

1
8
8
62
0
1
1

125 LETNICA

Avtorja: Ivan Sovinšek in Albert Kosi

Leta 1886 sta se navdušena športna kolesarja in trgovca Max Frankenburger in Max Ottenstein dogovorila za pričetek sestave koles. Sprva sta pričela sestavljati visoka kolesa iz delov, ki sta jih kupovala drugje, predvsem v Angliji, kaj kmalu pa tudi nizka kolesa za ženske, moške in mladostnike. Podjetje sta preoblikovala v družbo. Kolesa so bila glavni produkt vse do leta 1900 in tudi naprej. Tega leta so na razstavi v Nürnbergu predstavili prvi lastni avtomobil in prejeli zlato medaljo. Avtomobile so nato izdelovali po naročilu v različnih izvedbah, kot Doktors Cabriolet, mali dostavni avtomobil, dvosedi in limuzine do leta 1912, ko so proizvodnjo opustili. Leta 1901 so predstavili prvo kolo z motorjem in nato še več tipov motornih koles. Leta 1890 sta prvotna lastnika kupila veliko zemljišče na Ludwig-Feuerbach-Strasse v Nürnbergu, kjer so sezidali tovarno in leta 1895 ustanovili VICTORIA Fahrradwerke Nürnberg.

V lastni tovarni so pričeli izdelovati skoraj vse sestavne dele za kolesa. Najbolj znani izdelek je zadnja pesta z zavoro in prostim tekom »FREILAUFNABE VICTORIA«, ki se je uveljavil v svetu in je bil med najbolj iskanimi izdelki. Vsi sestavni deli koles in tudi nekateri deli motornih koles so nosili oznako VW do petdesetih let dvajsetega stoletja. Ko pa je Volkswagen začel uporabljati podoben znak VW, ga je Victoria prenehala uporabljati, ker so ga pozabili zaščititi. Eden od pomembnih podatkov iz pred I. svetovne vojne je še, da je tovarna za nemško in avstrijsko vojsko izdelala na tisoče vojaških koles.

Družba VICTORIA se je proizvodno delila na več obdobjih. Od leta 1886 do 1919 - pričetek razvoja in postavitve proizvodnih obratov, kjer so vseskozi prevladovala kolesa, od tod naprej pa je skokovit pričetek izdelave motornih koles. Od leta 1920 do 1938 predvojni modeli, od 1939 do 1945 vojni modeli, od 1946 do 1958 povojni modeli in od 1959 do 1968 modeli pod znamko Zweirad-Union, ki so se prodajali pod znamko VICTORIA ali DKW.

Ob navedenih programih izdelave koles, avtomobilov, motornih koles, koles z motorji in mopedov je VICTORIA izdelovala tudi veliko drugih končnih izdelkov, kot so šivalni stroji, mesoreznice, kombinirani kuhinjski stroji, stroji za čiščenje opeke in drugo.

Obdobje od 1886 do 1919

Je obdobje visokih in normalnih koles, avtomobilov, koles z motorjem in motornih koles.



Prvo kolo z motorjem znamke VICTORIA letnik 1901

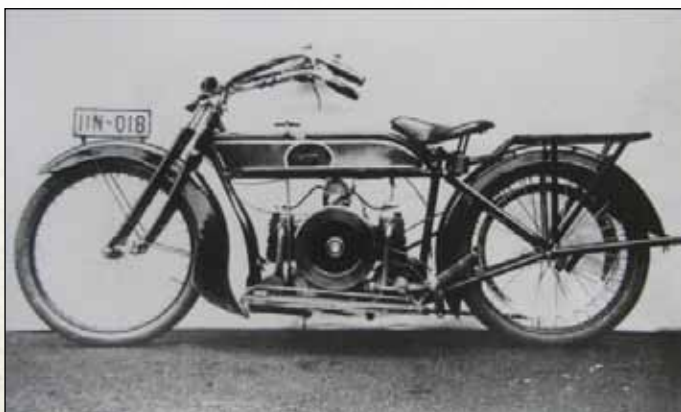


Motorno kolo znamke VICTORIA V2 letnik 1906
Motor prostornine 520 ccm, moč 6 PS znamke
Zedel SA Švica, Lastnik: član IG društva Pieter
Mooij, Nemčija.



