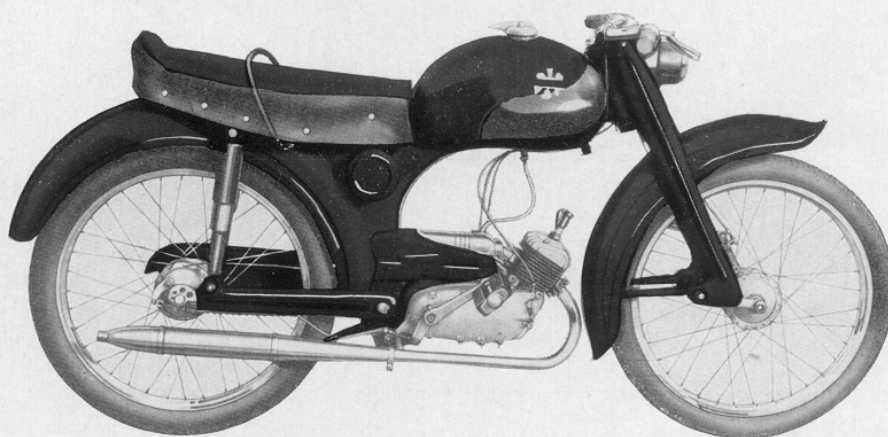




Club Victoria

NYHET

VICTORIA



Avanti

Riktpris Kr. 960:— 2-växlad
(inkl. hast.mätare + godkänt lås)

Riktpris: kr. 995:— 3-växlad
(inkl. hast.mätare + godkänt lås)

Ungdomens drömmoped

morgondagens moped

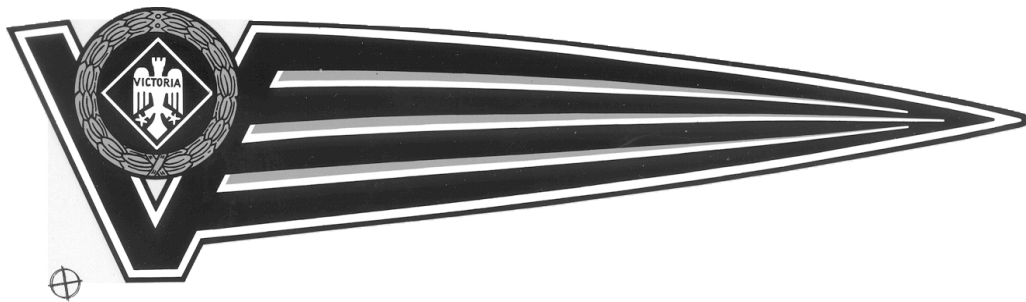
i italiensk stil

Med VICTORIA motor typ MS 51

TEKNISKA DATA:

Motor, 48 cc, 0,8 hkr. MS 51.
2-växlad, (eller 3-växlad.)
Kickstart.
T.T.-styre.
Lättmetallsnar av MC-typ.
Bensintank rymmande 8 l.
Bakhjulsfjädring.

Strålkastare sammanbyggd med
framgaffeln.
Inbyggd hast.-mätare.
Hjuldim. 23—2.25.
Inbyggt, godkänt stödlås.
Effektiv ljuddämpare, ljudstyrka
67 phon.



Maj 2002

Årgång 3 Nummer 2

I det här numret:

Insänt	4-5
Filmkväll	5
Victoria Avanti	6-8
Typ 128/158	9
MSC Porz	10
Söndag	11
Renovering Superluxus	12-13
Sörentorp	14
Mopedutflykter och andra evenemang	15
12.000 km genom Afrika med 38cc	16-17
Köp, Köp, Köp!	18
Köpes	18
Nya medlemmar, På nätet	19

Redaktörens Hörna

Solen lyser därute och snart går årets första mopedutflykt av stapeln. I år tänkte vi prova att sätta vår lilla "knatta" bak på mopeden, vi får se hur det går. På vårens moppis i Lissma så fick hon syn på en liten barnmoped och rusade genast fram och skulle ha sin pappa till att starta motorn men det gick han som tur var inte med på. Nej en egen moped måste åtminstone vänta tills hon når ner till pedalerna med fötterna. Hemma i garaget ska hon upp på alla tvåhjuliga fordon som finns. Till och med lastbilen har hon suttit och rattat i. Vad ska det bli av den tro?!

Det har blivit och finns många små knattar och knattor så vi tänkte starta en speciell klubb för "knattrorna" för alla upp till 15 år. Skicka in bidrag om era mammor och pappor eller rita mopeder eller annat, alla bidrag välkomnas vilket gäller även för mammor och pappor.

Som sagt vill ni läsa om nåt annat än Victoria så får ni själva

skicka in bidrag, dessutom blir det nog med tiden ganska tätt om det bara är jag som står för skivandet för till slut tar ju inspirationen slut.

Pengar har vi gott om. På filmkvällen så sålde jag t-tröjor för 80:- stycket som Ralph Grill gjort och gett till klubben så det blev en hel del pengar, vill

du också ha en tröja så läs på sidan 18, där står allt du behöver veta. Dessutom ordnade Esbjörn en auktion på diverse, bl.a. en klocka som jag tyvärr missade men kanske blir det en ny chans på klockor vid ett senare tillfälle?!. Tack Gunnar och Harriet för en trevlig filmkväll. Inte bara film utan det var en del som hade delat med sig så innan vi gick in så tittade vi in i varandras bakluckor



och en hel del delar bytte ägare.

Vad gäller ekonomin så finns det pengar över. Något som vi funderat lite på sen vi såg på TV om Bjäre moppers är en egen lokal. Visst vore det kul att ses kanske en gång i veckan och meka eller bara fika

och prata lite i en egen lokal. Skulle det kunna vara intressant? I så fall kan ni inte höra av er, om vi är tillräckligt många så kanske vi skulle kunna hyra någon bra lokal någonstans tillsammans. Vet du något bra och billigt ställe? Det bör vara ganska centralt så att så många som möjligt kan komma dit. Man skulle kanske kunna tänka sig att klubben betalar en del och vi som har

möjlighet att utnyttja en eventuell lokal kan bidra med lite extra pengar. Vad tycker ni därhemma om den idén?.

Mopedutflykter blir det även detta år och på sidan 14 kan du se alla datum som gäller plus några till. Tyvärr Råkade Peter ut för en miss när han gjorde utflyktslistan och ett datum trillade bort, 16 juni är det start från Matex i Åkersberga.

arrangörer Matilda och Olle Leksell.

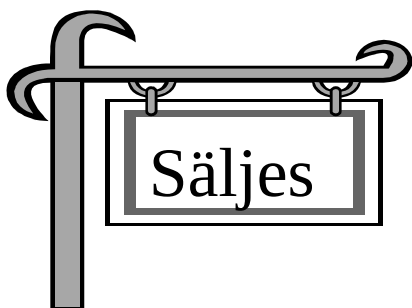
I år är det 50-årsjubileum. Finns det några pigga idéer om vad man skulle kunna göra av detta?. Hör av er! En av alla begivenheter är Sörentorpsrallyt som ni kan läsa om på sidan 15.

Loggan ja, hur gick det med den. En del bidrag kom ju in men tyvärr var det bara två som röstade. Inte mycket till underlag. Stort tack till er som bidrog med loggor och som röstade. Nu är det spikat, påhängardekalen är ju ganska snygg och den går att göra flera varianter på. Se Gunnar Jonssons nyckelringar och t-shirten från Ralph Grill. Så får det bli!

Vi ses och hörs och hoppas ni får många soliga moppe-dagar Susanne

Efterlysning;

en liten rosa plastväska tappades på mop-
pisen ute på Lissma Gård. Lilla Sabina
(Victoria) skulle bli jätteglad om någon
har hittat
den, ring
hennes
mamma
Susanne
på telefon
08-
58249136



Victoria påhängsmotor. Komplet med stora drev-
et. Helt renoverad till nyskick av Hans Eng. Fint
lackerad plastkåpa. 4600:-.

Puch Florida ca 1970. Treväxlad hand. Blå me-
tallic. Bra bruksskick och går som ett skållat troll.
6600:-.

