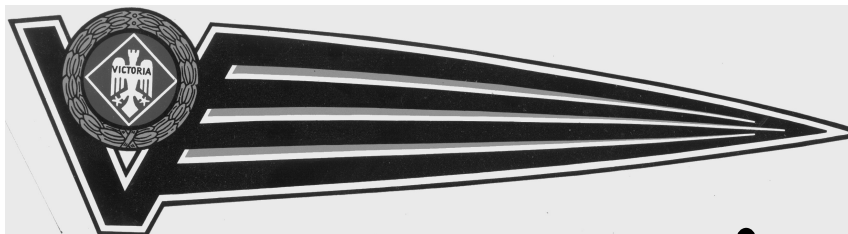


Mopedbladet

Club Victoria





För mopedfantasterna

Årgång 3, Nummer 3
augusti 2002

SUSANNES (OCH SABINAS) SIDA

Det är härligt med sommar, eller hur! Vi har nu premiär-åkt med Sabina bakpå moped- en i en cykelbarnstol och det gick alldeles utmärkt. Det var mopedut- flykten i Åkersberga som blev lite försenad eftersom några gärna ville se hur det skulle gå för Sverige mot...?. Ja det kommer jag inte ihåg men Sverige förlorade tyvärr. Vi kom iväg till slut men det var väl värt att vänta på de sista som kom. Faktiskt sov lilltjejen i st- olen men det var lite vickigt med huvudet!. (får köpa ett nackstöd till nästa gång).

Appropå Åkersberga ni har väl sett familjerna Leksell och Öhman i motortidning- arna?!. Vi har två stycken och dom är representerade i båda tidningarna och lilla Elma har hållits i famnen av ingen mindre än Prinsessan Lillian. Och vad snygg Matilda var i sin randiga dress. Grattis till vinsten!. Dessut- om var Larre ute och körde familjen Öhmans fina *Cot- terau*. Faktiskt har även familjen Axlund fått den äran att åka på en provtur i densamme. Det var en tisdagsträff på överskottet förra sommaren. Någon tog bilder och det vore kul att ha till fotoalbumet. Var det du eller vet du vem som har bilden så hör av dej. Reportagen var från Gärdesloppet och tidningarna är Classic motor och Nostal- gia.

I år är det 50-årsjubileum för moped- en vilket man har uppmärksammat lite här och där. bl.a. I sam- band med Sörentorpsrallyt



Sabina tar en mopedtur ute i Åkersberga. Bilden insänd av Lillian

där Lasse Öhman stod för mopedarrangemanget. Mo- pederna var uppdelade i olika klasser som presente- rades av Olle Leksell och man måste ju säga att hur kan han veta så mycket om så många olika mopeder?!. Otroligt intressant och kul att höra alla historier.

Klippet i förra numret om Dr Richard Wunderers färd genom Afrika skickades in av Jan Ryden, det föll tyvärr bort. 12.000 km är nog ganska svårslaget, hur långt har du åkt som längst?.

Jaha nu är man hemma från semestern och snart är det dags för nästa moped- utflykt, tyvärr har vi missat några denna sommar, det är svårt när Mikael jobbar varannan helg.

Nu till lite skvaller.. Knattrarna har fått en ny medlem; Anna och Peter har fått en liten lillasyster till Corona, GRATTIS. Ett annat nyttillskott står Max för. En DKW Hummel som bara gått 36 mil och ser ut som ny, vilket fynd! Max ska dessutom tillsam- mans med Mikael rymma i oktober ner till Tyskland och gå på en stor tysk mark- and, alldeles själva utan kvinnor och barn, vad ska det bli av det manne. En hel del öl misstänker jag. Repor- tage har utlovats, vi får se.

Detta nummer kom inte i början av augusti som utlo- vat men med anledning av mycket solsen och varmt väder har det inte känts så lockande att sitta inne vid datorn och hacka. Nästa nummer kommer i alla fall

I det här numret:

Posters och dekaler, Victoria IG	4
Alla Sveriges mopeder, klipp ur Teknik för alla	5
Krydolf, den ondske- fulla moped- en	6-7
Frågesport.	7
Siljan runt en regnig midsommar	8-9
Vicky I från prov- numret	10
Mopederna på vägen; Rusch med Victoria- motor. TFA 24/1953	11
Klipp ur John Nerens Bok om motorcyklar	12-13
	14
På tur i Åkersberga	15
Plåtbanan på nätet	16-17
KÖP, KÖP, KÖP, annonser och insänt	18
Nya medlemmar	19
E-postlistan	19

före jul.

Kan du Tyska!!! Hör av dej, jag behöver hjälp. Jag har medlemstidningen från Vic- toria IG och några böcker. Vi kanske kan träffas och bläddra lite några gånger under hösten, det vore trev- ligt. Ring 08-582 491 36. Snarast. :-)

Glöm inte att skicka in om smått och stort, det behöver inte vara så tjusigt bara nå- gra rader är tillräckligt för håll med om att det som ni har skickat in är roligast att läsa. (tycker jag i alla fall).

Ställ inte in moped- en ännu vi ses! susanne



Special- cykelmotor

för montering å bakhjulet.

Riktpris: Kr. 410: —

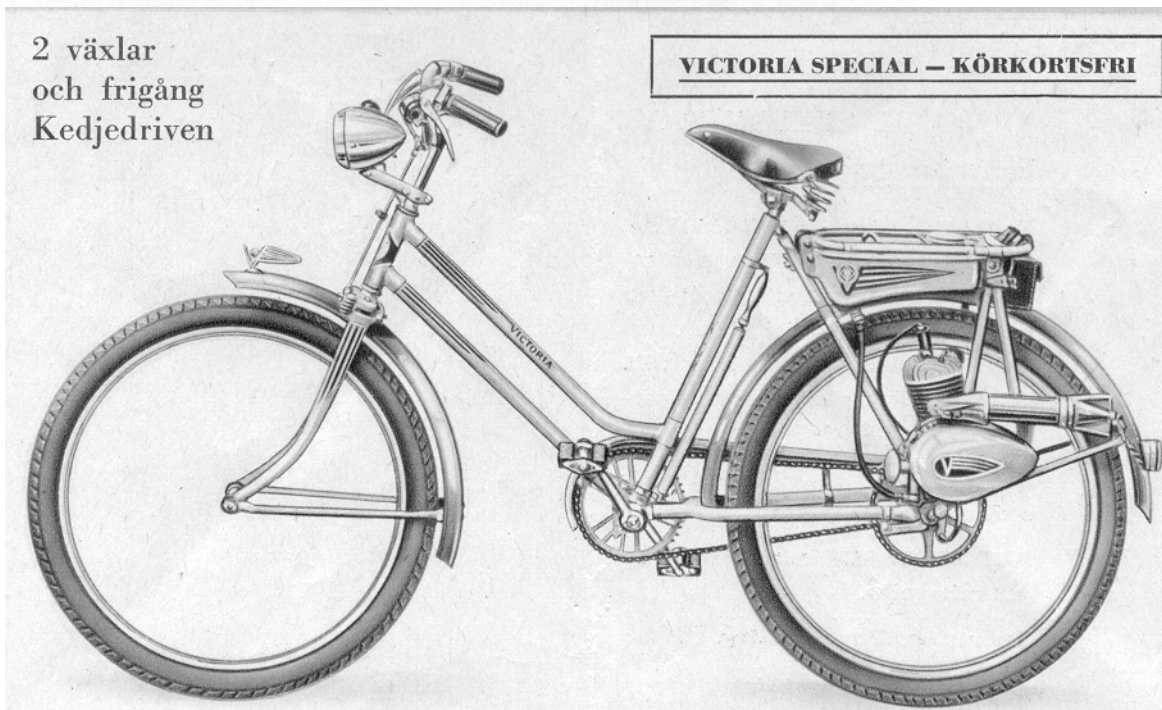
Victoria Special-motor monterad på en vanlig cykel, transport- eller tandemcykel, är också en god lösning på Eder mopedfråga. Denna motor har helt vunnit allmänhetens förtroende, såsom stark och pålitlig. Ca. 40.000 sålda i Sverige är ett gott bevis.

2-takt — 38 cc — 0,8 hkr. — Körkortsfri — 2 växlar — Vridväxelhandtag på styrstängan — 17 watts belysningsuttag — Lackering: silvergrå — Kedjedriven. — Utrustning: Verktygssats och Handbok — Drivkedja och drev med fastsättningsbultar — Pakethållare och Bensintank. Vikt enbart motorn 6,5 kg.

**50-
årsjubi-
leum**
Läs allt? om
Påhängaren
på sidorna
10-15

2 växlar
och frigång
Kedjedriven

VICTORIA SPECIAL — KÖRKORTSFRI



Victoria cykelmotor- monterad på Victoria Standard-cykel

"VICTORIA SPECIAL" (angivet på motorns nummerskylt). Ny modell, som är körkorts- och registreringsfri enl. godkännande av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen den 30 juni 1952.

Effekten är 0.8 hkr och max. hast. 30 km/tim.

Enl. förordningen för cyklar med hjälpmotorer måste cyklarna vara utrustade med:

1. minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar.
2. i stället för ringklocka, apparat, med vilken ljudsignal med jämn, dov ton kan givas.
3. skylt av metall med uppgift om ägarens namn samt hans adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen ävensom motorns typbeteckning och tillverkningsnummer.

OBS.! Varje åtgärd, som vidtages i avsikt att öka motorns effekt eller hastighet, kan medföra straffansvar.

GENERALAGENT

AB MOTOR-SERVICE

Ynglingagatan 24 - Stockholm - Tel. 339403, 339404.

Nästa nummer är tänkt att komma i början av **November** med manusstopp i mitten av **Oktober**.

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

Köp posters och dekaler från Tyska Victoria Intresse- Förening.

Finns någon som är bra på Tyska så hör av dej!, vi har flera trevliga medlemstidningar som vi inte kan läsa! Hör av er till mig Susanne, se adresser m.m. På sista sidan.