VICTORIA Zadnja pesta z zavoro in prostim tekom
za kolesa, ena najbolj znanih v svetu.

Obdobje od leta 1920 do 1938



Prvo motorno kolo VICTORIA KR 1 z novo oznako letnik 1920, prvim bokser motor iz tovarne v Nürnbergu v sodelovanju z BMW

Predvojno obdobje je za proizvodnjo motornih koles eno najuspešnejših vseh časov. V osemnajstih letih je nastalo veliko tovarn za izdelavo motornih koles in avtomobilov. Po I. svetovni vojni je mnogo katera tovarna imela težave z razvojem novitet. Večino tovarn je bilo pred tem vezanih na vojaško proizvodnjo. Razvoj je zastal, zato je bilo potrebno kar nekaj let, da so konstruktorji pripravili prototipe in nato proizvodnjo za trg. Tako je prototip bokser agregata za motorno kolo konstruiral Martin Stolle za BMW-Werke za Victoria-Werke, in sicer štiri taktni bokser motor, ki so ga pri Victorii vgradili vzdolžno v smeri vožnje v motorno kolo, valj naprej, valj nazaj, pri BMW-ju pa počez s kardanskim prenosom na zadnje kolo.

Tovarna Victoria je leta 1920 predstavila trgu prvo motorno kolo z oznako KR 1 z bokser motorjem. S takšno zasnovo so iz Victorie plasirali na trg sedem različnih tipov z bokser motorjem. V tem obdobju so izdelali skupno 41 tipov motornih koles, v katerih so bili vgrajeni (agregati) motorji od BMW, JAP, Sturmey-Archer, COLUMBUS, SACHS in drugi. Vgrajevali so tudi agregate lastne konstrukcije, predvsem dvotaktne.



VICTORIA KR 6 dirkalno motorno kolo, svetovni rekorder letnik 1926, motor s kompresorjem, voznik Gustav Steinlein.

Najzanimivejši modeli tovarne VICTORIA so: KR 20 letnik 1926-34, KR 50 z letniki 1930-32, KR 8 letniki 1934-37, KR 35 B letnik 1935-36, KR 35 S letnik 1936-37, KR 9 letnik 1936-37

Tovarniških uspešnih tekmovalcev s tekmovalnimi motornimi kolesi znamke VICTORIA je bilo v vseh obdobjih razcveta motornega kolesa zelo veliko, tudi po II. svetovni vojni. Med njimi dosti prepoznavnih tekmovalcev tistega časa.

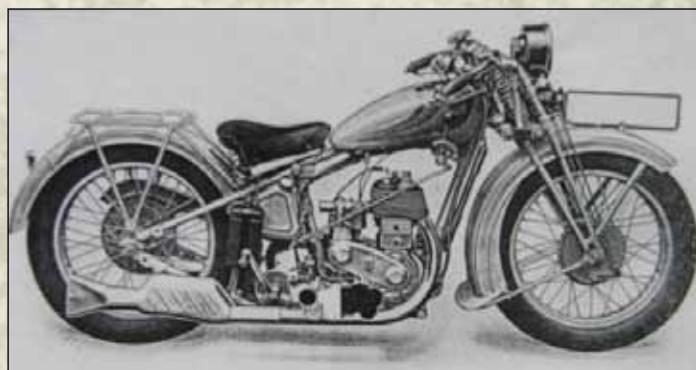


Motorno kolo znamke VICTORIA KR 6 proizvodnja od leta 1927-38, prostornina 599 ccm, moč 18 PS.

