

VICTORIA

Prospekte

Modellgeschichte

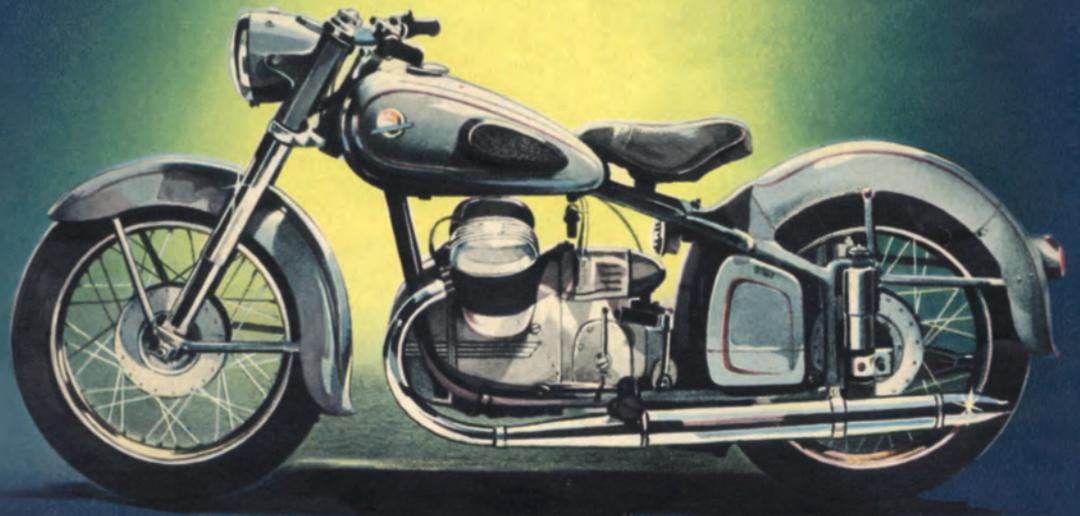
Restaurierungstipps

Modellpflege

Verbesserungen

Testbericht

Motorsport



*Die neue 350ccm. Zweizylinder
Victoria - Bergmeister*

Das sollte man wissen...

Herausgegeben von
Manfred E. Sprenger

Aktuelles Zahlenmaterial zur V 35 Bergmeister



Produktionsstückzahlen	ca. 5100 Maschinen
------------------------	--------------------

Produktionszeitraum	Beginn der Serienfertigung Oktober 1953.	
Erlöschen der Allgemeinen Betriebserlaubnis Kraftfahrt-Bundesamt am 16.4.1958.		beim
Danach Fertigstellung von Maschinen aus Teilerestbeständen mit Einzelabnahme.		

Bekannte V 35 nach der Statistik der Victoria-Interessengemeinschaft:	513 Maschinen / Stand Januar 2017
--	-----------------------------------

Davon außerhalb Deutschlands in Europa, Nord-und Südamerika, Afrika, Asien, Australien:	138 Maschinen / Stand Januar 2017
---	-----------------------------------

Im Internet ist die Bergmeister-Dokumen-
tation der Victoria-Interessengemeinschaft
zu finden unter:

www.v35-bergmeister.com

Auf der Internetseite der Victoria-
Interessengemeinschaft finden Sie alles
zum Thema Victoria:

www.victoria-ig.de

Fotonachweis

Fotos vom Autor und aus dem Victoria-Werksarchiv
Victoria-Prospektmaterial Archiv Sprenger
Seite 8 unten Ardie IG

1. Auflage Juni 1998
2. Erweiterte Auflage Februar 1999
3. Erweiterte Auflage Juli 2000
4. Erweiterte Auflage Juli 2002
5. Auflage November 2003
6. Erweiterte Auflage November 2005
7. Auflage November 2006
8. Erweiterte Auflage Juli 2008
9. Überarbeitete Auflage Februar 2009
10. Überarbeitete Auflage Mai 2014
11. Komplette überarbeitet Januar 2016
12. Erweiterte Auflage Januar 2017
13. Erweiterte Auflage November 2017