Victoria-Poster

mit/ohne Eindruck des Jahrestreffens
(bitte angeben), Formate ca. DIN A 2
Preis pro Poster 4,- Euro plus 7,50 Versand
(Papprolle und Porto)

- 1 = ca. 1923, mit Fahrrad
und KR III-Gespann, vierfarbig
- 2 = 1934 mit KR 35 G (Lackler)
- 3 = 1921 mit KR I, zweifarbig
- 4 = 1938 Aero KR 25, vierfarbig
- 5 = 1956 Vicky III N, vierfarbig

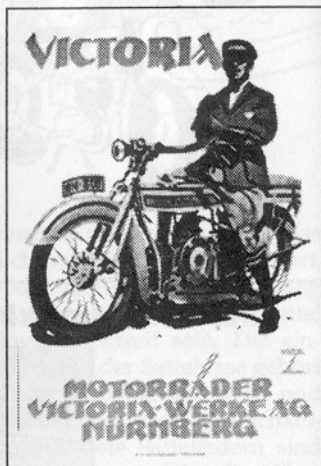
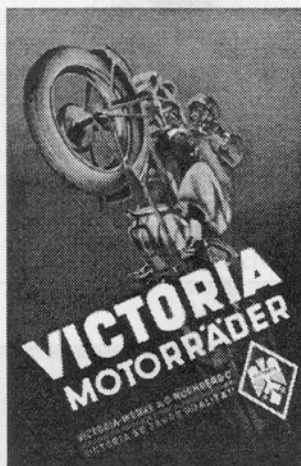
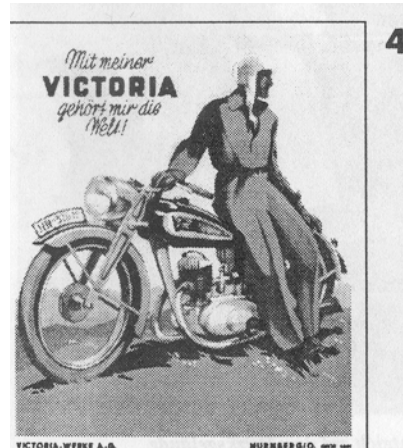
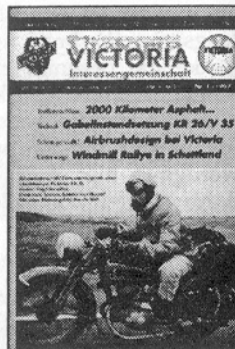
IG-Info-Hefte

viele Hefte aus alten Jahrgängen zu haben
Preis pro Heft 2,50 Euro
plus 1,- Euro Versand

Bitte nur schriftliche

Bestellungen an:

Victoria IG Kay Rauen,
Neuer Kamp 27 B,
24582 Wattenbek



Vorkriegsmotive Aufkleberbogen

3 Aufkleber auf einem Bogen (Abbildung ca. 30 % der Aufklebergröße),
in den klassischen Victoria-Farben rot/dunkelblau, 4,- Euro + 1,50 Euro Porto

Motiv 1934-37



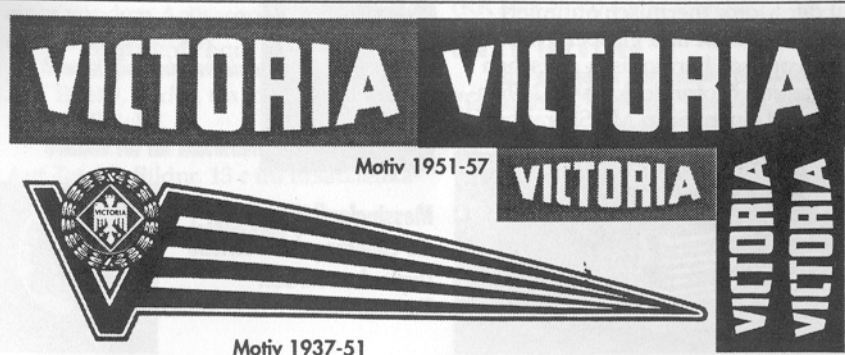
Motiv 1929-30



Motiv 1930-34

Nachkriegsmotive Aufkleberbogen

6 Aufkleber auf einem Bogen (Abbildung ca. 30% der Aufklebergröße),
in den klassischen Victoria-Farben rot/dunkelblau, 4,- Euro + 1,50 Euro Porto



Motiv 1937-51

Runde Einzelaufkleber

(Motiv wie Händler-Emailschild ab 1949)

dreifarbig, gelb/blau/rot,

2 Aufkleber, Durchmesser von 67 mm, 2,- Euro

1 Aufkleber, Durchmesser von 100 mm, 1,50 Euro
+ 0,60 Euro Porto

Bitte angeben mit bzw. ohne Aufdruck Interessengemeinschaft



Nur schriftliche

**Aufkleber-
Bestellungen
an:**

Victoria-IG
Kay Rauen
Neuer Kamp 27B
24582 Wattenbek

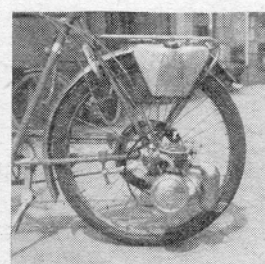
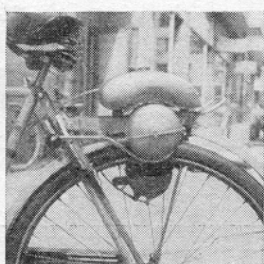
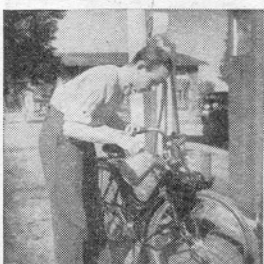
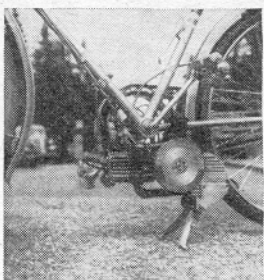
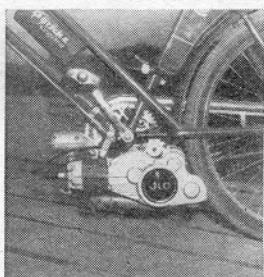
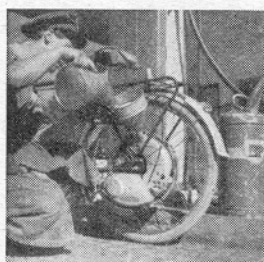
Alla Sveriges MOPEDER

Vid nyårsskiftet hade Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen godkänt 36 olika mopedmotorer, och en genomgång av provningsresultaten, som Väg- och Vatten infordrar från Statens Provvningsanstalt, ger så pass intressanta uppgifter om den rika floran av mopeder, att vi inte vill undanhålla dem för läsarna. Var så god och studera! Här finns mängder av både kända och okända märken, men en del av dem kommer inte att föras i marknaden i vår. Gallringen har börjat.

Resultat av Statens Provvningsanstalts mopedprovningar

Märke	max. eff. hk	varvtal vid max. eff. varv/min	max.fart km/tim	eff. vid max. fart hk	Varvtal vid max. fart varv/
ABG	0,56	4 000-4 600	28,5	0,55	4 670
Amo	0,65	4 000	27,3	0,45	4 480
Berini	0,65	3 500	31,2	0,62	4 100
BFC	0,83	3 600	23,2	0,79	3 100
B. P. 40	0,36	4 000	24,2	0,34	4 250
Cyclemaster 26 cc.	0,67	4 200-4 600	30,9	0,67	4 190
Cyclemaster 32 cc.	0,60	3 000	31,3	0,55	4 240
Cycle Star	0,57	1 800	28,6	0,50	2 070
Dream	0,54	3 000	28,7	0,52	3 400
Flink	0,84	4 000	29,4	0,84	4 100
Fuchs FM 40 S	0,73	4 000	29,5	0,58	4 800
Fuchs	0,75	4 000-4 400	29,5	0,58	4 800
Gioiello	0,39	2 400	24,8	0,31	3 300
Ilo (Hopal-Bolagen)	0,56	4 500-5 000	29,7	0,56	4 500
Ilo-Regina	0,54	3 200	28,2	0,5	4 280
I1 Pellegrino	0,73	3 000	30,2	0,72	3 490
J. B	0,53	3 200	28,3	0,49	3 760
Kaiser-Schwinger	0,51	3 600	24,0	0,41	4 650
Kuli	0,68	3 500	30,9	0,59	4 500
Le Poulain (Fölet)	0,50	2 750	27,3	0,49	2,900
Lohmann	0,7	6 000	29,2	0,61	6 900
Mohylette	0,65	3 000	30	0,52	3 500
Monark-Ilo	0,75	4 200	30,6	0,60	4 980
Mosquito	0,50	2 400	26,7	0,30	3 630
Novolette	0,62	3 400-3 700	27,7	0,62	3 600
Nymans-Metro	0,54	3 600-4 400	28,1	0,53	3 350
Peugeot	0,83	3 000	26,8	0,71	4 060
Pilot	0,79	3 000-3 200	30,2	0,71	3 520
Pirotta	0,49	2 800	30,3	0,43	3 280
Ponny	0,75	3 600	28,3	0,37	4 900
Power Pak	0,52	2 400	25,9	0,51	2 690
Rex-Ilo	0,86	3 900	29,4	0,78	4 800
Velmo (NORDAP)	0,37	4 400	25,9	0,37	4 300
Velo-Solex	0,44	2 000	23,0	0,32	2 590
Victoria Special	0,69	4 000-4 600	27,4	0,69	4 600
Wing-Wheel	0,37	2 800	28,7	0,20	4 250

I likhet med andra motortestningar lider naturligtvis vidstående lista i de flesta fall av svagheten att de bara gäller ett enda exemplar av märket ifråga. Några undantag finns, särskilt bland mopederna med de vackraste siffrorna, där man faktiskt samtidigt har kört flera exemplar av samma märke och fått fram ett medeltal. Provningsanstalten kör det Insända exemplaret med full gas fram och tillbaka på en uppmätt vägsträcka vid Mörby på Norrtäljevägen alldeles utanför Stockholm. Visar det sig då att mopeden uppfyller hastighetsbestämmelsen maximum 30 km/tim eller i varje fall inte överstiger den tillåtna gränsen med mer än 5% man tillåter alltså 31,5 km/tim, monterar motorn ned och körs på provningsanstalten i bänk, varvid den utbromsas elektriskt och en tabell uppgörs över uteffekten vid olika varvtal. Därefter undersöks om motorn med någon enkel förändring kan få sin effekt ökad. Man kör den t. ex. med andra munstycken i förgasaren för att se hur dessa påverkar effekten, som därvid inte får överskrida gränsen 0,8 hk + 5 % eller 0,84 hk. I allmänhet kommer man då fram till resultatet att de enkla ändringarna ger motorn en omöjlig effektkurva. Tyvärr finns det inte möjlighet att här visa effekttabellen för olika varvtal, vilken annars kan vara bra att ta till om man vill avgöra backtagningsförmågan. Det var emellertid roligt att konstatera att de som av TFA rubricerats som goda backtagare visade stor effekt vid låga varvtal. Någon ledning ger ändock tabellen genom att varvtalet tagits med både för maxeffekt och maxifart. Listan innehåller samtliga godkända mopeder alltill helgdagarna kring årsskiftet. Där saknas ännu en del intressanta märken som ännu är under utprovning, men TFA kommer att försöka ta dem motsvarande uppgifter för komplettering av listan så snart de föreligger klara från Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen



Mopederna i bildraden från övre bilden till den sista här närmast är i ordning: Cyclemaster, Ilo-Regina, Mosquito, Lohmann, Velo-Solex, Power Pak, Flink och ABG.

