

Energie erleben

Nur wenige Fahrradmarken aus der Gründerzeit existieren heute noch. Die Marke Victoria, wie der RadMarkt vor 125 Jahren entstanden, ist trotz mehrfachem Besitzerwechsel ein lebendiges Beispiel dafür, wie eine Tradition eine Marke beflügeln kann.



Basierend auf der motorisierten Tradition heißt das Jubiläums-E-Rad Vicky e.

Gerade zu Beginn der 1950er Jahre standen die motorisierten Fahrräder und Mofas im Mittelpunkt des Interesses.

Die Radsportler Max Frankenburger und Max Ottenstein gründeten Victoria im Jahr 1886 in Nürnberg. Was damals mit 20 Angestellten startete, sollte sich bis zur Jahrhundertwende rasch vergrößern. 1888 wurde das tausendste Fahrrad gefertigt. Bereits 1890 war ein Umzug in eine eigene Fabrikhalle notwendig, kurze Zeit später der damalige Produktionshöchststand von weit über 11.000 Fahrrädern erreicht. 1893 hatte das Werk 259 Mitarbeiter. 1895 wurde das Unternehmen umbenannt in »Victoria Fahrradwerke AG, vormals Frankenburger und Ottenstein«.

1896 begann man, Luftreifen von Dunlop zu verbauen. Neben Hoch- und Dreirädern wurden ab 1901 die heute geläufigen Niederäder hergestellt. Teils motorisiert, fuhren diese für damalige Verhältnisse bis zu unglaubliche 40 Stundenkilometer schnell. In Nürnberg entstand das Victoria-Velodrom, ein Rundkurs, der den Neukunden das Erlernen des Radfahrens auf abgesperrtem Terrain ermöglichte. Mit zunehmender Produktvielfalt – das Programm umfasste mittlerweile etliche Modelle neben dem für militärische Zwecke konzipierten Jaghrad – bestanden die Bezeichnungen aus Zahlen oder den ersten Namen, wie dem 1907 eingeführten Fahrrad-Grundmodell Preciosa.

1900 entstand der erste Victoria-Motorwagen, der auf einer Ausstellung in Nürnberg mit einer goldenen Medaille ausgezeichnet wurde. Bei Landärzten beliebt war das »Doktor's Cabriolet«. Daneben gab es weitere Modelle bis hin zu einer sechssitzigen Limousine, doch mangels Erfolg stieg man 1912 aus dem Automobil-Segment wieder aus.

Den Einstieg ins Motorrad-Segment machte das Unternehmen 1901 mit einem Modell mit 1,75 PS, einem Oberflächenvergaser und einem Flachriemen zur Kraftübertragung. 1904 folgten die ersten Beiwagen.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges präsentierte Victoria mit der KR I das erste große Motorrad. Es hatte noch einen BMW-Motor, ehe BMW die Zulieferung einstellte und selbst Motorräder baute. Der Konstrukteur Martin Stolle wechselte von BMW zu Victoria und begann dort mit der



Typisches Victoria-Fahrrad, wie es um die Jahrhundertwende produziert wurde. Neben Fahrrädern wurde Fahrradzubehör hergestellt, unter anderem Fahrradsättel, Fahrradlaternen sowie Glocken und Peitschen samt Halterung zur Abwehr von wildstreunenden Hunden, die seinerzeit zahlreich umherliefen.

Konstruktion von Motoren. Die Nachfolgemodelle KR III und KR VI waren speziell bei der Nürnberger Polizei, weiteren Behörden sowie den städtischen Gaswerken beliebt. 1926 folgte der erste deutsche Kompressor-Motor.

Parallel dazu nahm der Erfolg der Fahrräder zu. 1926 wurden bereits über 27.000 Stück verkauft, 1939 waren es schon knapp 50.000 sowie rund 10.000 motorisierte Fahrräder, wie die »V 38 Saxonette« mit 60-Kubik-Hinterradmotor.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Produktion von Zivilrädern weitestgehend heruntergefahren und es wurden überwiegend leicht modifizierte Serienmaschinen in mattgrauer Lackierung für die Wehrmacht gefertigt. Nach Kriegsende waren die Werkshallen nahezu vollständig zerstört, es kam zu einem Neuanfang in Nürnberg mit 28 Angestellten.