Unik Moto-Guzzi 73 cc, 2-takt, 1959. Den är troli-
gen fabriksny men har trasigt drev på 2:ans växel.
En italiensk raritet på våra breddgrader. 12000:-.
Ring Lasse Öhman på telefon 08-967150

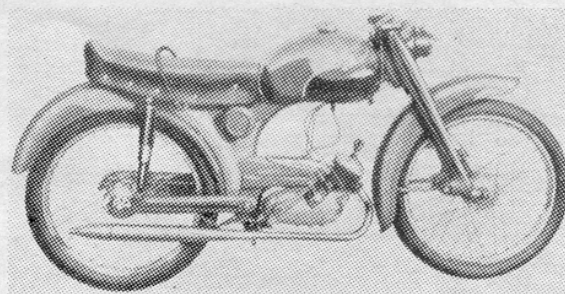
Jag vill sälja följande mopeder:

- ° Crescent "Stummis" Blå & vit 1959 2 vxl ,
jättefin ! 5500 kr
- ° Vicky 3 1955 Fint bruksskick, allt original. 6500
kr
- ° Fram scooter med Victoria MS 50 motor med
ryckstart komplett objekt.
Kan lätt bli fin. 4000 kr
- ° "Plåtbanan" Express, komplett objekt 10.000 kr

Peter Wahlquist
Tfn 08 545 434 48 + 070 695 34 30
E-mail : peter.wahlquist@telia.com

Nyhet

VICTORIA
VÄRLDSBERÖMDA
MOPEDER



Ungdomens drömmoped —

Avanti

Italiensk modell

Riktpris inkl. hastighets-

mätare o. godkänt lås kr. **960:—**

TYST — ELEGANT — SPORTIG

Se den hos Eder cykelhandlare

Generalagent:

AB MOTOR-SERVICE

Ynglingagatan 24 Tel. 339403 - 04 Stockholm Va

Allt (?) om Avanti kan du läsa på sidorna 6-8, 9.

Nästa nummer är tänkt att komma i **Au-**
gusti. **Manusstopp 20 Juli 2002.**

Skicka in om smått och stort, ju mer desto roligare
mopedblad!. Det hänger på **ER**. Alla bidrag är väl-
komna. (som sagt jag skriver bara om Victoria så vill
ni läsa om nåt annat får ni skicka in det själva!.)
red.



Victoria Preciosa -60, säljes

Ring Tony Moritz på Lissma Gård 070-769 81 07
5.000:- eller bud.

” OOA HELA NATTEN, MOPPA HELA DAN”

Sommaren – 99

Min man hade köpt en Humla DKV som han inte kunde motstå. ”Ska inte du också ha en moppe” undrade han med tindrande ögon. Från att ha kört ”hoj” under många år så hade han nu drabbats av ”moppfebern” som så många andra verkade ha gjort. Jag fattade ingenting. Köra moppe när vi kunde glida runt på vår BSA Spitfire-68 och uppleva naturen på nära håll. Men OK tänkte jag, man kan ju alltid testa.

Jag har aldrig ägt eller kört en moppe i hela mitt liv men man är aldrig för gammal för att testa något nytt. Jag började titta efter olika mopeder i tidningar och ganska snart så visste jag precis vad jag ville ha.

”MONARKSCOOTER” skrek jag till, ”en sån vill jag ha.” Nu hade jag helt plötsligt en kraftig längtan efter att ha en egen moppe.

Vi gick runt på många olika marknader, han letade delar till sin moppe och jag gick suckandes efter och ”trånade” efter ”min moppe”. Jag hade så gott som gett upp gett när den plötsligt stod där. ”Kolla kolla kolla” bara skrek jag ”där står en som jag vill ha”.

De tog ca 2 minuter, sen var monark-scootern min.

Kärlek vid första ögonkastet är inte så ovanligt, men att jag skulle falla så helt pladask för några plåtbitar på hjul trodde jag inte var möjligt, men så blev det.

Det finns inget bättre än att vakna upp en morgon efter att ha ”ooat hela nat-

ten” på någon rökig och svettig krog och veta att snart ska jag kicka igång min moppe och gasa runt på skogs och grusvägar, känna doften av och uppleva vår vackra natur och kanske stanna till vid ett mysigt fik och frossa i en färsk kanelbulle.

Jag har nu full förståelse för min mans ”glittriga” ögon för 2 år sedan, för nu glittrar vi i kapp.

Vill även passa på och tacka alla entusiaster som organiserar dessa trevliga moppeträffar och för en härlig sammanhållning.

Vi ses på vägarna.

Blå-vita hälsningar
Rosa Körberg

En gammal mopedists hågkomster.

Min första bekantskap med moped var när jag fick prova Leif Godes Flink-moped ett varv runt torget på stora Essingen. En fantastisk upplevelse att kunna susa fram i hela 30 knyck utan att behöva trampa. Då slog min poetiska ådra till, jag sade som Karl XII; ”detta skall hädan efter bli min musik”. Nå riktigt så blev det ju inte. På hösten 1955 köpte jag min första moped av märket HMV. Vid ett tillfälle så kommer jag åkande runt torget på Essingen och där står snutnisse, öns kvarterspolis, han stoppar mej och tittar mej djupt i ögonen och säger; Du är inte 15 år ännu grabben nu tar Du och leder den här mopeden så länge jag ser dej. Jag är född den 26/11 och det var ett par månader kvar

till min 15 års dag. Jag Älskade min moped och skruvade isär och satte ihop den nästan varje lördag och söndag varvid min ingifta moster tjatade om man skall aldrig köpa begagnat, hon var ej så intelligent att hon förstod att jag älskade att skruva med min moped. Men gissa om jag njöt när jag fick höra att de nya mopeder som min kusin o morbror köpt ej gick att laga för fabriken hade kursat. Min nästa moped var en Kreidler, en moped som jag ej var särskilt nöjd med, vart den tog vägen minns jag ej. Nästa moped var en Victoria, en moped som jag sedermera bytte med en granngrabb som hade fått fönsterputsarens Fram med HMV motor, en motor som jag var bekant med. Efter min trimning gjorde mope-

den 50 och då började den att 4-takta, men när det blev en uppförsbacke så släppte 4-takten och motorn gick snabbare än på plan väg. HMV motorn var den av mina mopeder som var starkast i backarna. jag hoppas att min nya Puch blir lika bra som min gamla HMV.

I mellantiden tills nu har jag för det mesta åkt bil och drömt om att någon gång få råd att köpa en Monark med Albinmotor men min ekonomi har ej räckt så nu får det bli en Puch Dakota. När man blir gammal så blir man som barn på nytt så nu får jag åter citera Karl XII.

M.V.H.

Medlem 90 L.G.Aringsjö

Hej Club Victoria

Ett litet brev från medlem
90 L.G.Aringsjö.

Till att börja med så vill
jag ha en, liten annons om
att köpa ett topplock till
en Puch Dakota utan trim.

Denna moped blev jag ägare
till ganska hastigt och
utan större kontroll. Den
startade på första försö-
ket och gick

bra med högt varv men utan
ork. Vid efterföljande

kontroll visade det sej
att cylindern var i behov
av borrarning o ny kolv,
nytt topplock. 5 fem st
kylflänsar saknades nästan
hälften av alla kylflän-
sar, kedjan och bakhjul var
kraftigt slitna, en av
pinnbultarna till
cylinder och topplock är
M8 istället för M6 en an-
nan är M7, det skall vara
M6. Stötdämparna bak be-
hövs bytas ut mot nya. Min
Dakota var nog ej ett så-
dant fynd som "Pastorns

Dakota" men skam den som
ger sej. Cylindern får väl
lämnas till borrarning, nya
drev och kedja köpas och
så även stötdämpare bak.
Efter noggrann studie i
handlarns katalog så fann
jag pinnbultar till en ja-
pansk moped med M8 gänga i
ena och M6 i andra ändan
så då blev problemet med
pinnbultarna löst.

Se även annons om köpes!!
Red.

Filmkväll.

Det är härligt att träffas så här mitt i vintern.
Några hade med sig lite mopeddelar och vi stod
utanför i kylan och spanade in i varandras бага-
geutrymmen, själv fyndade vi några broschyrer
och stöd samt ytterligare lite kromade delar.

Det är dyrt att kroma så det lönar sig att köpa
nya fräscha delar.

Det kostade moderata 40:- för kaffe med dopp.
Ralf Grill hade tryckt upp en del tröjor som han
skänkte till klubben. Vi tog 80:- stycket och vi

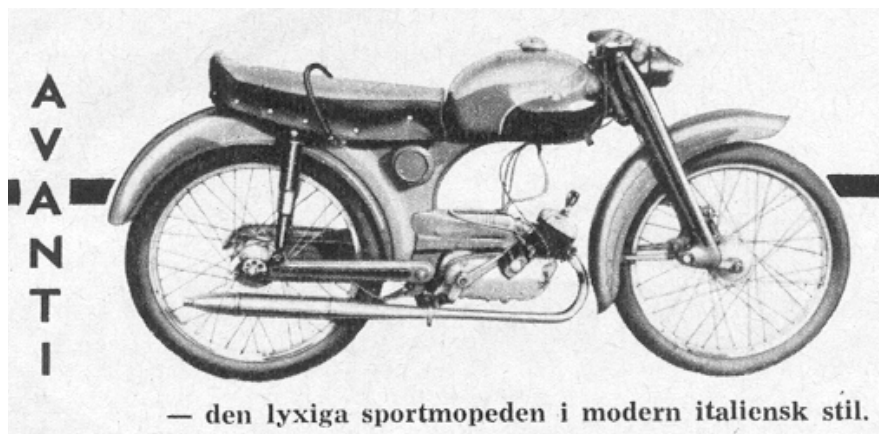
sålde 26 direkt utan prut. Det finns flera kvar och
vill du köpa så titta på sidan 18. Jag kommer att
försöka ta med tröjor till marknader och utflykter
så kanske kan du köpa då!.

