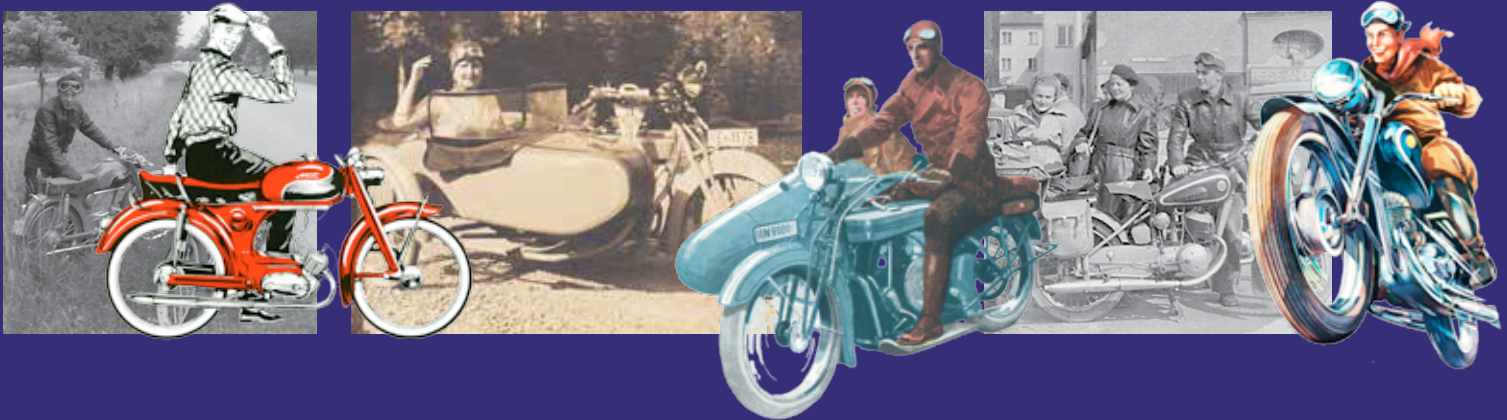


VICTORIA

Zweiräder aus Nürnberg
1886 – 1958

Fahrräder
Motorfahrräder
Mopeds
Motorräder





VICTORIA

Zweiräder aus Nürnberg

1886 – 1958

Fahrräder

Motorfahrräder

Mopeds

Motorräder

Herausgegeben von der Victoria-Interessengemeinschaft

Impressum

Herausgeber

Victoria-Interessengemeinschaft
Postanschrift:
Edgar Köhnke, Dorfstr. 10c, 25770 Lieth
Telefon 04 81 / 4 21 20 35
edgar.koehnke@victoria-ig.de

Konzeption, Koordination, Lektorat, Redaktion

Manfred E. Sprenger
Bahnhofstr. 2, 56357 Miehlen
manfred.sprenger@victoria-ig.de

Layout, Grafik

Grafische Werkstatt
Renate & Manfred E. Sprenger
Bahnhofstr. 2, 56357 Miehlen
grafischewerkstatt@online.de

1. Auflage Juni 2016

Vertrieb

An Mitglieder der Victoria-Interessengemeinschaft
sowie Sammler, Liebhaber und Freunde der Marke
Victoria.
www.victoria-ig.de

Gedruckt in Deutschland

© Alle Rechte vorbehalten.
Dieses Buch oder Teile dieses Buches dürfen nicht
vervielfältigt, in Datenbanken gespeichert oder
in irgendeiner Form übertragen werden, ohne die
schriftliche Genehmigung der
Victoria-Interessengemeinschaft.

Inhalt

Von der Idee zum Buch	5
Victoria-Firmengeschichte im Kontext der Zeit	6
Zweirad Union AG	34
<i>Die Sanierung</i>	
Max Ottenstein	40
<i>Autobiografie des Firmengründers</i>	
Eine Familie schreibt Victoria-Geschichte	50
<i>Die Ottensteins</i>	
Victoria-Firmenzeichen	60
<i>Grafische Entwicklung in sieben Jahrzehnten</i>	
Fahrräder	64
Pionierzeit 1901 – 1914	94
Zweizylinder 1920 – 1938	114
<i>K.R. I, K.R. II, KR III, KR VI N/D, KR 6, KR 6 A, KR 7, KR 6 Bergmeister, KR 8/9 Fahrmeister</i>	
Sturmey Archer 1928 – 1934	168
<i>KR 20, KR 20 HM, KR 35, KR 35 SLM, KR 50 (SV), KR 50/S (OHV)</i>	
350 ccm-Modelle 1935 – 1949	198
<i>KR 35 B/G, KR 35 S, KR 35 Pionier SN/SS/WH</i>	
Kleinmotorräder 1931 – 1954	232
<i>V 75/85/95/122, V 75L/85L, KR 10, V 80L, KR 12, KR 15, V 98/108/122, V 98L/108L, Fix V99/109/122, Fix Sport V 99/109, Fix V 99 N/109 N, KR 10 N, KR 12 N, KR 15 N, Fix Sport V99 BL, KR 125 Bi-Fix</i>	
200 ccm / 250 ccm Modelle 1933 – 1957	260
<i>KR 20 Z/ZS/ZB/ZBL/E/LG, KR 20 EN Lux/LN Luxus, Aero: KR 25 S, KR 25 Heeresmodell, KR 25, KR 25 HM, KR 26, KR 26 N/N Sport</i>	
Mopeds 1938 – 1958	290
<i>V38/48 Saxonette, Vicky I – FM38, Vicky II, Vicky III, Nicky, Vicky IV/IV E/Standard, Tory, Vicky III N, Vicky Luxus, Avanti SM 51/51 K/52/52 Duo, Preciosa, Vicky Superluxus, Viertakt-Prototyp M54</i>	
Motorräder / Roller 1953 – 1958	320
<i>V 35 Bergmeister, Peggy R200, KR 21 Swing, KR 17 Parilla</i>	
Seitenwagen 1920 – 1939	352
Produktion 1910 und 1954	366
Victoria-Interessengemeinschaft	376
<i>Enthusiasmus für die Nürnberger Zweiradmarke</i>	
Verfasser	378
Danksagung	379

Die VICTORIA-Gemeinde!

Wir freuen uns, Sie in der großen Gemeinde der Victoria-Liebhaber begrüßen zu können.

Sicher wird Ihnen dieses Buch voll und ganz gefallen.

Es ist mit viel Zeitaufwand und Liebe zur Marke konzipiert und zusammengetragen worden.

Es ist keine alltägliche Literatur, sondern ein Victoria-Buch, das in der Kombination von Information, zeitgenössischen wie aktuellen Fotos und Technik etwas Besonderes darstellt.

Wir hoffen, dass Sie mit diesem Buch recht viele schöne Stunden, Tage und Jahre erleben und – wenn Sie irgendeinen Wunsch, irgendeine Anregung haben, wenden Sie sich vertrauensvoll an uns.

Victoria-Interessengemeinschaft

*Die Idee zum Text wurde aus der
Bedienungsanleitung der KR 8 Fahrmeister übernommen.*

Von der Idee zum Buch

Es ist kein einfaches Unterfangen, die Firmengeschichte der Victoria-Werke auch nur einigermaßen vollständig zu dokumentieren. Viel zu viel ist schon verloren gegangen und manches kleine Puzzlestück, das für die Dokumentation von Bedeutung wäre, schlummert in unbekannten Privatarchiven. Fast alle Archiv- und Konstruktionsunterlagen sind in den Bombenangriffen auf Nürnberg während des Zweiten Weltkrieges vernichtet worden. Gerade der für Victoria so wichtige Zeitraum bis in die Dreißiger Jahre im letzten Jahrhundert, lässt sich nur noch bruchstückhaft rekonstruieren.

Berühmte Konstrukteure, die Technikgeschichte geschrieben haben, standen bei Victoria unter Vertrag: Martin Stolle, Richard Küchen, Albert Roder, Norbert Riedel. Der frühere DKW-Rennleiter August Prüssing hat genauso bei Victoria gearbeitet wie Siegfried Rauch, der spätere Chefredakteur der Zeitschrift *Motorrad*.

An interessanten Entwicklungen und sportlichen Erfolgen hat es bei Victoria nie gemangelt. Denken wir nur an das erste deutsche Motorrad mit einem Kompressor, an den Titel der Europa-Bergmeisterschaft der Jahre 1931 und 1932. Unzählige Rennfahrer haben mit Victoria-Motorrädern Siege und Lorbeeren nach Nürnberg geholt: Josef Möritz, H.P. Müller, Walfried Winkler, Georg Dotterweich, Rudi Ebert, Georg Goppert, um nur einige zu nennen.

Das Thema Rennsport mit Victoria wird in diesem Buch nur in der Firmengeschichte gestreift, es würde schlichtweg den Rahmen und den Umfang sprengen. Dafür ist ein gesondertes Buch geplant.

Das 100-jährige Firmenjubiläum der Victoria-Werke im Jahr 1986, als Unternehmensteil der Fichtel & Sachs-Gruppe im Verbund mit den Hercules-Werken, ging vorüber, ohne dass der Name Victoria in Erscheinung getreten wäre. Es war ein leises Aus für eine der ältesten Zweiradfirmen Deutschlands, die Technikgeschichte geschrieben haben.

Dieses Buch ist durch die Initiative der Victoria-Interessengemeinschaft möglich geworden, deren Typreferenten ihr Fachwissen um die einzelnen Modelle für dieses Buch zu Papier gebracht haben. Das Wissen um die einzelnen Modelle haben die Typreferenten teilweise in Jahrzehnten selbst zusammengetragen und in ihrer heimischen Werkstatt „erschraubt“. Es ist also weit entfernt von einem theoretischen Werk, das nur aus Textabschriften und Halbwissen entstanden ist.

Die Fotos stammen größtenteils aus dem Archiv von Klaus Bächer, für den mit der Veröffentlichung dieser Fotos ein Traum in Erfüllung geht. Die meisten Abbildungen der Victoria Werbung stammen aus meiner in über 30 Jahren zusammengetragenen Sammlung. Seit der Gründung der Victoria-IG 1988 wurde umfassendes Wissen über das Victoria-Werk und über die Zweiräder, die in der Ludwig-Feuerbach-Straße und später in der Nopitschstraße gebaut wurden, zusammengetragen.

Buchstäblich in letzter Minute vor dem Druck dieses Buches entstand Anfang April 2016 ein Kontakt nach Liechtenstein wo Rudolf Ottenstein, der ältere der beiden Söhne von Firmengründer Max Ottenstein, bis zu seinem Tod lebte. In Liechtenstein schlummerte über 50 Jahren ein Dokument, das Rudolf Ottenstein 1969 unter dem Titel „Versuch einer Lebensbeschreibung“ verfasst hat und das einige neue Erkenntnisse zur Firmengeschichte enthielt, die noch in dieses Buch eingearbeitet werden konnten.

Hoffen wir, dass der traditionsreiche Name Victoria nicht in Vergessenheit gerät und in dem Freundeskreis von Zweiradsammlern und -liebhabern immer seinen Platz findet. Die folgende Dokumentation soll sozusagen als Standardwerk für den Victorianer ihren Teil dazu beitragen, auch wenn sie damit keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Manfred E. Sprenger
Miehlen, im Mai 2016

Firmengeschichte im Kontext der Zeit

Einen Veloziped-Club, in dem der sportliche Umgang mit dem Hochrad gepflegt wurde, gibt es in Nürnberg schon im Jahr 1885. In diesem Club ist Max Ottenstein ein eifriges Mitglied. Doch er will seine Fahrradleidenschaft nicht nur in der Freizeit betreiben. Er hat den richtigen Instinkt, die Zeichen der Zeit zu erkennen und sieht in diesem neuen Fortbewegungsmittel die Zukunft der Mobilisierung. Max Ottenstein beschließt, nachdem er zunächst eine Fahrrad-Reparaturwerkstatt unterhält, die Herstellung von Hochrädern selbst in die Hand zu nehmen und diese auch in Eigenregie zu verkaufen. In England, das in dieser Zeit bei der Herstellung von Fahrrädern weltweit führend ist, knüpft er erste geschäftliche Kontakte.

*Stadtpanorama von Nürnberg mit Altstadt und Burg.
Foto Museen der Stadt Nürnberg*

Der **rote Text** markiert Ereignisse zur Entwicklung des Motorsports.

Der **blaue Text** markiert wichtige historische Ereignisse.

1886 – 1895

All diese Unternehmungen verlangen neben der handwerklichen Produktion einen kaufmännisch geführten Betrieb und so wird 1886 von Max Ottenstein und dem Kaufmann Max Frankenburger die Frankensburger & Ottenstein OHG gegründet.