Zu diesem Neuanfang zählte das Modell Vicky, das sich in den nun folgenden Wirtschaftswunderzeiten zu einem echten Erfolg entwickeln sollte. Dieser startete mit Vicky I, einem normalen Fahrrad, das mit dem 38-Kubik-Hilfsmotor FM 38 und einem Tank für das Benzin/Öl-Gemisch zwischen dem Hinterradschutzblech und dem Gepäckträger ausgestattet war. Die Präsentation auf dem Genfer Salon in der

Schweiz war ein Riesenerfolg, spontan lagen 50 Bestellungen vor, was sicherlich auch am damals attraktiven Startpreis von 390 Reichsmark lag.

War man nach Kriegsende noch mit einem einfachen Fahrrad zufrieden, wurde der Wunsch nach einer kräftigeren Motorisierung lauter, also einem Moped, das keinem Fahrrad mehr glich. Nachfolgemodell wurde 1953 Vicky II. Vicky III wurde von 1954 bis 1955 produziert und besaß den neuen, drehfrequenzigeren 47-Kubik-Motor. Gefällige Form, moderne Technik und gute Handlichkeit brachten den Durchbruch. Weitere Varianten und Ausbaustufen folgten: Vicky L mit zweifarbiger Lackierung entwickelte sich zum Prestigeobjekt, das mit über 40.000 verkauften Exemplaren nicht nur den Geschmack der Jugend traf.

Doch auch unmotorisierte Fahrräder wurden nach Kriegsende wieder produziert. War die Produktion aufgrund von Materialknappheit anfangs nur sehr eingeschränkt möglich, steigerte sich die Produktivität nach und nach und sollte zur besten Einnahmequelle werden.

Für Erfolge in den 1950er Jahren sorgten außerdem Modelle wie der Mopedroller Nicky, der von 1954 bis 1958 gefertigt wurde, die Wiederauflage des Preciosa 1957 oder Avanti, Victorias Antwort auf die beliebten Sportmopeds aus Italien, mit schmalem Rennlenker, straffer Federung und Tank-Sitz-Kombination. 1957 erschien das letzte Victoria-Motorrad KR 17 Parilla mit italienischem 175-Kubik-Motor.

Dann war der Niedergang nicht mehr aufzuhalten: 1958 kam es zur Fusion mit den Express Werken und DKW zur Zweirad Union. Dies war in überall dramatisch sinkenden Fahrrad-Verkaufszahlen begründet, was auch bei Victoria nicht durch den Verkauf der Moped-Modelle ausgeglichen werden konnte. Dort lebte die Vicky-Linie nur noch kurze Zeit, bevor die Zweirad Union 1966 von den Nürnberger Hercules-Werken übernommen wurde und der Name Victoria für lange Zeit verschwand.

Neustart mit Hartje

Einen Neustart erlebte die Marke am 30. Oktober 1995. Die Hermann Hartje KG erwarb die Namensrechte von Hercules und nahm die Produktion zum Modelljahr 1997 mit insgesamt 14 City- und Trekking-Fahrrädern wieder auf. Aus dieser Zeit stammt auch die heute noch geläufige Namensgebung der Modelle mit Städte- oder Inselnamen. Weiter abgerundet wurde die Wiederbelebung 2005 mit der Programmweiterung um Elektroräder; damit knüpft die Marke an ihre starke Vergangenheit bei Fahrrädern mit Hilfsmotor an. Eines der Sondermodelle zum 125-jährigen Bestehen ist das Vicky e; es erinnert optisch an die erfolgreiche Zeit in den 1950er Jahren. Ausgestattet ist es mit dem Antrieb Panterra ED2-EX 4 Mode- und der stufenlosen Schaltung Nu Vinci N 360.

(mb)



RM Link-Tipp:
www.e-rad.de
www.motorradwallpaper.de