Inhalt

<i>Seite</i>		<i>Datum</i>	<i>Seite</i>	<i>Datum</i>	
4	V 35 in Originallack Azur	5/2004	66	Elektrischer Schaltplan	1954
7	Victoria-Vorfahren und Namensgeber		67	Übersetzungstabelle	8/1953
9	Bergmeister Modellankündigung		68	Bergmeister-Szenen aus dem Fotoalbum	
15	Spezialitäten der V 35		71	Bergmeister all over the world	
18	Prospekt/Victoria-Werk	11/1954	72	250 000 km mit der V 35 unterwegs	
23	Prospekt 4-sprachig/Victoria-Werk		73	Titelseite/Das MOTORRAD	6/1956
24	Modellpflege und Restaurierungstipps		74	Zweivergaser/Thermische Verbesserungen	
25	Rahmen			Motorsport/Testbericht/Classic Motorcycle	
28	Motorgehäuse		74	Konstruktionspläne	
28	Ölkanal zur Nockenwelle		75	Zweivergaser-Zylinderkopf	
29	Steuerkettenspanner		78	Zweivergaserumbau mit	
30	Ölwanne			Serienzylinderköpfen	
30	Zylinder		79	Thermotipps aus der Praxis	
31	Kupplung			Ölwannen-Zwischenring	
34	Nockenwellen-Gleitlagerung		82	V35-Werksfahrer Rudi Ebert	
35	Schlepphebel			– Eine Motorsport-Biografie	
36	Nockenwelle montieren		86	Langstreckenwettbewerb	
37	Kurbelwellenabdichtung			Lüttich – Mailand – Lüttich	
38	Kurbelwellenmontage		90	Das Projekt: V35 mit Hinterradschwinge	
39	Vorderer Motordeckel und			– Harald Oelerich	
	Motorgehäuse-Entlüftung		91	Der zeitgenössische Testbericht/	
40	Entlüfterventil einstellen/			Das MOTORRAD	1955
	Techn. Mitteilungen	12/1954	96	Englischsprachiger Artikel zur V 35/	
41	Schaltautomat			The Classic MotorCycle	10/2006
42	Getriebe-Instandsetzung		98	Evolutionstufe 1991	
48	Achsantrieb-Instandsetzung		99	Cartoon/IG-Info	2/1998
49	Kickstarter				
49	Krümmer-Überwurfmutter				
49	Bremstrommel				
50	Bremsendeckel				
50	Kotflügel				
51	Scheinwerfergehäuse				
51	Batterieklemmbrücke				
51	Unterbrecherkontakt und Zündkerze				
52	Gabel-Verkleidungsrohr				
54	Tank-Instandsetzung				
56	Bremslichtschalter				
57	Tachometer				
58	Vergaser				
62	Die Lackierung – eine Stilfrage: Capri, Azur oder Schwarz				



V35-Ausführung SPORT, Azur-Lackierung im Originalzustand:

Diese Maschine wurde vom Autor nur techn. komplett instandgesetzt, der Lack ist vollkommen original erhalten. Lackiervariante AZUR mit Zierleisten auf den Kotflügeln, die goldenen Ziernlinien auf den Werkzeugkästen sind nur noch schwach zu erkennen.

Die goldene Linie innerhalb des Chromfeldes vom Tank ist nur noch fragmentarisch erhalten und weil der Chrom keine gute Haftung für die feine Linie abgibt, wurde sie im Laufe der Jahre buchstäblich „weggeputzt“.



Manfred E. Sprenger
 Bahnhofstraße 2 · D-56357 Miehlen
 Tel. (0 67 72) 54 33 · Fax (0 67 72) 96 08 61
 sprenger.rm@online.de

V 35 TYPREFERENT DER
 VICTORIA-INTERESSENGEMEINSCHAFT

Liebe Bergmeister-Fahrer, -Besitzer, -Restauratoren, -Liebhaber,

für diese Mappe habe ich aus meinem Archivmaterial einen Ausschnitt der Unterlagen zusammengestellt, in denen die interessantesten Aspekte zur V 35 beschrieben werden.

Ein Teil des Materials wurde von mir für das Info-Heft der Victoria-Interessengemeinschaft verfasst und soll der Bergmeister-Gemeinde nicht vorenthalten bleiben.

In den über 25 Jahren, in denen ich mich intensiv mit der V 35 beschäftige, habe ich durch die praktische Restaurierungsarbeit, das Sammeln von Unterlagen, den Erfahrungsaustausch mit anderen V 35-Restauratoren und im Gespräch mit ehemaligen Werksangehörigen viel in Erfahrung gebracht.

Einen großen Schub im V 35-Wissen bekam ich mit der Übergabe der noch vorhandenen, leider nicht kompletten Konstruktionspläne der V 35 an die Victoria-Interessengemeinschaft durch die Vertreter der Sachs AG Nürnberg, als späte Erben des Victoria Werkes.

Das gesammelte theoretische und praktische Wissen gebe ich in Beiträgen im Info-Heft der Victoria-Interessengemeinschaft und in Gesprächen mit Interessierten gerne weiter.

Einen endgültig letzten Informationsstand wird es wohl nie geben, das wäre auch schade, denn Abschluss würde Stillstand bedeuten und das ist das Letzte, was wir uns für die V 35 als echten Exoten wünschen.

Ich wünsche mir für die Zukunft, dass noch möglichst viele Bergmeister-Motorräder wieder auferstehen und zur Freude ihrer Besitzer und der Betrachter gefahren werden.