KRYDOLF, DEN ONDSKEFULLA MOPEDEN, Lennart Wiborgh

Krydolf bor i mitt garage och det har han gjort i nästan tre år. Hans riktiga namn är Kreidler, med efternamnet Florett. Snygg är han, med helkromad tank, blanka skärmar och högt styre.

Det låter ju fint, Kreidler, lite stramt, lite tyskt liksom, men för mig är ordet Kreidler numera starkt förknippat med Adolf Hitler, Göring, Himmler, koncentrationsläger, tortyr, surkål, svettiga turister, herremansfasoner och annat elände.

Det vilar en förbannelse över Krydolf, han lever sitt eget liv, han kan till exempel få för sig att ramla omkull och dra med sig andra moppar, gärna nylackerade. Andra hyss är att plötsligt släppa ur sig all bensin eller olja, utan att någon rört vid honom på flera dagar. Dessutom tror jag att han njuter av det och flinar bakom min rygg. Nu fick det vara nog, nu skulle han väck, han hade kostat skjortan och lite till.

En kompis ringde och letade efter en billig moped, här kom chansen.

- Du kan få köpa Krydolf, sa jag och flinade inombords
- Krydolf?????
- Jo du, en tysk kvalitetsprodukt från sjuttiotalet, går bra, bör ses, försiktigt körd av äldre dam i Norrbotten, som vi säger i branschen.
- Jag kommer och tittar på en gång, sa han, och så blev det.

Han satte sig på moppen, kickade, la i ettan och drog i väg på en provtur.

Jag hade hjärklappning, var torr i munnen och hoppades på det bästa.

En kvart senare kom han tillbaka, ledande på moppen, sönderslagna knän, skrapade armbågar och humöret var inte på topp, milt ut-



Kreidler Florett, mopeden på bilden har inget samband med mopeden i artikeln

tryckt.

- Bakhjulet låste sig helt plötsligt, sa han surmulet, och när jag satt där och gnuggade mina knän så skrattade fanskapet åt mig fortsatte han ilsket.
- Ähh, nu tar du väl i ändå, inte skrattar väl döda ting, försökte jag, men visste ju att precis så var det.

Ännu ett hyss av den förb..... mopeden, vad skulle hända härnäst.

Det blev ingen affär och varför hjulet låste sig helt utan anledning är fortfarande en gåta.

- Är du nöjd nu, din skitmoppe sa jag och sparkade på honom.

Svaret kom omedelbart, de nya jeansen fick en lång reva på ena benet av en vass kant på kedjeskyddet.

När jag stängde garagedörren hördes ett bubblande ljud, han garvade igen.

Förhådd, tänkte jag, Krydolf är förhådd, som i Exorcisten eller något annat läbbigt. Man kan ju bli mörkrädd för mindre.

Nu står han där nere, i mörkret men inte så länge till.

Hade han varit en hund så hade

veterinären fått ge honom en spruta, hade han varit människa hade det kommit vänliga män i vita rockar och satt på honom en bakochframvänd tröja. Hade han varit häst hade han blivit skjuten. Det är ju en moped, ett plåtvidunder, ett stycke materia, ett dött ting eller.....

I annonsen ska jag skriva följande: Kreidler Florett från 70 talet säljes billigt.

Endast som reservdelsmoppe, ej att åka på (mordförsök ger livstid). Frågor om varför besvaras icke (vågar inte sälja honom ens till min värsta ovän)

Pris: 1500 kronor vid snabb affär. Intresserade kan höra av sig till undertecknad, hårt prövad Kry.... Kreidlerägare.

Jag hoppas någon köper honom, det behöver inte vara någon god människa, han skulle nästan passa bättre hos någon elaking. Far i frid Krydolf och må våra vägar aldrig mera korsas.

Husse (snart f.d.)

Frågesport om Victoria

Victoria- verken tillverkade inte bara mopeder, vilken av följande produkter har **inte** Victoria tillverkat?

1, symaskin X, köttkvarn 2, båtmotorer

Vilket år började Victoria serietillverka motorn FM38 i Tyskland?

1, 1946 X, 1949 2, 1950

12 april 1951 satte s världsrekord med FM38, hur fort gick det?

1, 72 km/tim X, 79 km/tim 2, 89 km/tim

Vilket datum kom den nya moped- lagen 1952?

1, 1 juni **X, 1 juli** **2, 15 juli**

Vad har Vicky IV för däck- storlek?

1, 24x2,0 X, 23x2,0 2, 23x2,25

På 1800-talet i England var Drottning Victoria gift med vilken av följande herrar?

1, George X, Charles 2, Albert

Skådespelerskan Victoria Principal var med i en känd amerikansk såpa, vilken?

1, Falcon Crest X, Dallas 2, Baywatch

Hur gammal är Kronprinsessan Victoria?

1, 22 år **X, 25 år** **2, 27 år**

Victoria Dyrling är Programledare i TV, från vilket program är hon mest känd?

1, Bollibomba **X, Vi i femman** **2, Hjärnkontoret**

Vilka två andra märken gick Victoria ihop med 1958 och bildade Zweirad union?

1, Express, DKW X, Sachs, Hercules 2, HMW, Fuchs.

En utslagsfråga hade vi också, räkna upp alla mopedmodeller som det står Victoria på. Inte bara Victoriamotor utan hela mopeden ska vara en Vitoria

Det blir några stycken, hur många kan du?

Denna frågesport gjorde vi till vår mopedutflykt från Brostugan på Drottningholm. Ingen kunde alla rätt och dessutom fick vi in en slamkrypare också. (Men den har jag fixat i denna version)

Skicka in dina svar till Susanne Axlund, Karlsborg 197 91 BRO.
Prisutdelning väntar men du får **inte** ha varit med på mopedutflykten ifråga eftersom ni vet svaren!

[illegible]

Siljan runt en regnig midsommar!

av Magnus Dufva

Det hela började hösten 98 när jag och kompisen Micke Andersson köpte varsin moppe, jag en Monark "Vici" Monarscoot och Micke skaffade sig en Nymans 2000. Det började med ens mala i våra huvuden om roliga resor man kunde företa sig. Då vi bor i vackra Bro så är ju Sigtuna och Skokloster klockrena utflyktsmål. Vi gjorde även en tur in till den kungliga huvudstaden och grillade korv på Blockhusudden.

Nu när sommaren närmade sig med stormsteg måste vi ju komma på något annat skoj ställe att åka till, å vad ska vi göra på midsommar?

Jo, vi åker moped runt Siljan! Planer drogs upp med färdväg, packning och dylikt. Nu är vi ju så lyckligt lottade att det finns sommarställe på lagom avstånd från Siljan, så de första 22 milerna hade vi mopederna på släp efter bilen. Efter att under min "rätta" mopedålder åkt de 22 milerna gränslandes min Dakota kändes det som att åka ända hemifrån på moped nu var lite väl ambitiöst, speciellt då vi bara hade en midsommarhelg på oss.

Nåväl, väl uppe vid sommarstugan och en god natts sömn var det dags, packa mopeder med tält, sovsäck, spritkök, grill, liggunderlag, reservdunk, verktyg plus fulla ryggsäckar. Som tur var så hade vi provpackat och kört på hemmaplan, men som ni vet går det ju aldrig att göra lika två gånger, men efter många bläckfisksnoddar och diverse luringar så kunde vi så ge oss av.

De första milen gick på mycket välkända vägar och solen log mot oss, efter ca fyra mil kom vi upp till Leksand och Siljan, då tog vi den västra vägen om Siljan för att nå Mora. Allt var underbart, bilar och motorcyklar tutade och vinkade, vi stannade och åt glass å allt var precis som det ska vara på en moppesemester.

När vi nådde Mora började Mickes Nyman gå sämre men vi tog oss i alla fall till campingen, och där gick det ju



Micke mekar Bing i Mora

inte direkt att ta sig in osedd. Vi hittade en trevlig plätt där vi skulle slå upp tältet, men innan jag ens hade hunnit få ner mopederna på stödet så hade Micke börjat skruva isär sin förgasare. Jag började packa av min moped som hade den mesta packningen för att få loss tältet som vi skulle resa, Micke hittade massa smuts som han hällde ur sin förgasare. Nu gick moppen fint igen och vi bestämde oss för att åka ut till Sollerön för att titta på midsommarstångsresningen, men vad händer då?

Jo, Mickes moped börjar gå pruttigt igen så mitt på Konsums parkering ligger nu en Bing i alla beståndsdelar, mer smuts rensas bort, kan inte ha varit bra för den mopederna att åka på kär-ra.

Det blev en sorti utan skådespel men grabbarna på hojklubben vi passerade vinkade i alla fall lika glatt även på tillbakavägen. Efter proviantering på macken så åkte vi "hem" till tältet, rengjorde förgasaren och startade grillen.