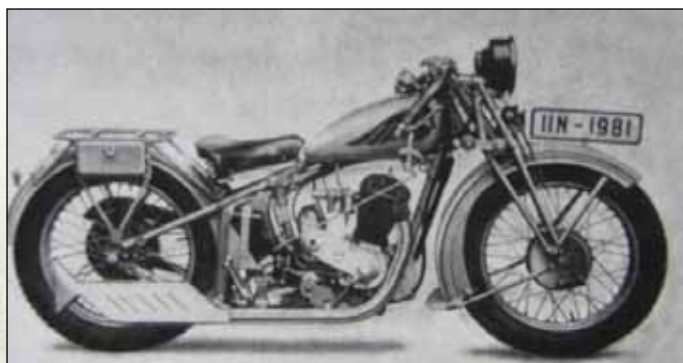


Motorno kolo znamke VICTORIA KR 8 letnik 1934-35 in KR 9 letnik 1936-37, pri obeh prostornina 500 ccm, moč 16 PS, razlika je bila samo v motorju. KR 9 je imel močnejši motor.

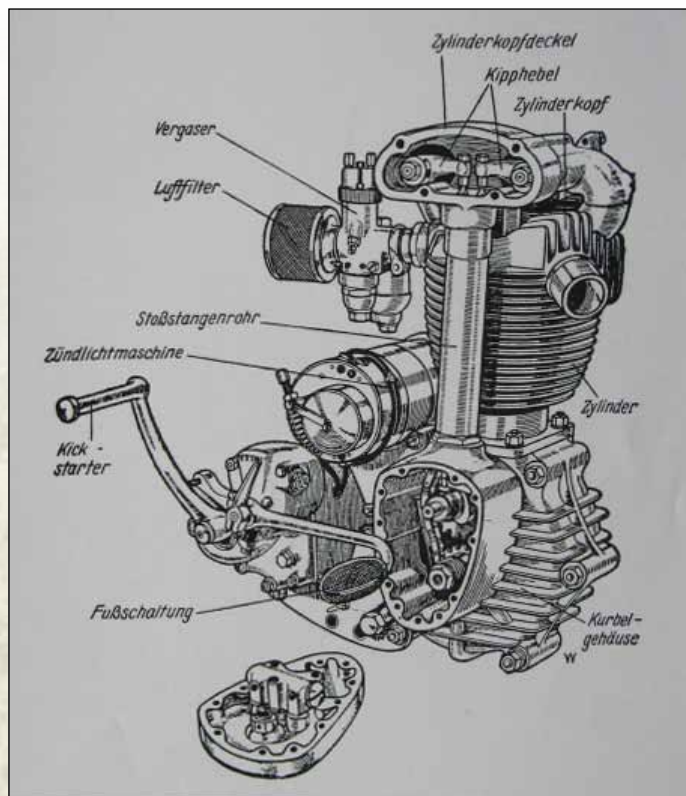
Jubilej VICTORIA 125 let je bil letos 21.05. 2011 v Nürnbergu pri Muzeju industrijske kulture, kjer so se zbrali ljubitelji starodobnih vozil znamke VICTORIA. VICTORIA je ena najstarejših proizvajalcev koles in motornih koles v Nemčiji. Letos tudi praznuje Mercedes-Benz 125 let obstoja in predstavitev njihovega prvega avtomobila.



Motorno kolo znamke VICTORIA KR 50 sv, letnik 1930, Motor Sturmey-Archer štiri taktni, prostornine 500 ccm, moč 12 PS.



Motorno kolo znamke VICTORIA KR 50 S letnik 1931-32, štiri taktni, prostornina 500 ccm, moč 14 PS.