Der bayerische Märchenkönig Ludwig II kommt in diesem Gründungsjahr auf bis heute nicht eindeutig geklärte Weise ums Leben. Im New Yorker Hafen wird die „Statue of Liberty“, die Freiheitsstatue errichtet, ein Geschenk der französischen Nation an die USA.

Das benötigte Rohmaterial und die Ideen für den Aufbau der Fahrradherstellung bringt Max Ottenstein von seinen Reisen aus England mit.

Auf der britischen Insel werden die Fahrrad-Maßstäbe gesetzt, gibt es doch um 1885 in England schon um die 200 Fahrradhersteller, die innerhalb von 10 Jahren etwa 400000 Fahrräder herstellen.

In den angemieteten Werkstatträumen im Nürnberger Vorort Gleishammer stellen zwanzig Arbeiter die ersten Hochräder her. Monatlich entstehen etwa zehn Exemplare, die zu Preisen von 300 bis 500 Goldmark ihre Käufer finden, was heute etwa 3000 Euro entsprechen würde. Verglichen mit dem durchschnittlichen Stundenlohn eines Arbeiters, der in dieser Zeit bei etwa dreißig Pfennigen liegt, lässt sich ermesen, welchen Wert ein solches Fahrzeug darstellte.

Der Absatz in dem jungen Unternehmen florierte, obwohl Radfahren damals noch lange keine Selbstverständlichkeit war. Zu Werbezwecken bekommt





Frankenkburger & Ottenstein

LIEFERANTEN VERSCHIEDENER ARMEEN & STAATSANSTALTEN.

TELEGRAMM ADRESSE: FRANKENBURGER OTTENSTEIN NÜRNBERG
TELEPHON N° 392

WERKE & BUREAUX: LUDWIG FEUERBACHSTR.

NÜRNBERG, 19 Mai 1892
Journal Tel. 196

1890 wurde der Firmennamen in Victoria Fahrrad Werke vormalig Frankenkburger und Ottenstein gewandelt.



VICTORIA FAHRRAD WERKE

LIEFERANTEN VON ARMEEN UND STAATSANSTALTEN.

Telegr. Adresse: Victoriawerke Nürnberg
TELEPHON N° 392

Nürnberg, den 28. März 1892
Journal Tel.



Formen von Fahrradreifen in den Jahren 1890 - 1893.



Der Firmenneubau im Jahr 1890 in der späteren Ludwig-Feuerbach-Straße, benannt nach dem Nürnberger Philosophen und Religionskritiker (*1804 - †1872).



ein Freund aus dem Veloziped-Club eines der neuen Fahrräder kostenlos zur Verfügung gestellt unter der Bedingung, dass er täglich mindestens eine Stunde in der belebten Nürnberger Königstraße auf- und abfährt. In dieser Straße ist in einem Haus auch das angemietete Verkaufsbüro der jungen Firma untergebracht. Wer sich also für ein solches Vehikel interessierte, wird von dem engagierten Werbefahrer dorthin verwiesen.

Um den Kunden den gefahrlosen Umgang mit ihren neuartigen Vehikeln gefahrlos zu ermöglichen, baute man später ein Velodrom, wo diese Fertigkeit ungehindert erlernt werden konnte. Das von Frankenburg & Ottenstein angebotene Zubehör verdeutlicht die damaligen Verkehrsverhältnisse, mit denen der Radfahrer umgehen musste: Es gab ein ganzes Sortiment Hundepeitschen mit kunstvoll geformten Griffen und wer ein neues Hochrad ersteht, bekommt eine große Schachtel Knallerbsen gratis dazu, um sich damit kläffende Hunde vom Leib zu halten.

Die gemieteten Räumlichkeiten in Gleishammer werden für die mittlerweile 150 Arbeiter und über 40 Werkzeugmaschinen bald zu klein. Von dem Inhaber einer großen Nürnberger Maschinenfabrik kann im Jahr 1888 zu günstigen Konditionen ein großer Bauplatz an der späteren Ludwig-Feuerbach-Straße gekauft werden, wo der Sitz des Unternehmens für die folgenden fünfzig Jahre bleiben soll. Die neuen Produktionshallen können zwei Jahre später bezogen werden und gleichzeitig wird die Firmierung in Victoria Fahrrad Werke geändert.

Bereits 1892 bieten die beiden Firmengründer die ersten Sicherheits-Niederräder an, die das gleiche Rahmenprinzip wie heutige Fahrräder haben.

Im Januar 1894 wird das erste motorisierte Zweirad mit Benzinmotor mit der Bezeichnung „Motorrad“ von Hildebrand & Wolfmüller in München mit der Patentnr. 78553 in Serie gebaut. Die technischen Eckdaten: Zweizylinder, 1488 ccm Hubraum, 240 U/min, 2,5 PS. Ein Jahr und 800 Exemplare später wird die Produktion wieder eingestellt.

Der Absatz steigert sich bei Victoria in den Jahren 1893/94 so gewaltig, dass die Firma am 15. November 1895 in eine Aktiengesellschaft mit dem Namen „Victoria-Fahrradwerke AG“ und einem Aktienkapital von 1,25 Millionen Mark umgewandelt wird.

1896 – 1914

Auf der Bayerischen Landesausstellung in Nürnberg 1896 präsentieren sich die Victoria Fahrrad Werke mit einem Ausstellungsstand. Lebensgroße Figuren sind um eine in der Mitte auf einer Säule stehenden Siegesgöttin platziert: Postbote, Soldat, ein eleganter Herr und eine Dame, alle mit den aktuellen Fahrradmodellen.

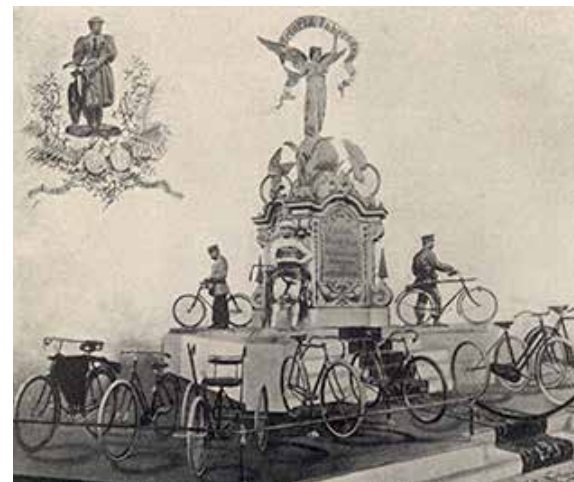
Die Fahrradproduktion erreicht 1897 mit 11 300 Stück ihren vorläufigen Höhepunkt. In diesem Jahr beträgt die Produktion der fünf größten Nürnberger Werke rund 50 000 Fahrräder, was weit über den verkauften Bedarf hinausgeht. Insgesamt existierten in Deutschland fast vierzig Firmen, die sich mit der Herstellung von Fahrrädern befassen. Es herrscht eine landesweite Überproduktion, die Schleuderpreise auf dem Fahrradmarkt zur Folge hat.

Am 21. Mai 1899 findet in Österreich das Exelberg-Rennen als erstes echtes Motorradrennen statt, da es nur für „Motocyclettes“ (also Motorräder) ausgeschrieben wird. Gewinner ist Arnold Spitz mit einem Tricycle von De Dion-Bouton.

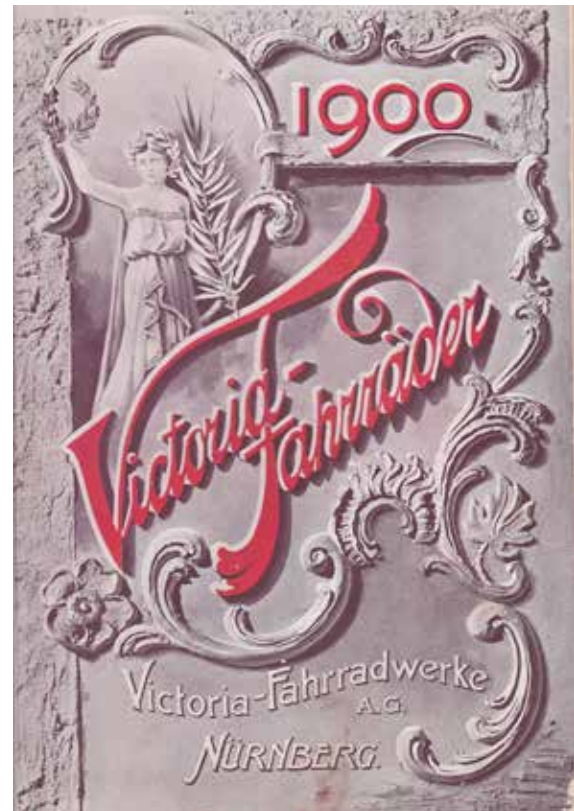
Am Vorabend der Jahrhundertwende, am 29. Dezember 1899, wird die Firmenbezeichnung in Vic-

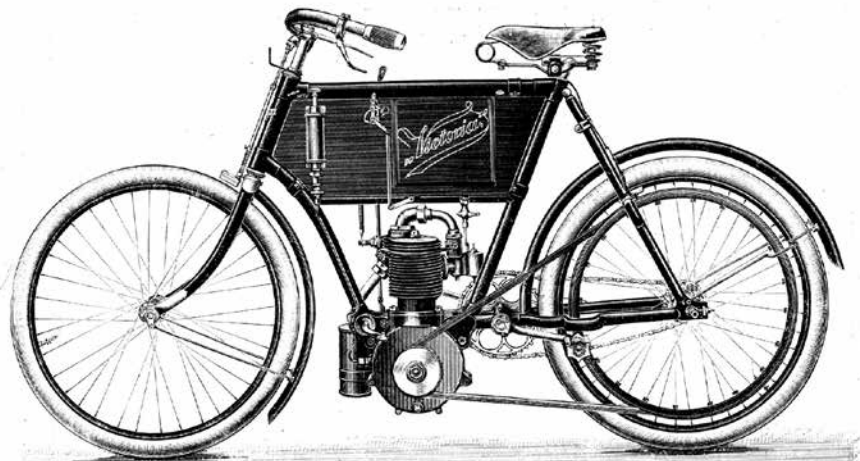
toria Werke AG umgewandelt. Dies verdeutlicht den Vorsatz der Firmenleitung, die Produktpalette zu erweitern und neue Standbeine zu suchen. Man beginnt mit der Herstellung von Buchdruck-Schnellpressen, deren Fertigung 1906 aufgegeben und an die Maschinenfabrik Kempe verkauft wird.

In der Zeit um die Jahrhundertwende erlebt die Motorisierung mit Automobilen und Motorrädern im Deutschen Reich, Österreich/Ungarn, Großbritannien, Frankreich und den USA einen ungeahnten Aufschwung. Ein Grund dafür ist nicht zuletzt die fortschreitende Verbesserung der Zuverlässigkeit und damit der Alltagstauglichkeit. Ein neues und dabei wichtiges Bauteil ist die mittlerweile von Robert Bosch entwickelte Hochspannungs-Ma-



Ausstellungsstand der Victoria Fahrrad Werke auf der Bayerischen Landesausstellung in Nürnberg 1896. Abbildung aus einem Prospekt zur Bayerischen-Jubiläums-Landesausstellung 1906. Quelle Stadtarchiv Nürnberg StadtAN E 9/402 Nr.1

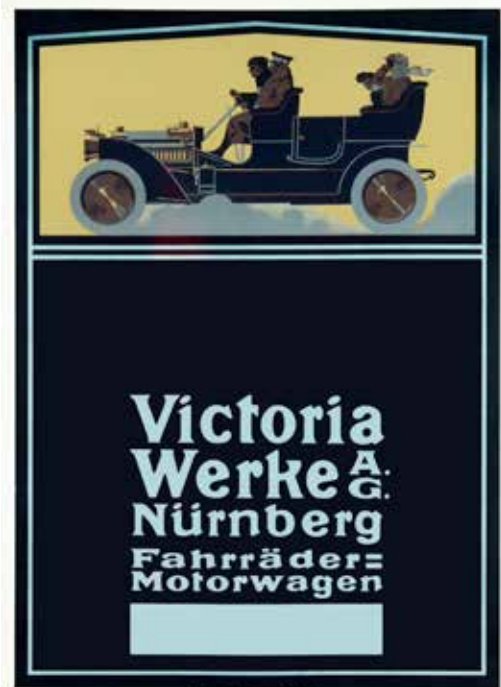
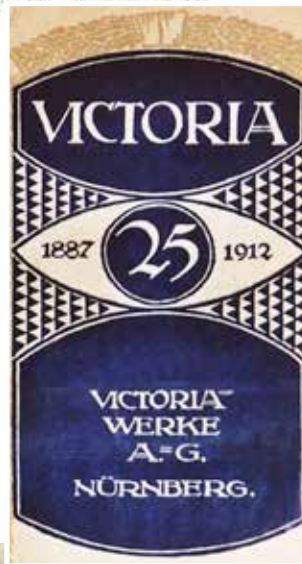




Modelljahr 1904, aus dem Heft: Das Victoria-Motor-Zweirad



Postkarte aus dem Jahr 1909



netzzündung und die Verwendung von Zündkerzen. Im Jahr 1900 wird der neu konstruierte Victoria-Motorwagen auf der Nürnberger Motorfahrzeugausstellung mit einer Goldmedaille prämiert. Es sollte jedoch noch vier Jahre dauern, bis Automobile erstmals gefertigt werden. Es werden Motorwagen, wie sie auch genannt werden, mit zwei, vier und sechs Sitzplätzen hergestellt. Die verwendeten Motoren leisten 7 bis 20 PS und kosten zwischen 4000 und 10000 Mark.