Midsommar som det var hade vi såklart sill med tillbehör, och grabben i tältet bredvid kände väl lukten (han var från Bollnäs) och lät sig väl smakas till sin flickväns stora förtret. Vad jag minns var han inte nödbedd på vårt kött eller potatissallad heller. Efter avslutad middag var det dags för lite mingel (vingel) på campingplat-

sen.

Och vad det verkar så hade alla sett oss komma eftersom de sa, "var det ni som åkte moped?, kom och sätt er!". Så man behövde inte törsta något mer den kvällen och nästan alla var trevliga, endast mannen som åkte Yamaha Viagra blev lite purken när jag sa något om HD-kopia.

När vi väl var i tältet var det inget problem att slockna, inte vakna heller för den delen.

De flesta har väl hört det där ljudet, *tapp, tipp, topp*, mot tältduken – regn, problemet var bara att det inte lät så enbart på tältduken, ljudet blir detsamma när dropparna träffar pannan. Som "tur" var så hade vi med oss en extra yttre tältduk som vi lade över tältet, men vad hjälpte det, efter tio minuter droppade det i pannan igen.

Då gav jag upp och gick och satte mig i ett skjul en bit bort, med riktigt tak! Micke låg kvar ett tag till men när han höll på att drunkna inne i tältet så gav även han upp å vi gick då och satte oss i köket på campingen tillsammans med några tyskar som såg ut att ha drabbats av samma problem.

Vi har ju båda tillbringat våra flesta midsomrar i Dalarna och då brukar det ju regna, så varför bli förvånad?

På morgonkvisten när regnet åtminstone minskade något så hängde vi upp tältet och övriga attiraljer och avvaktade några timmar, dock utan att regnet ville avta helt. Vi hade redan



Efter en blöt natt i Siljan

(invändigt) bil med tak, radio och värmepaket, då kände man ingen dragning till det där mopedromantiska som ibland kan infinna sig. Innan vi åkte hem bjöd far-mor på fläskkottlett med kokt potatis och sås, nog för att det alltid är gott, men denna gång var det helt un-

insett att den ambitiösa resplanen inte skulle gå att genomföra så vi satte framhjulet mot Rättvik istället, innan vi lämnade Mora lyckades vi även boka en stuga i Rättvik. Det kändes nu mycket bättre när man har ett torrt hus som väntar en.

Vägen till Rättvik var dock allt annat än rak då vi följde Siljansleden, vilket var en grus/ lerväg som inte blivit bättre av det myckna regnandet. Min frambroms försvann helt och när man drog i handtaget så sprutade det bara lera från navet. Väl framme i Rättvik åkte vi till Rättviksparken där vi bokat stugan(trodde vi), men de hade ingen bokning, fast vi såg väl så bedrövliga ut att dom fixa en stuga i alla fall. Precis när vi kliver in i stugan ringer det från Siljansbadets camping som undrar om vi skall ha stugan som vi bokat. Så det kan gå!

Jag har aldrig lärt mig vilken av de två campingarna som är vilken, men nu vet jag.

En annan kul grej när vi kom till campingen var att det ur den första husvagnen kom en man rusandes som tydligen var ordförande i en mopedklubb i Gävle.

På söndagen tog vi det lugnt på morgonen och vädret såg riktigt trevligt ut (uppsprickande m.a.o.).

När vi väl var klara att åka iväg, börjar det regna, men nu hade vi ju torkat så det var ju lagom att blöta ner sig igen. Vi tog en sväng genom Rättviks centrum och bestämde att vi skulle åka upp till hantverksbyn strax utanför för att äta.

Lagom när vi kom dit upphörde regnet och vi kunde sitta ute och äta (dock

under tak). När vi mätta och belåtna skall åka vidare kan ni ju bara gissa vad som händer. Vi kör vidare längs Siljansleden vilken bjuder på fler grusvägar, nu dock av bättre kvalitet, och man kommer in på fantastiskt många fina bakvägar. I Tällberg stannar vi till och fikar hos min kompis Lars och tittar runt lite på hans tomt eftersom det nu är uppehåll.

Vi väntade sedan på att det skulle börja regna så vi kunde åka vidare, för nu var det så nära till målet att vi struntade i allt och bara ville hem. Vi stannade dock till i Leksand för att ta några trevliga bilder, men tji fick jag, kameran hade blivit fuktskadad och ville inte surra eller knäppa någonting, nu blev jag ju inte så förvånad, men ändå. Efter att ha kört nonstop de sista milen, förutom någon förgasarrengöring förstås, så kom vi fram till en torr

derbart. När vi sedan kom hem var det ju inte bara att ställa in mopparna även om man var sugen på det just då, det var ju i princip två lerklumpar (okej, lite överdrivet) vi kom släpandes på, så det blev bevattning av större modellen, femtikubikarna vart dock inte större för det.

Så här efteråt är det ju underbara minnen man har, men det är konstigt att man, trots att man firat de flesta av sina midsomrar i Dalarna och delvis regn, inte tänkte att det kanske kunde bli det detta år också.

Att vi har dåligt minne, eller förträng-er regn, bevisades av att vi året efter skulle göra en ny midsommartripp runt Siljan, nu tänkte vi dock ha sol, hur det gick?

Hehehe, men det får ni läsa om någon annan gång.

Magnus Dufva



Bjurå, Nedlagd kiosk

Vicky I, hämtat från allra första numret av mopedbladet

Nedanstående om FM38 har jag översatt från den tyska boken; DIE DEUTSCHEN MOPEDS DER WIRTSCHAFTS WUNDER ZEIT. Efter som jag inte är så bra på tyska så är

det inte säkert översättningen är helt korrekt.

VICKY I

"Den lilla grejen är nästan ett under"



Det här kallar jag för En "påhängare"!! Med denna sattes världsrekord 12 april 1951.79 km/t i 50cc-klassen. Den finns på ett museum i Neckarsulm i Tyskland.

skrev en begeistrad ägare av påhängsmotorn FM 38 L i april 1950 till Victoria-Verken. Verkligen är denna motor en lyckad skapelsens krona, och redan 1954 hade 150,000 stycken sålts, varav 70 % i andra länder. FM 38: an, vars produktion började vid andra världskriget, blev allmänt omtyckt påmonterad på en någorlunda stabil cykel. Särskilt den robusta förkrigscykeln blev därtill användbar, eftersom nya knappast existerade. Motorn har en vevstake gjord för höga varv, och ett urtag på vevpartiet styr insugsgasen till vevhuset. Kraftöverföringen från kolven till växellådan sker med kugghjul, de båda växellarna och friläget blir genom expanderingskopplingen i växelföraren mjukare att få i. Mopeden Vicky I såldes både med herr och dam-cykel. Motorn är monterad på bakhjulet. Däcken på 26x2 är till skillnad mot en normal cykel förstärkta. Cyklarna blev enhetligt lackade i Victoriagrå färg.

Teknisk beskrivning på svenska.

(Hämtat ur instruktionsbok på Svenska; 3765a 3.35 / schwed.)

Motor: Encylindrig tvåtakt, slagvolym 38 cc, cyl. Diam. 35 mm, slaglängd 40mm, effekt (Special) 0,8 hk vid 4000 varv / min, avtagbart cylinderlock, lätt demonterbar ljuddämpare, vridgashandtag för montering på styrstången, Noris svänghjulsmagnet med belysningspole 3 watt, 6 volt.

Växellåda: Sammanbyggd med motorblocket, 2 växlar,

manövrering genom växelhandtag på styrstången, kraftöverföring medelst kedja till bakhjulet.

Bensintank: Rymd c:a 3 l bensen / oljeblandning. (Använd endast bensen och olja av god kvalitet).

Bränsleförbrukning: C:a 1,5 liter på 100 km vid hastighet, 30 km / tim.

Vikt: Motor med tank, pakethållare och alla tillbehör 11,5 kg.

Sie sollten auch VICTORIA fahren -

VS 128

Das elegante Sportrad mit Doppelrohr-Rahmen

FM 38 L „Vicky“

Mit dem 38ccm Weltrekord-Einbaumotor

Sportmodelle, hier VS 128 · Doppelrohrrahmen aus eleganten Rohren · fein fass. Steuer- und Gabelkopf · starre Hinterradnabe mit Leerlaufzahnkranz und 4-fach-Huret-Schaltung · verstellbarer Vorbaulenker · Doppelfelgenbremse · VICTORIA-Keillager mit Dreiarmskurbel · eleganter Steuersatz · Leichtmetallfelgen · Sportpedale mit Gummieinlage · Leder-Sportsattel und -Tasche · Sportgepäckträger · verchromte Kettenschienen · Leichtmetall-Rennpumpe · Fliegerreifen, 28 x 1 7/8 x 1 1/4.

VICTORIA FM 38 L „Vicky“, als Einbaumotor oder fertiges Rad lieferbar · Hubraum 38 ccm · Bohrung 35 mm · Hub 40 mm · 1 PS/5500 U/min · Verdichtung 1:6 · Noris-Schwungmagnetzündung ULZ 6/3 mit Lichtspule 3 Watt / 6 Volt für die Beleuchtung des Fahrzeuges · 2 Gänge und Leerlauf · Verbrauch ca. 1,5 Ltr./100 km bei 20 - 25 km/std. Geschwindigkeit · Gewicht des Motors 6,5 kg, mit Gepäckträger, Tank und allem Zubehör 11,5 kg · Fahrgestell: VICTORIA-Herren- oder Damenrad · Bereifung 26 x 2 verstärkt · Freilaufnabe mit Rücktrittsbremse · Vorderradbremse · kräftiger Federsattel.

MOPEDERNA på vägen

Motor: Victoria Special 38 cc. Cylinderdiametern 35 mm, slaglängd 40 mm, 0,8 hk vid 4000 varv/min. Avtagbart cylinderlock av lättmetall, Noris svänghjuls magnet, Victoria specialförgasare utan flottör. Kraftöverföring och växlar: Kedja till bakhjulet, två växlar med frigång. utväxlingsförhållandet ändrat i förhållande till Originalutförandet hos Victoria genom att mopeden har 24tums hjul i stället för 26tum.

Motorplacering: Motorn gummi-upphängd i ramen med bakåtdraget vev-parti.