Sestavna risba motorja, prostornina 344 ccm, moč 14 PS in 15 PS motorja Horex, ki je bil vgrajen tudi v Viktorio KR 35 S letnik 1937 – konstruktor ing. Herman Reeb



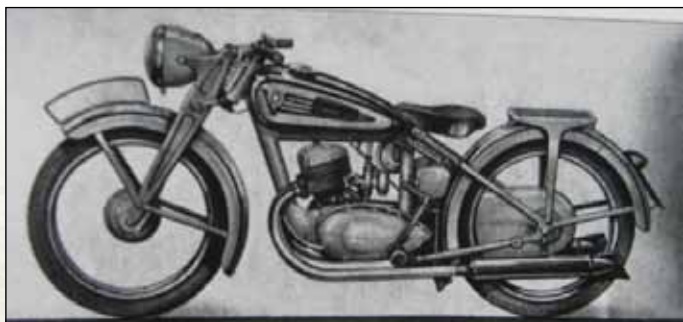
Motorno kolo znamke VICTORIA KR 35, letnik 1929 agregat Sturmej-Archer 4-taktni, Prostornina 350ccm, moč 12 PS



Motorno kolo VICTORIA KR 50 S Motor Sturmej-Archer prostornina 500 ccm, moč 18 PS



Motorno kolo VICTORIA KR 35 SS Motor je bil iz skupne prostornine 344 ccm, moč 20 PS, štiri prestave



Motorno kolo VICTORIA KR 20 LN Luxus dvotaktni, prostornina 198 ccm, moč 7 PS, tri ali štiri prestave

Motorno kolo VICTORIA KR 20 LN Lux je bil najbolj osnovni model in ni imel zaprtega ščitnika verige, sedež je bil na tlačni vzmeti, ni imel v luči km števec, tri ročne prestave in na bencinskem rezervoarju je bila oznaka Lux. Iz enakih delov je bil sestavljen tudi KR 25 S, ki pa je bil civilna in športna izvedba samo, da je bila prostornina 247 ccm.

Motorna kolesa in kolesa so pred II. svetovno vojno prodajali tudi v Sloveniji. Znana mi je prodaja pri trgovcu Kramerju v Kamniku, ki je prodajal VICTORIA KR 20 EN Lux, KR 20 LN Luxus, KR 35 SN ter moška in ženska kolesa.

Motorna kolesa VICTORIA KR 35 SN in KR SS so izdelovali od leta 1938-39. V vojnem času od težkih motorjev pa le za Wehrmacht VICTORIA KR 35 in lažje motorje prostornine od 99 do 145ccm. KR 10, KR 12, KR 15, V99N in V109 N.

Proizvodnje Horex-Victoria štiri taktni ohv letnik 1938-39.



Motorno kolo VICTORIA KR 25 HM Aero letnik 1951-53, dvo taktni, prostornina 247 ccm, 10,5 PS, štiri prestave



Motorno kolo VICTORIA V 35 Bergmeister letnik 1953-56, štiri takten, ohv, dva valja v izvedbi V, prostornina 347 ccm, moč 21 PS, štiri prestave

Po II. svetovni vojni je VICTORIA pričela s proizvodnjo motornih koles leta 1948 do 1958.

Mopede prostornine 50 ccm so začeli proizvajati po letu 1954 pod imeni Nicky, Peggy, Preciosa, Tori in Vicky.

Najbolj slavno motorno kolo v proizvodnji je bil V 35 Bergmeister, ki so ga proizvajali od 1953 do 57 v štirih variantah. Kot prototip vgrajen V motor v okvir KR 25 HM, V 35, V 35 Spot in tekmovalna inačica. Motorno kolo VICTORIA V 35 Bergmeister je še sedaj eno od najbolj iskanih motornih koles v Nemčiji. Proizvodnja motornih koles in mopedov se je končala z VICTORIO -Parilo in Vicky Standard. Nato sta se družbi VICTORIA in DKW združili v družbo Zweirad-Union in naprej proizvajali mopede do leta 1968 pod imeni VICTORIA in DKW. Masovna proizvodnja avtomobilov in dvig standarda sta v Evropi in Ameriki skoraj v celoti prekinila proizvodnjo motornih koles. Pod znamko VICTORIA se še naprej proizvajajo različna kolesa vse do danes. Hit leta 2011 je elektro kolo VICTORIA modeli City, Trekking, Sport in Manufaktur.