Eines dieser Victoria-Automobile ist der sogenannte Doktorwagen, ein bei den Landärzten beliebtes Fahrzeug für Patientenbesuche. Das einzige noch existierende dieser Automobile mit 7 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h hat heute seinen Platz im Museum Industriekultur in Nürnberg.

Das erste Victoria-Motorrad entsteht im Jahr 1901, es kommt aber noch nicht zu einer Serienfertigung. Damit gehört Victoria zu den deutschen Pionieren im Motorradbau. Die Grundkonzeption des ersten Victoria-Motorrades ist genau wie bei den meisten Konkurrenten nichts weiter als ein Fahrrad mit verstärktem Rahmen und einem zugekauften Motor.

Wurden im gesamten Deutschen Reich 1901 insgesamt nur 41 Motorräder hergestellt, so sind es 1903

bereits 2991 Stück. Die Motorrad-Enzyklopädie von Erwin Tragatsch gibt einen Anstieg der Motorradmarken im Deutschen Reich von 5 im Jahr 1900 auf 48 im Jahr 1905 an.

1903 gelingt den Brüdern Wilbur und Orville Wright in den USA der erste Flug mit einem Motorflugzeug. Am 4. Oktober 1903 erscheint in Breslau die erste deutsche Motorradzeitschrift mit dem einfachen wie prägnanten Titel „Das Motorrad“. Im gleichen Jahr findet zum ersten Mal das „Tour de France“-Radrennen in Frankreich statt, das noch immer jedes Jahr viele Zuschauer begeistert verfolgen.

Als 1903 bei Victoria die Kleinserienfertigung von Motorrädern anläuft, kauft man die Motoren bei Fafnir in Aachen ein, einem der führenden Lieferanten von Einbaumotoren in dieser Zeit. Victoria fertigt diese Motorräder nur auf Bestellung und in geringen Stückzahlen. Sonderwünsche konnten ohne weiteres berücksichtigt werden, von einer Serienproduktion ist man noch weit entfernt.

Der durchschnittliche Preis für ein neues Motorrad liegt im Jahr 1906 bei 600 Mark. Das durchschnittliche Jahreseinkommen liegt 1910 bei 726 Mark. Diese Zahlen machen deutlich, dass nur eine privilegierte Anzahl von Menschen sich ein solches Fahrzeug leisten kann. Der Steuersatz für Kraftfahrzeuge wird im Deutschen Reich einheitlich mit 10 Mark veranschlagt. Auch nach der Verabschiedung des ersten Reichstagsgesetzes zum Kraftfahrzeugverkehr im Jahr 1909 werden Kraftfahrzeuge von einer Zwangshaftpflichtversicherung befreit. Bis diese Befreiung 1940 wegfällt, sind die Kraftfahrzeugversicherungen freiwillig.

Auf der Insel „Isle of Man“ in der irischen See wird 1907 erstmals die „Tourist Trophy“, das bis heute berühmteste Motorradrennen der Welt, ausgetragen. Platz 5 von 17 gestarteten Fahrern in der Einzylinderklasse belegt der deutsche NSU-Fahrer Martin Geiger, Sieger ist C.R. Collier auf Matchless.

Im Deutschen Reich wird der Aufschwung in der Motorisierung durch die Wirtschaftskrise in den Jahren 1907/08 wieder gedämpft und bei Victoria wird die Fertigung von Motorrädern etwa im Jahr 1908 wieder eingestellt. Die Herstellung von Automobilen wird noch etwas länger betrieben, aber ab 1912 werden auch diese nicht mehr produziert.

Die Motorisierung hat auch andere Seiten, die Pfer-

dediebstähle gehen erheblich zurück. Im Jahr 1914 ist Großbritannien, trotz der teilweise widrigen Witterungsverhältnisse auf der Insel, mit 233.000 registrierten Motorrädern weltweit die führende Zweiradnation. Im Vergleich dazu waren im Deutschen Reich im gleichen Jahr 22.500 Motorräder registriert.

Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges baut man bei Victoria hauptsächlich Fahrräder für das Militär.

Als während des Krieges im Deutschen Reich die gesamte produzierte Gummibereifung von der Heeresverwaltung beschlagnahmt wird, kommt die zivile Zweiradproduktion fast vollständig zum Erliegen. Dazu kommt, dass in einer Verordnung im Deutschen Reich vom Februar 1915 die Zulassung von Motorrädern, LKWs und Motorbooten zur Einsparung von Rohstoffen (Öl, Benzin, Kautschuk usw.) stark reglementiert wird. Eine Genehmigung zur Zulassung bekommen nur noch Personen, die im öffentlichen Interesse handeln. Diese Verordnung wird erst im Jahr 1921 wieder aufgehoben und ermöglicht damit wieder den Beginn der Produktion von Motorrädern. Ende des Ersten Weltkrieges am 11.11.1918 mit dem Waffenstillstand von Compiègne.

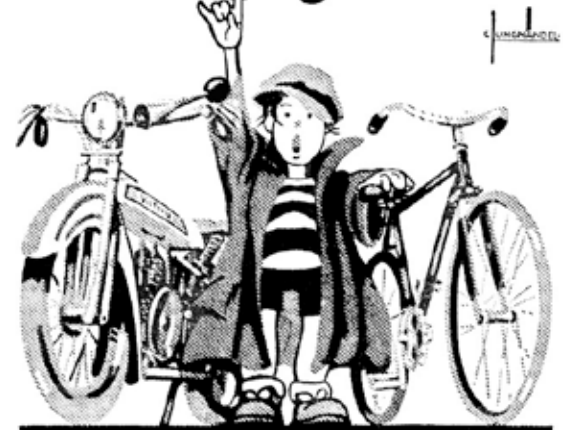
Trotz Materialknappheit und Kohlemangels läuft die Fahrradproduktion bei Victoria mit etwa 1600 Mitarbeitern wieder an.

1919 – 1928

Dr. Ing. Rudolf Ottenstein, der Sohn des Firmengründers, war inzwischen in den Firmenvorstand berufen worden und dort für die technische Entwicklung zuständig. Unter seiner Federführung entsteht 1920 das



VICTORIA
für Sie die geeignete Marke!



MOTOR- & FAHRRÄDER
VICTORIAWERKE A.G. NÜRNBERG



VICTORIA-WERKE
NÜRNBERG



Werbeplakat ca. 1923

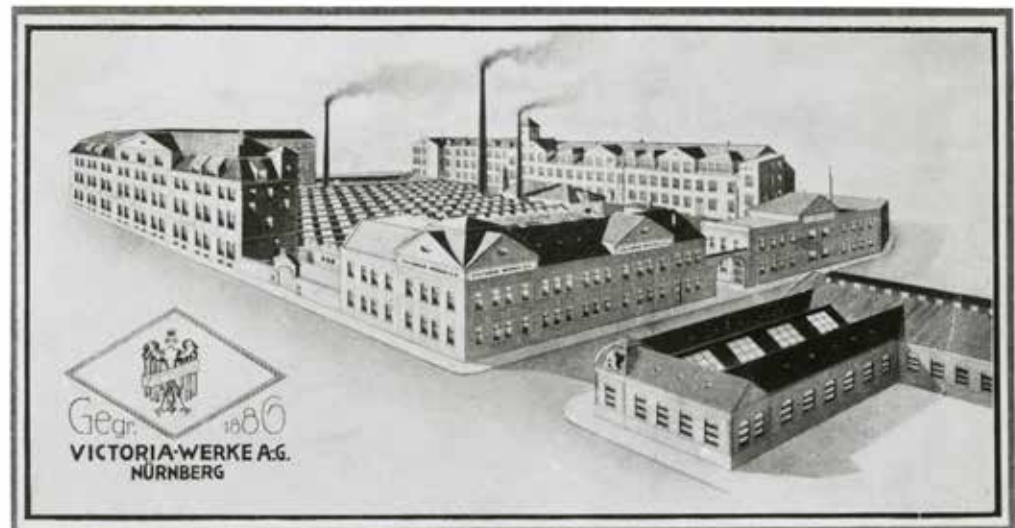
erste Motorrad der K.R.-Reihe, die für Victoria lange Zeit charakteristisch bleiben soll. K.R. steht dabei für Kraft-Rad und das erste Modell heißt lapidar K.R. I. Die Maschine ist eine vollkommene Neuentwicklung mit bemerkenswerten Konstruktionsdetails und sie hat schon die typische blaue Victoria-Lackierung. Einen geeigneten Motor findet man bei den Bayerischen Motorenwerken in München, die zu dieser Zeit noch keine eigenen Motorräder bauen und deshalb ihr von Martin Stolle konstruiertes Antriebsaggregat mit der Typenbezeichnung M2B15 an andere Motorradhersteller verkaufen. Es ist ein Zweizylinder-Boxer mit 494 ccm und seitengesteuerten Ventilen. Bei 2800 Umdrehungen pro Minute leistet das K.R. I-Motorrad durchschnittlich 3,8 PS, die Maximalleistung liegt bei 6,5 PS.

Der erste sportliche Einsatz mit großer Publikums-

wirkung ist die Reichsfahrt 1921. Nicht zuletzt aus diesen sportlichen Ambitionen heraus möchte Stolle einen Motor mit hängenden Ventilen bauen, um einige PS mehr mobil zu machen. Bei BMW stößt er mit dieser Idee auf taube Ohren und so wechselt er, auch aus anderen Gründen, im Januar 1922 zur Firma Sedlbauer in München, wo schon ein halbes Jahr später sein neuer OHV-Motor einsatzbereit ist. Seitens Victoria kommt man mit der Firma Sedlbauern ins Geschäft und noch im gleichen Jahr wird die neue K.R. II mit dem neuen OHV-Motor ausgerüstet. Die K.R.I bleibt weiterhin im Verkaufsprogramm. Der Hubraum ist auf 499 ccm vergrößert worden, und die Spitzenleistung steigt auf beachtliche 9 PS, für damalige Verhältnisse ein echtes „Superbike“.

Seine sprichwörtliche Zuverlässigkeit sollte der Motor deswegen nicht verlieren. Der erste Test für den neuen Motor findet im Juli 1922 bei einem Rennen auf der ein Jahr zuvor eröffneten Berliner AVUS (Allgemeine-Verkehrs-Übungs-Strecke) statt, wo es sich Martin Stolle nicht nehmen lässt, die Victoria selbst zu fahren.

Vom italienisch-österreichischen Börsenspekulant und BMW-Hauptaktionär Camillo Castiglioni wurde eine Offerte an die Victoria Werke gerichtet zu einer Vereinigung und Gründung eines Werkes für die Produktion von Fahrrädern, Motorrädern und Autos. Im



Die Firmengebäude in der Ludwig-Feuerbach-Straße im Jahr 1924.

Victoria Aufsichtsrat war man nicht bereit den guten Namen aufs Spiel zu setzen für die Fusion mit einer Firma die neu aufgestellt war und lehnte den Vorschlag ab.

Im September 1923 wird die Sedlbauer-Motorenfertigung nach Nürnberg verlegt, Victoria hat das Werk mittlerweile übernommen. Als technische Weiterentwicklung erscheint 1924 die KR III. Mit einer Leistung von nunmehr 12 PS ein sportliches Tourenmotorrad mit Gespannqualitäten. Anfang des Jahres hatte Martin Stolle die Firma verlassen.

Im Januar 1923 wird das Ruhrgebiet von französischen und belgischen Truppen besetzt, ausgelöst durch den Streik der Bergarbeiter. Die Hyperinflation wird durch die in Umlauf gebrachte immer größere Geldmenge zur Bezahlung der am Streik Beteiligten noch einmal angefacht.

Am 9. November 1923 wird der Hitler-Putsch in München niedergeschlagen, Adolf Hitler wird später zu Festungshaft verurteilt.

