

Elektrische Viktoria

Originalgetreuer Nachbau des Elektrofahrzeugs von 1905



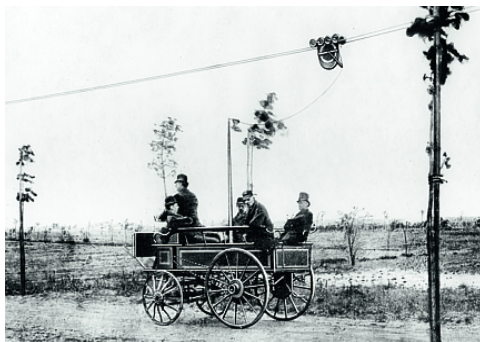
Berlin war schon immer Pionierstadt der Elektromobilität. Siemens baute hier zu Beginn des 20. Jahrhunderts die ersten elektrischen Straßen- und U-Bahnen und 1924 die erste elektrische Ampel Deutschlands – und bereits 1905 fuhr auf den Straßen Berlins die Elektrische Viktoria als elegantes Hoteltaxi oder Lieferwagen. Sie wurde in einer Kleinserie von 30 bis 50 Exemplaren im damaligen Siemens-Automobilwerk in Berlin gebaut, war modular gestaltbar und verfügte später sogar schon über Bremsenergie-Rückgewinnung.

Ein originalgetreuer und funktionstüchtiger Nachbau wird am 30.4.2010 in Berlin am historischen Ort erstmals der Öffentlichkeit wieder vorgestellt.

Ein kurzer historischer Rückblick:

1878: Werner von Siemens präsentiert auf der Berliner Gewerbeausstellung die **erste elektrische Eisenbahn mit Stromzuführung über die Schienen**. Sie zieht auf einer 300 Meter langen Kreisbahn drei kleine Vorführwagen durch den Ausstellungspark.

1882: Siemens & Halske präsentieren die „**Elektromote**“, den **ersten elektrisch betriebenen Oberleitungsbus und damit das erste Elektromobil der Welt** auf einer 540m langen Versuchsstrecke. Die Bezeichnung Elektromote leitete sich aus dem englischen Begriff *electric motion* ab.



1903: Ein **Drehstrom-Triebwagen** von Siemens erreicht auf der Versuchsstrecke Marienfelde-Zossen bei Berlin die sensationelle Höchstgeschwindigkeit von rund 210 km/h.

1905: Die „**Elektrische Viktoria**“ von Siemens rollte ab 1905 mit einer Spitzengeschwindigkeit von bis zu 30 km/h durch Berlin – als Hoteltaxi, Klein-Omnibus und Lieferwagen.

Beschreibung der Technologie des Nachbaus der Elektrischen Viktoria:



- Siemens hat den Stadtwagen Typ B "Elektrische Viktoria offen" originalgetreu (Baujahr 1905) als Elektroauto nachbauen lassen. Kleinere Abweichungen betreffen Akkumulatoren (Umweltschutz) und Teile der Beleuchtung, um eine Straßenzulassung zu erhalten.
- Der Nachbau erfolgte durch die Firma Hubert Drescher, Hinterzarten, auf der Grundlage der im SiemensArchiv vorhandenen Unterlagen. Das gesamte Projekt hatte eine Laufzeit von ca. 10 Monaten
- Gesamtgewicht: 1.530 kg
- Akkumulator-Gewicht: 480 kg
- Max. Geschwindigkeit: 30 km/h
- Motorleistung: ca. 4,8 PS (Spannung 88 Volt und Stromstärke 40 Ampere = Leistung 3.520 Watt, entspricht ca. 4,8 PS)
- Reichweite: 60 km bei kleiner, 80 km bei großer Batterie
- Ladevorgang: 5 ½ bis 6 Stunden, Anschluss an jedes 220 Volt-Netz
- Preise zeitgenössisch: zwischen 11.000 und 17.500 Mark je nach Ausführung (zum Vergleich: Monatslohn eines Arbeiters 60 bis 120 Mark)
- Räder als stabile Holzkonstruktion für Bereifung wahlweise mit Luftreifen oder Vollgummireifen
- Zwei unabhängig voneinander wirkende mechanische Bremssysteme für Vorder- bzw. Hinterräder. Zusätzlich kann der Motor als elektrische Bremse eingesetzt werden. Bremsenergie-Rückgewinnung bei späteren Modellen
- Abnahme durch TÜV ist am 8. April 2010 erfolgt.