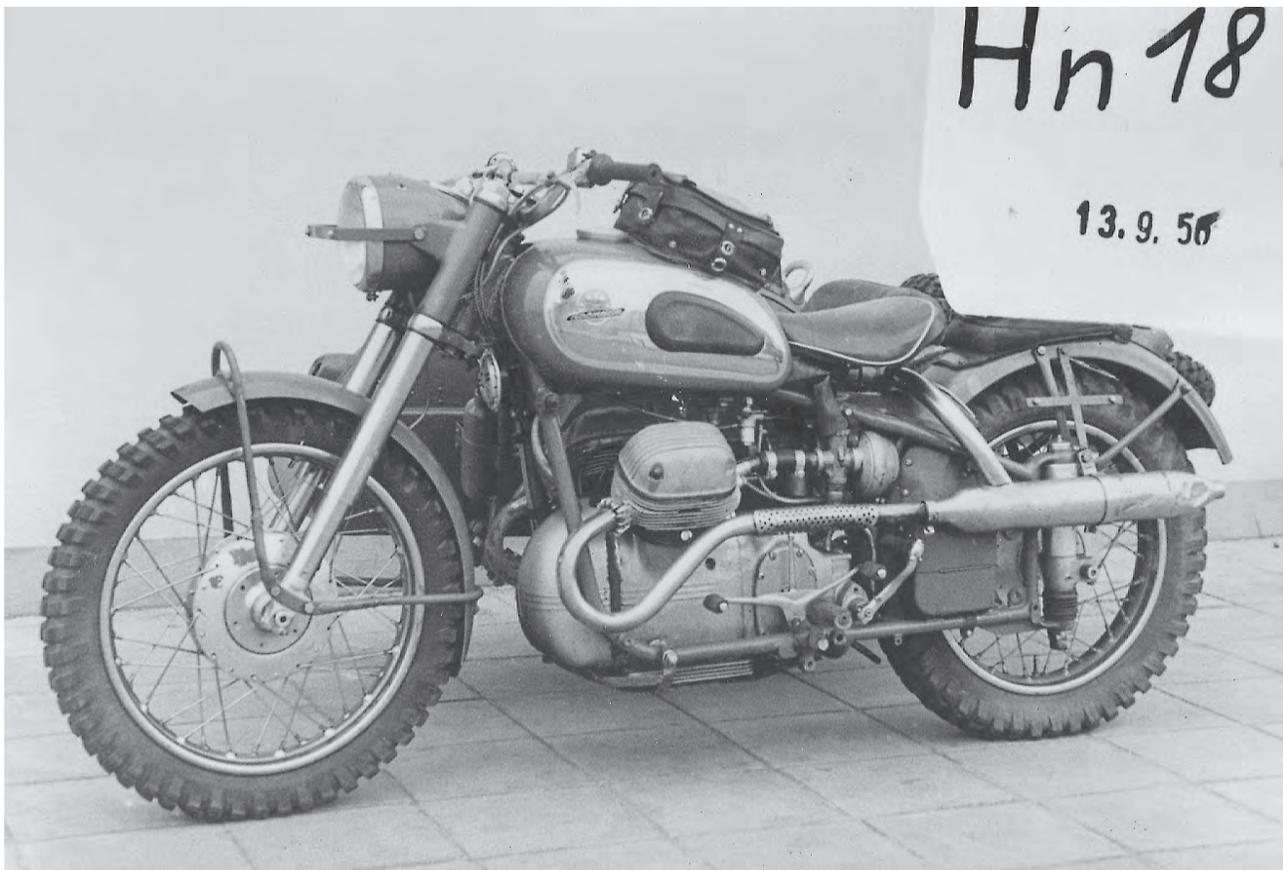
Das ist die Essenz meiner Hilfestellung an den Restaurierungsobjekten, die ich mit Ersatzteilen, denn ohne die „läuft“ nichts, und mit Rat und Tat unterstützten möchte.

Mit victorianischen Grüßen

Manfred E. Sprenger
 Miehlen, November 2017



Vom Autor restaurierte Bergmeister-Werksrennmaschine in Geländeausführung mit vielen geänderten Details gegenüber der Serienmaschine. Mit dem Serienrahmen wurde die V35 von den Werksfahrern in erster Linie als Gespann eingesetzt.



Victoria-Vorfahren und Namensgeber

Die Boxermodelle der KR 6-Baureihe waren in der Seitenwagenklasse Anfang der Dreißiger Jahre bei Bergrennen unschlagbar. Der Münchner Josef Möritz errang zahllose Siege mit seinem KR 6-Gespann. Als sportlichen Höhepunkt errang er 1931/1932 mit einem Victoria-Renngespann die Europa-Bergmeisterschaft.

Die Entwicklung des Boxermotors geht zurück auf die Anfänge des Motorradbaues nach dem Ersten Weltkrieg mit dem Modell K.R. I. Die konsequente Weiterentwicklung bildeten die Typen K.R. II, KR III bis zur KR 6, die in unterschiedlichen Entwicklungsstufen und Ausführungen von 1928 bis 1938 gebaut wurden. Die Kraft und das Drehmoment des Zweizylinder 600 ccm-Motors konnte besonders bei Bergrennen ausgereizt werden und verhalf Victoria zu vielen Siegen. Das vollkommen überarbeitete Modell von 1933 wurde deshalb als erste Victoria auf einen Modellnamen getauft: „Bergmeister“