Im November 1923 wird durch eine neue Währungsordnung versucht entgegenzuwirken, die Rentenmark wird von der Reichsmark abgelöst mit einem Wechselkurs von 1 Million Reichsmark für 1 Rentenmark. Mit zunehmender Geldentwertung wächst die Zahl der Motorradhersteller im Deutschen Reich von 48 im Jahr 1920 auf 386 im Jahr 1924.

1924 wird von der FIM (Fédération Internationale des Motocyclistes) der erste „Große Preis von Europa“ in Monza/Italien ausgefahren. Europameister wird derjenige, der das Rennen in seiner Hubraumklasse gewinnt.

In Hamburg eröffnet 1924 die erste gewerbliche Benzin-Zapfsäule, hergestellt von der DAP (Deutsch-Amerikanische-Petroleum-Gesellschaft).

Ebenfalls 1924 findet in Berlin eine Automobilausstellung statt, bei der auch die Motorradhersteller ihre neuen Modelle präsentieren. Es wird bis 1939 die wichtigste Ausstellung dieser Art in Deutschland.

Martin Stoll's Nachfolger als Chefkonstrukteur wird Gustav Steinlein. Er leitet eine neue Ära der Motorenentwicklung ein, die Geschichte machen soll. Durch die Verwendung von Kompressoren nach dem Prinzip des englischen Roots-Kompressors kann die Motorleistung erheblich gesteigert werden, um bei Straßenrennen der Konkurrenz Paroli zu bieten.

Beim ersten Versuch anlässlich des Freiburger-Kilometer-Rekords 1925 erreicht die werksseitig eingesetzte Victoria-Kompressormaschine eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 146 Kilometern pro Stunde und verweist die Konkurrenz auf die Plätze. Beim Großen Preis von Deutschland einen Monat später auf der AVUS kommen gleich drei Kompressormaschinen zum Einsatz. Allerdings übersteht nur die Maschine von Adolf Brudes die Renndistanz von 314 Kilometern und Brudes beendet das Rennen auf dem vierten Platz.

Nach den Locarno-Verträgen 1925 und der Aufnahme des Deutschen Reiches in den Völkerbund 1926 dürfen in Deutschland wieder internationale Rennen ausgetragen werden und deutsche Fahrer wieder internationale Rennen bestreiten.

Bei Victoria wird in der Saison 1926 zur Verbesserung der thermischen Verhältnisse an der Kompressormaschine der Kompressor über den vorderen Zylinder montiert.

Außerdem beschränkt man sich in erster Linie auf Bergrennen, um die Motoren bei den materialmordenden Rundstreckenrennen nicht zu überfordern. Beim Freiburger Kilometer-Rekord 1926 schafft der Breslauer Victoria-Werksfahrer Adolf Brudes diesmal die Durchschnittsgeschwindigkeit von 164 Stundenkilometern.

Damit enden die Einsätze des ersten kompressoraufgeladenen deutschen Motorrades, von dem heute leider kein Exemplar mehr existiert. Danach reduzierten sich die Renneinsätze der Längsboxer auf die Gespannklasse, die sie noch einige Jahre beherrschen sollen. Interessant dabei ist, dass genau zu dem Zeitpunkt als seitens Victoria die Entwicklung der Kompressormaschinen eingestellt wird, bei BMW in München in Person von Rudolf Schleicher damit



Adolf Brudes mit der Victoria-Kompressor-Rennmaschine im Jahr 1926.



Titelseite der Broschüre zur Eröffnungsfeier des Nürburgringes 18. und 19. Juni 1927.

Wahlweise konnten auch Trittbretter statt der verstellbaren Fußrasten geordert werden.

Kurze Produktionszeit

Der Modelljahrgang 1931 brachte einige Änderungen mit sich. Der Motor war jetzt leicht nach vorne geneigt im Rahmen eingebaut, dadurch konnte der Vergaser senkrecht stehend angebaut werden. Der „Kühlturm“ über dem Auslassventil ist weggefallen, der Zylinder hat jetzt einen abnehmbaren, längsverrippten Kopf.

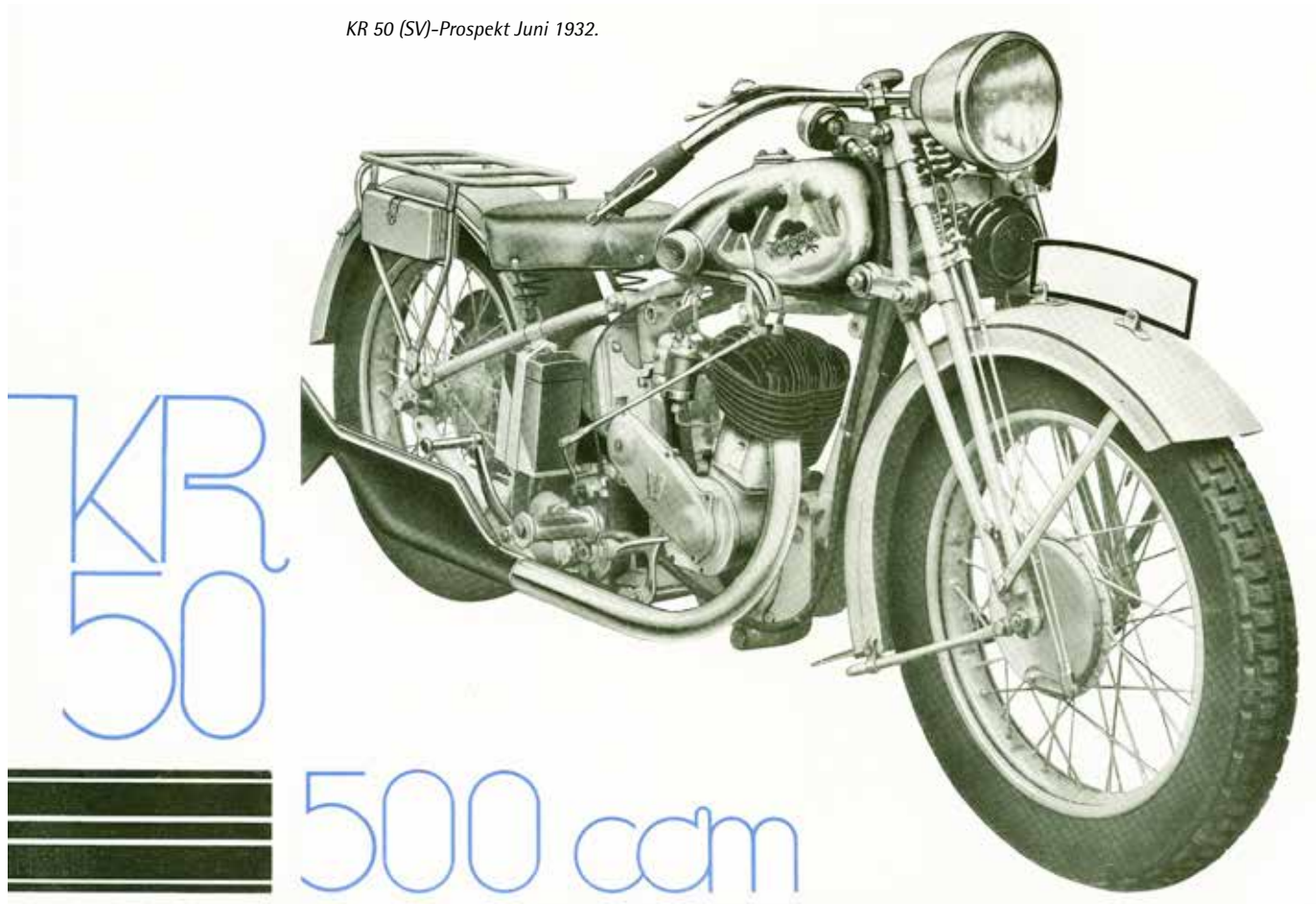
Der Öltank ist jetzt kleiner und hat den Einfüllstutzen auf der linken Seite. Das Bordwerkzeug ist in zwei ei-

gens dafür vorgesehenen Werkzeugkästen links und rechts vom Gepäckträger untergebracht. Das Fußpedal für die kombinierte Vorder- und Hinterradbremse wanderte jetzt auf die rechte Motorradseite.

Der Steuerungsdämpfer hat jetzt das Widerlager unterhalb des Steuerkopfes am Rahmen. Gegen Aufpreis wurde laut Prospekt ein Viergang-Getriebe angeboten. Gegen Aufpreis war der serienmäßig lackierte Tank auch hochglanzverchromt und mit einem eingezätzten Frauenadler erhältlich.

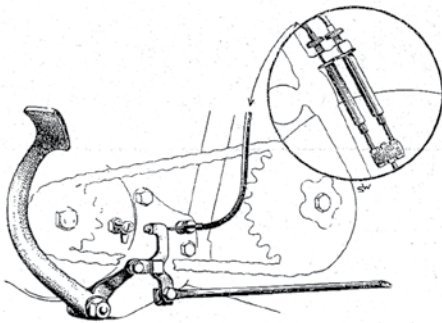
Beim Jahrgang 1932 sind beidseitig Gummikniekissen am Tank angeschraubt, die nicht ergonomisch richtig platziert sind.

KR 50 (SV)-Prospekt Juni 1932.

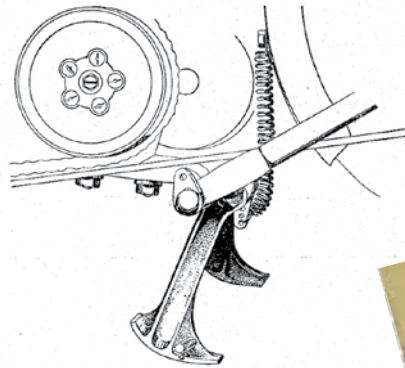


Die Erfahrung hat gezeigt, dass die verkauften Maschinen nicht immer den bekannten Prospektabbildungen entsprochen haben. Restauratoren stehen dann vor der zeit- und kostenintensiven Aufgabe und suchen ein im Prospekt abgebildetes Anbauteil, mit dem die Maschine dann in einen vermeintlichen Originalzustand versetzt wird, wie sie das Werk nie verlassen hat.

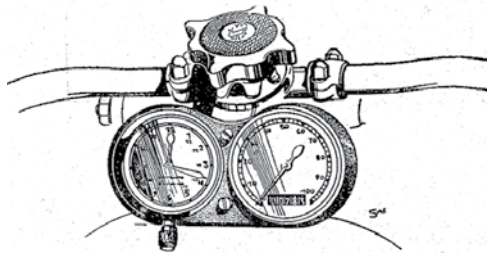
Insgesamt werden bis Anfang 1933 ca. 1500 Stück von der KR 50 hergestellt, dann wird die Produktion eingestellt. Unter besseren gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen wäre dieser Maschine sicherlich ein größerer Verkaufserfolg beschieden gewesen.



Der Fußbremshebel, beim Jahrgang 1931 noch auf der linken Seite, wirkt per Gestänge auf die Hinterradbremse und per Bowdenzug auf die Vorderradbremse.

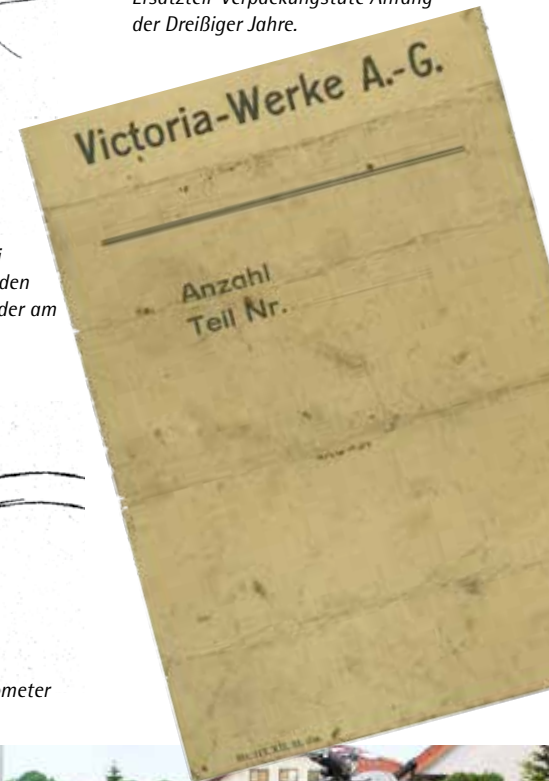


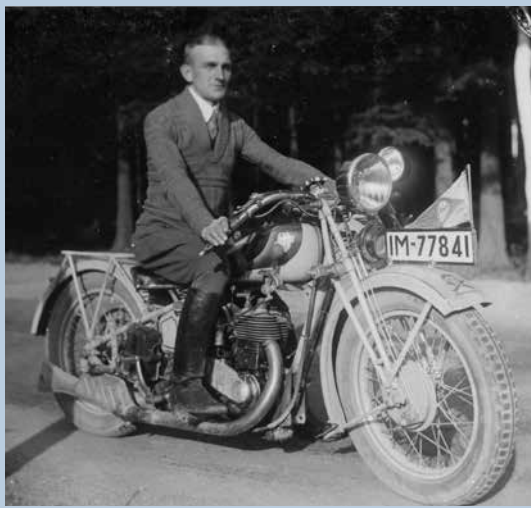
Ein Mittelständer unter dem Getriebe, wie bei den KR 6-Modellen, ersetzte den damals bei den meisten Motorrädern noch üblichen Heckständer am Hinterrad.



