



2 LITRY NA SETKĘ

Viktoria KR 15



Motocykl ten przejeżdżał 150 km, spalając zaledwie 3 l benzyny. W sumie taka podróż kosztowała 1 reichsmarkę.

Tekst i zdjęcia
Bartosz Biesaga

Miała fabryka rowerów w Norymberdze o dumnej nazwie Victoria należąca do Maksa Frankenburgera i Maksa Ottensteina, założona została w 1886 roku. Od 1901 roku produkowała rowery w liczbie prawie 400 sztuk rocznie. Ten niewielki, prywatny war-

sztat przekształcono w spółkę akcyjną Victoria Fahrradwerke AG, zwielfokrotniając roczną produkcję rowerów do nawet 11 000 szt.

We wczesnych latach XX wieku firma ta oprócz rowerów produkowała w niewielkich seriach automobile, jednak ponieważ w tej dziedzinie nie odniosła znaczących sukcesów, zdecydowano się uruchomić produkcję motocykli. Próby skonstruowania własnego pojazdu silnikowego rozpoczęto w zakładach Victorii jeszcze w 1899 roku. Wówczas do ram rowerowych własnej konstrukcji dołączano kupowane silniki takich firm jak Cudell, Fafnir, FN, Minerva i Zedel. Pierwszy duży motocykl marki Victoria KR1 zaprezentowano dopiero w 1921 roku. Do jego napędu wykorzystano

przeciwsobny, dwucylindrowy leżący silnik BMW o pojemności skokowej 494 ccm i mocy 6,5 KM. Ciekawostką było jego ustawienie poprzeczne względem osi motocykla, w którym wał korbowy znajdował się w położeniu prostopadłym do długości jednośladu.

Ponieważ w 1923 roku firma BMW uruchomiła produkcję własnych motocykli, zdecydowano tym samym zakończyć sprzedaż silników obcym, coraz bardziej konkurencyjnym wytwórciom, w tym również Victorii. Brak dostawcy jednostek napędowych zmusił firmę z Norymbergii do skonstruowania własnego, dwucylindrowego silnika typu „bokser” o pojemności 497 ccm, a wkrótce potem 597 ccm. Podczas kilkudziesięcioletniej historii firmy

na jej sportowych Victoriach ustanowiono szereg rekordów i zwycięstw sportowych. Warto wspomnieć o unikatowej konstrukcji z lat 30., czyli motocyklu całkowicie zabudowanym owiewkami napędzanym czterosuwowym silnikiem o pojemności 500 ccm. Zadaniem takiej obudowy aerodynamicznej była ochrona motocyklisty przed działaniem niekorzystnych warunków pogodowych podczas jazdy oraz zapobieganie uszkodzeniom mechanizmów na skutek np. drobnych wywrotek. Ten motocykl miał być odpowiedzią na potrzeby militarne wojska. Jednak głównym powodem, dla którego maszyna ostatecznie odpadła w rywalizacji ze słynnymi BMW i Zündapp był niewielki zbiornik paliwa, a co za tym idzie mały przebieg motocykla pomiędzy tankowaniami.

Ograniczenia importowe w latach trzydziestych spowodowały zmniejszenie gamy modelowej. Małe silniki dwusuwowe obcych wytwórców, stosowane jeszcze w motocy-

klach Victoria, dotychczas pochodziły z niemieckich firm Sachs i Ilo.

W tym czasie, a dokładniej w 1932 roku zaprezentowano widoczny na zdjęciach egzemplarz KR 15, którego założenia konstrukcyjne skierowane były do mniej zamożnych użytkowników, potrzebujących lekkiego i ekonomicznego jednoślada, używanego na krótkich dystansach. Motocykl ten wyposażono w silnik dwusuwowy o pojemności 143 ccm i mocy 4 KM, pozwalający jednośladowi ważyć w stanie gotowym do jazdy tylko 75 kg rozwijać zawrotną prędkość maksymalną 70 km/h.

Ciekawostką w jego konstrukcji, dość typową jak na ówczesne standardy był tzw. ślepy cylinder. Oznaczało to, że głowica stanowiła jedną, monolityczną całość z cylindrem. Było to rozwiązanie tańsze w produkcji, bo łatwiejsze do wykonania. Moc napędowa silnika przenoszona była do trzybiegowej skrzynki przekładniowej, której przełożenia zmie-

niano ręcznie za pośrednictwem dźwigni przy zbiorniku paliwa. Inną ciekawostką z lat międzywojennych był zapłon bateryjny instalowany w KR 15. Składał się on z prądnicy, cewki wysokiego napięcia, przerywacza, kondensatora i oczywiście akumulatora, bez którego poza oczywiście brakiem benzyny, rozruch silnika był niemożliwy. Aby włączyć lub wyłączyć zasilanie, należało przekręcić złoty kluczyk w prawym dekle silnika.