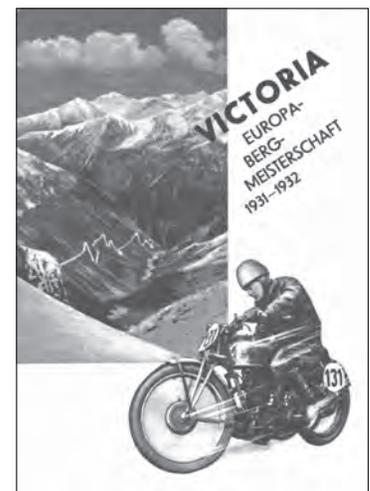
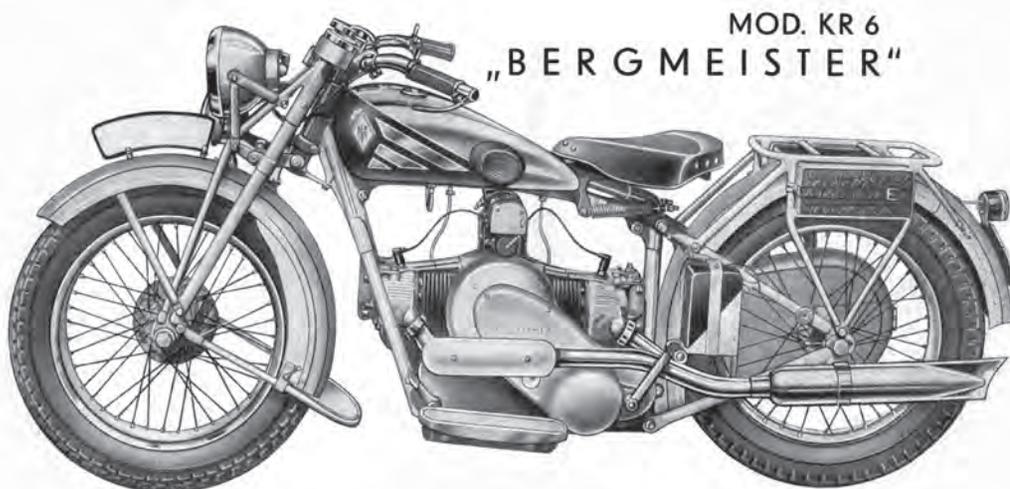
Nach dem Zweiten Weltkrieg begann für das Victoria-Werk die Stunde Null. Ein Großteil der Firmengebäude lag nach den Bombenangriffen der Alliierten in Schutt und Asche. Aus einigen geretteten Lagerbeständen wurden die ersten Motorräder zusammengeschaubt. In diesen ersten Nachkriegsjahren wurde mit den Zweitaktmodellen der Grundstein für einen

erfolgreichen Start in den Zweiradboom gelegt. Was war aber, wenn die Victoriafahrer wieder nach einem Viertaktmotor verlangten oder der Wunsch nach einem leistungsstarken Gespannmotorrad aufkam?

Man war sich schnell darüber im Klaren, dass ein Motorrad in der Tradition der Boxer-Modelle mit genügend Leistung für all diese Zwecke her musste, wollte man nicht entscheidende Marktanteile verlieren. Das Wirtschaftswunder keimte schon und ein Teil der Kundschaft war bereit, etwas mehr für ein ansprechendes und leistungsstarkes Motorrad zu zahlen.

In der Entwicklungsabteilung wurden schon 1951 die ersten Pläne für ein neues Modell geschmiedet, das sich grundlegend von denen der Konkurrenz unterscheiden sollte. Man war sozusagen aus der Firmentradition heraus kühn genug neue Wege einzuschlagen.

Es wurde ein Mann zu Rate gezogen, der schon vor dem Krieg gute Arbeit für die Victoria-Werke geleistet hatte und jetzt in Ingolstadt mit seinem Bruder ein Konstruktionsbüro betrieb. Es wäre nicht der alte Richard Küchen gewesen, hätte er nicht schon einen Entwurf in der Schublade, der genau in dieses Konzept passte. Ein Zweizylinder-Motor sollte es sein, mit guten Kühlungsverhältnissen und schon mit dem Gedanken an einen wartungsarmen Antrieb des Hin-