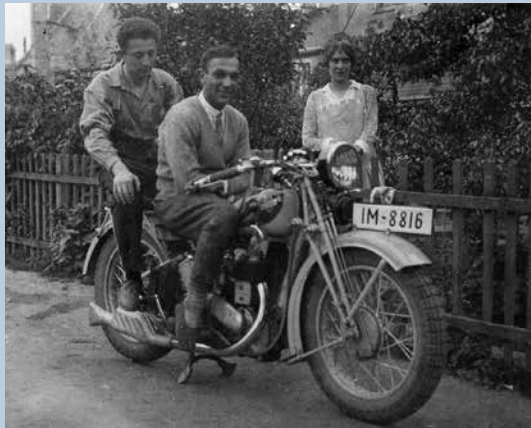
Gegen Aufpreis erhältliche Konsole mit Tachometer und Uhr.

Ersatzteil-Verpackungstüte Anfang der Dreißiger Jahre.





Die Tankgestaltung des 1930er Modells hat eine zeitlos schöne Ausstrahlung, heute sagt man „Airbrush-Technik“ dazu.



KR 50 (SV) mit verchromtem Tank mit eingezähtem Frauenadler.



Michael Prziłbiski in stílechter Kleidung 1995.

Hinterhof-Reparaturarbeiten mit Kolbenbesichtigung, Zylinder entkohlten und Einschleifen der Ventile.





*In herbstlich eingefärbter Nürnberger Umgebung unterwegs
– Helmut Segert mit seiner KR 50.*



KR 50/S (OHV)

Noch im gleichen Jahr, als die seitengesteuerte KR 50 auf den Markt kam, lief Ende 1930 die Produktion der KR 50/S an. Der zusätzliche Buchstabe „S“ in der Modellbezeichnung stellt von vornherein klar, dass hier eine sportliche Variante des Schwestermodells angeboten wird. Der Motor kommt, wie die anderen Einzylinder-Viertakter im Modellprogramm, vom englischen Hersteller Sturmeys Archer. Der gleiche Motor wurde von Horex in das Modell „Sport“ eingebaut, ebenso von den Nürnberger Konkurrenten Hercules (Modell „SS 500“) und von Nestoria. Vom französischen Motorradhersteller „Soyer“, der in Levallois be-

heimatet war, wurde der Motor genauso eingekauft wie von anderen französischen, belgischen und italienischen Herstellern. Das Motorrad mit diesem 500 ccm ohv-Motor wurde im Mutterkonzern von Sturmeys Archer unter der Bezeichnung Raleigh „Model MG 31 Sport“ verkauft.

Motor und Leistung

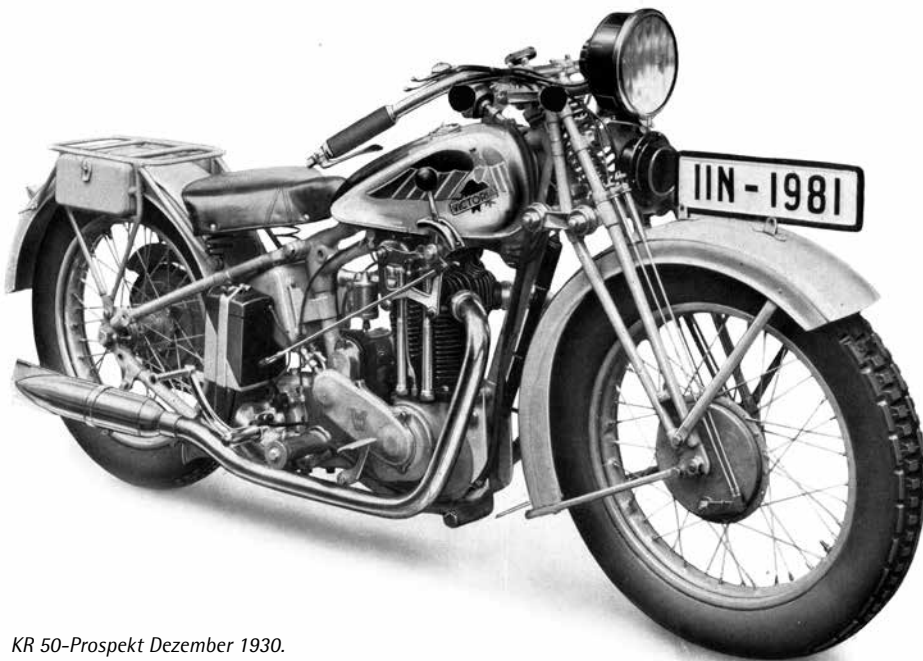
Bohrung und Hub entspricht dem des SV-Modells 79 mm x 101 mm, das ergeben 495 ccm. Sattete 4 PS mehr, also 18 PS bringt der OHV-Motor bei 4800 U/min auf die Straße. Der Motor ist vom Kurbeltrieb her identisch mit der „SV“, die „S“ hat aber einen leichteren Kolben und eine speziell ausgewuchtete Kurbelwelle. Die Trockensumpfschmierung versorgt über eine außenliegende Ölleitung die gekapselten Stoßstangen und den dazugehörigen Kipphebelmechanismus mit einem Ölnebel. Die Ventile liegen frei und die Kipphebelwellen haben jeweils eine Rückholfeder. Das Ventilspiel wird mit 0,05 mm für beide Ventile angegeben.

Der zeitgenössische Tester Gustav Müller merkt an, dass bei langsamer Fahrt sehr starke Vibrationen auftreten, die beim schnellen Fahren fast ganz verschwinden. Die Motorleistung wird mit einer wohl tiefgestapelten Leistungsangabe von 18 PS beworben. Bei Hercules wurde das Modell „SS 500“ mit dem gleichen Motor mit 20 bis 24 PS angegeben, was wohl übertrieben war.

Im zeitgenössischen Fahrbericht in „Das Motorrad“ lobt der Tester Gustav Müller ausdrücklich den Tankinhalt von fast 13 Liter, der für eine Reichweite von ca. 350 Kilometer gut ist. Dazu noch seine Anmerkungen zum Thema Leistung:

„...Was sucht man bei einer schnellen Sportmaschine? Tempo! Ich schrieb schon oben, dass die KR 50/S auf der Straße so leicht kein ebenbürtiges Fahrzeug in Bezug auf Anzugsgeschwindigkeit findet. ...Ich habe einmal geschrieben, dass 70 km/Std. als Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Landstraße sträflicher Leichtsinns sei. Ich muss revozieren. Mit einer Maschine wie der KR 50/S und auf erstklassigen Straßen scheint mir die Sache nicht mehr ganz so unmöglich. ...bis in die nähere Umgebung von Berlin stand mein Tacho dauernd auf 110 - 115. Die Maschine läuft unheimlich! ...Schluss auf der Avus. Vorberei-

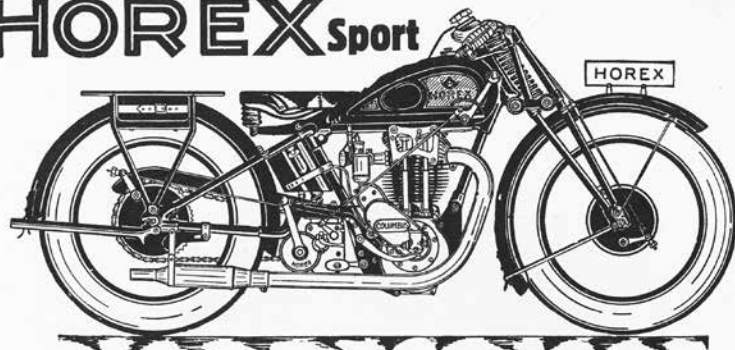
KR
50/S
500 ccm



KR 50-Prospekt Dezember 1930.

Das neue Modell

HOREX Sport



500 ccm, kopfgesteuert, 2 Auspuffrohre, Satteltank

schnell **rassig** **zuverlässig**

Bequeme Zahlungsbedingungen. Verlangen Sie illustrierte Drucksachen

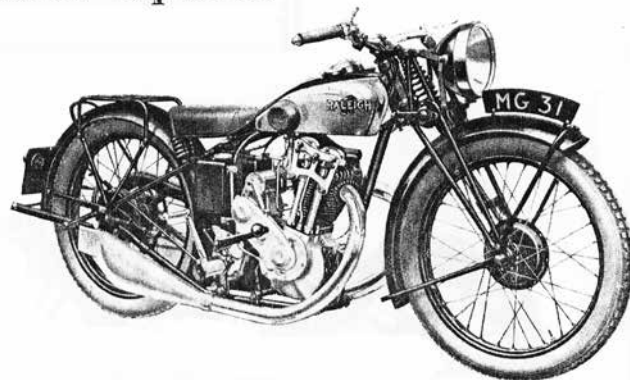
Horex Fahrzeugbau-Aktien-Gesellschaft
Bad Homburg H.

RALEIGH Model Sports

PRICE

£47:10:0

or £11-17-6 deposit and
12 monthly payments



Der 500 ccm OHV-Motor von Sturmey Archer wurde von Horex in dem Modell „Sport“ eingebaut.
Das Motorrad mit dem gleichen Motor wurde im Mutterkonzern von Sturmey Archer unter der
Bezeichnung Raleigh „Model MG 31 Sport“ verkauft.

*4fach
überlegen!*

45 Jahre Erfahrung im Fahrzeugbau •
Bahnbrechende Neuerungen • Sorg-
fältigste Konstruktion jedes einzelnen
Teiles • Solide Werkmanns-Arbeit •
Alles vereint im
VICTORIA
Motorrad!
VICTORIA WERKE A.G. NURNBERG 13

Ausschneiden und an Victoria-Werke A. G. Nürnberg 13 senden
Erlaube sofort gratis ill. Prospekt über
Victoria 200 ccm, 350 ccm, 500 ccm
500 ccm Sport, 600 ccm Modell
(Gewünschtes unterstreichen)

Name _____
Adresse _____



Die beiden Auspuffkrümmer sind in der Frontansicht
das einzige Unterscheidungsmerkmal zwischen der
KR 50 (SV) und der KR 50/S.



Der horizontal angebaute Graetzin-Vergaser
wurde an beiden KR 50-Modellen ebenso
verwendet wie Fischer Amal-Vergaser.



Der geflügelte Frauenadler mit dem Victoria-Schriftzug wurde in einem speziellen Verfahren in den Chrom des Tanks eingeztzt und bekam dadurch eine matte Oberfläche.



tungen lediglich Kerzenwechsel und Nachstellen der Ventile. Nach einigen missglückten Stoppversuchen eine Strecke hin mit 124, zurück mit 108, Mittel also 116. Das ist allerhand für eine unzurecht frisierte Serienmaschine, denn das sind runde 130 Klubabend-kilometer."

Die Motoren haben vier Kennzeichnungen unter dem Zylinder eingeschlagen. Dies sind: Motortyp, Hubraum, Baujahr und ein VW-Zeichen als Kennung, dass der Motor für eine Victoria konfiguriert wurde.

In der Serie wird ein Dreigang-Hurth-Getriebe eingebaut. Laut Werbeprospekt war gegen Aufpreis auch ein Viergang-Getriebe erhältlich. Spätere Modelle hatten ein Dreigang-Getriebe in dreieckiger Gehäuseform, welches von Victoria hergestellt wurde. Zu erkennen ist dieses Getriebe an dem eingegossenen VW-Zeichen.

Baukastenprinzip

Bei Victoria praktizierte man das Baukastenprinzip und verwendete kostensparend die gleichen Teile, die auch bei der KR 50 verwendet werden. Vom Rahmen mit einem Radstand von 1420 mm über Kotflügel, Räder und die Vordergabel, Benzintank, Ausstattungsteile, selbst die doppelt wirkende Fußbremse wurde vom Schwestermodell übernommen.

Deshalb ist es nicht weiter verwunderlich, dass das Gewicht der beiden Modelle KR 50 und KR 50/S mit 180 bzw. 182 kg fast identisch ist.