Viri: Thomas Rainwald -Victoria Schrader Motor Cronik VICTORIA IG

1886 - 1919 - začetek produkcije				
1901	1904	1904/1905	1906/1910	
1920 - 1938 - pred vojni modeli				
KR I	KR II	KR III	KR IV / KR 6	KR 6 Bergmeister
KR 7	KR 8	KR 9	KR 10	KR 12
KR 15	KR 20	KR 20 E	KR 20 EN	KR 20 HM
KR 20 LN	KR 20 Z	KR 20 ZB	KR 20 ZBL	KR 20 ZS
KR 25 S	KR 35	KR 35 B&G	KR 35 S	KR 35 SLM
KR 35 SN	KR 35 SS	KR 50	KR 50 S	V 108 L
V 109 Fix	V 122 Gepäckrad	V 38 Saxonette	V 48 Saxonette	V 75
V 80 L	V 85 Damenrad	V 95 Gepäckrad	V 98 L	V 99 Fix
1939 - 1945 - vojni modeli				
KR 10 N	KR 12 N	KR 15 N	KR 35 WH	V 99 N
V 109 N				
1946 - 1958 - po vojni modeli				
Avanti	KR 125 Bi-Fix	KR 17 Parilla	KR 25 Aero	KR 25 HM Aero
KR 26	KR 26 N	KR 26 N Sport	Nicky	Peggy
Preciosa	KR 21 Swing	Tory	V 35 Bergmeister	V 99 BL - Fix
Vicky I - FM38 / L	Vicky II	Vicky III	Vicky III N	Vicky IV
Vicky IV E	Vicky Luxus	Vicky Super Luxus	Vicky Standard	
1959 - 1968 - Zweirad - Union				
Typ 101	Typ 102	Typ 106 - Avanti	Typ 107 - M51 F07	Typ 110
Typ 110 S	Typ 111	Typ 112	Typ 113	Typ 114
Typ 115- Banane	Typ 116	Typ 117	Typ 119	Typ 126
Typ 128	Typ 136	Typ 139 S	Typ 139 Std	Typ 155-Banane
Typ 156	Typ 159 Jet	Typ 159 Strd. + TS	Typ 159 TS	Typ 159 TS - Super
Typ 166	Typ 502	Typ 502 Extra	Typ 503	Typ 504
Typ 505	Typ 508	Typ 509		

OBUJAMO SPOMINE

V uredništvo smo dobili prijazno pismo gospoda Andreja Repije, soustanovitelja Prleškega društva za ohranjanje tehnične in kulturne dediščine J.J.Puch iz Ljutomera, v katerem nagovarja bralce Glasila in sprašuje, če je med njimi kdo, ki se spominja 2. TT rallyja veteranov leta 1967.

Piše, da se rad spominja časov, ko se je udeleževal rallyjev po Sloveniji, Hrvaški, Avstriji in Madžarski. Posebno se mu je vtisnil v spomin rally, ki ga je organiziral klub Codelli iz Ljubljane. Vozil je Opel Olimpio, letnik 1950, ki je bila v zelo slabem stanju. Po končani vožnji so udeleženci dobili plakete in spominska darila. Še danes mu pogled na to plaketo zbujajo prelepe občutke in obuja spomin na dneve, ki jih je preživel skupaj s prijatelji, tudi z žal že pokojnim Jožkom Kuncem.

Pismu je bila priložena fotografija o udeležbi na 2. TT rallyju iz leta 1967 in plaketa, ki so jo prejeli takrat sodelujoči. G.Repija sprašuje bralce Glasila, ali ima še kdo tako plaketo. Zelo bo vesel, če se mu bo oglasil kakšen udeleženec takratnega srečanja.

