“die Unkonventionelle” - VICTORIA KR 21 200 Swing 1956

Sie hatte zwei Väter, die Victoria Swing, und auch zwei Mütter. Als Väter sind hier als erstes Fritz Bauer zu nennen - in den 50er Jahren technischer Leiter bei Victoria - und als zweiter Norbert Riedel. Der war von Bauer als Konstrukteur zurück nach Nürnberg geholt worden (wo er früher schon angestellt gewesen war), nachdem er mit seinem eigenen Projekt – dem ungewöhnlichen Leichtmotorrad namens Imme R 100 - gescheitert war. Die Imme muss man als Mutter der Swing ansehen, als zweite gesellt sich die Victoria Peggy dazu. Ein Roller mit einem von Riedel 1953 konzipierten Einzylinder-Zweitaktmotor mit Umkehrspülung und 200 Kubik Hubraum. Und einigen anderen technischen Raffinessen, die ebenfalls von Riedel für ein Motorrad namens Swing übernommen wurden und auf die wir hier näher eingehen wollen:

Da ist zuerst das Fahrwerk: wie die Imme besitzt die Swing eine Triebsatzschwinge aus Alu-Druckguss, die neben ihrer Funktionen als Dämpfer noch andere Aufgaben erfüllt: sie überträgt den Hinterradschub und fungiert auch als geschlossener Kasten für die Kette, die so ständig im Ölbad laufen kann. Außerdem umschliesst sie die hintere Bandbremse. Wie bei der Imme ist sie als Einarmschwinge konzipiert, die sich über ein öldruckgedämpftes Federbein am Rohrrahmen abstützt. Weil Riedel aber an seiner Eigenkreation schmerzvoll erfahren hatte müssen, dass die Zeit noch nicht reif für derartig unkonventionelle Lösungen war – sprich: die Skepsis der Klientel dafür zu groß und daher die Nachfrage zu klein – hatte er der Swing auch auf der linken Fahrzeugseite einen Holm verpasst – der allerdings blind ist, ebenso wie das angebliche Federbein – das aber zumindest mit einer Spiralfeder für Soziusbetrieb aufwartet. Vom Peggy Roller übernommen hatte Riedel auch die Vorderradgabel – eine geschobene Kurzschwinge mit Silentbloc-gelagerten Schwinghebeln. Nur 80 mm Federweg weist diese Schwinge auf, was aber das exzellente Fahrverhalten der KR 21 keineswegs schmälert. Ebenfalls von der Peggy stammen die 16“ Laufräder mit den 180mm großen Trommelbremsen mit 25mm Bremsbandbreite – es handelt sich nämlich um Bremsbänder- und nicht um Backen! Die kleinen Räder zusammen mit einem Radstand von nur 1260 mm sorgen für ein sehr wendiges Fahrverhalten und eine niedrige Sitzposition von 760 mm.

