

FÖRENINGSBREV

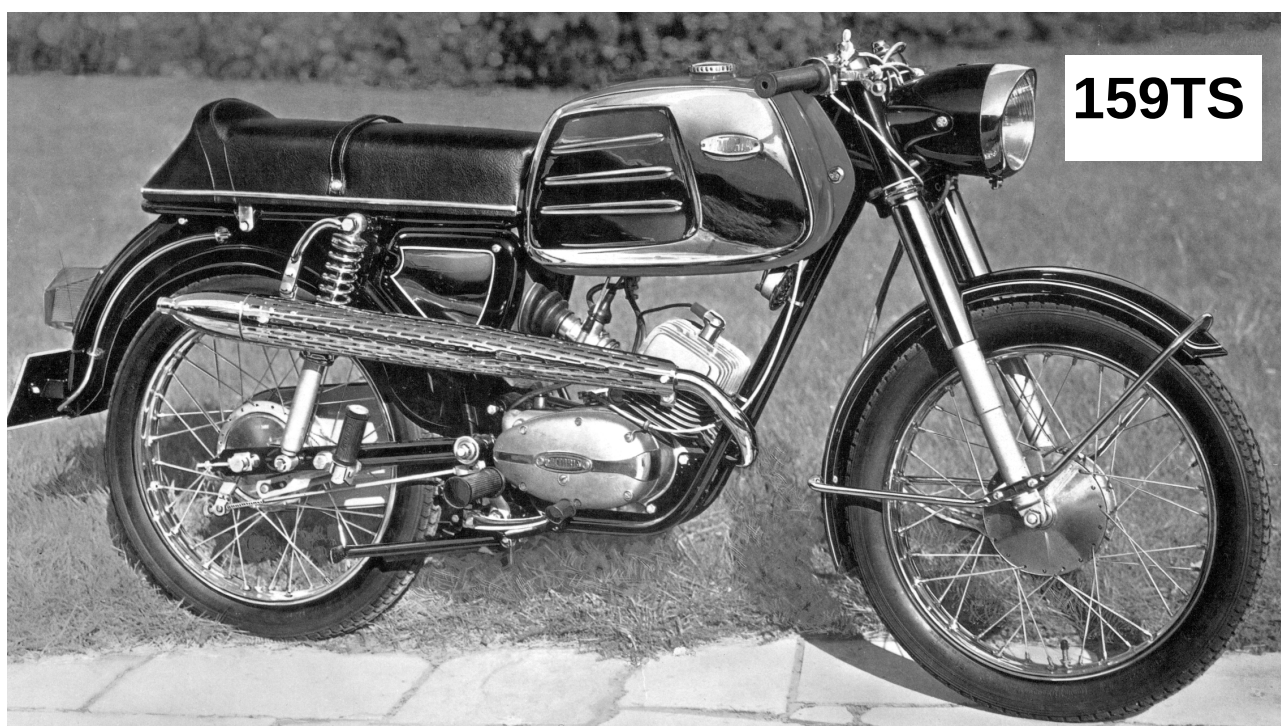


Årgång 5

Nummer 3 2004



I detta nummer; bl.a.
Om Mellsta-
träffen i
Borlänge,
139, mark-
nad i Bock-
horn och



159TS



För mopedfantas-

Årgång 5

Nummer 3 2004

SUSANNES SIDA

Hej på er alla mopedtokar där ute! Det är höst och säsongen är slut tyvärr. Vi åkte på Peter Segemarks mopedutflykt i Bålsta som var sommarens sista utflykt. Annars har det inte blivit så många mopedturer som jag skulle ha velat vara med på.

Mikael lyckades i alla fall åka på Gunnar Jonssons mopedutflykt, tack Gunnar för bidraget till mopedbladet på 1000:- !!!! Ett försök att råda bot på mopedutflyktsbrisiten var att åka på Mellsträffen i Borlänge och det kan jag verkligen rekommendera. Vi åkte dit med vår 139 och vår plåtbanan. Mikael påpekade att plåtbananen nog skulle få lite uppmärksamhet och det fick han ju rätt i, ingen såg hans 139:a, kanske var det ingen som visste vad det var för en moped så det tänkte jag försöka att råda lite bot på i detta nummer; se sidorna 14-17. Plåtbananen börjar ju bli kända vid det här laget, den har redan varit med i två tidningar och

en till ska det bli, undrar var detta ska sluta tro? För den som är intresserad så kan jag nämna tidningen Sköna Hem, nr 10 2004 där seriefiguren Spirou självklart åker plåtbanan på sidan 167.