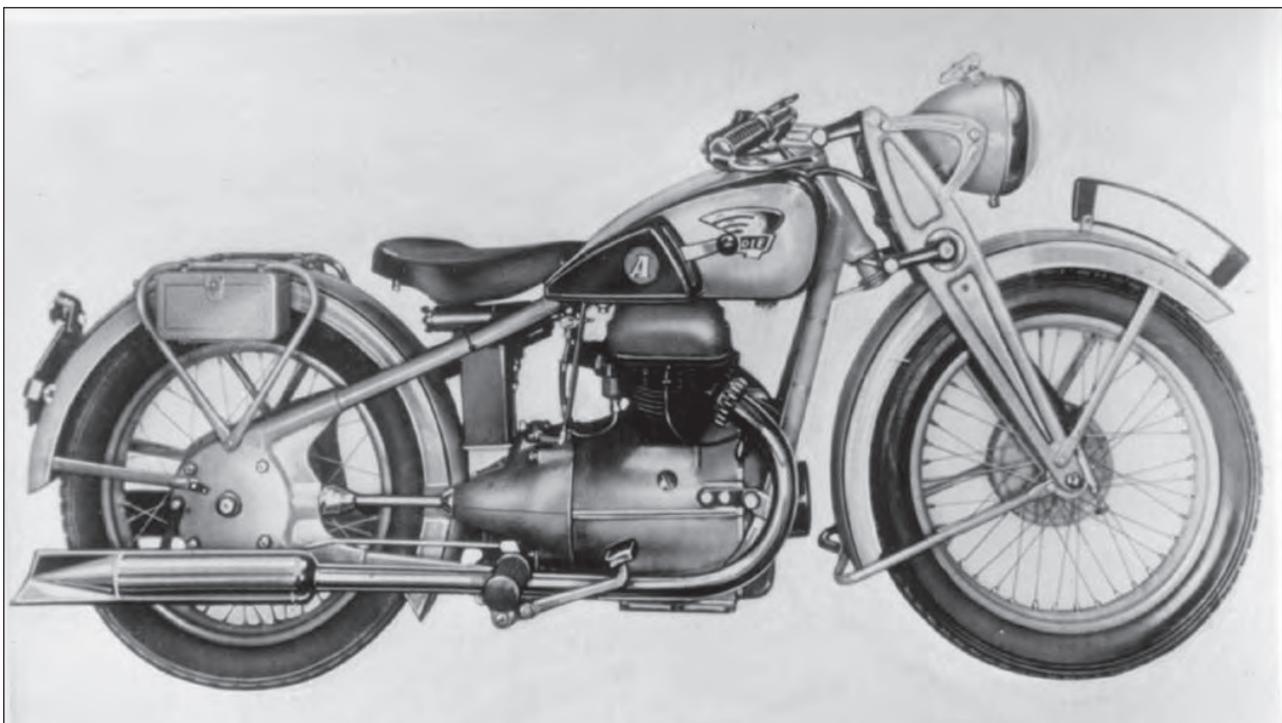
terrades. Was lag da näher als ein V-Motor? Genau einen solchen Prototyp hatte Küchen 1938 für Ardie in einer 500 ccm-Version entwickelt, der aber niemals in Serie ging.

Die Idee dieses Motors wurde für Victoria wieder von ihm aufgegriffen und in einer 350 ccm-Version weiterentwickelt. Dazu kamen Konstruktionselemente wie das Kettengetriebe, das schon bei den Zündapp-Boxermodellen von ihm verwirklicht wurde. Dass diese Neuentwicklung außer der Bezeichnung V 35 auf den für Victoria traditionsreichen Namen „Bergmeister“ getauft werden sollte, stand außer Frage.

Damit war ein Motorrad gelungen, das vom Preis-/Leistungsverhältnis genau in die Marktlücke zwischen die Einzylinder von Horex bzw. BMW und die Boxermodelle von Zündapp bzw. BMW passte. Der Verkaufspreis von 2475 DM lag zwar etwas über dem der Einzylinderkonkurrenz, aber deutlich unter dem der Boxermodelle. Dafür hatte der Kunde durch den wartungsarmen Kardanantrieb ein Motorrad mit dem Fahrkomfort der hubraumstärkeren Konkurrenzmodelle. Die Verkaufszahlen der Bergmeister wären bestimmt um einiges höher gewesen, wäre sie früher auf den Markt gekommen. Schon Ende des Jahres

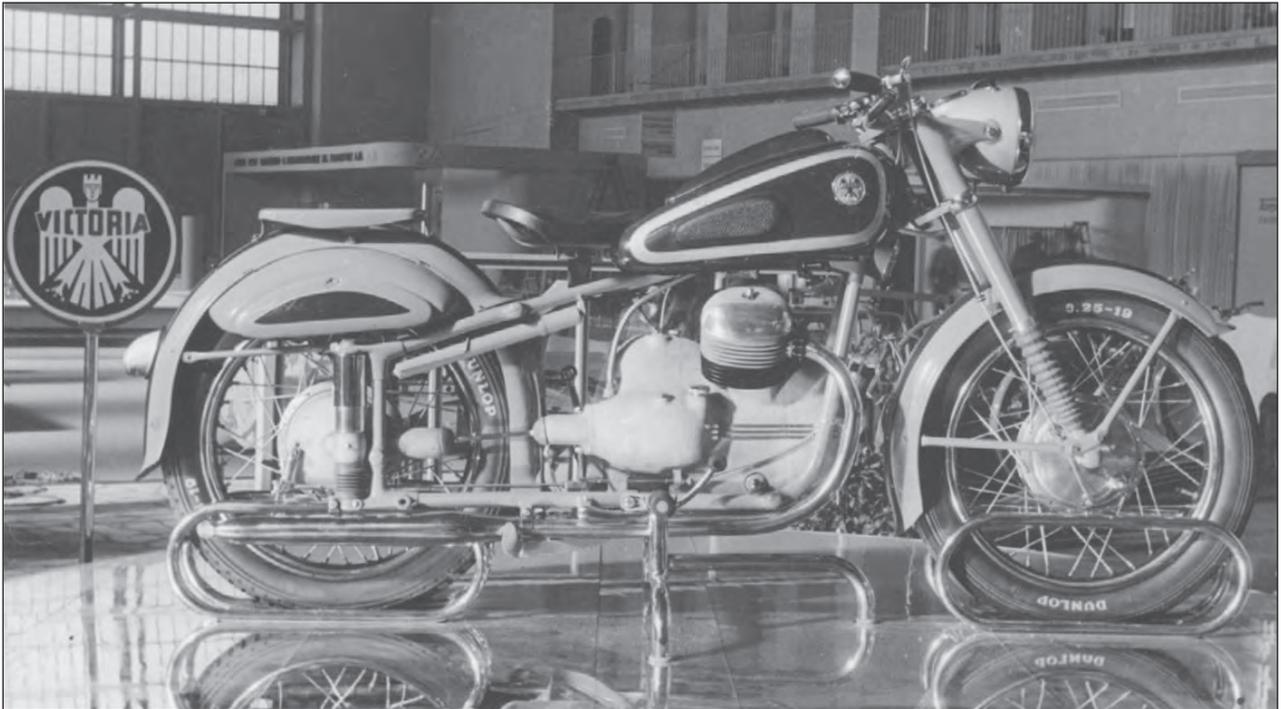
1951 wurde sie in den Verkaufsprospekten in einer Form angekündigt, die niemals in Serie gebaut wurde. Bei dem Prototyp saßen die beiden Werkzeugkästen über der Hinterradfederung, die Gabel stammt aus den KR 25 HM-Modellen, ebenso die Kotfügel.