Esbjörn kom med en låda skojiga saker som han
auktionerade ut vilket gav ytterligare 430:- till
klubben.

Vi tittade på film, pratade, fikade och hade trev-
ligt.

Tack Gunnar Jonson för ett mycket trevligt ar-
rangemang.





— den lyxiga sportmopeden i modern italiensk stil.

Denna sportmoped kom ut på marknaden i slutet av oktober 1956 och döptes till Avanti. Avantin var lite av ett entusiastfordon. Den var ganska dyr jämfört med andra mopeder och var utrustad med sportiga attribut som nedböjt styre som liknade ett tävlingsstyre och med en tank och sittdyna som ser ut som på en riktig motorcykel. Den hade ganska styv fjädring och var rätt obekväm att åka på. Den var inspirerad av de italienska mopederna och fick ett italiensk klingande namn och dessutom importerades flera av delarna från Italien, som t.ex. plåtramen, gaffeln och sadeln. Den hårda och obekväma sitsen gjordes i Brescia. Den såldes vanligtvis utan pakethållare för dokumentportfölj eller shoppingväska. Men den blev köpt nästan uteslutande av unga män som tyckte den var flott och sportig och då behövdes inte någon pakethållare.

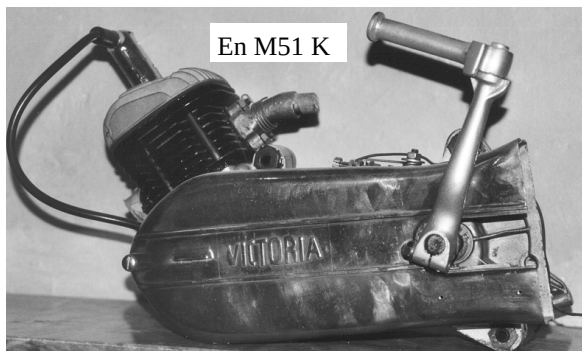
Den fanns tillgänglig med två-

eller treväxlad Victoramotor M51/M51D. Då vägde den 52kg. Den hade 90mm bromstrummor. Chassit bildar en stabil och i två hälften (ihop) svetsad pressad plåtram med kraftig bakhjulssving med teleskopfjäderben. Avantin var lackerad Röd/svart eller Blå/beige. I mars 1957 dök ytterligare en vari-

ant upp som kallades SM51K där K står för Kickstart. Den hade bl.a. andra däck och vägde 5kg mer. Från mars till oktober 1957 kunde man köpa bägge varianterna dvs. med eller utan kickstart. Men sen försvann Avantin med trampor och ersattes helt av Avanti K. Båda mopederna kunde fås för två personer.

Avanti I-Sitzer gjordes i 33.000 exemplar. Ram-nummret börjar med ett A och motor-nummret med 51. När sammanslagningen till Zweirad-Union skedde kom Avantin att få tillsatsbeteckningen Duo, fastän utförandet redan 1956 var med dubbelsits. Som Duo gjordes den i 35.000 exemplar.

Avanti K gjordes i endast 4.663 exemplar och ram-numret börjar med AK och motor-nummret med 51K.



En M51 K

Avantin blev mycket älskad av speciellt tonåringarna men det fanns många problem och svårigheter. Den allra första varianten led av starka

vibrationer som spred sig till tanken och kedjeskyddet som skramlade. Det var upphängningen av motorn som var alldeles för styv så man satte dit en tvärstötta bakom cylindern upp mot tanken. Men det var inte allt, de varma avgaserna smälte inkråmet i ljuddämparen så det blev deformationer och det var nåt

VICTORIA AVANTI

problem också med bakhjulskedjan. Allt detta blev åtgärdat men det värsta problemet återstod; framgaffeln var inte tillräckligt stabil och ledde i de flesta fallen till gaffelbrott.

Fram till Maj 1957 hade man registrerat 500 gaffelbrott. Alla dessa fel blev åtgärdade till nästa variant av Avantin. Man brydde sig inte om att vidareutveckla den gamla framgaffeln, den var för dålig. De flesta gaffelbrott var skonsamma men vid två tillfällen lär det ha inträffat olyckor slutat med dödlig utgång. Det blev många reklamationer och garantianspråk och i mars 1957 kostade reklamationerna 7172,50 Dm, nästa månad i April; 7009 Dm för att kulminera i Maj med 12900 DM, då kom den nya gaffel från det Italienska företaget Eggstein. Och man bytte ut den gamla gaffeln kostnadsfritt och i juli -57 hade 2000 gafflar byts ut. Varje gaffel kostade 26,50 DM.



Jag tror inte vi sett en enda tysk Avanti med den gamla framgaffel, däremot finns Svenska Avanti med den gamla gaffeln vilket troligtvis beror på farten!. I Sverige begränsades motorstyrkan och därmed farten till max 30km/timmen och det gjorde nog att gafflarna höll lite bättre.

Siffrorna och omständigheterna ovan om gaffelbrotten har jag hämtat ur en tysk bok från Podszun, den heter Victoria die Geschichte einer grossen Motorradmarke. ISBN 3-86133-262-0.

Tekniska data

Motor; Encylinder-tvåtakts Victoria motor, cylinder i gjutjärn eller i lättmetall med hårdförkromat cylinderlopp, kolv i lättmetall. cylinderdiameter 38mm, slaglängd 42mm, kompression 6 : 1, effekt 1,45 hk med 4650v/min, max varvtal 5600v/min

Förgasare; Bing 1/10/41 med luftfilter.

Elektriska data; Bosch svänghjuls-magnettändning

Växel/drivning. två/tre-växlad, dragkilsväxel med vridbar manövrering. trycklamellskoppling, kraftöverföring motorväxel med snedskuret drev, Utväxling; 1:8,46:5,55

Stomme; pressad stålplåtsram, bakhjulsfjädring med svinggaffel och fjäderben, **framhjulsfjädring;** svingarm med progressiv verkande tryckfjäder. Dubbelsits.

Däckdimension; 23x2,25 fölgar

lättmetall eller stål.

Bromsar; fullnavsbroms fram och bak

Bensintank; rymmer 8,4 liter, 1:25
Bensinförbrukning; normalt 1,3 liter /100km

Dimensioner; Längd; 1810 mm, Bredd; 550 mm, Höjd; 845 mm, axelavstånd; 1150 mm, markfrigång; 155 mm, vikt; 52-58 kg.



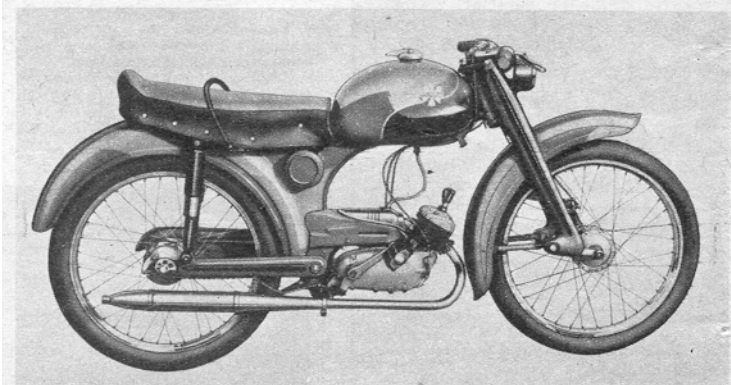
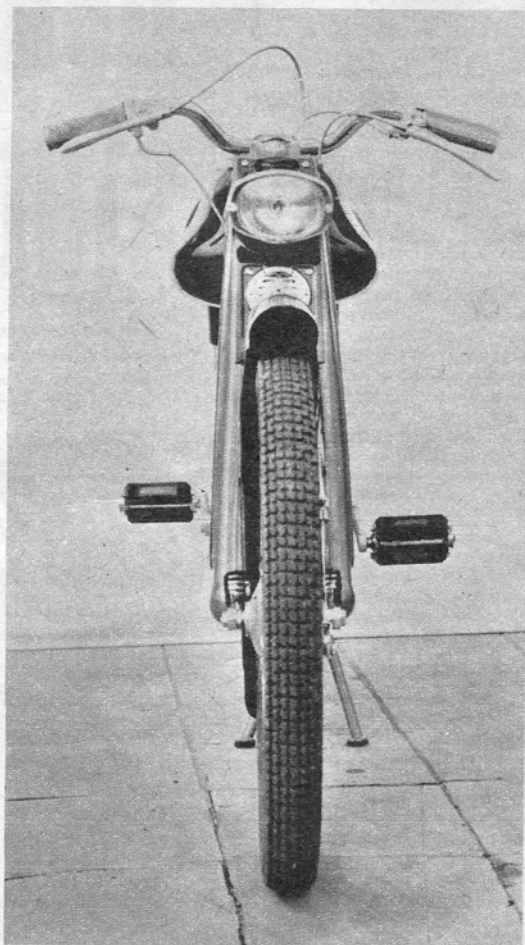
En Avanti från tyskland med den nya framgaffeln.



Hans Aldstam har en Avanti med gamla framgaffeln. Bilden är från Gunnar Jonssons mopedutflykt i höstas. Visst är den snygg.