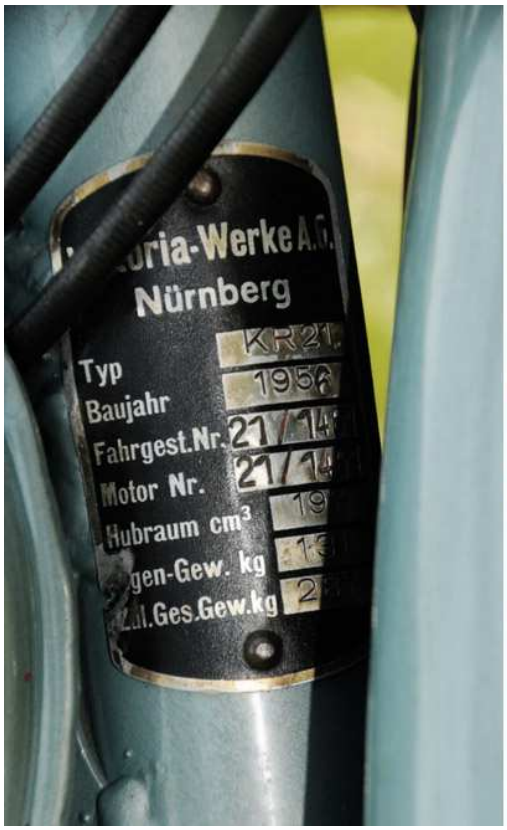
VICTORIA

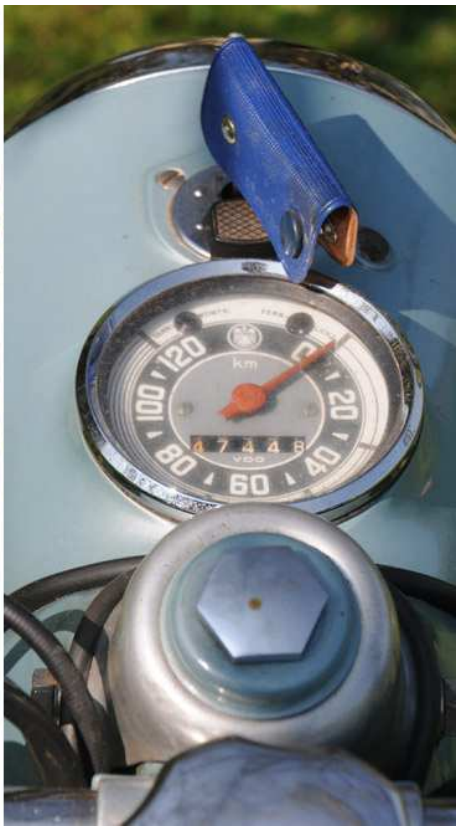
Tiefgezogene, schmutzabweisende Kotflügel und seitliche Abdeckungen machen die wegen der Verwendung von Alu-Druckgußteilen (eine Spezialität von Fritz Bauer, die nicht nur das Gewicht, sondern auch die Fertigungskosten senkten) sehr leichte Swing nur unwesentlich schwerer – schauen aber sehr gefällig aus und übernehmen einige der Vorteile, weswegen Kunden sich sonst womöglich für einen Roller entschieden hätten. Nur 103 Kilo bringt die Maschine auf die Waage – vollgetankt samt Bordwerkzeug – weshalb die 11,3 PS des Zweitakters (mit Bing 1/24 Vergaser) wenig Mühe haben, die KR 21 auf 103 Kmh zu beschleunigen. So verspach es wenigstens damals die Werksangabe. Der Motor stammt wie schon erwähnt von der Peggy, ist aber nicht gebläse- sondern luftgekühlt und mit 65x 60 mm sehr kurzhubig ausgelegt.

Die eigentliche Innovation am Motorrad ist aber die „elektromagnetische Blitzschaltung“. Wegen der auf/ab Bewegungen der Schwinge konnte daran ja keine herkömmliche Fußschaltung montiert werden, weshalb Riedel diese spezielle Form einer Handschaltung konzipiert hatte: vier Gänge werden mit dem linken Daumen über vier zugeordneten Knöpfen an einem Paneel am linken Lenker – gleich neben dem Kupplungshebel – mit dem Daumen sortiert. Ein fünfter Knopf dient als „Leerlauffinder“. Im Handbuch der Swing wurde empfohlen, anfangs noch die Kupplung zu verwenden, mit etwas Übung sollte es aber dann möglich sein, ohne Kupplung und ohne Zwischengas zu schalten!

Die Fachpresse war schon vor dem Erscheinen der Swing mit Vorinformation gefüttert worden. Für die heimischen Medien hatte das der österreichische Victoria Generalverteter Maximilian Königer übernommen. Der war einer der Haupt-Inseratschalter, der für jede der von ihm vertretenen Marken eine separate Anzeige schaltete, somit der beste Kunde für die Magazine war. Weshalb seinen Produkten besonderes Augenmerk geschenkt und diese auffallend wohlwollend beschrieben wurden.