Dessutom kan man i senaste Classic se plåtbananen med tillhörande kvinnlig förare på en liten tumnagelbild. (jag själv förstås!) Jaha men det är ju inte nog med det inte, jag och plåtbananen blev dessutom fotograferade av motorfotografen Hagen Hopp för den nya tidningen Retro Bilsport, så håll ögonen öppna snart är vi i var mans tidning!

I motorpressen har man nyligen också kunnat se några andra kända ansikten. På Gädesloppet tog Olivia Leksell tillsammans med familjen Öhman hem charmpriset i Öhmans Cotterau. Grattis till både den nya familjemedlemmen (en ny knattrare?) och till förstapriset!

Senaste nytt vad gäller vår Superluxus är att vi gav upp och köpte en storlek för små däck.

23x2,25 istället för 23x2,50. Det hänger nämligen på navet! Har man det mindre navet ska det vara de mindre däcken och vice versa. Det har med årsmodellen att göra vilket nav man har. Mer om Superluxus tänkte jag ha i nästa nummer då det blir en sammanfattning av vår renovering som de flesta av er har kunnat följa i mopedbladet. Det är dags att avsluta det kapitlet och börja på nått nytt. Glöm inte att skriva några rader om sommarens mopedutflykter och annat kul och skicka in så vi har nått att gotta oss åt sen i vintermörkret. Håll humöret uppe Våren är snart här igen! Vi ses Susanne

I det här numret:

Tekniska handelshinder finns dom?	4-5
I Vmlet på Gädesloppet	6
Till salu	7
På Marknad i Tyskland	8-11
Mellsta-träffen i Borlänge	11-14
Historien om 159/139 TS och slutet på Victoria-eran.	14-17
Köp litteratur	18
Nya medlemmar	19



Nästa nummer, kanske till jul någon gång!?

Skicka in om smått och stort, ju mer desto roligare mopedblad!. Det hänger på **ER**. Alla bidrag med mopedanknytning är välkomna.

INTE BARA VICTORIA



Snacka om foto-

Här ligger Mi-
kael under bilen
någonstans i
Tyskland. Vill
du veta vad vi
gjorde där?
Slå upp sidan 8



STULEN Crescent 2000 –56



I Vimlet på Gärdessloppet se sidan 6

Om bilden
hade varit i
färg skulle
mopeden
 varit **blå**



Troligen **den enda** rul-
lande av denna sort i **Gö-
teborgstrakten**. Ser ni
något som kan likna den
så ring genast Mats på
telefon 031/249993 eller
031/7611351

Tekniska handelshinder -finns dom ?

Saxat ur Teknik & Standard nr 4 1989 och Insänt av Gert Ekström

Det hände sig att dottern skulle fylla 15 år och ville ha en moped -men inte vilken moped som helst. Det skulle vara en Velo-Solex dvs. en sån där med påhängsmotor fram med ett litet drivhjul som går direkt mot framhjulsdäcket. Såna moppar kallas "knallertar" i Danmark och är också vanliga i bl.a. Schweiz och Frankrike, där dottern spanat in dem.

Men när detta hände fanns det inte att köpa i Sverige, så varför inte glädja dottern och inhandla moppen ifråga utomlands tänkte den snälle fadern. Sagt och gjort. Vid en resa till Genève besöktes en butik för cyklar och mopeder. Att köpa var inget problem. Affären gjordes snabbt upp. Den svenska kronan var ännu nästan i paritet med schweizerfrancen och priset blev facilt. Noga räknat mindre än hälften av vad en motsvarande mojäng kostade hemma i Sverige. Allt såg således ljust ut. Men hur få hem apparaten? Den kunde ju knappast tas hem på flygplanet. Men genom kontakter på orten lovade en svensk expressbyrå att den skulle få gå med ett flyttlass till Sverige senare i månaden.