TEKNIKENS VÄRLD TESTAR

VICTORIA-AVANTI



AV CIVILINGENJÖR BERTIL GÖTHERSTRÖM

Småknuttarnas önskedröm kommer Victorias nya lilla pojkmoped i ren TT-stil säkerligen att bli. Den har utformats som "riktig" TT-hoj: tank, sadel, styre och väghållning, allt. Det fattas bara några "hästar" i den lilla 50 (cm) 3-motorn. Det kan nog inte hjälpas att en gammal "mc-rävs" hjärta litet hastigare inför den lilla tyska maskinen med de italienska linjerna. Den lilla mopedmotorn startar glatt och villigt med pedalerna som kickstart. Motorn, som vid det här laget tillverkats i åtskilliga 10.000-tals exemplar, har este-

tiskt utformade kvadratiske kylflänsar med dragstångsmonterat topplock. Gången är tyst -68- phon uppges - dels på grund av en effektiv ljuddämpare, dels genom en insugningsljuddämpare med inbyggt luftfilter. Själva förbränningsluften tas in under tanken och erhåller en god förening på sin väg genom den svet-sade profilerade segmentramen. Motor går sålunda inte bara tyst utan är även fri från olja och bensin, som i vanliga fall brukar samla sig runt förgasaren. Själva vevhuset har frontala kylflänsar, precis

som på en racermotor, och den i exakt kopia utförda TT-tanken har snabbtanklock.

Kopplingen arbetar mjukt och bra och växlingen är mycket snabb och exakt genom att samtliga drev ligger i ständigt ingrepp. Här er- hålls en tids-vinst vid växling, då inga drev måste löpa in i varandra, utan resp. drevpar spärras på ett genialt sätt med två kulor, som expanderar genom påverkan av en dragkil.

Vi kör vidare med den nya bekantskapen och finner att bromsarna är värda ett mer ingående studium. De små sprutgjutna fullbromsnaven i lättmetall är av Victorias egen tillverkning och enligt uppgift tillverkar denna avdelning vid fullt pådrag 1.000 nav per dag. Bromsytan är 68 cm² med 20 mm breda bromsband. Naven är kylflänsförsedda och har en

mycket mjuk karaktäristik. Baknavet har stickaxel med gummidämpad medbringare samt ett stort lageravstånd.

På dålig väg uppstod en viss egensvängning, som hänförde sig från den odämpade framgaffeln. På asfalt har maskinen emellertid en anmärkningsvärt god kurvtagningsstabilitet och de överdimensionerade däckerna på lättmetallfälgar har ett mycket gott grepp även i halt väg, lag.

Victoria har även en bred strålkastarreflektor av ny utformning med 100 mm ljusöppning, som ger en bred jämn ljusflod vid mörkerkörning. Som på de flesta moderna mopeder har man elektrisk signal. Vi tror för egen del att denna moped i dessa bensinrestraktionernas tider kommer att få efterfrågan speciellt bland ungdomen. Priset är 960 kr inklusive hasighets- och vägmätare.

TV-betyg

FÖRDELAR

Kurvstabil
bromsar
Tyst gång
Stickaxel bak.

NACKDELAR

Har inte kapslad bakkedja
Saknar hydraulisk dämpning fram
Vibrerar vid max. varvtal.

Provresultat

Testvikt per hk;

$\frac{42+75}{0.8} = 13,4 \text{ kg/hk.}$

Teststräcka. asfalt.

Accelerationsdata: från 0--30 km/t på I och II växel: 6,9 sek. Från 0-30 km/t på II växel: 7,8 sek. lägsta ryckfria gång på högsta växel: ca 16 km/t.

Bromsar: Bromsbelägg: Reico. Bromsarea: 20 mm bandbredd. Diam.: 90 mm - 68 cm². Bromsväg på torr asfalt från 30 km/t. Frambroms: 6 m. Bakbroms: 7 m. Samverkande bromsar: 5,5 m.

Max. hastighet 30 km/t.

Hastighetsmätare: Stämmer.

Vägmätare: Stämmer.

Bränsleförbrukning: 0,19 l/mil.

KORT SPECIFIKATION,.

Data

Fabrikat: Motor: Victoria Werke A/G, Nürnberg. Ram etc.: Victoria Werke A/G, Nürnberg.

Motor; Typ: Vicky MS 51 med Schnürle vändspolning. Kompressionsförhållande: 6,5:1. Antal cylindrar: 1 st. Cylindervolym (slagvolym): 47 cm. Cylinderdiameter: 38 mm. Slaglängd: 42 mm. Max. effekt: 0,8 hk. Max. varvtal 4.650 varv/min. Litereffekt: 17hk/liter. Tändsystem: Magnettändning. Förtändning 2,2 mm. Generator: Svänghjuls magnet med 17 W laddspole, typ Noris ELZ 6/17 L. Förgasare: BING 1/8 med startchoke.

Växellåda: 2-växlad blocklåda (dragkilspärr) - trippellamellkoppling. Utväxlingsförh: I 32,4:1, II 16,7:1.

Ram. Helsvetsad segmentram med 3 punktsmotorupphängning (fribärande).

Bromsar: Victoria lättmetallfullbromsnav med kylflänsar. Diam. 100 mm.

Hjulbas: 1150 mm. längd: 1830 mm.

Fri markhöjd: 160 mm. Bredd: 510 mm.

Framgaffel: Spiralfj. bottenlänks-gaffel. Fjädringsväg: 50 mm.

Bakhjulsfjädr: Swinggaffel med teledämpn. Fjädringsväg: 60 mm Vikt: (tom) 42 kg. 52,5 kg/h.

Bensinförbrukn; (normalförbrukning) 0,13 l/mål.

Tankvolym, 8 liter. Maxhast.: 30 km/t.

Däck: Fram: 23x2.25. Bak: 23X 2.25.

Typ 128/ 158

I slutet på 50-talet så slog man ihop Victoria, DKW och Express. Marknaden för mopeder hade börjat sina och det gick inte längre att sälja mopeder i den omfattningen som man gjorde i mitten på 50-talet. Det var dags att slimsa organisationen vilket vi ju känner väl till idag!. Inget nytt fenomen alltså. Fram till 1961 fanns den i tre varianter och färger;

DKW Violetta fisksilberblå

Victoria Avanti "matt" fisksilverröd

Express Carino i metallic fisksilverröd.

(Senare kom även DKW med en fisksilverröd DKW Sport.)

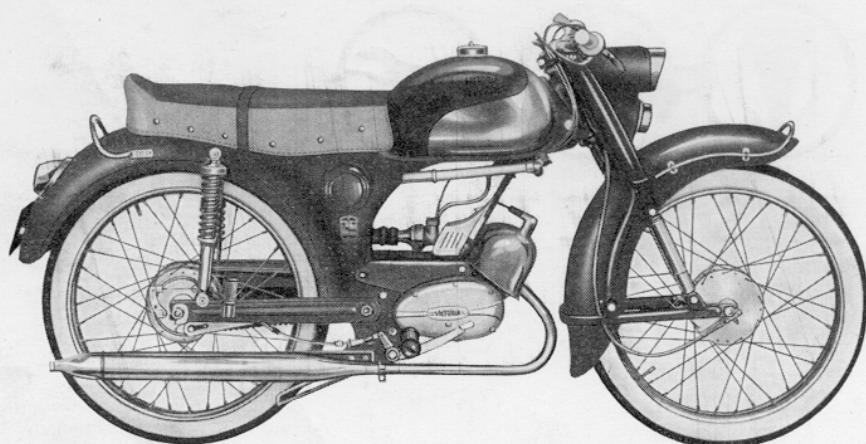
Den fanns i två huvudvarianter dels typ 128 på 2hk och 158 på 3,7hk. Man kunde också få den med eller utan fläktkylning. Många varianter att hålla reda på

med andra ord. Vilken man har är lätt att se på ramnummret börjar det på 128 är det en typ 128, samma med 158. Du kan också läsa ut vilket av märkena det är på fjärde siffran. En 1 för DKW, en 2 för Victoria och en 3 för Express. Det fanns två typer av tankar; en lackad och en med krom. (se till vänster).

Typ 128 tillverkades från 1960-1963 i 4.053 exemplar och 158 tillverkas under samma period i 2.946 exemplar. Mycket siffror blev det och mer blir det!!

DKW-Sport fanns från 1962 i två varianter, en fisksilberblå (färg nr. 17) som kallades typ 128 156 och en fisksilverröd (färg nr 45) med typnummer 128 157. Man ska kunna se det på ramnummret men jag har inte riktigt klurat ut hur.

MOKICK TYP 128 UND KLEINKRAFTRAD TYP 158 Baujahr ab 1961



Ausführungsarten Typ 128

Nr.