Erst Ende 1953 konnten die ersten V 35 vom Band laufen, es fehlten also die Verkaufszahlen aus fast zwei Jahren. Schon zwei Jahre später brachen die Verkaufszahlen, wie bei allen Zweiradherstellern ein, und Anfang 1958 wurden die letzten Bergmeister ausgeliefert. Eine so konsequente Weiterentwicklung wie bei den gleichnamigen Vorkriegsmodellen war der V 35 leider nicht beschieden. Sie wäre zu einem excellenten Motorrad herangereift, dafür hatte sie alle Voraussetzungen. Die Wettbewerbsmodelle mit Zweivergasanlage und Hinterradschwinge zeigten schon den Weg auf, in den die Richtung gegangen wäre, wenn – aber das ist wieder eine andere Geschichte. Berücksichtigt man über 50 Jahre Entwicklungsgeschichte der V-Motoren im Motorradbau, dann braucht die alte Dame „Bergmeister“ den Konstruktionen von Moto Guzzi und Honda, als zeitlos schönes Motorrad in nichts nachzustehen.



An der Ardie-Entwicklung mit V-Motor von Richard Küchen aus dem Jahr 1938 sind an der Motor-/Getriebeeinheit schon deutlich die Grundelemente der 13 Jahre später entstandenen Bergmeister zu erkennen. Die Ardie wurde nie in Serie gebaut, der Prototyp ist leider verschollen.

Bergmeister Modellankündigung und Prototypen



VICTORIA

*Fertigungs-
Programm
1951/52*

VICTORIA V 35 „Bergmeister“, VICTORIA-
Zweizylinder-V-Motor, Hubraum 350 ccm, Vier-
takt, hängende Ventile, Viergang-Kettengetriebe,
Fußschaltung und Hilfs-Handschalthebel, Kardan-
antrieb mit Gelenkwelle, modernste Blockkonstruk-
tion, vollgekapselt; elektrische Leerlaufanzeige im
Scheinwerfer, Allrad-Federung, Vollbremsnaben aus
Leichtmetall mit Kühlrippen, hohe Leistung, geringer
Kraftstoffverbrauch.

VICTORIA WERKE A.-G.
NÜRNBERG – GEGRÜNDET 1886
FAHRADER · MOTORRÄDER · NÄHMASCHINEN

Foto oben:

Werksfoto der Bergmeister, wie sie auf der IFMA 1951 gezeigt wurde. Es war ein Prototyp, der so nie in Serie produziert wurde. Der Motor war ein silber lackiertes Holzmodell ohne mechanisches Innenleben.

Um die potentiellen Kunden bis zum Start der Produktion bei Laune zu halten, gab es auch einen Prospekt, der die V 35 so zeigte wie sie nie vom Band lief.

Dass der Motor noch nicht einsatzbereit war, verdeutlicht auch die fehlende Leistungsangabe in diesem Prospekt vom Oktober 1951.



VICTORIA WERKE A.-G. NÜRNBERG

FAHRRÄDER - MOTORRÄDER - NÄHMASCHINEN - FREILAUFNABEN

VICTORIA WERKE A.-G. (13a) NÜRNBERG 2 - POSTSCHLIESSFACH 391

Drahtanschrift: Victoriawerke - Fernsprecher 69321 - 28
 Bayer. Bank für Handel und Industrie Nürnberg, Nr. 24 027
 Bayer. Vereinsbank Nürnberg, Nr. 13440
 Stadtparkasse Nürnberg, Nr. 3616
 Landeszentralbank Nürnberg, Nr. 64/878
 Postscheckkonto Nürnberg, Nr. 161
 Codes: A. B. C. Code
 Bahnsendungen: Fracht- und Eilgut für Werk I:
 Nürnberg - Nordostbahnhof
 Fahrrad- und Motorrad-Reparatur
 für Werk II: Nürnberg - Schweinau
 FM 38 - Reparatur
 Expressgut: Nürnberg - Hauptbahnhof

Unsere Zeichenk/ho..... Angabe dieses Zeichens erleichtert die Bearbeitung

Unsere Nachricht vom

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

NÜRNBERG

2.11.51

14.11.51

Betreff: Anfragen über Einzelheiten zur V 35 "Bergmeister".

