

05.07.2011

Problematische Zweirad-Geschichte:

Victoria erlebte Höhen und Tiefen in 125 Jahren

Der Nürnberger Zweirad-Spezialist Victoria feiert in diesem Jahr großes Jubiläum. Seit nunmehr 125 Jahren sind Zweiräder aller Art mit diesem Markennamen auf deutschen Straßen unterwegs. Allerdings gingen die Höhen und Tiefen der Branche nicht spurlos an dem Hersteller vorbei, der gegen Ende des 20. Jahrhunderts vollständig von der Bildfläche verschwunden war.

Mit 20 Angestellten starteten die beiden Radsportler Max Frankfurter und Max Ottenstein 1886 in Nürnberg mit der Produktion von Hoch- und Dreirädern. Bereits zwei Jahre später verließ das tausendste Rad die Produktionsstätte, 1890 war ein Umzug in größere Fabrikhallen notwendig. Kurze Zeit später wurde der damalige Produktionshöchststand von über 11.000 Fahrrädern pro Jahr erreicht. Für die Beliebtheit der Produkte, die ab 1895 aus dem „Victoria Fahrradwerk“ stammten, sprach eine hohe Qualität. Mit Beginn der Herstellung von motorisierten Fahrzeugen 1899 erfolgte die Umbenennung in die „Victoria Werke AG“.



Das Victoria-Logo prägt seit nunmehr 125 Jahren die Zweirad-Geschichte.

der Nürnberger Polizei und weiteren städtischen Behörden beliebt waren. Parallel dazu nahm die Beliebtheit der Fahrräder weiter zu. 1926 wurden bereits 27.000 Stück verkauft. Bis 1939 waren es knapp 50.000 sowie rund 10.000 motorisierte Fahrräder - wie die „V 38 Saxonette“ mit

her mehr einem Moped. Zur besten Einnahmequelle entwickelten sich jedoch die unmotorisierten Fahrräder, deren Verkaufszahlen sich nach anfänglicher Materialknappheit mehr und mehr steigerten. Zur besseren Verkaufsförderung setzte man auf die damals beliebten „Steherrennen“, bei denen zahlreiche Erfolge gefeiert wurden.

Doch die goldenen Jahre endeten plötzlich und unerwartet. Die allseits dramatisch sinkenden Fahrrad-Verkaufszahlen konnten nicht mit dem Verkauf von Moped-Modellen ausgeglichen werden. Im Jahr 1957 verzeichnete die Victoria Werke AG einen hohen Verlust, was schließlich zur Übernahme durch die Nürnberger Alumentall GmbH führte. Kurze Zeit später erwarb deren Eigner Odilo Burkart auch die Express Werke (Neumarkt) sowie den Motorradsektor (DKW) der Auto Union AG in Ingolstadt. Im November 1958 erfolgte die Fusion der Firmen zur „Zweirad Union“. Anfänglich wurden noch Victoria-Zweiräder produziert, die

Verkaufszahlen waren jedoch stark rückläufig. Mit der Übernahme durch den Lkw-Hersteller Faun 1962 verlor die Zweirad-Produktion noch mehr an Bedeutung. Vier Jahre später beendete Faun sein Engage-



Nach dem Zweiten Weltkrieg waren Zweiräder mit Motorantrieb (r.) ein großer Verkaufsschlager.

Bei der Fahrrad-Herstellung kam es zu Neuerungen. Ab 1901 ergänzten die sogenannten und heute noch geläufigen „Niederäder“ die Produktpalette. Teils wurden motorisierte Modelle fabriziert, die bis zu 40 km/h schnell fuhren. Für die damalige Zeit eine fast unvorstellbare Geschwindigkeit. Die wachsende Modellvielfalt umfasste auch das für militärische Zwecke konzipierte „Jagdrad“ oder das 1907 eingeführte Grundmodell „Preciosa“. Um die Ängste bei den Verbrauchern zu nehmen, baute Victoria einen Rundkurs, der den Neukunden auf einem abgesperrten Terrain das Erlernen des Radfahrens ermöglichte. Ebenfalls 1901 begann bei Victoria die serienmäßige Fertigung von Motorrädern. Ein kurzes Intermezzo blieb ab 1906 die Produktion von Automobilen, z.B. dem „Doktor's Cabriolet“ für Landärzte, die sich aber nur sechs Jahre hielt.

Nach Ende des Ersten Weltkrieges präsentierte Victoria mit dem „KR I“ sein erstes größeres Motorrad, dessen Nachfolgemodelle speziell bei

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts kamen die ersten „Niederäder“ in Mode.

60 ccm Hinterradmotor. In den Kriegsjahren belief sich die Produktion weitestgehend auf modifizierte Serienmaschinen für die Wehrmacht. Während der Luftangriffe auf Nürnberg wurden Großteile der Produktionsstätten zerstört, trotzdem kam es nach dem Krieg mit 28 Angestellten zum Neuanfang. Zum echten Verkaufsschlager entwickelte sich das Modell „Vicky I“: ein Fahrrad, das mit einem 38 ccm kleinen Hilfsmotor und einem Tank für ein Benzin-Öl-Gemisch zwischen Hinterrad-Schutzblech und Gepäckträger ausgestattet war. Dem wachsenden Ruf nach stärkerer Motorisierung geschuldet, bekamen die Nachfolgemodelle in den 50er Jahren mehr Motorkraft und ähnelten da-

ment. Die Fichtel & Sachs AG (Schweinfurt) übernahm die Zweirad Union und stellte den Hercules-Werken (Nürnberg) die Produktionsstätten zur Verfügung. Das vorläufige Ende von Victoria war besiegelt. Der Neustart erfolgte 1995. Die Hermann Hartje KG aus Hoya erwarb die Namensrechte an Victoria von Hercules und startete die Produktion zum Modelljahr 1997 mit insgesamt 14 City- und Trekking-Fahrrädern. Abgerundet wurde das Engagement 2005 mit der Programmweiterung um E-Bikes und 2010 mit der Einführung des Fachhandlersonzeptes E-Punkt. Momentan umfasst das Angebot an Victoria-Rädern 37 Fahrräder und 28 E-Bikes.

Thomas Geisler

Expertenforum: Chancen im E-Commerce S. 12

SAZ COLLEGE
... mit Warenkunde

www.saz.de
SAZ
bike
Nr. 10/14.6.2011

B13804