



Bison 312/S M2B15 500sv 1922

Bison war der Markenname des Konstrukteurs Oskar Hacker, der 1922 ein Motorrad entwarf, das sich von anderen durch zwei hintereinander angeordnete Sitze abheben sollte – damals noch eher unüblich. Der langgestreckte, sehr niedere Rahmen war ideal zur Aufnahme eines längsliegenden Boxermotors geeignet und sollte eigentlich ein Aggregat der englischen Firma Douglas aufnehmen. Der M2B15, der ja in einen Douglas Rahmen „hineinkonstruiert“ wurde, passte da genauso, und so wurde die Bison mit dem BMW Motor typisiert. Angeboten wurden drei Varianten: die Typen 312 und 332 als Solo-Tourenmaschinen mit Riemen bzw. Kettenantrieb, letztere auch in der zweisitzigen Variante als Type 322.

Erweitert wurde das Angebot durch ein Sportmodell, das den 688cm „Super Six“ Motor von Coventry Victor als Antriebsquelle verwendete, natürlich auch ein Boxer. Die Typbezeichnungen 412 für den Einsitzer, 422 für das Tandem. Die zweisitzigen Varianten unterschieden sich durch einen längeren Radstand und eine Federung des Hinterbaus mittels zweier Blattfederpaketen. Die hintere Sitz war so tief angeordnet, dass sich auch

mit einem Passagier nichts am tiefen Schwerpunkt der Bison änderte. Aber auch die Version lockte nicht mehr Kunden an. So verließen nur wenige dieser standardmäßig hinten mit einem Reserverad ausgerüsteten Büffel – pardon, Bisons – die gleichnamige Motorradfabrik in Liesing bei Wien, die mittlerweile von Oskar Hacker in die Hände des Metallwarenfabrikanten Wilhelm Lovrek überantwortet worden war. Zu wenig zum Überleben, 1924 wurde der Betrieb eingestellt.

Wie jeder Karl May Leser weiß, sind Bisons eine vom Aussterben bedrohte Rasse, und tatsächlich ist nur dieses eine überlebende Exemplar bekannt. Es handelt sich um eine Type 312/S, ein einsitziges Tourenmodell mit dem M2B15 BMW Motor, entgegen der Typenkennzeichnung aber mit Kettenantrieb. Von der im rustikalen Originalzustand erhaltenen Maschine mit der Rahmennummer 55 sind auch die Papiere erhalten geblieben, deshalb wissen wir, dass sie im Jahr 1922 an einen Kunden in Wien ausgeliefert wurde. Anhand des überlebenden Büffels können wir einige innovative Charakteristika an der Maschine finden:

die Motor/Getriebeeinheit ist auf einer Aluminiumgrundplatte mit lediglich drei Schrauben am unten offenen Rahmen befestigt, das gesamte Antriebsaggregat lässt sich also mit minimalem Aufwand für eine allfällige Revision ausbauen. Genial auch der Kickstarter, der nicht nur mit dem Fuß hinuntergetreten, sondern auch mit der Hand wie eine Kurbel betätigt werden kann. Man erinnert sich, der erste Weltkrieg ist erst seit wenigen Jahren beendet, Hacker hatte Beinamputierte oder -Beeinträchtigte Kriegsheimkehrer als potentielle Kundschaft erkannt.

Vorbildlich auch die Führung des Schalthebels durch eine Kulissee im Tank, die sich Hacker patentrechtlich schützen ließ. Das Fahrgestell ist robust und verwindungssteif, ein Argument beim Zustand der österreichischen Straßen zur damaligen Zeit – auch die Zusatzfedern seitlich an der Gabel tragen diesem Umstand Rechnung. Sollte doch einmal eine Panne passieren, sollte der Pilot selbst sie möglichst rasch und unkompliziert beheben können, ohne lange liegen zu bleiben – deshalb waren Vorder- und Hinterrad untereinander auswechselbar, und

das seitlich neben dem Hinterbau befestigte Reserverad (das an dieser Bison leider fehlt) passte sowohl als auch.

Ursprünglich war diese Bison als Gespann ausgeliefert worden, als solche war sie auch im Katalog angepriesen worden: „mit Personen- und Lieferungsbeiwagen für Reise und Beruf“. Obwohl es ein einsitziges Modell ist, sind Halterungen für den zweiten Sitz vorhanden. Der ursprüngliche Besitzer hat sie allerdings benutzt, um den Vordersitz weiter zurück zu setzen und somit eine sportlichere Sitzposition zu erlangen. Die Aluminium-Fußbretter sind noch vorhanden, sie können hochgeklappt werden und dienen als Puffer, sollte die Maschine einmal umfallen.

Aller in allem lässt sich gut nachvollziehen, wieso Hacker auf den Namen „Bison“ und den Slogan „ein Urbild von Kraft und Ausdauer“ gekommen ist ...

Text auszugsweise übernommen aus dem Buch „Regenten, Giganten & Titanen – österreichische Motorräder der Vorkriegszeit“:

<https://hollinek.at/collections/denzel-hannes>