001	DKW Violetta	Typ 128	}	mit Motor 803 002, 2 PS, ohne Gebläse
002	VICTORIA Avanti	Typ 128		
003	EXPRESS Carino	Typ 128		
011	DKW Violetta	Typ 128	}	mit Motor 803 003, 2 PS, mit Gebläse
012	VICTORIA Avanti	Typ 128		
013	EXPRESS Carino	Typ 128		

Fahrgestellnummer: DKW ab Fgst. Nr. 128 1 000 00:
VICTORIA ab Fgst. Nr. 128 2 000 001
EXPRESS ab Fgst. Nr. 128 3 000 001

Ausführungsarten Typ 158

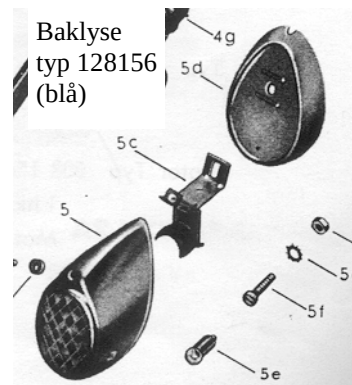
Nr.

001	DKW Violetta	Typ 158	}	mit Motor 803 017, 3,8 PS, ohne Gebläse
002	VICTORIA Avanti	Typ 158		
003	EXPRESS Carino	Typ 158		
011	DKW Violetta	Typ 158	}	mit Motor 803 018, 3,7 PS, mit Gebläse
012	VICTORIA Avanti	Typ 158		
013	EXPRESS Carino	Typ 158		

Fahrgestellnummer: DKW ab Fgst. Nr. 158 1 000 001
VICTORIA ab Fgst. Nr. 158 2 000 001
EXPRESS ab Fgst. Nr. 158 3 000 001

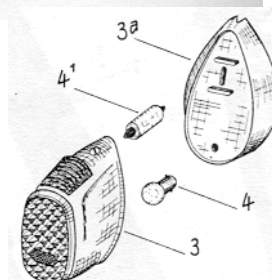
Lackierung für Typ 128 und Typ 158

DKW	Fisksilberblau	=	Farbkennzahl	.17
VICTORIA	Fisksilberrot (dunkel)	=	Farbkennzahl	.37
EXPRESS	Fisksilberrot (hell)	=	Farbkennzahl	.42



Baklyse typ 128/156 (blå)

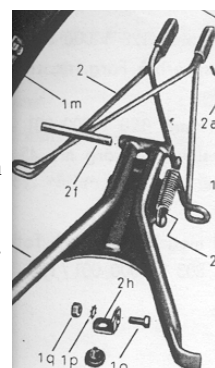
Baklyse kompl. för typ 128 157 (röd)



Bakljusen skiljer sig mellan den blå och den röda. (enligt reservdelslistan nummer 10)

Det gick också att få två olika typer av stöd.

Mycket att hålla reda på med andra ord, hoppas det har klarat lite...





En kul variant av en Avanti som vi såg i Tyskland på en marknad i Butzbach. Den är försedd med en 100 kubiks Sachs-motor. Vad vi kan förstå är det en 1959 års modell



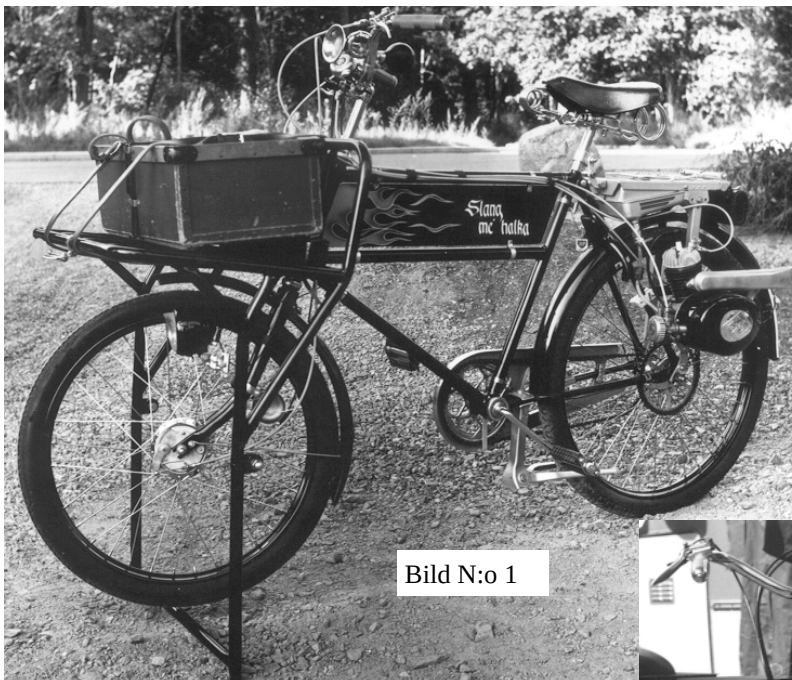


Bild N:o 1

Söndag.

Hej! Har tagit fram lite s/v kort från förra året bl.a. och tänkte att det kanske skulle passa i Vicky-bladet. Annars är det rätt lugnt just nu, mest att samla delar så man någon gång får ihop sina objekt! För att återgå till korten N: o 1 är Gurras korv-shas-cykel med Fuchs "hängpung"



Bild N:o 3



Bild N:o 2

taget på Widman/ Segemarks rally under bron på Essingelunden, tyvärr nöp maskinen just innan målgång, annars ett mycket snyggt och proffsigt bygge. N:o 2 är väl en Vicky-modell innan MS-50: an kom? Ägare Peter W? (det är faktiskt vår Vicky II men Peter har också en sådan red:s anmärkning). Kort



Bild N:o 4

N:o 3 är en shas-cykel med FM 38 motor som är gengasdriven som jag såg på Ännaboda för en 3-4 år sedan. Den fungerade faktiskt. Kort N:o 4 är dels en Vicky III för MS -50 motor samt en fram med MS 50 motor som under-tecknad samt Göran Norin köpte. Göran köpte 2 stycken likadana av dansken. Min Vicky III hade antagligen stått ute i regnet många år för halva tanken var bortrostad + ett råttbo längst ner i tanken! Ett tag funderade vi båda om vi fått "hjärnsläpp" med tanke på bådas skick

—mopedernas alltså.

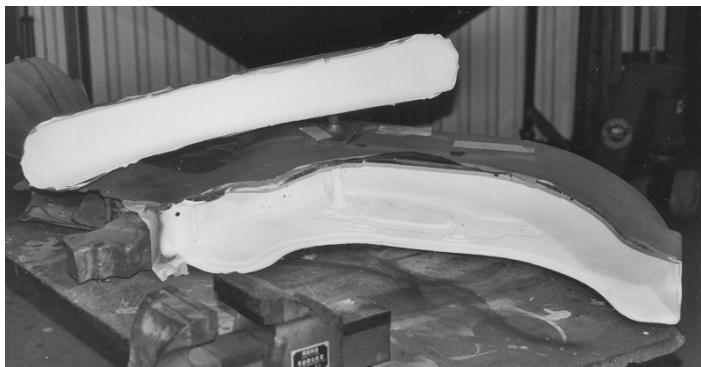
Hälsningar Åke Elmesten Medlem 7

Följ vår Superluxus-renovering

Nu har vi kommit fram till lackeringen



I samband med lackering är det ju noga med att det inte är dammigt för det fastnar i lacken och syns mer än vad man kan tro. Vi löste det så att Mikael spikade ihop ett lackbox inuti vårt garage. Vi håller på och renoverar



taket på vårt hus så vi hade en hög med läkt på gården som Mikael använde till boxen, annars hade det blivit ganska dyrt att åka och köpa virke enbart för detta ändamål. Sen hade vi en rulle byggplast som vi använde till väggar. Där inne sen var det noga med att inte damma. Som vi skrev i förra numret så lade vi på grundfärg först sen body och sist enkompfärg på insidan av skärmarna, resultatet av det kan ses på bilden ovanför.

Utvändigt så grundades sen alla delarna först och mellan-slipning med 1200-papper och sen sprutpacklades alla delar följd av en ny slipning med 1200-papper. Efter det blåste Mikael av alla delarna med tryckluft för att få bort så mycket damm som möjligt och torkade av alla delarna med en klibbdud som kallas tac-rag. Dessutom så tog Mikael en blomspruta och sprutade med i själva boxen innan

lackningen för att om möjligt binda så mycket damm som möjligt. Att få det helt dammfritt är nära nog omöjligt, det blir ett och annat dammkorn i lacken ändå men det får man leva med!. Nu var det äntligen dags för själva lackningen. Inför lackningen hängde Mikael upp delarna i snören så de hängde fritt men det medförde ju lite problem med att delarna började pendla när man började spruta på färgen. I fabriken så doppade ju man delarna i färgen vilket ju är lite enklare. Sen var det ju det här med färgkoder, de gamla koderna går ju inte att använda idag eftersom det är andra färger och de stämmer inte med dagens färger. Dessutom verkar det skilja en del mellan mopeder-na, den färgen som stämde för oss ser inte ut att vara rätt på en annan Superluxus. En kompis till oss provade att lämna en

av våra färger på analys och svaret blev **S 20 20-B 70 G** sen lånade han en kåpa från en annan Super-Luxus och då blev det **S 20 10-G 10 Y** Färgerna var ganska lika men vår färg var lite mer grön.