Reglage: Rullhandtag för gas och draghandtag för växling och frikoppling.

Utrustning: Tank rymmande ca 4 liter Oljeblandad bensin i förhållandet 1: 20 (1: 16 under Inkörningen). Teleskopgaffelfjädring med låg teleskopphylsa fram, swingsadel, verktygskasett, kraftig paket-hållare och tvåbent parkeringsställ.

Pris; 820.- utan stänkskydd, 840:- med stänkskydd. Två modeller finns, en kombinerad modell och, en herrmodell, båda till samma pris.

Omdöme och provkörning: En liten verkstad i Klara i Stockholm har lämnat en lösning på mopedproblemet. Resultatet heter Rusch och är en moped av mc- typ i två utföranden, dels som kombinerad modell och dels som herrmodell, och med den ettriga Victoria Special som drivfjäder. Genom att man bibehållit original-Victorians kuggantal på bakhjulet trots att hjulen är 24" mot originalets 26" har man ökat motorvarvet. Detta högre varv ger samma maximifart som tidigare men ökar backtagsningsförmågan ytterligare.

Saxat ut TfA nummer 24 1953

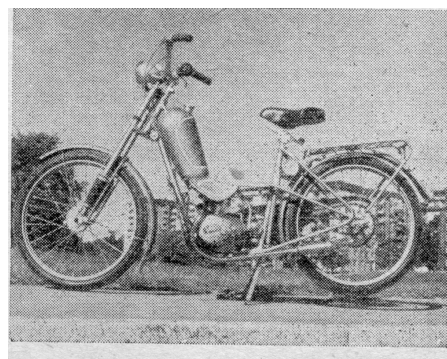
RUSCH med Victoriamotor

Victoriamotorn i dagens utförande är ju avsedd att monteras som påhängsmotor på bakhjulets vänstra sida. Inbyggnad i ramen kan lätt medföra vibrationer, men tillverkaren av Rusch har eliminerat "elektriciteten" i händerna genom att förbinda motortoppen med ett stag framåt till ramen.

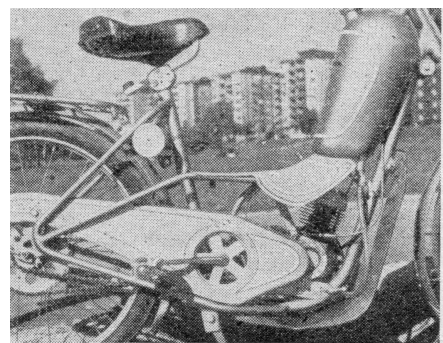
Eftersom Rusch byggts låg och bekväm som en motorcykel har man en utmärkt körställning. En skyddsplåt av scooter-typ har placerats vid ramens nedre främre parti och tillåter att man kan köra relativt snyggt klädd. Den lågt placerade teleskopfjädringen är effektiv och gör körningen vilsam. Det är bara skada att Victoriamotorn saknar flottör och inte kan få en riktig tomgång en låg bekväm moped av mc-typ som denna behöver strängt taget en bekväm motor också. Där emot måste vi harangera konstruktören för den nya kåpan över ljuddämparen, som blivit en finfin munkorg till den annars så ilsket knastrande motorn utan att ta bort någon nyttig effekt. Den kommer att finnas att köpas lös också och rekommenderas varmt till de många tusen Victoriamopedisterna.

Bland finesserna kan nämnas att drivkedjan och trampkedjan kan sträckas oberoende av varandra genom att både bakhjulet och motorn är ställbara i sina fästen.

Jan Jangö.



Rusch kan räknas till de motorcykelliknande mopederna. Den finns också "herrmodell" med rakt ramrör och valfritt sadeltank eller mc-bubbla.



Rusch i kombinerad moden med Victoria- motor.

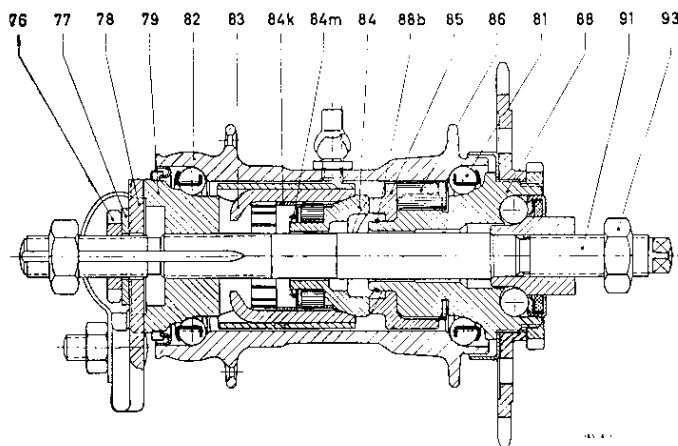
Tornedo



F&S

Freilauf-Nabe

FICHTEL & SACHS AG
SCHWEINFURT (MAIN)



CYKEL MED HJÄLPMOTOR,

klippt ur John Nerens bok; Den lätta motorcykeln, lättviktare/ cykel med hjälpmotor från 1952

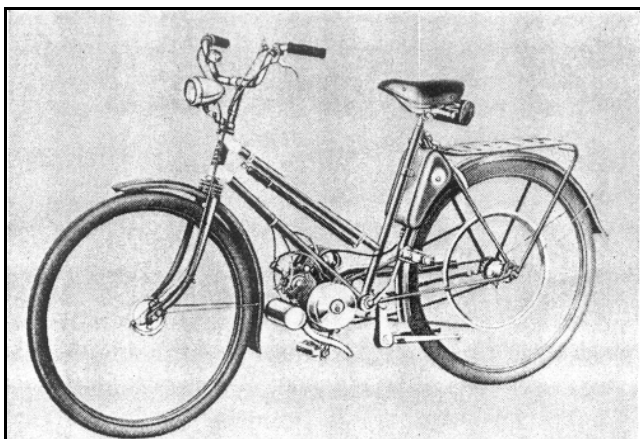


Fig. 40. Novollette hjälpmotor fastsatt nere vid vevpartiet på en cykel av speciell typ, som lämpar sig även för äldre personer. Kraftöverföringen sker med kilrem. Motorn har en cylindervolym av 40 cma3 och utvecklar 0,8 hkr. Magneten är av Boschfabrikat och lämnar ström till en strålkastare, som har hel- och halvljus. Motorn har

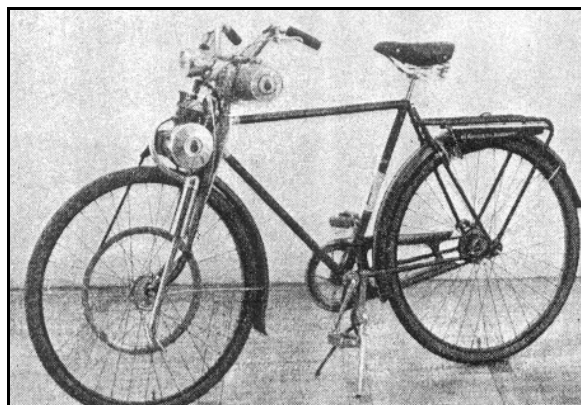


Fig. 41. Novollette-motor monterad på framhjulet. Kraftöverföring med

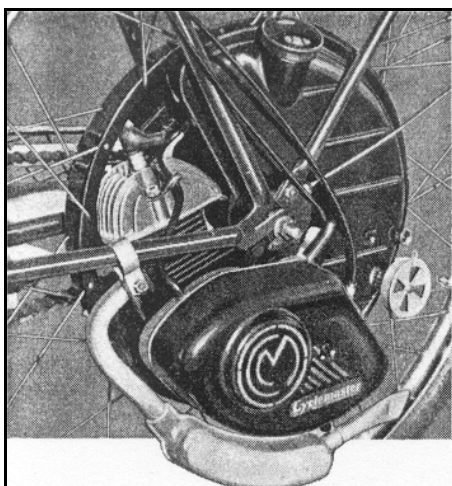


Fig. 42. Cyclemaster hjälpmotor är helt inbyggd i ett speciellt hjul och säljes som komplett bakhjulsaggregat. Cylindervolymen är ca 26 cm3 och effekten c:a 6 hkr.

Den första påhångsmotorn i Sverige, eller hjälpmotorn som den nu vanligen kallas, konstruerades av fabrikör Jern i Gävle 1914, och den fick snart efterföljare, men de blev aldrig populära. I utlandet byggdes också dylika motorer och en eller annan av dessa letade sig till vårt land under årens lopp, utan att någon emellertid vann större avsättning. Men i och med att priserna på de »riktiga» motorcyklarna steg allt mer och mer, började man utomlands att bygga hjälpmotorer i stor skala, och så tog man även i vårt land itu med att konstruera små motorer. Sedan lämpliga firmor tagit hand om saken blev det fart på försäljningen, och under de senaste åren har tusentals hjälpmotorer monterats.

Beskaffenhet

Hjälpmotor får anbringas på de flesta typer av cyklar, även på tandemcykel, trehjulig cykel och cykel med tillkopplat sidofordon. Man får också med hjälpmotorförsedd cykel dra ett tillkopplat fordon. Sätter man däremot motor på en fyrehjulig cykel, förvandlas detta fordon till bil, vilken kräver körkort, besiktning, registrering, skatt och trafikförsäkring.

Hjälpmotorn skall vara av typ, som godkänts av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Motorn får ha en cylindervolym av högst 50cm3 och en effekt av högst 0,8 hkr. Den skall vara konstruerad för en hastighet av högst 30 km/tim. och skall inte utan svårighet kunna ändras till högre hastighet. Den skall vidare till tyngd och verkningssätt vara lämpad för cykel av normal byggnad. En cykel utrustad med motor av annan typ räknas som vanlig lätt motorcykel och fordrar kör-

kort och registrering, varjämte trafikförsäkrings- och skatteplikt inträder.

Cykel med hjälpmotor skall ha minst två effektiva bromsar, verkande oberoende av varandra. Har cykeln från början endast vanlig frihjulsbroms, måste man således då man monterar hjälpmotor sätta på ytterligare en broms, t. ex. en handbroms på fram- eller bakhjulet.