Nu var spänningen därhemma stor. Snart skulle dottern kunna åka moped till plugget! Så en dag kom beskedet att den kommit. Den kunde hämtas efter tullklarering. Besök hos tullen gav vid handen att eftersom moppen ej var typgodkänd i Sverige måste den klassas som lätt motorcykel, förses med nummerplåt och besiktigas av Bilprovningen. Klassningen som mc förde, förutom tull, även med sig accis samt krav på att föraren skulle ha



fyllt 16 år och tagit körkort för lätt motorcykel för att inte tala om skatten.

Situationen verkade problemfylld och både dottern, fadern och modern deppade. Hur skulle man för det första få tullen att inse att det gällde en moped och ej en mc? Och för det andra få Trafiksäkerhetsverket att utfärda ett typgodkännande så att Bilprovningen sedan efter besiktning kunde godkänna moppen för trafik?

Nu blev det mycket spring hos byråkrater och myndigheter. Trafiksäkerhetsverket konstaterade att en Velo Solex i början av 50-talet typprovats och godkänts som moped men att modellen för länge sedan försvunnit från marknaden. Det typbeviset gällde således ej längre. Men kunde man åtminstone intyga för tullen att det var fråga om en moped och ej om en mc?

Jo det kunde man faktiskt. Så nu

kunde mopeden hämtas ut från tullen, utan krav på betalning av accis och utan framtida krav om motorcykelkort för föraren. Men körförbudet fanns kvar. Vad göra nu då? Trafiksäkerhetsverket rekommenderade ett besök på Statens Provningsanstalt. På Statens Provningsanstalt var man mycket tillmötesgående. Man letade snabbt upp det gamla typprovningsprotokollet och erbjöd sig att göra en ny provning till det facila priset av ca 5 000 kr -(mycket pengar i början av 1970-talet då helsvensk ny moped kostade drygt 1000-lappen). Hårtill förklarade man att typprovningsprotokollet måste göras förstörande. Dvs. det som fanns kvar av motorn efter provet kunde knappast användas för framdrivning av den inköpta mopeden. Läget verkade fastlåst. Nytt besök på Trafiksäkerhetsverket. Kunde man inte där möjligen ge en dispens för en enskilda moped, när fabrikatet bevisligen varit typgodkänt tidigare och provningsprotokollet fanns kvar? Jo efter någon tids funderande visade det sig möjligt. Ett dispensbesked kom på posten. Vilken triumf. Nu var det bara att åka iväg till Bilprovningen och få fordonet besiktigt och körklart. Ja riktigt så enkelt blev det inte. Varken fram- eller bakljus dög enligt Svenska normer och inte bromsarna heller. Extra strålkastare, baklykta och handbroms fick monteras på och så gällde det förstås att beställa ny tid hos Bilprovningen -vilket ju inte går på momangen som alla vet. Men den här gången blev vår moppe faktiskt körklar och vi

kunde betala försäkringen. Dottern kunde ge sig ut i trafiken och familjen var ett icke föraktligt antal hundralappar fattigare och ett drygt halvårs erfarenheter rikare. Sens moralen är att det mellan olika länder finns tekniska handels hinder som för affärsföretag och industrier ofta är kostsamma och besvärliga och för enskilda personer hart när oöverstigliga -om man inte har turen som i detta fall att stöta på förstående tjänstemän i statliga organ och verk. -Men behöver det vara så? Givetvis inte! Harmonisering av föreskrifter och standarder på regional och internationell nivå hjälper till att undanröja dessa handelshinder. Och inom EG, där man nu är i färd med att åstadkomma en intern marknad med fritt varuutbyte, resonerar man som så att om myndigheterna i ett land anser att en moped duger i trafiken så skall

den också utan ytterligare provning kunna användas i de andra medlemsländerna. Men hur går det för Sverige och de andra EFTA-länderna som står utanför EG? Alla ansträngningar måste till för att vårt land inte skall behöva hamna utan- för den fria marknaden i Europa?

Till sist kan konstateras att ett modigt importföretag för ett par år sedan beslöt sig för att på nytt få Velo Solex-mopederna godkända försäljning i Sverige. Det lyckades så nu skulle man kunna gå in i en cykel -och mopedaffär här hemma och köpa en sådan moped och veta att den är fullt körklar -dvs. när försäkringen betalats.

