

## „hüben und drüben“ - VICTORIA KR 35 Pionier 1938



Mitte der 20er Jahren hatte Victoria sich mit BMW um die Gunst der Käufer schwerer Luxusmotorräder gematcht und dabei anfangs Motoren anderer Hersteller zugekauft (sogar bei BMW selbst, nachdem die zu der Zeit noch keine kompletten Motorräder anboten), später erst dann eigene Entwicklungen verbaut. Im Segment der Mittelklasse - wir reden hier speziell von den 350ern - hatte Victoria BMW kampflos das Feld überlassen, die mit der R 39 ein exklusives und dementsprechend teures Einzylindermodell im Angebot hatten.

Als BMW die R 39 Ende 1927 aus dem Programm nahm ohne sie (vorerst) durch ein Nachfolgemodell zu ersetzen, schien das der richtige Zeitpunkt für Victoria, in die Bresche zu springen. Ebenso wie zuvor die BMW präsentierte die KR 35 sich sportlich mit einem OHV Motor, der von Sturmey Archer bezogen wurde - auch wenn er sich nicht als solcher zu erkennen gab. Das Logo VW (Victoria Werke) auf dem Magnetantriebsgehäusedeckel wies auf eine Eigenschöpfung hin. Wer sich allerdings die zeitgleich erschienene Horex anschaut

erkennt dort denselben Motor, bloß mit dem Columbus Schriftzug auf dem Deckel. Beide Marken verwendeten aber nicht, wie man meinen könnte, ein Getriebe des Motorenherstellers, sondern eines der deutschen Marke Hurth.

Bis ca. 1935 blieb dieses Modell im Programm, dann fiel es einem Importverbot ausländischer Produkte - verordnet vom nationalsozialistischen Regime - zum Opfer. Ersatz kam aus Österreich in Form der Entwicklung Ingenieur Lacklers - die mit seinem Aggregat ausgerüstete Maschine wurde als Modell 35 B in Straßen- und 35 G in Geländeverision angeboten. Ein kurzes Intermezzo, denn ein seitengesteuerter Motor war nicht das, was der Kunde sich in einem Sportmotorrad vorstellte. Noch im selben Jahr wurde er durch ein OHV Triebwerk ersetzt, dessen Spuren wieder nach Bad Homburg führte: Horex Chefkonstrukteur Hermann Reeb hatte es als Columbus entwickelt, und als solches fand es in der neuen Victoria KR 35 S Verwendung - zusammen mit einem Hurth Viergang-Getriebe, fußgeschaltet.







Aber auch die 35 S war nur ein Zwischenspiel, denn Victoria hatte 1936 seinen 50ten Geburtstag gefeiert und zu diesem Anlass nicht nur sein Firmenlogo geändert und mit einem Lobeerkranz umrandet, sondern wollte auch eine neue Serie herausbringen, für die sie den Ästheten Richard Küchen beauftragte – der sich mit Hermann Reeb zusammenschloss. Die gemeinsame Entwicklung der beiden gipfelte in einem formschönen Stoßstangenmotor mit gekapselten, im Kopf hängenden Ventilen und einem im tropfenförmigen Motorgehäuse integrierten Hurth Vierganggetriebe mit Fußschaltung. Bei Horex war diesem Motor ein langes Leben beschieden, das er in den Regina Modellen der 50er Jahre verbrachte.

Bei Victoria sorgte er für Vortrieb in den Pionier Modellen, die von Küchen so gestaltet wurden, dass sie möglichst niedrig bauen und sehr langgestreckt wirken – wobei das Brustrohr des gemufften Rahmens organisch in das vordere Kurbelgehäuse übergeht. In zwei Varianten wurde die Pionier angeboten: als KR 35 SN mit 18 PS bei 5000 Umdrehungen bei

einem Verdichtungsverhältnis von 1 : 6, und als KR 35 SS mit 20 PS, die durch eine höhere Verdichtung und andere, im Werbeblatt nicht näher genannte Motorarbeiten, zustande kommen – und eine Spitze von 120 Km/h ermöglichen sollten. Äußeres Unterscheidungsmerkmal der beiden Modelle sind die tiefgelegte Auspuffanlage bei der SN, während der SuperSportler sie wie bei einer Geländemaschine hochgezogen trägt.

Signifikant auch die im eigenen Haus in Nürnberg entwickelte Preßstahlgabel – die aber erst die zweite Serie führt. Die ersten 270 ausgelieferten Pioniere im Jahr 1937 hatten noch eine Tiger-Trapezgabel, was vermutlich auf alte Lagerbestände zurück zu führen ist. Beiden Modellen eigen ist die graue Farbe des Rahmens, am geschlossenen Kettenkasten und den Kotblechen, wogegen der 14 Liter Kraftstoff fassende Tank in dunkelblau mit silbernen Seitenflächen gehalten ist, von dem sich das geflügelten V mit dem integrierten Logo sehr gut abhebt.





Ca 4000 Einheiten wurden bis Kriegsbeginn verkauft, dann entstanden weitere 6000 als Modell WH für die Wehrmacht, lackiert in uniformem Feldgrau. Eine Farbe, mit der auch viele der zivilen Maschinen nach ihrer Zwangsrequirierung übertüncht wurden – nur wenige davon haben die Kriegswirren überstanden. 1949 wurden noch einige KR 35 SS zusammengestellt, die aber schon mit der Telegabel der Aero und Jurisch Hinterradfederung ausgestattet waren. Zu einer größeren Serie ist es aber nicht mehr gekommen.

Wir können hier zwei Pioniermodelle zeigen, die sich nicht nur darin unterscheiden, dass sie sich zwar im Salzkammergut, aber hiesits und jenseits des Pötschenpass befinden. Hannes Kimeswengers KR 35 steht bei ihm im oberösterreichischen Bad Goisern und zeigt sich

in perfekt restauriertem Zustand, beweist ihre Type als SS mit den auf dem Tank aufgemalten Lettern und dem hochgezogenen Auspuffpaar. Ein zeitgenössischer Prospekt attestiert der SS allerdings rote Tanklinien.

Im Ausseerland hat eine Pionier in Originallack und rustikalem Zustand überlebt – sie gehört der Familie Gamsjäger. Auch auf ihrem Tank steht die Typenbezeichnung Pionier aufgemalt, allerdings ohne das Kürzel SS. Dennoch ist auch ihr Auspuff hochgezogen – der allerdings, deutlich am Zustand erkennbar, nachgerüstet wurde. Nachdem wir nicht in den Motor hineinschauen können lässt sich schwer belegen, ob wir es hier mit einer SN oder doch einer SS zu tun haben. Dass beide Fotomodelle auf einer Weide abgelichtet wurden mit Kühen im Hintergrund, ist reiner Zufall ...