Ein Kritikpunkt für den zeitgenössischen Tester waren die Tankkniekissen, zu denen er folgendes anmerkt:

„Ich begreife ja, dass man die Kniekissen nicht mit den auf die schönen, auf den Tank geätzten Flügel des Victoriavogels setzen mag, aber die Stellung der Kniekissen an der geprüften Maschine war unmöglich. ...Wenn mir die Kniekissen in den Kniekehlen sitzen, dann sind sie auch für andere Fahrer bestimmt nicht an der richtigen Stelle.“

Im ersten Produktionsjahr wurden von der KR 50/S 725 Stück verkauft, der Grundpreis lag bei 1305 Reichsmark. Im folgenden Jahr, als die Wirtschaftskrise den Menschen noch mehr Einschränkungen abverlangte, konnten nur noch wenige verkauft werden und 1933 wurde die Produktion der KR 50/S ganz eingestellt. Insgesamt wurden nur knapp 1000 Stück produziert.

Werksmaterial für Privatfahrer

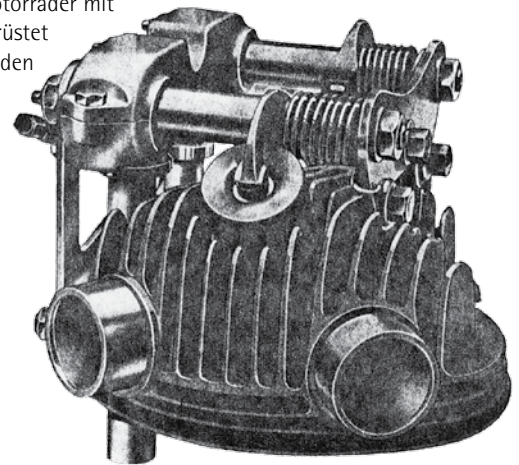
Verschärftes Motorenmaterial für besonders sportlich ambitionierte Kunden war bei Sturmey Archer im Angebot. Im hauseigenen Motorradwerk „Raleigh“ wurde 1930 als teuerstes und schnellstes Motorrad ein



T.T. Replica Modell mit 500 ccm und OHV-Ventilsteuerung unter der Bezeichnung „Model 25 T.T.“ angeboten. Das Motorrad wurde mit einer „garantierten“ Höchstgeschwindigkeitsangabe von 90 mph (145 km/h) ausgeliefert. Einer der markantesten Unterschiede zum Serienmotor ist der Einport-Zylinderkopf bei dem der Auspuffkrümmer genau mittig in Fahrtrichtung platziert ist, das vordere Rahmenrohr ist deshalb geteilt. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 109,46 mph (ca. 175 km/h) wurde mit einer werksseitig vorbereiteten Maschine im April 1929 auf dem Brook-

lands Rennkurs im Süden von London (Wybridge, Grafschaft Surrey) ein Weltrekord über die Distanz von 50 Meilen (ca. 80 Kilometer) und 65 Meilen (ca. 100 Kilometer) aufgestellt.

Als sich die politischen Rahmenbedingungen 1933 im Deutschen Reich schlagartig änderten, wurden bei Victoria die Weichen für viele Entscheidungen neu gestellt. Dazu gehörte auch, dass die Motorräder mit Motoren aus deutscher Fertigung ausgerüstet werden sollten. Das war u.a. das Aus für den Import von der britischen Insel.



Teilgekapselter Ventilmechanismus, die Kipphebel zur Ventilbetätigung liegen offen und haben eine Rückholfeder.

Unser Ziel?



*Zufriedene Kunden gewinnen,
Zufriedene Kunden behalten,
Das ist unser Ziel!*

Dem Kunden mehr zu bieten als allgemein üblich, ist keine geringe Kunst. Sorgsames Eingehen auf seine Bedürfnisse, auf seine Wünsche, ist erstes Erfordernis. Das Verdienst, gestützt auf langjährige Erfahrungen, dem Kunden stets ein Mehr an Bequemlichkeit und konstruktiven Feinheiten zu bieten, gebührt Victoria.

Zahlreiche, bahnbrechende Neuerungen sind den Victoria-Werken auf dem Wege des Fortschrittes geglückt: Das Drucklöt-Verfahren, D.R.P. der Leichtmetall-Kolben, der regulierbare Federsattel, das Kompressor-Motorrad, alles das sind Neuerungen, die zuerst in den Victoria-Werken mit erdacht und erprobt wurden.

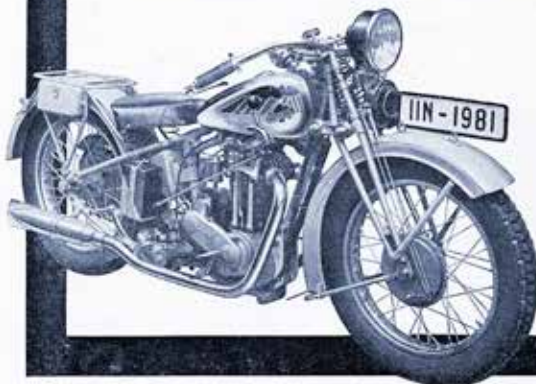
Jedes Victoria-Motorrad ist daher ein Meisterstück in seiner Art. Tradition und Forschung, Erfahrung und Erfindergeist sind in ihm wie kaum bei einem anderen Fahrzeug in vollkommener Harmonie vereint.

Das untenstehende abgebildete Motorrad-Modell Typ KR 50/S-500 ccm zählt zu den Hauptschlägern der Saison. Eine besonders leistungsfähige, für Sport- und Tourenzwecke wirklich brauchbare Maschine ist endlich da. Nicht zu teuer, nicht überempfindlich und dabei von großer Lebensdauer:

Das sind die Vorzüge dieses Typs.

*Verlangen sie Gratis-Prospekte Z 20
auch über die anderen Modelle*

VICTORIA-WERKE AG
NURNBERG 26



Das Fahrercockpit mit Tachometer und Zeituhr. Von Graetzin wurden die sogenannten „Flügelarmaturen“ für Zündverstellung (links) und die Luftregelung (rechts) geliefert.





Beim Jahrestreffen 2001: Michael Prizibilski mit einer KR 50/S mit durchgehenden Auspuffkrümmern ohne Schalldämpfer.



350 ccm-Modelle 1935-1948



KR 35 B/G

Nachdem im Deutschen Reich ab 1933 die Parole ausgegeben wurde, deutsche Motorräder haben auch deutsche Motoren zu haben, war die KR 35 B/G die erste 350er Victoria aus komplett deutscher Fertigung.

Die Konstruktion des seitengesteuerten (SV) Motors kam vom Wiener Ingenieur Hans Lackler. Eigentlich wäre ein SV-Motor leistungsmäßig ein Rückschritt gewesen, aber durch die von Lackler patentierte Formgebung des Zylinderkopfs mit einer Quetschkante sollte der SV-Motor mit den angegebenen 13 PS der Leistung eines OHV-Motors ebenbürtig sein und durch seine einfachere SV-Bauweise einen Vorteil in Sachen Langlebigkeit und Verschleiß haben. Im Vergleich dazu hatten die zeitgleich gebauten BMW R3 OHV 11 PS, Triumph Kongress SV 11,5 PS, Ardie RBK OHV 16 PS.

Diese Form des Zylinderkopfs war übrigens nicht vollkommen neu, die KR 50 (SV) aus dem Sturmey-Archer-Programm hatte schon lange vorher eine ähnliche Ausbildung des Brennraumes. Die sehr große Zylinderverrippung und die fehlende OHV-Technik des Zylinderkopfs vermittelte fast den Eindruck, dass es sich um einen Zweitakter handeln könnte. Die überdimensionierten Kühlrippen des Graugusszylinders und des Aluminium-Zylinderkopfes sollten die Wärmeableitung so optimal wie möglich beeinflussen, die Zündkerze sitzt im Zylinderkopf in dem Zwischenraum über den beiden Ventilen. Das Pleuel hat, wie bei der KR 8, runde Aussparungen zur Gewichtseinsparung, die Verdichtung ist mit 1: 6,3 für einen Seitenventiler recht hoch..

Dass der Motor (75 mm Bohrung x 79 mm Hub, also

leicht langhubig, max. Drehzahl 4650 U/min) mit einer Frischölschmierung arbeitete, also eigentlich einer Verlustschmierung, weil das überschüssige Öl nicht mehr in den zwei Liter fassenden Öltank zurückgeführt wird, haben die zeitgenössischen Tester nicht als Nachteil angesehen, weil der Ölverbrauch mit ca. 0,2 Liter auf 100 km so gering ist, das er nicht sonderlich erwähnenswert ist.

Die Tester haben damals ehrliche 100 km/h gestoppt, die als Dauerhöchstgeschwindigkeit sicherlich nicht zu halten sind, ohne den Motor zu überbeanspruchen. Im Deutschen Reich waren 1935 schon 2000 Autobahnkilometer befahrbar, und die Autobahn war in aller Munde. Schon vorausschauend gebaut, um das Kriegsmaterial möglichst schnell an die Fronten zu befördern, wurde dem Bürger suggeriert, dass die Autobahn gebaut wird um Arbeitsplätze zu schaffen und den Freizeitwert der Bevölkerung zu steigern. In einer Verkaufsanzeige wurde die KR 35 B mit folgendem Wortlaut beworben:

„Autobahnmaschinen müssen ausdauernd sein, eine gute Straßenlage besitzen und hohe Durchschnitts-



geschwindigkeiten ermöglichen. Die Victoria Motorräder haben wiederum bei den schwierigen Dauerprüfungsfahrten dieses Jahres ihre volle Eignung bewiesen. Vor allem die neue Hochleistungsmaschine KR 35/350 ccm wurde speziell für die hohen Ansprüche gebaut, die die neuen Autobahnen stellen.

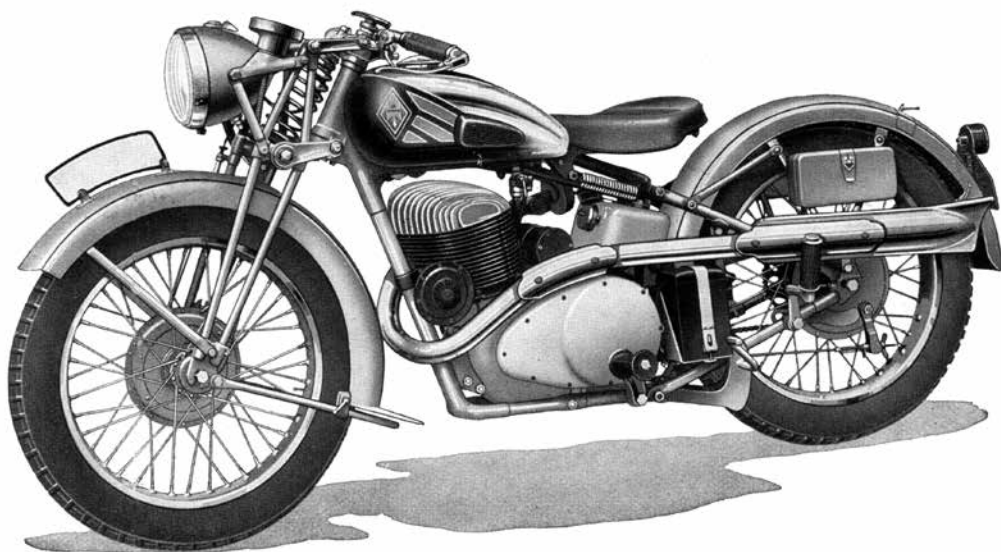
Sie ist wohl die schnellste untengesteuerte 350 ccm-Maschine, die sich auf dem Markt befindet. Der empfindlichen, oben-gesteuerten Sportmaschine gegenüber weist sie viele Vorteile auf..."

Interessant dabei ist, dass Victoria damit die eigenen 350 ccm-OHV-Maschinen, die sie noch ein Jahr vorher im Programm hatte, als „empfindlich“ und damit automatisch als nicht besonders zuverlässig bezeichnet, wobei eigentlich das Gegenteil der Fall war. Es ist der klassische Fall, bei dem das Marketing versucht, einen völlig neuen Blick auf das Produkt zu vermitteln. Die Erfahrung hat schon zwei Jahre später, beim nächsten Victoria-Modellwechsel, gezeigt, dass dies mit der KR 35 B/G nicht gelungen war. Es ist eben eine Seitengesteuerte, und die konnte noch so werbewirksam angepriesen werden, die Motorradkundschaft wollte auch damals schon Sportmodelle, und dabei interessiert plötzlich niemand mehr, ob denn ein halber Liter Sprit mehr oder weniger auf 100 Kilometern durch den Vergaser gejagt wird.