Uwieńczeniem rurowej ramy jest siodelko z misternym, sprężynowym zawieszeniem wraz z dwiema śrubami regulacyjnymi. To nieskomplikowane rozwiązanie zostało opatentowane przez producenta. Nacisk na osro-

ŚLEPY CYLINDER, KALAMITKI I ZAPŁON BATERYJNY TO TYLKO NIEKTÓRE ELEMENTY CZYNIĄCE TEN MOTOCYKL WYJĄTKOWYM



dek nostalgii wywiera widok licznych kalami-tek, poprzez które rytualnie smarowano mechanizmy tylnego zawieszenia, widelca przedniego i kilku innych elementów.

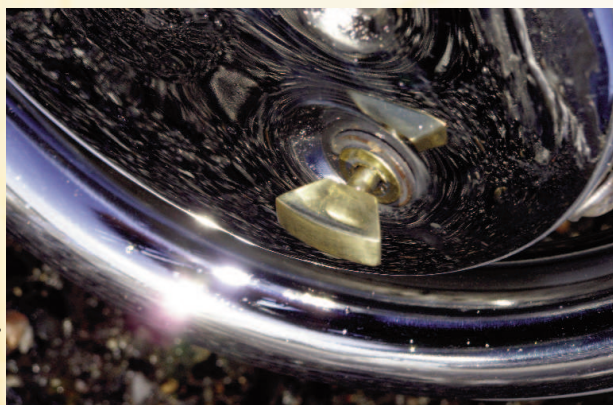
Trudno dodać więcej na temat technicznych aspektów tego motocykla, ponieważ jest to niezwykle rzadko występujący model, którego niełatwo znaleźć na bazarach, w sieci internetowej lub nawet w katalogach marki Victoria. Foldery reklamowe z epoki zachęcają do kupna motocykla, ponieważ sprzęt umożliwił pokonanie aż 150 kilometrów za tylko jedną reichsmarkę. Nic w tym dziwnego, skoro za taką kwotę w latach trzydziestych można było kupić prawie 3 litry benzyny. Hasłem nadrzędnym kampanii reklamowej promującej KR 15 były pojęcia „wydajność i jakość” dostępne za niewielką cenę.

Wrocławianin Jurek Szydłowski znalazł ten motocykl u człowieka, który zajmował się remontami starych jednoślądów. Jurek wpadł u niego na trop prezentowanej maszyny z 1936 roku przypadkiem, szukając u restauratora części do innych motocykli. Victoria zain-

teresowała go ze względu na zachowany kompletny stan. Dopiero po zakupie miłośnik z Wrocławia przekonał się, jak rzadko spotykanym jednoślądem jest ta nieruszana od dziesięcioleci i wymagająca gruntownego remontu maszyna. Dziś jest ozdobą Pracowni Restauracji Pojazdów Zabytkowych we Wrocławiu.

Mimo dumnej nazwy fabryka z Norymbergii nie utrzymała się. Zła kondycja finansowa i regres na niemieckim rynku motocyklowym, to przyczyny połączenia Victorii z DKW i Expressem. Firmy te utworzyły koncern Zweirad Union, do którego dołączył w 1966 roku Hercules. Victoria w latach pięćdziesiątych zaangażowała się w konstrukcję skuterów. Znak firmowy tej wytwórni, funkcjonował i pojawiał się do 1966 roku na skuterach i mopedach wytwarzanych przez Zweirad Union. W 1969 roku Zweirad Union został przejęty przez grupę Fichtel & Sachs, opierającą swą potęgę nie tylko na produkcji motoryzacyjnej, ale innych profilach działalności – w tym elektronicznej. ●

➤ Niespotykanie potężna i opływowa osłona łańcuchów łączących wał korbowy-sprzęgło-tylne koło. Poniżej kluczyk w dekle silnika zamiast w stacyjce. Z prawej autor na 72-letniej Victorii



DANE TECHNICZNE

VICTORIA KR 15

SILNIK

| | |
|---------------------------------|---|
| Typ: | jednocylindrowy, dwusuwowy chłodzony powietrzem |
| Pojemność skokowa: | 143 ccm |
| Średnica cylindra x skok tłoka: | 57 x 56 mm |
| Moc maksymalna: | 4 KM przy 4000 obr/min |
| Zasilanie: | gaźnik |
| Instalacja elektryczna: | 6V, zapłon bateryjny z akumulatorem i prądnicą |
| Sprzęgło: | jednotarczowe, suche |
| Skrzynia biegów: | trzybiegowa, biegi przełączane ręcznie dźwignią przy zbiorniku paliwa |
| Napęd tylnego koła: | łańcuchem |

PODWOZIE

| | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| Rama: | zamknięta, rurowa, spawana |
| Zawieszenie przednie: | trapezowe ze sprężyną |
| Zawieszenie tylne: | sztynne |
| Hamulce: | bębnowe |
| Opony: | 25 x 2,75 |
| Długość: | 1950 mm |
| Szerokość: | 750 mm |
| Wysokość siodła: | 720 mm |
| Rozstaw osi: | 1250 mm |
| Masa własna: | bez paliwa i wyposażenia 65 kg |
| Prędkość maksymalna: | 70 km/h |
| Średnie zużycie paliwa: | 2l/100km |
| Właściciel: | Piotr Kawalek, tel. 0-601 788 327 |

