



Gewisse Ähnlichkeiten über den gleichen Namen hinaus: Das Jubiläumsmodell Victoria Vicky e (links) und ein Vicky I Fotos Pardey

Wirtschaftswunderkind Vicky wird Jubiläumsmodell

Die 125 Jahre alte Marke Victoria steht heute für E-Mobilität

Wer den Namen Victoria mit Fahrzeugen verbindet, denkt meist an Motorräder. Tatsächlich hat das von den Rad-sportlern Max Frankenburger und Max Ottenstein 1886 in Nürnberg gegründete Unternehmen von Hochrädern über Dreiräder, Fahrräder fürs Militär und kleine und große Motorräder bis zum vor dem Ersten Weltkrieg für den Landarzt konzipierten Auto „Doktor's Cabriolet“ so ziemlich alles gebaut, was mit Muskel- und Motorkraft rollte. Aber die Bekanntheit der Marke mit dem Engel beruhte doch vor allem auf den blaugrau lackierten Maschinen mit der Typenbezeichnung KR aus den zwanziger und dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts. So war die KR III von 1925 etwa das erste deutsche Motorrad mit Viertakter und Kompressor. Militär und Behörden waren schon vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs Hauptabnehmer der Maschinen, die sich auch sportlich mit Rekordfahrten und bei Meisterschaften auszeichneten.

1945 begann Victoria neu – mit 28 Mitarbeitern und mit einem Fahrzeug für die Stunde null: Als erstes Modell der in der Folge sehr erfolgreichen Moped-Produktion wurde Vicky präsentiert. Nach heutiger Zählweise war dieses Fahrrad mit Hilfsmotor das Vicky I – zur Unterscheidung von den dann deutlicher als Moped gestalteten Modellen II bis IV und Vicky L wie Luxus. Um den Erfolg dieser Wirtschaftswunderkinder zu skizzieren: Von Vicky L wurden 1957 fast

42 000 Stück abgesetzt, das erfolgreichste Modell war wohl Vicky III, von dem 1954 und 1955 knapp 153 000 Stück gebaut wurden.

Das Vicky I war dagegen noch ein richtiges Fahrrad, und deshalb bietet es sich an, dieses Modell mit dem Elektro-fahrrad „Vicky e“ ein wenig zu vergleichen, das Victoria zum Jubiläum aufgelegt hat. Heute bündelt die Marke das Angebot von 28 Elektrorädern der Hartje KG. Bereits 1958 war das Unternehmen Victoria in der Zweirad Union aufgegangen, die in den sechziger Jahren von den Nürnberger Hercules Werken übernommen wurde.

Chefingenieur Albert Roder begann bei Victoria mit der Konstruktion eines luftgekühlten, dreh-schiebergesteuerten Zweitakt-Motors, als noch gar nicht klar war, welche Hubraumgrößen die amerikanische Besatzungsmacht in Deutschland zulassen würde. Um auf der sicheren Seite zu sein, wählte Roder 38 Kubikzentimeter, und so hieß der ans Hinterrad eines Fahrrads zu schraubende Motor FM38. Er leistete bei 5150 Umdrehungen je Minute 1 PS – und dies nicht nur im Vicky I. Victoria verkaufte den FM38 als Nachrüstsatz mit Tank und Antriebskette zu dem großen, links auf der Nabe sitzenden Antriebsritzel für 250 Reichsmark. Rund 5000 FM38 wurden jährlich produziert. Erst 1949 bekam er eine Lichtmaschine. Bis dahin hatte ein normaler Dynamo für die Beleuchtung des Vicky I ausreichen müssen.

Vom Geknatter des Motors und der Ölfahne der Gemischverbrennung einmal ganz abgesehen, hatte das Motörchen am Vicky I rechte Mucken, wie sie das elektrische Vicky absolut nicht kennt. Zum Beispiel soff der Vergaser gern ab, wenn man den Kraftstoffhahn beim Abstellen nicht schloss: Da wirkte einfach das Prinzip Schwerkraft, denn der Tank saß unter dem Gepäckträger. Er wanderte zusammen mit dem Motor erst beim Vicky II nach vorn. Auch die Bremsen und die Vordergabel-Federung boten Diskussionsstoff: Immerhin ließen sich mit dem Vicky I locker 45 km/h erreichen. Mit einem sorgfältig frisierten FM38 – er leistete schlankweg das Doppelte des Serienmotors, sagenhafte 2,16 PS – fuhr Georg Dotterweich auf einem verkleideten Fahrrad bäuchlings liegend Rekord: 79 km/h, bei einer tatsächlichen Spitzengeschwindigkeit von 84 km/h.

Das Vicky e hingegen erinnert allenfalls mit seinem filigranen Kettenschutz noch ein wenig an die fünfziger Jahre. Technisch entspricht es weitgehend dem Victoria Nuvinci (F.A.Z. vom 26. April): Es hat den Frontnabenmotor ED2-EX 4 von Pantera und hinten als Antriebsnabe die Nuvinci N360, deren Übersetzung sich stufenlos regeln lässt. Gerade bei einem Elektrorad ist das eine feine Sache. Wie das Vicky I trägt auch das elektrische Jubiläumsmodell den Energievorrat am Gepäckträger, genauer gesagt: vor ihm, als erfreulich kleinen Akku. HANS-HEINRICH PARDEY