Wir haben dieses neue Motorradmodell in seiner Entwicklung gerade soweit gebracht, um es auf der Zweiradschau in Frankfurt zeigen zu können.

Das außerordentliche Interesse, welches ihm entgegengebracht wurde, bestätigt uns, daß wir den Geschmack unserer Kundschaft sehr gut getroffen haben und es ist verständlich, wenn nun fortgesetzt nach den technischen Einzelheiten usw. gefragt wird.

In diesem Sinne liegt auch Ihre Anfrage, wozu wir Ihnen folgendes mitteilen:

Die praktische Erprobung des Motors und der ganzen Maschine ist z. Zt. im Gange. Soweit diese unseren Erwartungen entspricht, wird weiterhin eine sehr gründliche Erprobung im Dauerversuch notwendig sein, denn wir möchten weder unseren Vertretern noch unseren Verbrauchern zumuten, die bei jeder neuen Maschine zu erwartenden Kinderkrankheiten zu erforschen.

Somit ist es erklärlich, daß wir vorerst weder über technische Details noch über Leistung, Preis und Lieferzeit genaue Angaben machen können. Dies wird geschehen, sobald zuverlässige Ergebnisse vorliegen.

Daß wir natürlich darauf bedacht sind, der Maschine nicht nur ein gutes Aussehen, sondern auch eine dementsprechende Leistung zu geben, ist selbstverständlich. Zunächst aber müssen wir Sie bitten, sich zu gedulden.

Im übrigen besteht noch ein z. Zt. sehr ungewisser Faktor, das ist die Materiallage, die schon allein bei der Festlegung der Lieferzeiten größte Zurückhaltung gebietet.

Soweit Sie rasch ein zuverlässiges und ausgereiftes Motorradmodell benötigen empfehlen wir Ihnen sich unsere

KR 25 mit dem Hochleistungsmotor
 =====

näher zu betrachten, die mit nahezu 11 PS und über 100 km/st. sich in allen bedeutenden Leistungswettbewerben bewährt hat und sich mit fast 50.000 Exemplaren in ihrer Grundkonstruktion bereits einen ausgezeichneten Ruf erworben hat.

Rpt. 338

Hochachtungsvoll
 VICTORIA WERKE A.-G.

Offensichtlich handelt es sich bei diesem Foto aus dem Werksarchiv um einen weiteren Prototyp, der im Winter 1952/53 im Werk fotografiert wurde, der Schnee am Vorderreifen und im Bildhintergrund ist deutlich zu erkennen. Die ersten Bergmeister wurden Ende des Jahres 1953 ausgeliefert, die Serienfertigung müsste also im Spätsommer angelaufen sein, ergo könnten die ersten Prototypen Anfang des Jahres fertig gewesen sein, um in die Erprobung zu gehen.

Die Lackierung der Maschine muss in einer neuen Farbvariante ausgeführt worden sein. Von dem Schwarzweiß-Foto kann man darauf schließen, dass es auf keinen Fall

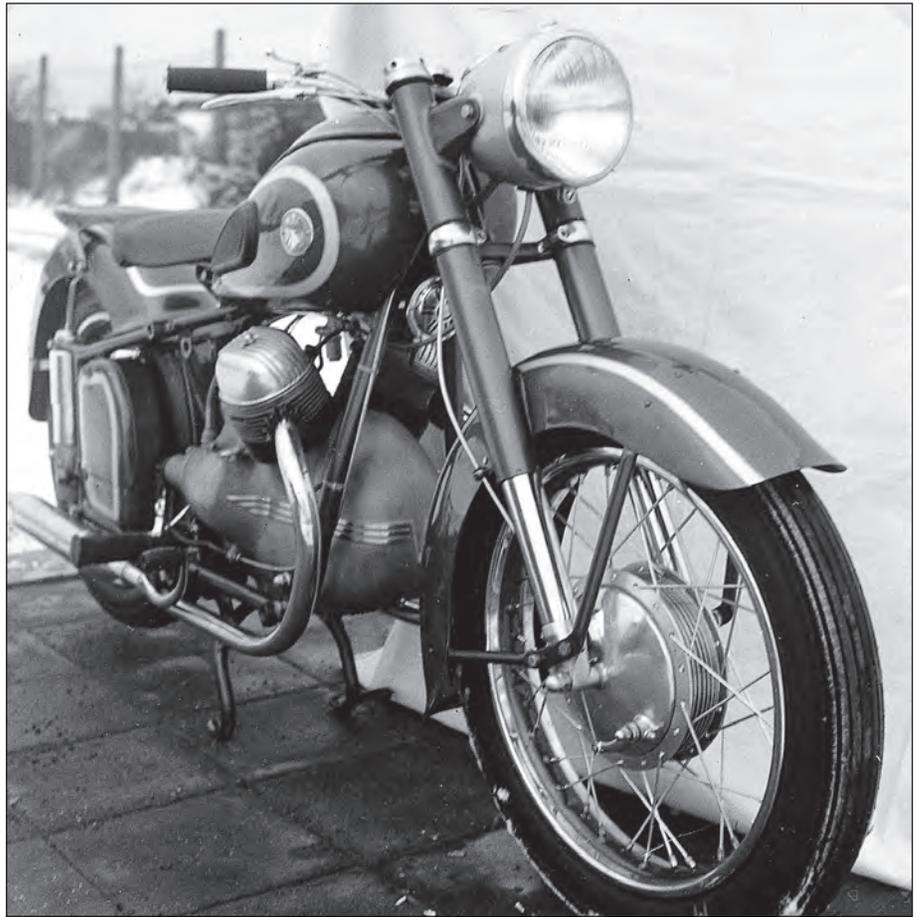
ein Farbton in schwarz, dunkelblau (wie KR 25 Tank), grau oder graugrün (Capri) ist. In Frage kommt vielmehr ein nicht zu dunkles Blau, ähnlich des später verwendeten „Azur“, vielleicht auch ein Rotton; nicht auszuschließen ist ein Metalllack, der auch damals schon bei anderen Herstellern (z.B. Adler, Horex, NSU) verwendet wurde.