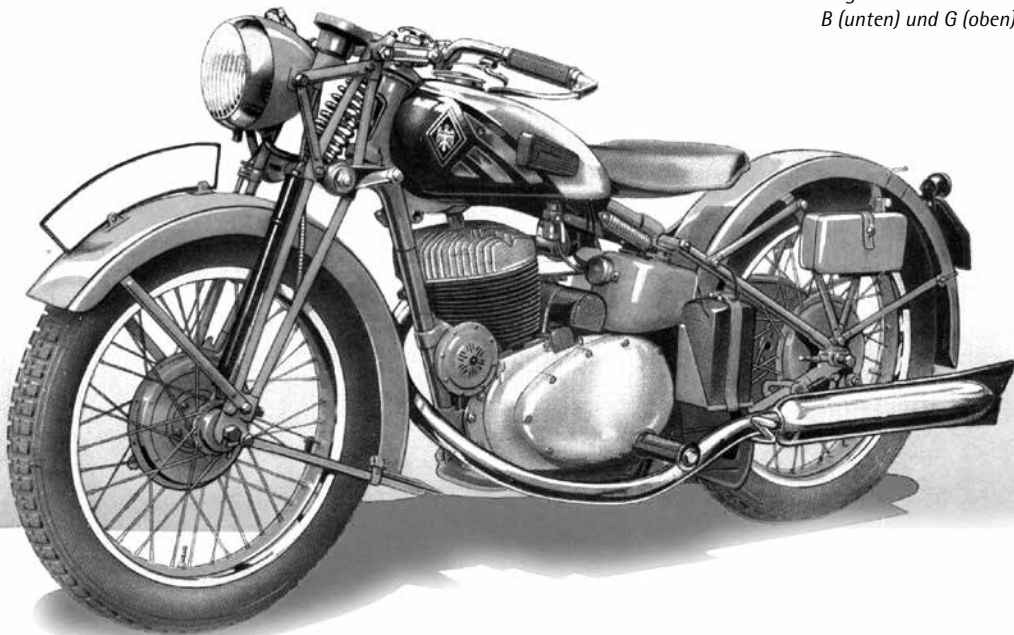
Fahrwerk und Bedienung

Der Rahmen ist als unten geschlossener Rohrrahmen ausgeführt. Die Trapezgabel Modell Tiger wurde von Allright in Köln hergestellt, die Räder wurden von Fichtel & Sachs aus Schweinfurt geliefert.

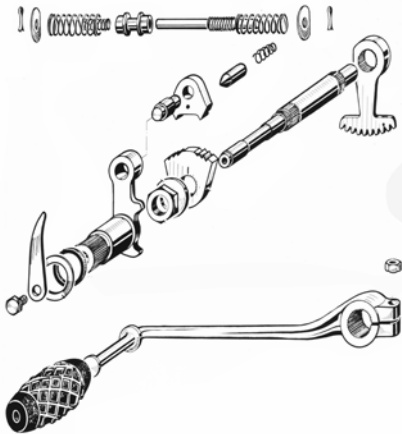
Für die B/G, wie für KR 6, 8, 9, wurde ein eigenes Soziussattelgestell für den Sattel vom Zulieferer Drilastic hergestellt, das sich formschön in die Linie des Motorrades einfügt.



Rein optische Retuschen, verbunden mit der Konstruktion der Auspuffanlage und des Kettenkastens, sind die einzigen Unterschiede zwischen den beiden angebotenen Modellen B (unten) und G (oben).



KR 25 HM Aero



Die Einzelteile des Fußschaltmechnismus der Aero-Modelle.

Die neue KR 25 HM mit der gegen Aufpreis lieferbaren Jurisch-Hinterradfederung. Diese Prospektabbildung zeigt verchromte Schalldämpfer, die in der Serie so nie ausgeliefert wurden, die Schalldämpfer waren Schwarz lackiert.

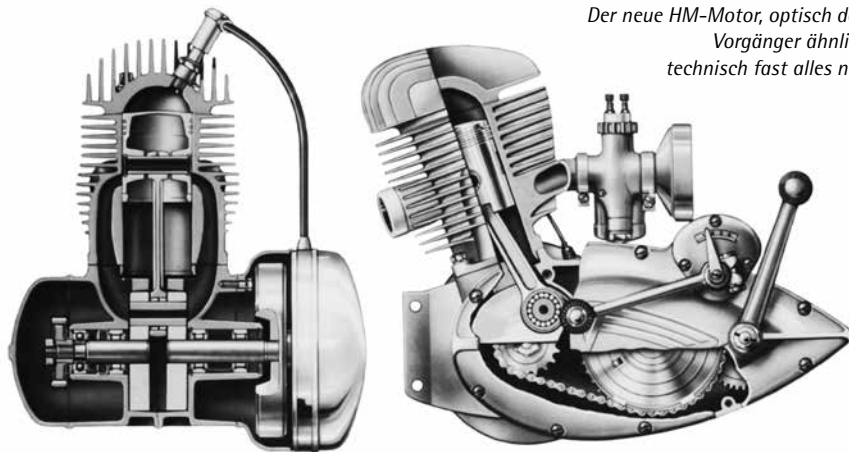
Ende 1951 kam ein komplett überarbeitetes Aero-Modell auf den Markt. Die Modellbezeichnung lautete vielversprechend KR 25 HM (Hochleistungs-Motor). Nachdem das Patent der Schnürle-Spülung, das DKW lange einen Vorsprung bei den Zweitaktmotoren gesichert hatte, auslief, konstruierten die Techniker den Motor der KR 25 auf die Umkehrspülung um. Nunmehr standen stolze 10,5 PS bei 4 700 U/min zur Verfügung bei einer Verdichtung von 5,8 : 1. Der Zylinder war nun großflächiger verrippt, der Vergaserstutzen mit 24 mm Einlassdurchmesser war jetzt mit dem Zylinder vergossen, und der Flachkolben hatte keine Fenster mehr. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 100 km/h und einem Verbrauch von 3,3 Liter bei Solobetrieb und 90 km/h mit Sozius angegeben. Mit Seitenwagen 80 km/h und 3,5 Liter Verbrauch. Die KR 25 HM hat immer noch den gleichen Rahmen wie die KR 25, aber eine stärker dimensionierte Vorderradgabel. Das Gewicht wurde nun mit 133 kg angegeben. Die Reifengröße beträgt für des Vorder- und Hinterrad 3,25-19. Die Räder bekamen nun moderne Kugellager und nicht mehr die einstellbaren Konenlager wie bei den vorherigen Modellen. Das

Profil der Kotflügel wurde runder und war nicht mehr abgeflacht wie bei der KR 25. Der Tankinhalt wurde nun mit 12,5 Litern angegeben. Das V-Dekor auf den Tankseitenflächen wurde wegen der neuen Lackierung mit den jetzt aufgeschraubten runden Tankemblemen weggelassen. Ganz verzichten wollte man auf das V-Emblem aber nicht. Deshalb wurde im linken Motorgehäusedeckel (Primärtrieb) ein großes V als dekoratives Element eingegossen. Die KR 25 HM war auf Wunsch auch wieder mit einer Jurisch-Hinterradfederung zu bekommen, wahlweise wurde immer noch, ohne Mehrpreis, die Handschaltung angeboten, ein Rennbügel statt der Gepäckbrücke wurde als Zubehörteil angeboten.

Im Modelljahr 1952 wurde die HM noch einmal verändert. Neben dem klassischen Grau/Blau wurde die HM jetzt auch in schwarzer Lackierung angeboten. War die hintere Hälfte der zerlegbaren Schalldämpfer bisher schwarz lackiert, wurde der Schalldämpfer jetzt komplett verchromt. Die Bremsen wurden von Halbnabenbremsen, im Sprachgebrauch „Dosendeckel“, nur optisch auf Vollnabenbremsen umgestellt, bei denen die Breite der Bremsbacken mit 25 mm unverändert blieb. Die Felgen waren jetzt verchromt, wobei der Wulst in der Felgenmitte in der Grundfarbe des Motorrads lackiert wurde.

In erster Linie für den Export wurde die HM auch in





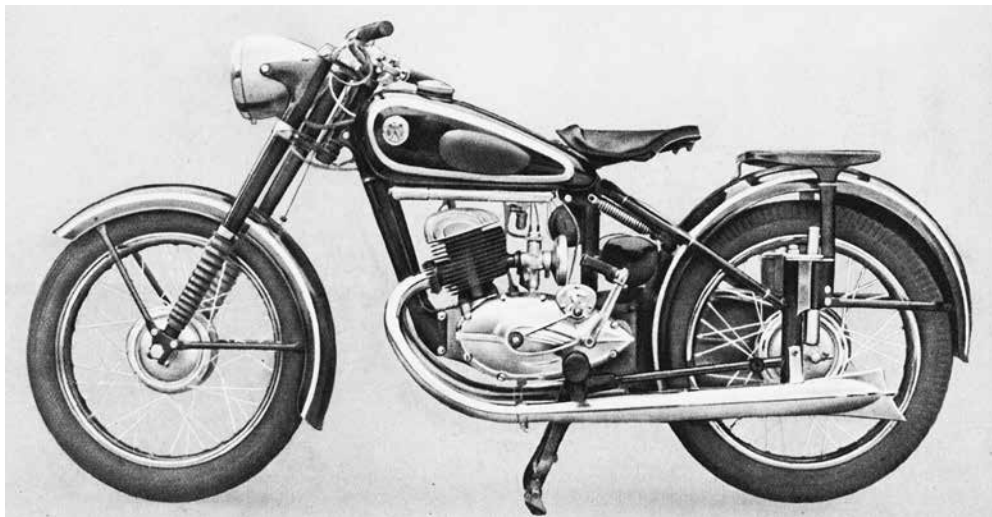
Der neue HM-Motor, optisch dem Vorgänger ähnlich, technisch fast alles neu.

roter Lackierung angeboten, das wurde in den Victoria Verkaufsprospekten allerdings nie beworben. Von der „KR 25 HM Aero“ wurden bis Anfang 1953 ca. 15 000 Stück produziert. Der Preis lag bei 1680 DM für die grau/blau Lackierung und 1830 DM mit der Jurisch-Federung. Das 1952-Modell in Schwarz wurde mit Chromfelgen und verchromten Schalldämpfern zu einem Preis von 1710 DM und mit Jurisch-Hinterradfederung für 1860 DM angeboten. Wie gut sich die HM auch für den Gespannbetrieb eignete, bewiesen Werksfahrer wie Walfried Wink-

ler, Georg Dotterweich und Rudi Ebert bei unzähligen Gelände- und Zuverlässigkeitsprüfungen in ganz Europa, an denen sie mit der HM erfolgreich teilnahmen.



Kalenderabbildung der KR 25 HM, allerdings mit einer Gabel, die so nie in Serie gebaut wurde.



Der elegante 1952er Jahrgang der HM in Schwarz: verchromte Felgen und Schalldämpfer, optische Vollnaben mit „Dosendeckelbremsen“ und jetzt serienmäßiger Jurisch-Hinterradfederung.



An der Copa Cabana in Rio de Janeiro mit einem Fotomodell.

Motorprüfstand im Victoria-Werk ca. 1952.



Horst (rechts) und Margot (links) Sprenger mit ihrer KR 25 HM bei einem Zwischenstopp in Ulm auf dem Weg zum Bodensee. Die runden Schalldämpfer waren werksseitig montiert und entsprechen denen, wie sie am Folgemodell KR 26 montiert wurden.





Am Riedberg-Pass im Allgäu, Oliver Rotard mit seiner KR 25 HM mit Jurisch-Hinterradfederung.

Eine der seltenen KR 25 HM in der Export-Rot-Lackierung, gefahren von Klaus Bächer.



KR 25 HM beim Jahrestreffen 1999 in Seelig in der Fränkischen Schweiz.

Montagestraße im Victoria-Werk ca. 1952.





Die erste Ausführung der KR 25 HM hatte Schalldämpfer, bei denen das Endstück mit dem Schwalbenschwanz schwarz lackiert wurde. Die Halbnabenbremsen waren auch beim Nachfolgemodell obligatorisch (Fotos rechte Seite), auch wenn dies optisch den Anschein von Vollnabenbremsen erweckte.