„Das schwebende Motorrad“, *„die unkonventinelle Swing“*, *„das überraschendste Motorrad“* sind nur ein paar der Headlines, mit denen Artikel über die KR 21 bedacht wurden. Weiter konnte man zB lesen: *„trotzdem wir von den Victoria-Werken über ihre Neukonstruktion mit dem verheißungsvollen Namen „Swing“ bereits eine Menge wussten, plagte uns doch die Neugierde, bis zu jenem Zeitpunkt, da wir die „Swing“ innerlich und äußerlich sozusagen bis zur letzten Schraube kennlernen konnten. Sie strotz ja derart vor Neuheiten und konstruktiven wie gestaltungsmäßigen Unkonventionalitäten, dass sie zu einer wahren Fundgrube ebenso revolutionärer wie fotschrittlicher Konstruktionsdetails auch für uns geworden ist*.“ Oder der Abschluß des Testberichts: *„Die Victoria „Swing“ ist eine entscheidende Neukonstruktion im Motorradbau und sie wird ihren Weg machen. Wir können jedem frischgebackenen Besitzer nur mit gutem Gewissen viel Spaß an dem gewiss prächtigen Maschinchen wünschen*.“



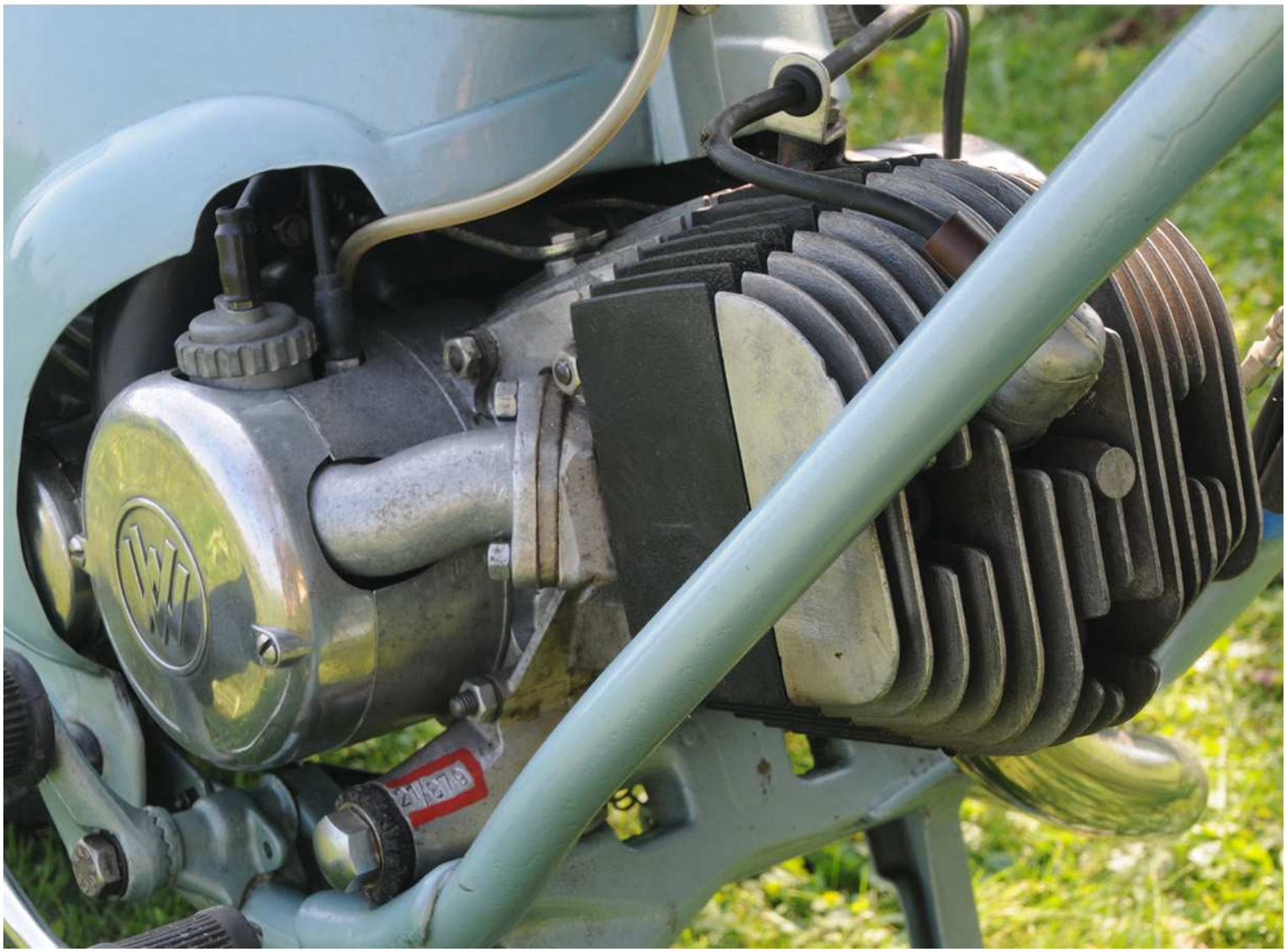


Weitaus kritischer sahen das die deutschen Kollegen, die im harten Testbetrieb Kritikpunkt an Kritikpunkt reihten. Zwar fanden sie sowohl am Motor als auch am Fahrwerk nichts zu tadeln, aber besonders die „Blitzschaltung“ stellte sich als Stein des Anstosses heraus: die Anordnung der Knöpfe war in der Praxis wenig gelungen, sie ließen sich – wenn man gleichzeitig die Kupplung betätigen musste – mit dem Daumen kaum erreichen. Manche halfen sich damit aus, mit der rechten Hand zu schalten, was ja nicht im Sinne des Erfinders ist. Zudem sprangen die Gänge heraus, oder die falschen rasteten ein . was besonders beim Herunterschalten nicht nur mühsam, sondern brandgefährlich ist. Verschärft wurde das Ärgernis durch häufig seitlich herausspringende Schaltwellen.

Weitere Steine des Anstoßes waren die Neigung des Vergasers, im Winterbetrieb zu vereisen, schlecht abgedichtete Verbindungen zwischen dem Schwingenholm und der Bremstrommel, so dass immer wieder Öl in die letztere eintrat – ein auch nicht gerade harmloser Makel – oder permanenter Zahnausfall beim Zahnrad, das zum automatischen Kettenspannen diente. Das war dem Umstand geschuldet, das aus Kostengründen