Die Linierung wurde stilistisch von der letzten KR 25 HM (1952/53) bzw. von der ersten Serie der KR 26 (1953) übernommen, was auch dem vermuteten Entstehungsdatum des Prototypes entsprechen würde. Breite, durchgängige Linien über die ganze Länge des Kotflügels, an beiden Seiten eingefasst von schmalen Zierstreifen, finden sich auch auf dem Tank wieder.

Am Tank sind die gleichen runden Embleme angeschraubt wie bei den 250er Modellen. Auf der Oberseite des Tanks ist ein Teil ansatzweise zu erkennen, das aussieht wie eine Konsole.

Das obere Schutzrohr der Teleskopgabel ist lackiert; in der Serie war dieses Teil immer, genau wie das Unterteil, verchromt.

Betrachten wir uns den Rahmen etwas näher, dann fällt auf, dass die Aufnahmen der hinteren Stoßdämpfer nicht wie in der Serie mit einem Knick nach oben vom Hauptrahmen weggehen, sondern hier in



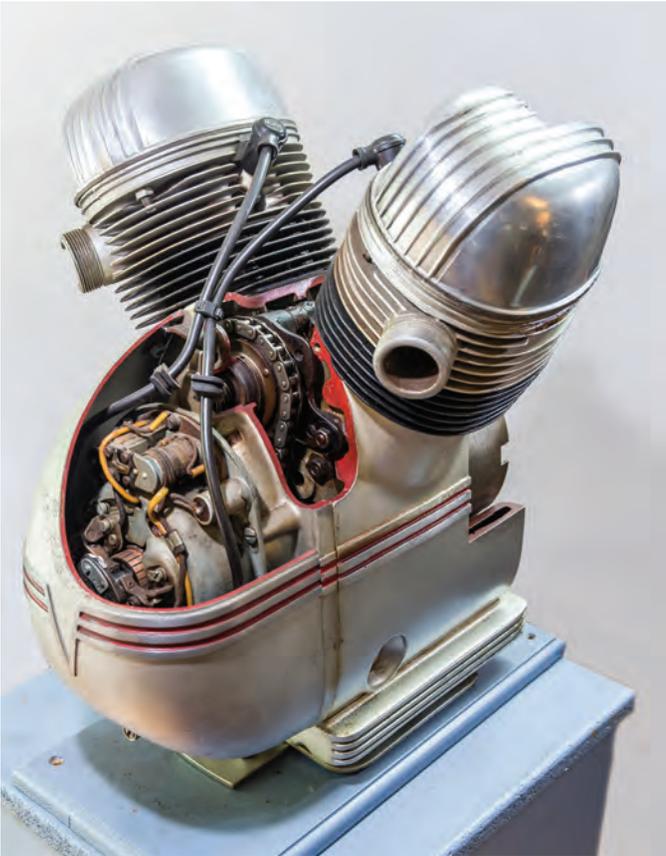
der direkten Verlängerung liegen. Dadurch haben der Batterie- und Werkzeugkasten eine Form, die insgesamt höher und im oberen Teil flacher ausfällt als in der Serie.

Die Hupe sitzt im vorderen Rahmendreieck, in der Serie wurde die Hupe am Rahmenrohr unter dem Sattel platziert.

Ganz offensichtlich sind sowohl die beiden Kotflügel, mit der erkennbar geringen Ausbuchtung am Ende, genauso von der KR 26 wie der Hauptständer, der für das Eigengewicht der Bergmeister von 177 kg wohl konstruktiv etwas schwach ausfiel und deshalb nicht in der Serie verwendet wurde.

Am Motor fällt als Vorserienidee nur die zentrale Verschraubung der Ventildeckel auf, die weniger Fummelarbeit verlangt hätten als die beiden in der Serie verwendeten M7-Stehbolzen mit der Mutterfummelei zwischen den Zylinderkopfkühlrippen.

Der Motor sitzt sehr hoch im Rahmen, was wohl daher kommt, dass die vordere Motorhalterung nicht durch den Rahmenunterzug gesteckt wird wie später in der Serie, sondern oberhalb des Rahmenrohres verläuft. Alle Motorinnereien bleiben unseren Blicken leider verborgen.



Schnittmotor, der im Victoria-Werk für die Händler- und Werkstattschulung eingesetzt wurde.