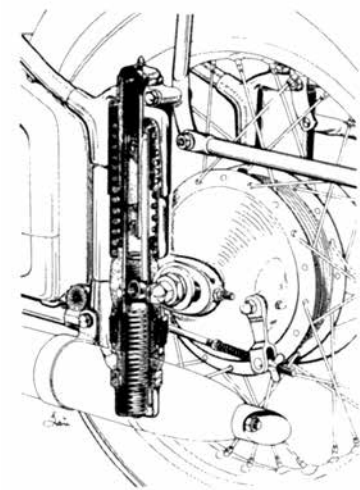
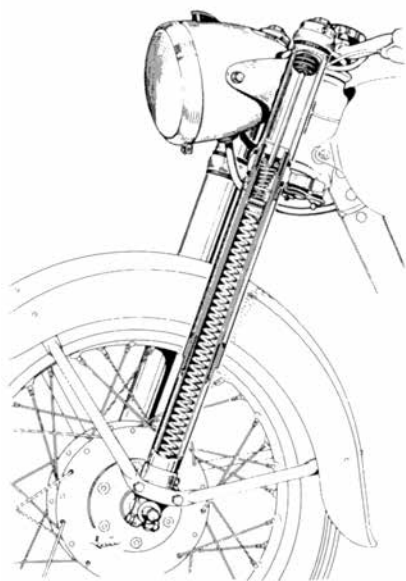
Mit 10,5 PS war die KR 25 HM auch für den Gespannbetrieb mit einem leichten Seitenwagen, wie dem LS 200 von Steib, zu gebrauchen.





KR 25 HM (Foto oben und unten) in schwarzer Lackierung mit Jurisch-Hinterradfederung.





KR 26 Aero KR 26 N/N Sport Aero

Anfang 1953 brachten die Victoria-Werke als konsequente Weiterentwicklung der KR 25 HM die KR 26 heraus. Auf den ersten Konstruktionszeichnungen wurde sie noch als KR 25 HML geführt. Die KR 26 war ein vollkommen neu konstruiertes Motorrad.

Der Motor wurde wieder überarbeitet. Die Leistung steigerte man auf 12,3 PS bei 5200 U/min bei einer Verdichtung von 6,2:1. Der Zylinder und der Zylinderkopf waren nun größer verrippt. Die KR 26 hatte eine vollkommen neue Teleskopgabel mit hydraulischem Dämpfungssystem vom Hersteller Grotz aus Bissingen. Die hauseigene Gradwegfederung im neuen, extrem stabilen und damit voll gespanntauglichen Rahmenheck war jetzt genauso serienmäßig wie die Alu-Vollnabenbremsen, die für wirkungsvolle Bremsleistung garantierten.

Die rund profilierten Kotflügel sind noch tiefer gezogen als bei der KR 25 HM. Die KR 26 wurde in drei Lackvarianten angeboten: das klassische Victoria-Grau mit dunkelblauen Mittelstreifen auf den

Kotflügeln, in Farbton und Ausführung wie bei der KR 25 HM, dies wurde nur am Anfang der Serienproduktion verwendet. Capri in grau/grün mit roten Zierstreifen golden eingefasst, in Schwarz mit weißen Zierstreifen golden eingefasst. Von der KR 26 Aero wurden ca. 5000 Stück gefertigt.

Im Herbst 1953 kam dann die KR 26 N mit 14 PS bei 5250 U/min und einer Verdichtung von 7,2:1 auf den Markt. Die Leistungssteigerung erreichte man durch die im Zylinderkopf eingearbeitete Quetschfalten die den Brennraum einengten. Um dem Fahrer einen gewissen Startkomfort zu bieten, wurde ein Fliehkraftregler zur automatischen Verstellung des Zündzeitpunktes eingebaut. 18-Zoll-Räder waren jetzt serienmäßig, und der Vorderrahmen war am senkrechten Rahmenrohr unter dem Sattel ca. 25 mm niedriger, der Heckrahmen dazu passend ebenfalls. Das Rahmenrohr unterm Sattel hatte außerdem eine durchgehende Hülse für den Seitenwagenanschluss. Die Höchstgeschwindigkeit war im Solobetrieb aufrecht sitzend mit 110 km/h angegeben. Zum Preis von 1795 DM stand die KR 26 N bei den Händlern zum Verkauf. Gleichzeitig wurde noch die KR 26N Sport angeboten. Das „Sport“ war leider nur von optischer Natur mit einer Sitzbank und einem 16 Liter-Tank mit verchromten Seitenflächen.

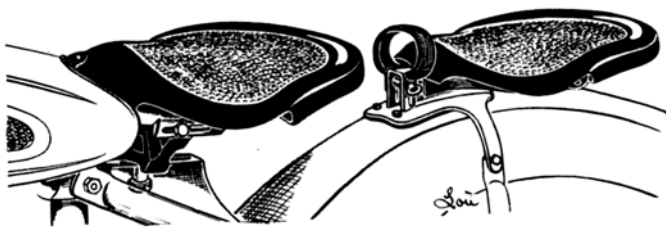


Das klassische Victoria-Grau mit dunkelblauen Mittelstreifen auf den Kotflügeln, in Farbton und Ausführung wie bei der KR 25 HM, wurde nur am Anfang der Serienproduktion verwendet und ist heute sehr selten bei der KR 26 zu sehen.

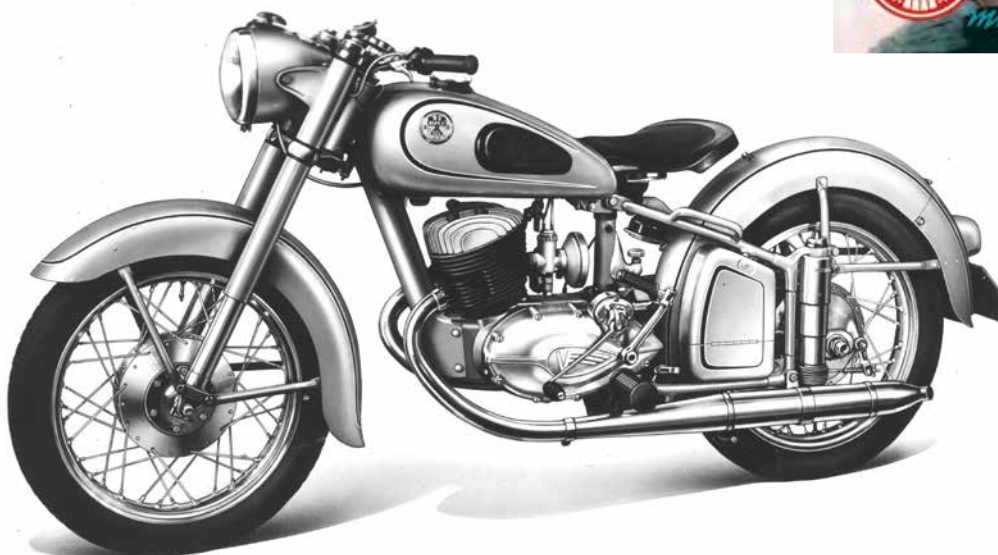
Die KR 26 Aero bewies damals auf vielen Wettbewerbsprüfungen ihre Standfestigkeit. Mit ihr gewannen die Werksfahrer 84 Goldmedaillen, 38 Silbermedaillen, 20 Bronzemedaillen, sowie 18 Mannschaftspreise, davon 9 Goldene. Die reichen Erfahrungen aus den harten Prüfungsfahrten im In- und Ausland sind in die Produktion eingeflossen.

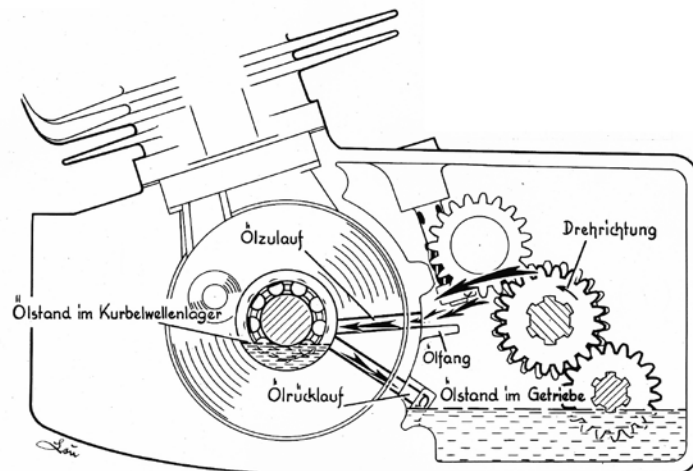
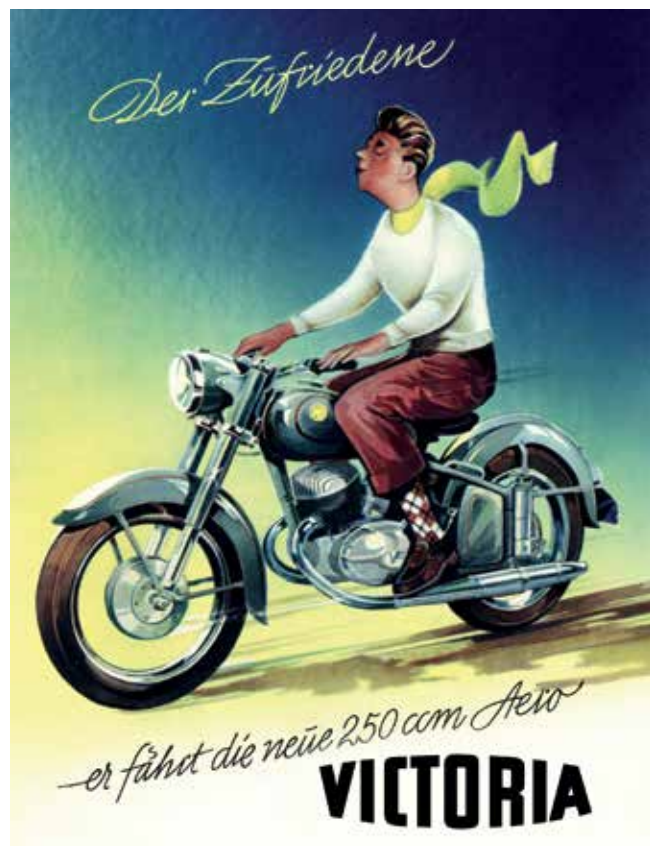
Dass die KR 26 ein für die Zeit leistungsfähiges und gleichzeitig robustes Motorrad war, zeigen nicht alleine die Stückzahlen der hergestellten Motorräder. Weltweit wurde sie etwa 50 000 mal verkauft.

Die Serienfertigung der KR 26-Baureihe lief bis 1955, wurde dann endgültig eingestellt und noch einige Zeit aus Lagerbeständen verkauft.



Die KR 26 sowie die V35 hatten einen speziellen Soziussattel, der direkt auf den Hinterradkotflügel montiert wird. Das Gewicht der Beifahrerin bzw. des Beifahrers lag damit tiefer und sorgte für ein besseres Fahrverhalten.





Schematische Darstellung der Schmierung der linksseitigen Kurbelwellenlager im KR 26-Motor. Ein Nachteil war, dass das Öl ungefiltert zu den Lagern gefördert wurde.

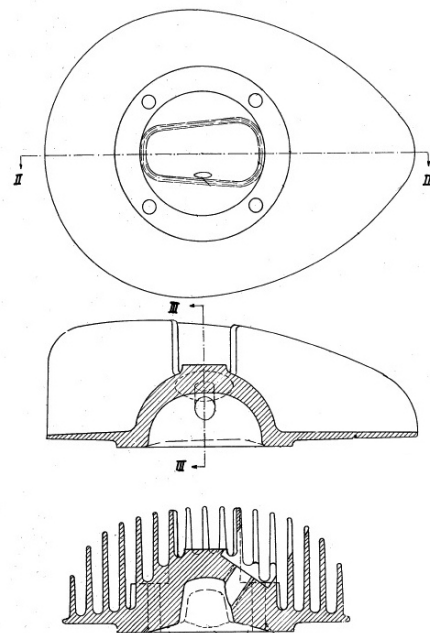
Victoria-Werkstattschulung in der Kundendienst-
abteilung am KR 26-Motorenschnittmodell.



KR 26 N Sport mit Sporttank und Sitzbank.



Aero-Kolbenparade v.l.n.r.: KR 25 HM/KR26, Nachrüstvariante des KR 25-Kolbens mit erhöhtem Kolbenboden, die beiden KR 25-Serienkolben Flach- und Muldenversion, KR 25 S.



Der von Victoria patentierte Quetschkopf war in der KR 26 N serienmäßig eingebaut.



Ferienidyll aus dem KR 26-Prospekt, die Bezeichnung der Capri-Lackierung traf das Gefühl der Zeit. Italien war das erklärte Wunschziel der deutschen Urlauber.



Links der Zylinder der letzten Aero-Ausbaustufe von der KR 26 mit großen Kühlrippen. Der Unterschied zur Kühlrippenfläche des HM-Zylinders (rechts) wird am deutlichsten sichtbar im Bereich vom Vergaserstutzen.