Har cykeln tre hjul eller tillkopplat sidofor-

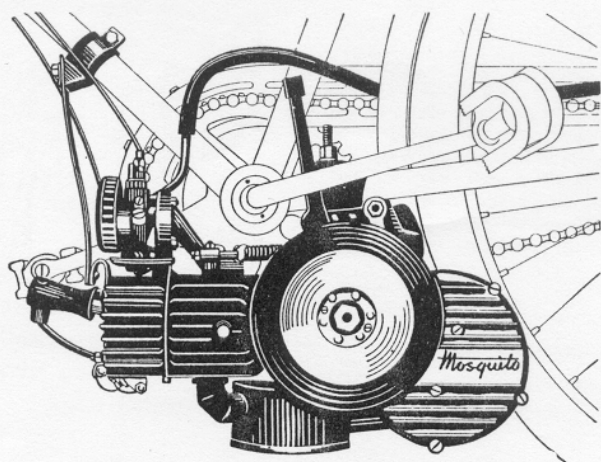


Fig. 46. Mosquito hjälpmotor, monterad vid vevpartiet. Kraftöverföring till bakhjulet medelst rulle. Motorn är av vändspoltyp, har en cylindervolym av 38 cm³ och utvecklar 0,8 hkr.

don skall åtminstone en broms kunna på sluttande mark hålla kvar cykeln, även om föraren lämnat denna.

I stället för ringklocka skall cykeln ha en ljudsignalapparat med jämn, dov ton, exempelvis bollhorn.

På lämplig, lätt synlig plats skall vara anbragt en skylt av metall, som i tydlig skrift upptar ägarens namn samt adress eller

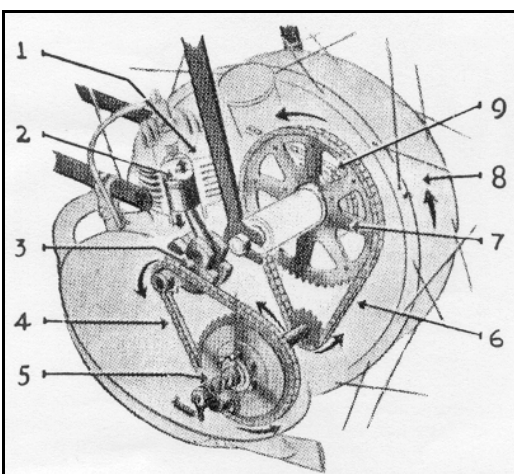


Fig. 43. Cyclemaster i genomskärning. 1 cylindern, 2 kolven, 3 motor-axeln, vars rörelse genom kedjan 4, mellanaxeln 5 och kedjan 6 överförs till kuggkransen 7, som driver bakhjulet, lijlultrumma. 9 är kugg-

Figur 44. Kulimotorn delvis genomskuren; se mopedbladet nummer 2, 2002 sidan 7
Figur 45 monterad kulimotor se mopedbladet nummer 2, 2002 sidan 6.

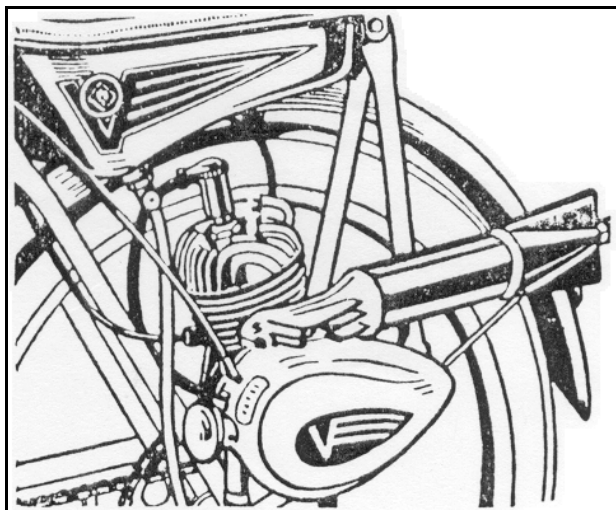


Fig. 47 Bakhjul med monterad Viktoria-motor. Denna motor har kedjedrift och har växellåda med två hastigheter. Motorn har en slagvolym av 38 cm³ och en effekt av 0,8 hkr. Den är av vändspoltyp och har en specialförgasare. Magneten är av svänghjuls- typ och levererar ström även till strålkastare och baklyk-



Fig. 48. VeloSolexmaskin komplett sådan den kommer från Frankrike. Ramen är kraftigt tilltagen och passar såväl för herre som för dam. Dekompressionsventil finns. Cylindervolymer är 45 cm³ och effekten är 0,4 hkr. Drivning med rulle. Förgasaren saknar munstycke. I stället finns ett membran som pumpar bränsleblandning in i vevhuset.

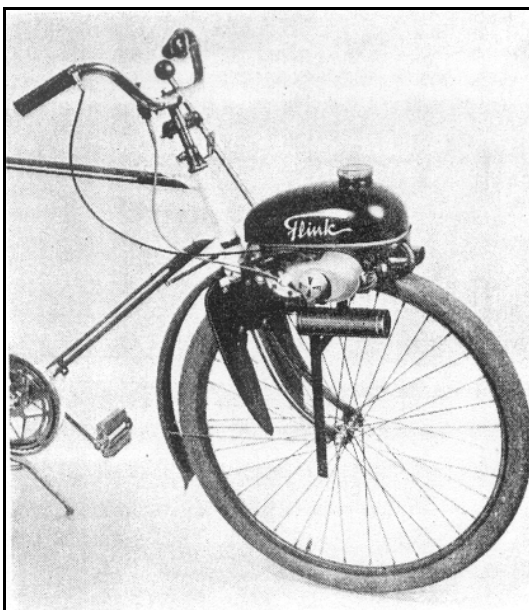


Fig. 49. Framhjulet ned hjälpmotorn Flink. Bilden visar magnetsidan. Drivning med rulle. Med den stång, som avslutas med en kula och som synes vid vänstra handlaget, lyftes motorn vid starten, så att rullen blir fri från hjulet. Cylindervolym 43 cm³ och effekt 0,8 hkr.

ha bakåtriktad röd lykta eller röd reflexanordning.

Fordon som är kopplat efter cykel med hjälpmotor skall vid färd i mörker ha röd lykta eller röd reflexanordning bak-

till. Motorerna är nästan alla av tvåtaktstyp, men till sin konstruktion, placering och även i andra avseenden ganska olika. Vad först konstruktionen av motorn beträffar, är den dels av vändspolstyp, dels av den alltför vanliga typen med »näsa» på kolv. En del har dekompressionsventil och andra saknar sådan. En typ har motorn sammanförd med driv- hjulet till ett enda aggregat, under det att de flesta har motorn och kraftöverföringen liggande utanför det drivande hjulet. Den förstnämnda typen är så intressant att vi ägnar den en kortare beskrivning i fig. 43. En del har en enda utväxling, under det att andra har växellåda med två växlar.

Olika motorplaceringar förekommer: i närheten av axeln på bakhjulet, ovanför bakhjulet, ovanför framhjulet eller vid tramporna. En typ har som nyss nämnts hela motoraggregatet inbyggt i bakhjulet.

Som vi skall se är motorn en ren miniatyrmotor. Den största förekommande cylinderdiametern är nämligen inte mer än 40 mm. Cylindervolymer är högst 50 cm³ och en typ har endast 26 cm³. Varvantalet är mycket varierande. En har ett högsta varvtal av bortåt 5 000 varv i minuten - en annan endast 2 000; 3 000-4 000 är annars det vanliga. Endast i ett avseende är alla lika. De har nämligen magnetändning och magneterna är så till vida lika, att de är av svänghjulstyp. Förgasarna är däremot ganska olika, och en förgasartyp har inte ens något munstycke.

För att ge ett begrepp om en cykel försedd med hjälpmotor och om motorns montering ges i fig. 44 Och 45 en redogörelse för en svenskbildad maskin. I instruktionshäftet för denna finns utförliga anvisningar för monteringen. Inga ingrepp behöver göras på cykeln. Monteringen kan cykelägaren göra själv; möjligen behöver han anlita cykelverkstad för att iordningställa reglagekab-larna till rätta längder. Kostnaden härför är obetydlig.

identitetsbeteckning i folkbokföringen. På skylten skall även anges motorns typbeteckning och tillverkningsnummer.

I fråga om *belysning* gäller föreskrifterna för en vanlig trampcykel. Under mörker skall således framtill finnas lykta med vitt eller gult sken av sådan ljusstyrka, att cykeln kan föras på betryggande sätt. Har lyktan bländande sken, skall den snabbt kunna bländas av. Baktill skall finnas lykta med rött sken eller röd reflexanordning.

Om fordon är kopplat vid sidan av cykeln skall det på den sida som är vänd från cykeln ha framåtriktad gul eller vit lykta eller gul eller vit reflexanordning. Högerkopplat sidofordon skall dessutom baktill till höger

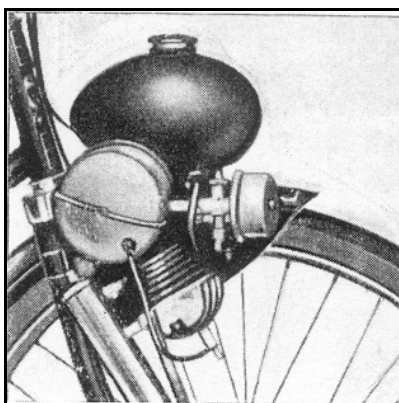


Fig. 50. Berini-motor. Överst syns bensintanken, som rymmer 1,5 liter. Locket används som mått på rätta mängden olja för tankens bensininnehåll. Kåpan under den skyddar vevhuset och är inte, som man kunde tro på grund av tändkabeln, skydd för svänghjuls- magneten, ty den ligger på andra sidan. Bakom förgasaren syns det stora stänkskyddet. På detta är hela maskineriet monterat, och det lyfts upp vid starten av en vajer, som går till ett handtag på vänstra sidan. Cylindervolym 26 cm³, effekt 0,5 hkr. Drivning med rulle på framhjulet.