Vårt bästa tips är att ta en del med originalfärgen kvar och gå till en duktig lackare eller "färgblandare". Insi-
dan av verktygslådan och kedjeskyddet brukar kunna
vara ett säkert kort

Jaha och nu så
ligger delarna och
väntar på fortsätt-
ningen. Vårt gara-
ge har varit gans-
ka fullt och rörigt
så nu bestämde vi
oss för att ordna
ett eget hörn för
våra mopeder i
garaget. Vi har
blivit inspirerade
bl.a. av Hans Ald-
stams nostalgi-
rum. Vi ska dela
av garaget med en
vägg och sen göra
"hyllor" att ställa
mopederna på för
att utnyttja takhöj-
den fullt ut. Just
nu är hyllorna
färdiga och väg-

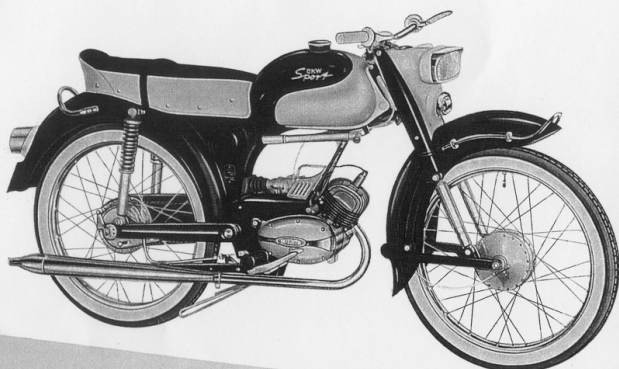


gen på gång. Sen är nästa punkt på schemat att sätta ihop
vår Superluxus. Till hösten tänkte vi att det skulle bli klart,
den som lever får se!. Fortsättning följer!.

Susanne

DKW sport

VIOLETTA VOV 1560



TOPPMOPEDER FRÅN
VÄRLDSBERÖMD FABRIK



EN FULLTRÄFF — EN DRÖMBÅGE

TOPPTRIMMAD ACCELERATIONSNABB MOTOR
3-VÄXLAD — FOTVÄXEL — KICKSTART

DKW håller — är byggd för två — den kan du
lita på.

UNGDOMSMOPED

Modern italiensk form — tysk kvalitet

MOTOR: DKW EM 50 1 hkr — kickstart — 3-växlad — fotväxel — Bosch
magnet med separata ljusspoler för strålkastare och bakljus. Bromsljus finnes.
HJUL: dim. 23x2.50 — vita däcksidor — förkromade fälgar. NAV: full-
bromsnav av lättmetall — bromsdiam. 120x20 mm. FRAMGAFFEL: ny
kraftig bottenlänksaffel. TANK: rymmer ca 8 lit. LACKERING: röd,
metallglänsande. Levereras utan fläkt. VIKT: ca 60 kg.

RIKTPRIS: kr. 1.250 exkl. oms.

Välkomna till Sörentorps TT, lördagen den 11:e maj.

Mopeden 50 år i år och det skall synas!

På Polisskolan i Sörentorp, Solna disponerar vi mopedister hela banan inkl högtalaranläggningen kl. 11.30 – 13.00.

Historisk Mopedkavalkad Ca 11.30 – 12.15

Olle Leksell, medlem i klubb Victoria och ordförande i Automobilhistoriska klubbens mopedsektion, presenterar ett urval mopeder som speglar mopedens utveckling.

Mopederna som skall presenteras, eller snarare deras ägare, är redan vidtalade för att få en så god spridning som möjligt inom den historiska kategoriindelning som gjorts. Om inte alla som lovat dyker upp så kanske Du blir ombedd att förevisa Din dyrgrip.

Fritt fram för alla mopedburna Ca 12.15 – 13.00

När den historiska mopedkavalkaden har presenterats är det fritt fram för alla som har tillgång till moped att åka på banan. Tänk bara på att vi kör på polishögskolans område!!!!

Låt det bli en verklig mopedmanifestation. Ett tillfälle ingen kommer att glömma! Låt oss fylla hela området med mopedister!

För Er som har racingstuk på Era mopeder.

Ni får vara med och köra bland de stora pojkarna, på både träning och tävling. Men först måste arrangörerna godkänna Din moppe så att den har ett seriöst racingstuk i klassisk stil!

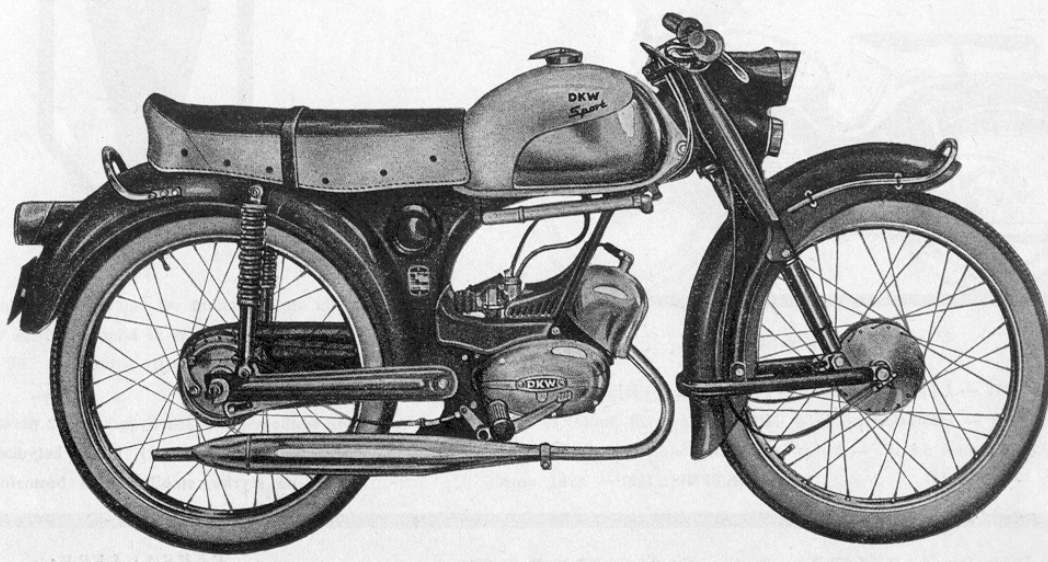
Hör av Dig om något verkar oklart till: Lasse Öhman, 08-967150 eller till:

Janne Huzell, 08-401 66 92 (Polistekniska museet)

UNGDOMSMOPED

Modern italiensk form — tysk kvalitet

DKW
SPORT



RIKTPRIS:
kr. 1.250
exkl. oms.

MOTOR: D K W E M 50 1 hkr — kickstart — 3-växlad — fotväxel — Bosch magnet med separata ljusspoler för strålkastare och bakljus. Bromsljus finnes. HJUL: dim. 23×2.50 — vita däcksidor — förkromade fälgar. NAV: fullbromsnav av lättmetall — bromsdiam. 120×20 mm. FRAMGAFFEL: ny kraftig bottenlänkgaffel. TANK: rymmer ca 8 lit. LACKERING: röd, metallglänsande. Levereras utan fläkt. VIKT: ca 60 kg.

NYHETER:
Bromsljus.
Extra starkt markstöd av stålrör.

Årets mopedutflykter!

Välkomna till säsongens mopedutflykter so arrangeras av Club Victoria. Vi brukar göra så här; Vi träffas på förutbestämd tid, alltid klockan 10.00 för en gemensam start klockan 11.00. Vi åker tillsammans, njuter av naturen och allt det vackra efter vägarna (mekar en och annan moped som stannar). Farten och körsättet kallas numera för otrimmad körstil (då hänger alla med!) Efter ett tag stannar vi på lämpligt ställe för att fika tillsammans, antingen har man med sig en kaffekorg eller köper på plats. Därefter kör vi tillbaka till utgångspunkten. (startplatsen). Körsträckan varierar mellan 3-10 mil. Glöm ej hjälm och försäkring.. Ha en härlig dag.

- **1 Maj.** Start från Markuskyrkan i björkhagen. Tomas

Kings och Rosa Körberg
184347

(Den här utflykten har nog redan gått av stapeln innan jag fått ut tidningen)

- **lördag 11 maj** Sörentorp i samarbete med MCHK se till vänster
- **Söndag 9 juni** Start från Varuhuset Flygfyren i Norrtälje. Ingemar Eriksson 0176-19224 eller Lars Mellberg 0176-224380.
- **Söndag 16 juni** Start från Matex i Åkersberga. Matilda och Olle Leksell 08-54022824
- **Söndag 21 juli** start ute i Angarn. Rolle Eriksson 08-51025001
- **Söndag 18 augusti** start från Brostugan ute på Drottningholm. Mikael Axlund

58249136 / Hans Aldstam 08-371647

- **Söndag 8 september** Start från Bilprovningen i Högdalen eller från Gnestavägen 3 Bandhagen. Harriet och Gunnar Jonsson 08-995584
- **lördag 15 september** Start från Röda Cafét i Fittja. Peter och Anna Segemark 191416 / Lars Widman 08-186935

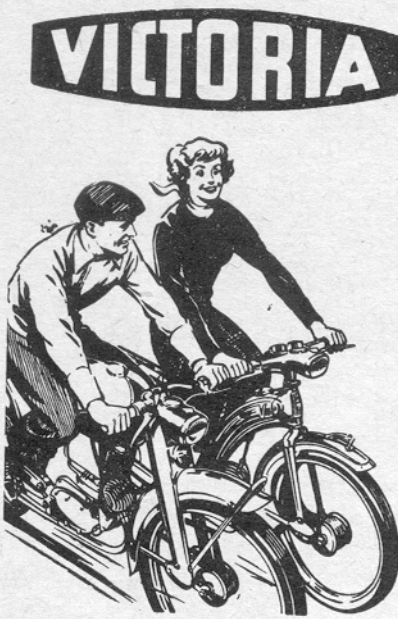
Men inte bara det du kan också åka på Veckoträff ute på Rödsjöbadet Varje Tisdagskväll från Maj till augusti. Vi ses mellan 18-21.00.