Zahnräder aus Kunststoff verbaut wurden, die der Belastung natürlich nur unzureichend gewachsen waren. Fritz Bauer hatte ja geplant, die Swing mit einem Kampfpreis von nur 999,- Mark ins Rennen um die Gunst der Kunden zu schicken, wobei ihm aber ohnehin die Konkurrenten einen Strich durch die Rechnung machten: weil die ihre Finanzierung über dieselbe Bank abwickelten wie Victoria, konnten sie das Kreditunternehmen so unter Druck setzen, dass die ihren Einfluss auf Bauer geltend machten und in zwangen, die Swing mit einem realistischen Wert anzupreisen – wobei sie mit unter 1400,- Mark immer noch günstig war.

Was aber auch nicht half, die Victoria in Stückzahlen herstellen zu können, die Gewinne versprochen hätten. Nur 3500 Stück verließen die Fließbänder, viel zu wenig um die hohen Kosten der Gussmaschinen hereinzubringen – vor allem, wo sich gerade einmal 350 Käufer für den Peggy Roller fanden! 1958 war Victoria pleite und wurde mitsamt Express und der Motorradabteilung von DKW in die Zweirad-Union vereinigt, wo der geschichtsträchtigte Name der hellblauen Marke aber bald verloren ging.

Heute eine Victoria Swing zu sehen gelingt aufgrund der geringen Herstellungszahl fast nur in Museen, oder hier in diesem Bericht: wo wir eine KR 21 nicht nur herzeigen, sondern auch zum Kauf anbieten können. Siegi Neumeyer aus dem Innviertel hat zwar seinerzeit Gefallen an diesem in der Hausfarbe lackierten Motorrad gefunden, inzwischen aber leidet er unter akuter Platznot und muss sich von der Swing trennen, weil die halt so gar nicht in seine Sammlung edler Engländer und heimischer Puch Maschinen – allesamt aus der Zwischenkriegszeit – passt. Wer sich für das gute Stück interessiert, kann den Siegi unter 0650 2431959 kontaktieren.



Dieses Motorrad ist die revolutionäre Meisterleistung genialer Techniker

Bisher unerreichte Fahreigenschaften (man kann buchstäblich über Stiegen klettern) vereinigen sich mit verblüffender Motorleistung u. unwahrscheinlicher Sparsamkeit zur absoluten Vollkommenheit.

Die 4 Gänge des Ziehkeilgetriebes werden mit dem linken Daumen durch Druckknöpfe am Lenker elektrisch geschaltet.

VICTORIA-GENERALVERTRETUNG:
MAXIMILIAN KÖNIGER, WIEN I, STUBENRING 20