Mopeden 50 år i år

Under efterkrigstiden i Tyskland till-sattes en ockupationsregering. Man var inte överens om vilken storlek på motorer som skulle tillåtas för nypro-duktion! Chefs-ingejören Albert Ro-der hade skissat på en liten hjälpmo-tor som bara hade en cylindervolym på 38cm³ som man beslutade att godkänna.

Den kunde sättas på en vanlig cykel på vänstra sidan av bakhjulet och med tanken inbyggd i pakethållaren. Motorn var luftkyld tvåtaktare med vändspolning och med en flat kolv som utvecklade 5150v/min. Cylinder-volymen var 38 cm³ med förhållan-det 35x40 mm. Motorn har magnet-tändning som kom från Firma Noris. Tändsystemet var inbyggt och mag-neterna var av magnetiserad stål.

Motor, tank och kedjan kunde köpas

1946 för 250 RMark . Som komplett moped med cykel med beteckningen Vicky I, kostade den 390 RMark men då fick du en luftpump också. Den kompletta mopeden kunde köpas som dam eller herrmodell och även en transportcykel fanns tillgänglig.

De första fem Vicky I blev presentera-de på Genfer Salong i Schweiz och efterfrågan blev stor.

Det var inga problem att komma upp i 45km/timme och då krävdes det ock-så ordentliga bromsar så man utrusta-de Vicky I med trumbromsar fram.

1949 fick Vicky I en ljusspole i tändsy-stemet på 6v /3w. Efter det så kalla-des motorn FM 38L.

Man producerade ungefär 5000 ex-emplar per år, vilket gav klirr i kassan för Victoria. De Exporterades över

hela världen och finns faktiskt till och med monte-rade på Rikschor i Indien och Indo-nesien.

Vicky I gjordes fram till 1954.

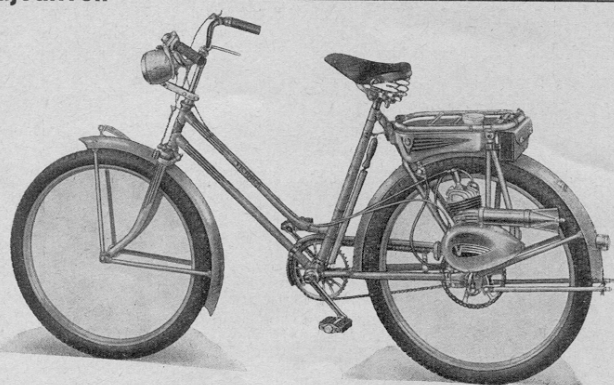
1 Juli 1952 behövde inte cyklar med hjälpmotorer registreras / skattas eller försäkras längre i Sverige och inget körkort behövdes för den som körde. Däremot var man tvungen att vara minst 15 år.

Victorias påhängare, även kallad Vic-toria Special, var bland de första som kom ut på den Svenska marknaden men det dröjde inte länge förrän det formligen kryllade av hjälpmotorer. Vid årsskiftet 1952-53 var 36 moped-motorer godkända som körkorts fria. Max- hastigheten var satt till 30 km/h och effekten max 0,8hkr. Motorn pla-cerades lite hur som helst i början, vissa på eller i framhjulet andra på eller i bakhjulet, under tramporna eller i ramen. Det fanns till och med fyrtaktare.

Cyklarna höll väl inte alltid så bra trots att det var ganska kraftiga och robu-sta, Utvecklingen gick mot mer stadiga konstruktioner och snart var påhäng-arna ett minne blott.

2 växlar och frigång
Kedjedriven

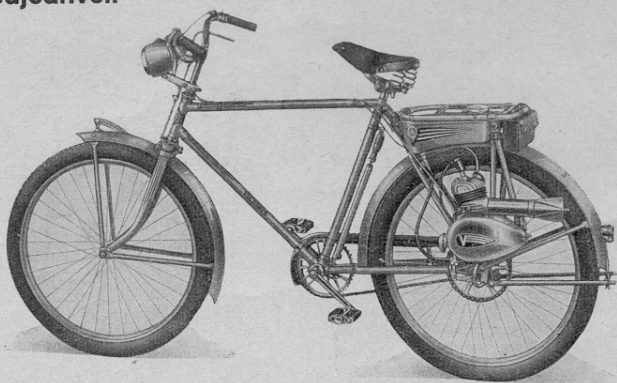
VICTORIA SPECIAL — KÖRKORTSFRI



VICTORIA „VICKY” Dammodell

2 växlar och frigång
Kedjedriven

VICTORIA SPECIAL — KÖRKORTSFRI



VICTORIA „VICKY” Herrmodell

Nedan; en prototyp



Hej på er i sommarvärmen!

Jag har arbetat sent idag och kan ej somna så jag tänkte att jag skulle sända lite bilder som jag tog på vårt rally i Åkersberga. Jag har ju en fin toppenbild på er Sabina som sov så sött i pausen någonstans vid Domarudden. (se sidan 2!) Sedan är det en lika söt bild på dessa småpojkar i övre tonåren som jämför något eller studerar något eller vad de nu gör? men visst är de gulliga de också? Tredje bilden är från vår frågestund vid hönshuset, och vem som hade fått facit där, det förstod man ju?!?. Ja okej, jag är inte sur för jag vann faktiskt en flaska tvåtaktsolja och jag älskar både doften av den och formen av själva flaskan är faktiskt både rar att hålla i handen och lätt att ta med sig, och bra för mig att visa upp för medpassagerare eftersom de som åker efter mig ofta säger att det ryker, då kan jag med ett visst lugn visa upp min "lilla" olje-

flaska och säga att för mycket olja "DET HAR JAG INTE"

Ha det så bra tills vi ses.

Hälsning från Lillian

""Vad gäller facit så avslöjar jag aldrig en hemlis!!!
Tvättsvampen och oljeflaskan kom väl till pass!
Susanne""



Hej.

Halloj sitter och kollar på er hemsida om Victoria påhängare så tänkte jag att jag skulle tala om min egen moped. Det är påhängare med Kingcykel. Historien om mopeden är att första ägaren är den legendariska fotbollsmålvakten Kalle Svenssons far enligt uppgift. På namnskylden med motornummer står Nils Svensson. Mopeden är i mycket gott skick med lite sliten färg.

Hälsn. Stig-Olle.



Plåtbanan På Nätet

Hejsan

I min hemsida där finns några bilder av vår Vicktoria 155/48. Om ni vill, ni kan länka mina sidor eller ta ut och kopiera bilderna i ert Victoria hemsidor. Vilken som helst.

Hälsningar från Den Glada Gamla MoppeGubbe
<Kalevi.Sundqvist@hamk.fi>
Kalevi Sundqvist

Peurannanranta 119
FIN-33680 TAMPERE
FINLAND

<http://mutteri.vlk.hamk.fi/~sundqvist>

.....

Snygg plåtbanan! med "bur" och allt. Inte allt för vanlig. Tack för tipset!!

Vi har också en del DKW eftersom vi även är intresserade av Zweirad Union där både Express och DKW ingår tillsammans med Victoria, (men det visste du nog redan!.)

Hälsningar Susanne

.....

Tack för din e-Mail. Javist. Jag tycker också att Victoria blåtblåbanan är en jättekul tvåhjuler. Här är en bildsam-



lung om Vicktorian 155/48 - 61 om du behöver att placera mer fotot till klubbens hemsidor. Vilken som helst du vill. Maskinen om Victorian är nu under renovering. Att byta kugellager och stefa-stifter på axlar osv. Färgen på blåtblåbanan är inte original. Måste byta i kommande vintern. Airi (frun) i bilden har suttit som en liten flicka (ca. 25 år sen) i sadeln bakom hennes pappa. Denna tiden hans pappa hade en DKW Hummel 155/48. Och vi har försökt att finna en sådan där syckel åter. Ett år sen vi fanns denna Victorian så att det var "en måste" att köpa. Som du säger, inte allt för vanlig. Jag vet bara en annan som är i kör kondition i Finland. Denna är den andra. Har de samma registration skyltter när år 1968 när den första gången registrerades. Var 7 år gammal när det första gången såldes ut från en

bilaffär i Kajaani i Finland.

Vi tycker att i kommande somras vi besöker ert klubb i Stockholm och ta tit Viktorias i Sverige.

Hälsningar Kalevi Sundqvist
Den Glada Gamla MoppeGubbe från Tammerfors, Finland

.....

inte ska du lacka om den! En Victoria Plåtbanan ska vara blå och på bilderna ser det ut att vara rätt blå färg även om den kanske är omlackad. Däremot ska en DKW Hummel vara antrasitgrå och svart.

"Expressbananen" är beige och guld, sen finns det en Express som är nästan helt beige.

Om du gärna vill ha en DKW kanske du kan prova med att annonsera om ett byte!. Jag tycker nog det verkar som om det finns fler DKW än Victoria! Åtminstone i Sverige. Jag vet om två Victoria men den ena är nedplockad och spraylackad och den andra är i slitet bruksskick, den ser inte alls lika snygg ut som din. Däremot finns det flera DKW i fint skick.

Hälsningar Susanne

.....



Plåtbanan med hustru Airi

Hejsan Susanne

Joo, Blåtanaben är ganska snyg, men inte original färg. Inte en metal lackering. Ungefär det samma blå-färg. Metal-färgen ger bara en del bättre nyanser om färgen. Den glittrar i olika färgen när det är dunkel eller hell. Jag tycker att det är måste at måla en annan gång med rätta metalblå.

Jag har gjort en del om arbete att hitta information och manualer från Tyskland. Jag lyckades men det var lite dyrt. Nu har jag verkstadsmanual för motor, delarnas katalog för båda 115 och 155, och en manual för användaren.

Vårt Victoria hade 3800 km i hastighetmätare. Och det är allt vad den har gjort. Maskinen inne är i bra sikt men pakningarna på axlarna är för gamla. Jag fan en liten

"sonderzubehör-katalog" från internet om ZweiradUnions produkter och där var alla nummer för olika färger. Frågan om färgen beige menar är det "hanfbeige" eller "saharabeige" och i DKW Hunlan vilken färg är "anthrasitschwarz". vårt Victoria är målat med

"Fishsilberblau" där är ingen problem men tank ock kedjalådan har den beige problemen. Måste skrapa gammal målning på och ta en färganalys både blå och beige.