Glöm inte heller Skillingarydsrallyt. För samordning och tips om övernattnings m.m. Ring Lars Öhman 08-967150

- **4-5 Maj** —Arosmarknaden i Västerås
- **11 Maj** — Sörentorps TT, se till vänster
- **25 Maj** —Värsta
- **9 juni** — Mopedutflykt Norrtälje se ovan
- **16 juni** — Mopedutflykt Åkersberga se ovan
- **30 juni** — Surahammar, marknad
- **21 juli** — Mopedutflykt Angarn, se ovan
- **26-27 juli** — Tullinge
- **18 augusti** — Mopedutflykt Brostugan, se ovan
- **8 September** —Mopedutflykt Bandhagen, se ovan
- **15 September** —Mopedutflykt Röda cafét, se ovan

3 Augusti

Pythagoras motorfabriksmuseum i Norrtälje har motorkörardag för tändkulemotorer. Välkomna För mer information kan du ringa Lars-Gunnar Aringsjö på telefon 08-512 354 50



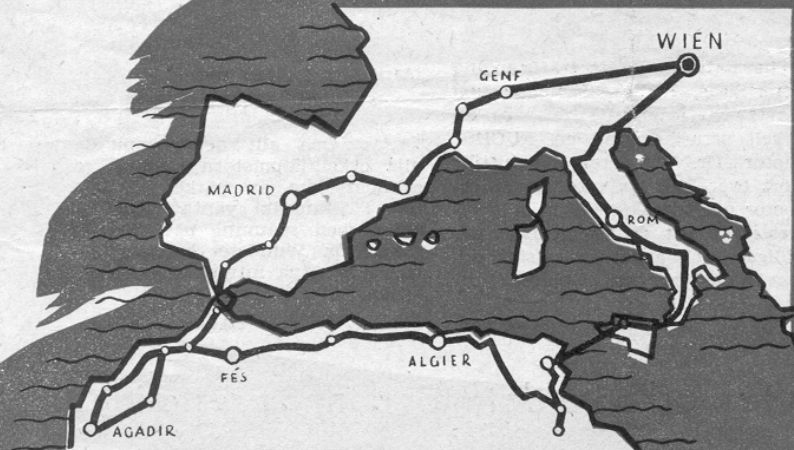
VICTORIA

Vicky nu även 3-växlade.
SUVERÄN
BACKTAGARE

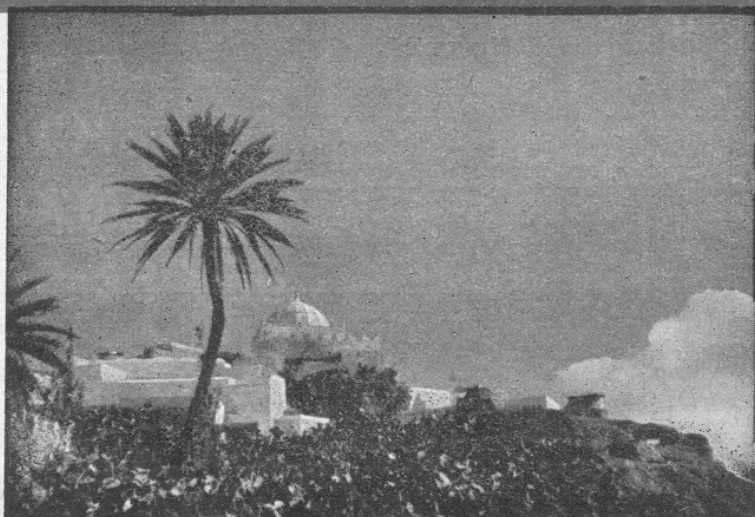
Finnes i 3 eleganta modeller.
Säljes i välsorterade cykelaffärer.

AB MOTOR-SERVICE
Ynglingagatan 24, Stockholm Va
Tel. 33 94 03, 33 94 04

12.000 km genom Afrika ITALIEN, SPANIEN, FRANKRIKE OCH SCHWEIZ med 38 cc



KÖRDE
DR. RICHARD WUNDERER, WIEN
SOMMAREN 1951



MED EN
**FUCHS-
PÅHÄNGS-
MOTOR 38 ccm**



Dr. Richard Wunderer berättar.

„När jag närmade mig den österrikiska gränsen i järnten den 2 juni 1951 låg snön ännu kvar på höjderna i Österrike, men redan i Italien motogs jag av strålande väder. Härliga Venedig! Men s- kommo de Toskaniska bergen med sina talrika pass, på över 1000 m: s höjd. Det var ingen lätt nöt att knäcka för oss båda, jag och min FUCHS-motor. Jag hade dock **35 kg bagage** med mig, med det oundgängliga för en månaders Afrika färd. Ännu ett dylikt bergland hade jag framför mig, de kalabriska bergen. Dessa voro i sin skönhet oförglömliga, men voro för min fortsatta resa rätt så besvärliga. I Kalabrien ligger alla städer på bergstoppar. Landsvägen mellan 2 orter leder alltid ned i en dalgång, och sedan upp på nästa höjd igen. Dessutom ha dessa. berg den beaktningsvärda höjden av nästan 2000 m.! Den 350 km långa sträckan i Kalabrien var jag tvungen att forcera på 2 dagar, en nästan otrolig prestation, och detta utan något förhinder eller motorfel.

Sedan kom Tunisien med sina härliga landsvägar, som endast hade den nackdelen, att de på en del ställen till hälften voro täckta med sand. Även jag fick uppleva en sandstorm. Sanden kom i stora moln av 10 m, s höjd och trängde in överallt, i ögon, näsa, mun, genom kläderna, i min motor, ja till och med i reservbensintanken. Till detta kom den fruktansvärda hettan. För att komma undan måste jag dessutom köra under den hetaste tiden på dagen. Särskilt besvärligt var att jag inte kunde kyla ned motorn genom att stanna, då motorn på grund av hettan inte kunde avkylas. Det fanns ingen skugga på flera 100 km omkrets. Hade den fläktande vinden, icke funnits, så hade jag inte uthärdat hettan. I södra Tunisien begav jag mig upp i bergen, där särskilt infödingarnas berggrottor lockade. Vägarna voro synnerligen dåliga, men efter ca 20 km färd kunde jag välja någon av de branta rullstensvägarna. Om de vita vägmärkena icke funnits så hade jag inte haft intryck av att färdas på en landsväg. Även bergvägarna till Marrakech lämnade jag lyckligt och väl bakom mig. I Spanien väntade dock bergiga **landsvägar med 17 % stigning**.

... Exakt. 5 Månader efter min avresa anlände jag till Österrike och hade då tillryggalagt 12.000 km utan någon alvarlig reparation."

Pressen skriver:

„Herr Rickard Wunderer, en ung wienare, som har vågat genomföra en äventyrlig resa genom Nordafrika med en cykelhjälpmotor, passerade i dagarna Sfax. Vi ha haft nöjet att tala med honom om denna resa, som är full av svårigheter"

Nouvelles Sfaxiennes 4 juli 1951

„Hittills 7000 km på en, cykelhjälpmotor med 38 cc cylindervolym
Vi har haft tillfälle att träffa en

ung österrikare, Rickard Wunderer, som företar en äventyrlig resa på en cykel utrustad med en FUCHS-motor. Dr. Wunderer har hittills kört över 7000 km med sin 38 cc- motor och försäkrar gärna alla intresserade, att det icke finns något billigare och angenämare sätt att resa, än med en cykelhjälpmotor"

la Vigie 11 augusti 1951.

„Afrika-Färd utan pengar"

Erzähler 12 dec. 1951

„ Och allt detta upplevde lilla cykelhjälpmotorn med 33 cc cylindervolym, av märket FUCHS. Här i Frankrike vänta vi också redan med spänning på boken, i vilken Dr. Wunderer kommer att skriva om sina intryck från Nord-afrika.

