, Wiltenberg 13a, Innsbruck.

Den „Generalvertrieb“ übte 1954 Maximilian Königer, Wien I., Stubenring 20 aus.

**Fahrgestell** Nr. 10222. U-Profil-Bodenrahmen durch ein über das Passagierabteil gebogenes Zentralrohr und einen die Seitenbugwände des Passagierabteils umfassenden Rohrrahmen verstärkt. Aufgeschraubte Bodenplatte, aufgeschraubte Bug-, Seiten- und Rückwandbleche. Zwei nebenei-

inanderliegende Sitze mit gemeinsamer Lehne. Zwischen dieser Sitzlehne und der Rückwand befindet sich ein Kofferraum mit Tank und Reserverad. Aufklappbare Armlehnen ersetzen die Türen. Seitenscheibenloses Sonnen- bzw. Regendach. Es ist ein „Rolldach, das im unbenutzten Zustand hinter den Sitzen mit Riemen befestigt wird. Bei Regen wird es nach vorne geklappt, an die Windschutzscheibe gedrückt und mit Flügelmuttern gesichert. Seitenteile sind ebenfalls vorhanden, die mit Reißverschluss eingehängt werden können, so dass ein vollkommener Abschluss des Fahrgastraumes erzielt werden kann.“ Geteilte Windschutzscheibe. Eine wahrlich lange, nach vorn aufklappbare Motorhaube im Heck, „an deren Seiten die in anderer Farbe abgesetzten Windeinführungen liegen, die den notwendigen Luftstrom zum Motor leiten.“ 2 Stück 30-Watt-Boschscheinwerfer mit Abblendlicht. Bei der Ausführung „Lastenlibelle“ steht eine Ladefläche von 1,07 x 1,25 m zur Verfügung. Zulade Möglichkeit: 150 kg.

**Fahrwerk:** Hinterradantrieb über eine ausbalancierte Triebsatzschwinge mit langen, weichen Spiralfedern, Gummipuffern und hydraulischer Stoßdämpfung. Vorn Teleskopfederung mit Zahnstangenlenkung. Die hydraulische betätigte Fußbremse wirkt auf alle drei Räder, der Handbremshebel über Seilzüge auf die Bremskolben der Vorderräder und als Feststellbremse auf die Bremsbacken des Hinterrads. 3,25-12"-Rollerräder, mit einer Tragfähigkeit von 200 kg, bei einem Luftdruck von 2,25 atü. Dem Fahrwerk wird in zeitgenössischen Tests eine „erstaunlich gute Straßenlage“ bescheinigt.

**Motor** Nr. 1010312. Ein Rotax Famo 200/4 von Rotax aus Gunskirchen bei Wels, Oberösterreich. 1-Zylinder-Zweitaktmotor mit Flachkolben, Kühlgebläse und Handstarthebel im Passagierabteil weit vorn, zwischen den Sitzen. Bohrung x Hub 62 x 66 mm = 199 ccm. 8,5 PS bei 5000/min. Batterie-zündung, Primär-, und Sekundärantrieb ans Hinterrad, über Kette. Retourgangloses 4-Gang-Getriebe. Lenkrad-Ratschen Schaltung mit erstem Gang zum Fahrer, zweitem bis viertem Gang vom Fahrer weg. Elektrische Ganganzeige. Dem Motor bescheinigen zeitgenössische Tests, dass er sich „auch auf dem Prebichl auf der Eisenerzer Seite nicht unterkriegen ließ und die Passhöhe bezwang, wobei er zwei Personen und Gepäck schleppte.“

**Maße, Gewichte, Leistungen:** Radstand 1800, Länge 2600, Spurweite 1140, Breite 1270, Höhe, 1400 mm. Ø Wendekreis: 3½ m, Sitzgröße: 1,00 x 0,40 m. Eigengewicht 240, Nutzlast 210, Gesamtgewicht 450 kg. Normverbrauch 2,8 l Benzin-Öl-Gemisch (1:25) auf 100 km. Mittlerer Brennstoffverbrauch 3 l, Testverbrauch „bei Bergfahrten“: 3,5 l. Höchstgeschwindigkeit 75-80 km/h, Steigfähigkeit mit 2 Personen ca. 22 %.

Der **Kauf:** Mai 1992, nicht fahrbereit, zum Wrack gerostet, in durch nachträgliche Umbauten veränderten, aber einigermaßen komplettem bzw. nachbaubarem Zustand. Der Tachometer fehlt. Sehr seltenes Exemplar, die zweite bekannte Libelle ist in Besitz von DI Hauler, Vösendorf bei Wien. Sie ist die Erste aller produzierten Libellen, seit mehr als einem Jahrzehnt werden an ihr fallweise Restaurierungsarbeiten vorgenommen.

Amtliche Dokumente: Akt Kopie der Einzelgenehmigung vom Amt der Tiroler Landesregierung, Innsbruck, vom 18. Jänner 1954.

Neupreise 1954 bei Fraenkel & Kirchner, Wien: 17.900 Schilling für den Auto- und 19.900 für den Lastenroller. Später bietet der Generalvertrieb Maximilian Königer, Wien, den Autoroller um 17.400 Schilling und die Lastenlibelle um 18.800 an. Ein Lohner LB 200 mit Beiwagen kostete 1953 vergleichsweise 16.600 Schilling.

**Notizen** des Sammlers:

**1994** Beginn der Restaurierungsarbeiten durch Zerlegen in und vor der *RRR-Gartenwerkstatt*.

**1998:** Profirestaurierer Karl Eder in Pottendorf übernimmt die Restaurierung.

**2000:** „Ist bereits beim Lackierer.“



## Aufgenommen 2002

R.S. 13.03.2018

Quellentext: ROLLER, ROLLERMOBILE, 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