Jag har en lista om gamla färgnummer och typer men ingen aning om vilken färg är vilken i moderna färgkataloger. Någon som vet i ert Victoria Klubben? Ja, en jätte fin projekt. Inte so vanlig. Tycker om det. Bara bakhjulets helge är inte bra. Måste finna en ny. där var i klubbens länkar en link till BTAMOTOR. Sidorna



finns inte mera. Dom sade at de haf hjularna med vita däck, men innan när jag kontaktade dom, sidorna har försvunnit. ? ! ?

'Noja. Nogra delar som jag saknar, men är det möjligt at placera en annons i ert sidorna dessutom vi är inte medlemmar i klubben ? Inte ännu. Kanske senare. Men det är nånting vi ses. Jup, so det är allt denna gången Ha det allt gått Den Glada Gamla MoppeGubbe

.....

Det blev många mail idag, vi har studerat bilderna noggrant och du har nog kanske rätt, det ser inte ut att vara metallic vilket det ska vara i original på Victoria. hälsningar susanne

.....

antrasitsvart är gråaktig svart och den beige är nog det du kallar saharabeige. Du får gärna annonsera i vårt medlemsblad även om du inte är medlem eftersom det handlar om Victoria!. Nästa medlemsblad kommer ut i

Maj så senast 20 April måste jag få en eventuell annons. Vad det gäller färgnummer så har vi kommit fram till att det bästa är att strunta i dom. Vi tar en bit där originalfärgen verkar vara minst blekt och i bäst skick och lämnar till en duktig lackare så får han blanda färgen.

Grattis till verkstadshandböckerna

Hälsningar susanne

VICTORIA 155

die neue Linie!

Betrachten Sie bitte unsere Neukonstruktionen VICTORIA 115 und VICTORIA 155 wie ein ganzes Ensemble mit einem Akzent, denn kommt die harmonisch geschlossene Linie dieser Fahrzeuge erst voll zur Geltung. Trotzdem bestehen Rahmen, Tank und Scheinwerfer aus leicht auswechselbaren Einzelteilen. Die hinteren Kotflügel lassen sich links sowie rechts nach Lösen einiger Schrauben leicht abnehmen. Der Tank, der übrigens ganz in Gummi ausgeführt ist, besteht ebenfalls aus einer linken und einer rechten Hälfte. Beide sind durch den abnehmbaren Scheinwerfer zu einer Einheit gebunden. Vom Leier bis zum erfahrenen Fachmann wird kritisch untersucht, doch nur von wirklichen Kennern etwas Einzigartiges geschaffen wurde. Ihre besondere Aufmerksamkeit umgibt uns folgendes Vorzüge:

Einmalige Straßenzüge:
 Ölgewindefederstößer mit 120 mm Federweg vorn und 102 mm hinten bedeuten hohen Fahrkomfort. Die Stoppschrauben für die Stütze noch war der Hinterradachse verleiht ein erschütterungsfreies Fahren auch auf langen Strecken. Dazu ist die Stützachse besonders groß gehalten, sie hat die Ausmaße für ein starkes Motorrad. Im übrigen möchten wir nur noch erwähnen:

3 Gänge - **moderne, leichtgängige Fußschaltung** - Scheinwerfer mit 150 mm Lichtstrahltrichter - Schutzleuchte - verstellbare Fußrasten.

Wir fassen zusammen: Hier sind 2 Fahrzeuge, welche gleichermaßen den Namen wie die gestaltere Jahrgänge ansprechen, geboten!

ZWEIRAD UNION AG. NÜRNBERG

Werkzeugschlag

Köp T-shirt med Victoria-logga i rött!

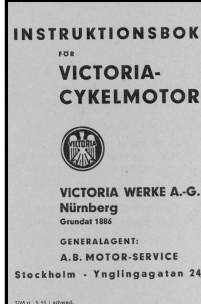
Ralph Grill har skänkt flera T-shirt i storlekarna Large, X-large och XX-large. Vill du ha en?.

Sätt in 90:- 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. Köp 2 stycken för 150:- inklusive porto. Annars kommer jag att försöka komma ihåg att ta med T-shirts på de marknader och mopedutflykter som vi kan vara med på och då kostar T-shirten 80:- eller köp 2 för 140:-

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.

Annonser

Till Salu.

Plastkåpor; till Vicky IV
Ring Orvar Pettersson på telefon 0912-10864

Hej all glada och trevliga medlemmar i Victoria.

För några veckor sedan så satt jag och tittade i en äldre Motortidning och fann då en annons om delar till Puch. Jag provade att ringa och döm om min förvåning då firman fanns kvar. Efter en stunds samtal så bestämde jag mej för att köpa hans katalog. Ni anar inte med vilken glädje som jag öppnade katalogen. Den är på 80 A4 stora sidor med 209 sökord mest delar till Puch men även en hel del

delar till Honda, Husqvarna, Kreidler, Sachs, Suzuki, Yamaha och Zündapp. Förgasare hela och i delar, vevpartier hela och i delar, bromsbackar och hjullager. Tror du att denna katalog är något för dej så kan du sända in 40 kronor till följande adress.

NORDSCAND Berga 55 10

826 92 Söderala

Tel, 0270- 28 78 05

Fax: 0270-42 50 80.

M.V.H. Medlem nr 90 L.G.Aringsjö.

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.

128.Randström	Bernt	Sjödalsbacken 3	141 61	Huddinge	073/6811394
129.Sandström	Olle	Zenitvägen 2	175 65	Järfälla	
130.Nivaeus	Christer	Herr Göstas väg 7	125 30	Älvsjö	070-3762276
131.Ramstedt	Svante	Näshagen Soldathustruns väg 1	197 92	Bro	
132.Swallin	Tommy	Skrindvägen 13	197 92	Bro	
133.Persson Lange	Lennart P	Aspövägen 37	125 40	Älvsjö	
134.Borgh	Rune	Valutavägen 1	129 34	Hägersten	
135.Berge	Anders	Skeppstuna Kogsta Gård	195 93	Märsta	08-51299150
136.Wilhelmsson	Bengt	Säby Gård	641 96	Katrineholm	
137.Jigedahl	Lennart	Reliktvägen 9	722 31	Västerås	
138.Cederberg	Ingegerd	Staffan Stallares väg 6	125 35	Älvsjö	
139.Mitman	Dan	Sjödalsvägen 24 2tr	141 47	Huddinge	
140.Söber	Heikki	Russinvägen 4A 4tr	123 59	Farsta	
141.Lineborn	Viggo	Nöthårsvägen 44	757 57	Uppsala	
142.Söderström	Mikael	Understensvägen 23	121 53	Johanneshov	
143.Engh	Terje och Barbro	Bansjöslingan 28	135 54	Tyresö	
144.Borgström	Rolf	Åmmebergsgatan 6 3tr	124 70	Bandhagen	0707-184289

Det 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

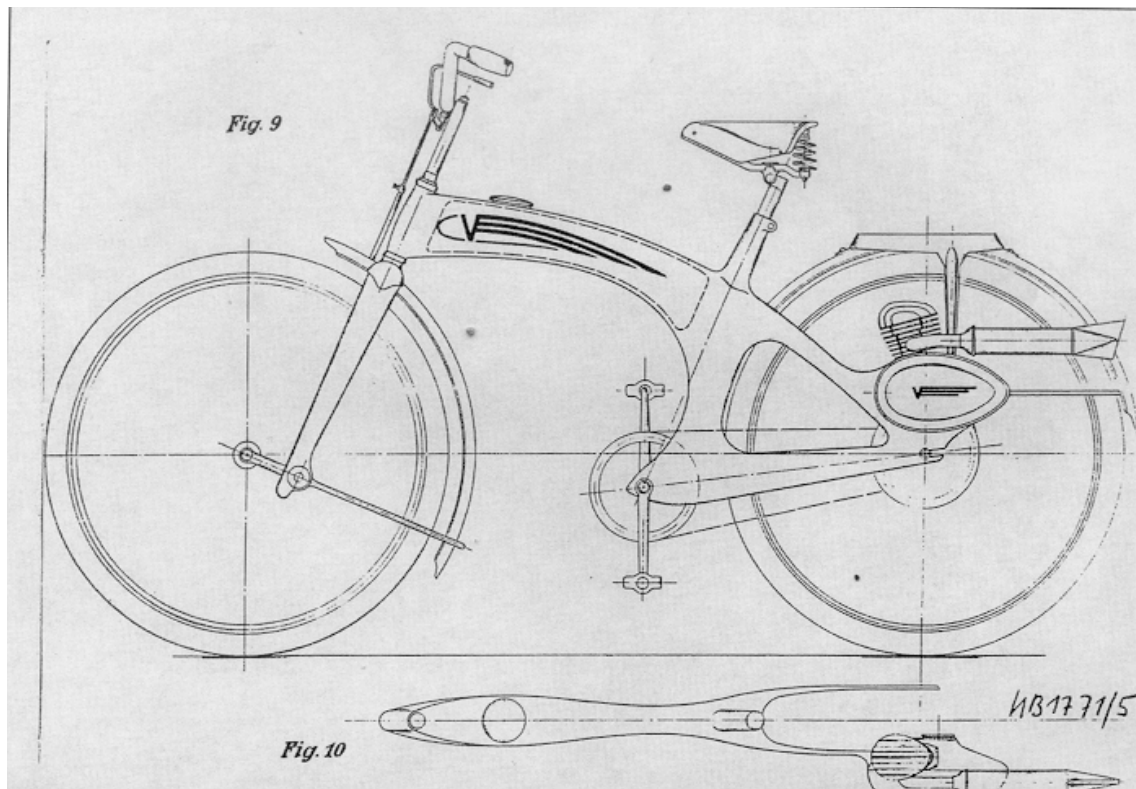
Ska jag DÖ ska jag göra det på moped!!

Citat av Olle Leksell

**Pdc285a@
tninet.se**

Några begivenheter i Höstrusket

- 15 September — Mopedutflykt Röda cafét,
- 28 September — Uddevalla Veteranmarknad
- 12 Oktober — Höstmarknad i KMV- hallen Köping



Teckenstudie av en Vicky I, ur Tomas Reinwalds bok Die Geschichte einer grossen Motorradmarke