Echo de liberte, Lyon

Teknikern noterar följande markanta data för denna prestation

12.000 km tillryggalagda under 80 kördagar
140 kg totalvikt
110 kg belastningsvikt
150 km per dag
500 km i hållande regn
90 passvägar med stigningar upp till 17%

6 körtimmar i sandstorm
4 kördagar med en temperatur av upp till 60C
2 kördagar i snöigt väglag
150 km lång sträcka i de Kalabriska bergen
med höjder upptill 2000m tillryggalades på 2 dagar

OCH INGEN ENDA DEFEKT PÅ MOTOR ELLER CYKEL SOM GAV ANLEDNING TILL BESÖK PÅ REPARATIONSVERKSTAD

ÅK TRAMPFRITT MED FUCHS

HALLEINER MOTORENWERK A.G.

HAAEIN (SALZBURG) AUSTRIA

Köp T-shirt med Victoria-logga i rött!.

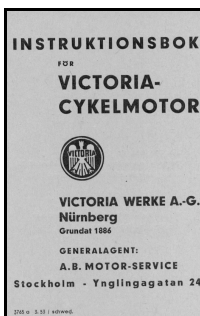
Ralph Grill har skänkt flera T-shirt i storlekarna Large, X-large och XX-large. Vill du ha en? Sätt in 95:- på postgiro 706952-9

glöm inte att skriva vilken storlek du vill ha och namn och adress så jag vet vart jag ska skicka den.

Annars kommer jag att försöka komma ihåg att ta med T-shirter på de marknader och mopedutflykter som vi kan vara med på och då kostar T-shirten 80:-

VI SES Susanne

KÖP; KÖP; KÖP!!



Instruktionsbok ny original. Specialpris endast 60:- inklusive porto. Sätt in 60:- på postgiro 70 69 52- 9 så skickar jag den . Susanne

Jag har inga Medlemsblad kvar från år 2000. Dock om någon är intresserad kan jag skriva ut från min dator. Det är 4 stycken mopedblad på totalt 22 sidor, innehåll; Vicky I, Vicky II, Short Victoria History (hämtat från nätet, Victoria IG:s hemsida), Vicky III/ IIIN, mopederna på vägen, och egen mack åt mopederna, sprängskiss MS 50, mopedklass 1 och 2.

Utskriftskostnad c:a 30:- plus porto 10:- summa totalt 40:-, skicka eller sätt in på postgiro 706952-9 (Axlund), glöm inte att skriva vad du vill ha!!!!

Köp gamla nummer för 20:- per styck inklusive porto

Sätt in på postgiro 706952-9 (Axlund) ange vilka nummer som önskas.

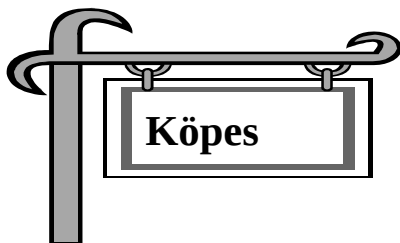


Nummer 1, 2001 (12 sidor) Stor kavalkad med alla Victoria och Zweirad-mopeder, logga-tävling samt sommarminnen och insändare från en "gammal man"

Nummer 2, 2001 (20 sidor) "Start av" Superluxus-renovering, vårkänslor, en återfallsförbrytares bekännelse, medlemslista, Återblick, Vicky IV

Nummer 3, 2001 (20 sidor) Victoria Tory, Pastorns Puch, Sveriges största mopedtest 1961, Bilder från Moppis i Lissma samt från Rallyn i Trångsund och Norrtälje

Nummer 4, 2001 (20 sidor) Utflykt från Barkarby och Bandhagen, En spontan resa, Vaddå Vicky?, Nicky och Framscooter, mopedåkartyperna och medlem nummer 100.



Till Puch Dakota

Ett kedjeskydd. Jag behöver också ett motorblock, den del som sitter i mitten".

Ring L.G.Aringsjö på telefon; 08/51235450

SÄLJES



Fram-Scooter , sk. Elefantarsle. Delvis uppfräschad, Nysydd sadel. I mycket bra

skick. Pris; 4.800:- Ring Susanne eller Mikael 08-582 49136

Nya medlemmar

hälsas härmed välkomna

Hur blir man medlem??? Sätt in 80:- på postgiro 706952-9 (Mikael Axlund) glöm inte att ange namn, adress, telefonnummer och gärna mopedinnehav. 80:- gäller för ett år och du får 4 stycken mopedblad och tillgång till en förmånlig försäkring i Länsförsäkringar för upp till 10 mopeder. (se nummer 1 2002). Detta gäller endast de som är skrivna i Stockholms Län.

Du måste inte vara medlem för att åka med på våra mopedutflykter eller vara med på övriga engagemang.

111.Larsson	Christer	Liljestigen	146 48	Tullinge	
112.Svensson	Anders	Källvägen 10	155 32	Nykvarn	
113.Eriksson	Conny	Aspstigen 3	169 34	Solna	08-27 01 78
114.Sandahl	DoDo				
115.Hallén	Kenneth	Sportflygargatan 12	128 36	Skarpnäck	
116.Abelsson	Tom	Gränsholmsbacken 10 3tr	127 44	Skärholmen	
117.Jacobsson	Stefan	Siljansvägen 7	120 55	Årsta	
118.Sternmark	Anita och Roger	Bronsgjutarvägen 56	145 72	Norsborg	
119.Palm	Maths	Stan Stures väg 91	131 47	Nacka	08-7168417/ 070-3287112
120.Svensson	Jan	Rosendalsvägen 15	141 43	Huddinge	08-7744158/ 070-6906508
121.Envall	Berndt	Solvallavägen 8	172 37	Sundbyberg	
122.Sandahl	Hans Astor	Örnsätrabacken 128	127 36	Skärholmen	
123.Carnehagen	Per	Sikvägen 10 3tr	135 41	Tyresö	
124.Carlsson	Lars-olov	Klostervägen 29	196 31	Kungsängen	08-58450044
125.Lindqvist	Jimmy och Bosse	Anders Klockares väg 7	141 30	Huddinge	
126.Borghaag	Christer	Gallboda 4	184 91	Åkersberga	
127.Isaksson	Hans	Bergshyddan	184 91	Åkersberga	

Nu finns en Epost-lista för Victoriaklubbens medlemmar!

Här kan vi utbyta erfarenheter, åsikter, tips om delar och annat. Enda kravet är att du har tillgång till Internet och ett E-post-program med epostadress! Själva tjänsten är helt gratis! Gå till den här länken och sök medlemskap på listan!

<http://lse.egroups.com/group/Victoriaklubben>

Frågor besvaras av undertecknad via morris@telia.com

Hälsningar Eva Drewsen

Initiativtagare, Listägare, Vespa 50cc-ägare och.... Morrisägare! **Epostadress:** morris@telia.com

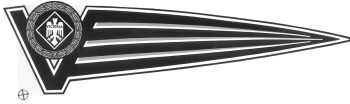
Missa inte detta! Anmäl er genast, här kan vi hjälpas åt med mekproblem och liknande, köpa och sälja delar. Det är också ett bra sätt att få ut information som det är bråttom med, ibland får jag mail om evenemang som jag inte hinner få ut i bladet och då kör vi ut det på nätet men är du inte med får du inte veta något. Logga in och följ instruktionerna sen är det klart.

Hälsningar Susanne

Club Victorias hemsida

Adressen är; <http://user.tninet.se/~pdc285a>

Enligt räknaren börjar den bli välbesökt vilket åtminstone jag tycker är roligt, alla synpunkter är välkomna, nu när sommaren nalkas lär det inte bli så mycket gjort dessutom får det inte plats mer. Det är dags att utöka på något sätt, vi får se till hösten hur det blir. Har du en hemsida med mopeder så hör av dej så kan vi "byta länkar"



Club Victoria

SUSANNE AXLUND
KARLSBORG
197 91 BRO

Tfn: 08-582 491 36
E-post: pdc285a@tninet.se

Vi finns på nätet!
[http://user.tninet.se/
^pdc285a](http://user.tninet.se/~pdc285a)

Ska jag DÖ ska jag göra
det på moped!!



En DKW Violetta på
ett Museum i Tyskland



EXPRESS

EXPRESS-CARINO, ein schnittiges, temperamentvolles Sportmoped, das wir besonders für junge, sportliche Fahrer geschaffen haben. Die ausgesucht vornehme Lackierung und die reichliche Verwendung von Chrom geben dem Moped ein elegantes Äußeres, das Sie und auch Ihre Sozia begeistern wird. Die großen Vollnaben 120 Ø, die verstärkten Bremsen und der neue Breitstrahlscheinwerfer sorgen für die notwendige Sicherheit auch im dichten Verkehr bei Tag und Nacht. Dazu der bewährte Vicky-Motor, auf den Sie sich immer verlassen können. Rund eine Million Victoria-Motoren laufen seit vielen Jahren zur Zufriedenheit der Fahrer. Für gebirgige Gegenden empfehlen wir den Gebläse-Motor. Für ihn gibt es auch bei langen Bergfahrten keine Kühlprobleme. Prüfen Sie, bevor Sie sich entscheiden und wählen Sie die Carino. Sie macht Ihnen bestimmt viel Freude.

◀ **Gebläse-Motor**