Men nu är saken bara den, att fabriken i Frankrike har slutat tillverka den här moppen...

Stoll

Krängelsverige!
 Detta ex fick en
 extra lykta monterad
 på plastkåpan fram.
 Den lilla originallyktan
 räckte inte. Mitt
 nu unika ex.
 Gert



www.club-victoria.nu

I vimlet på Gärdes-

Olivia Leksell eskorterad av Familjen Öhman, Lars, Lars-Oskar och Ulla-Maja i deras Cotterau från 1906.



Foto
;



Grattis till förstapriset i Concours de Charme, ett mycket välförtjänt pris för övrigt! Lagg märke till Prins Carl Philip längst till vänster.



Förra årets mopedmonopolvinnare Lilian på sin scooter tillsammans med Göran

Giulietta till Salu

En mycket ovanlig moped av märket Peripoli Giulietta från Italien. Aldrig såld i Sverige. Orörd och i sällsynt fint originalskick. Startar lätt och har klös i motorn (ca 6hkr). Motorns fabrikat är välkända Franco Morini som vid den här tiden satt i mopeder hos ett 30-tal italienska tillverkare. Fyrväxlad. Dell'ortoförgasare.

priset är 14.000:-

Ring Lars-Oskar Öhman, 070-555 39 98)



Motom till Salu

Italiensk 4-taktsmoped, Motom 1967

Nylackad, ny sadel, för övrigt i bruksskick. Pris: 6.700:-

Ring Lars Öhman på tel nr 08-96 71 50 eller 070-367150



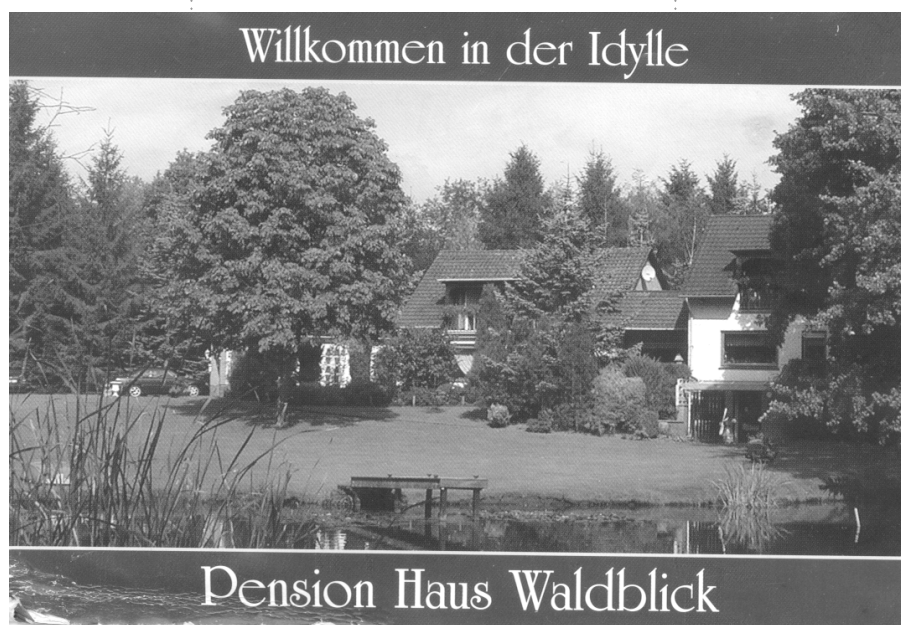
På Marknad i Tysk-

Våren var här och suget efter nya äventyr började kännas i magen. I höstas var vi på en både spännande och trevlig marknad i Mannheim i Tyskland där vi också gjorde en hel del skojiga fynd. Det var tyvärr ganska långt att åka dit och vi var bara på marknaden en dag och det var alldeles för lite. Nu skulle vara en marknad i Bockhorn i nordvästra Tyskland nästan vid kusten 12-13 juni och vi kände att den skulle vi gärna vilja åka till. Det föll sig så att mina föräldrar skulle vara på vårt lantställe på Öland vid den här tiden så en ide började sakta ta form.... Den 10 juni packade vi bilen full med diverse nödvändigheter och åkte ner till Öland. Vi stannade över natten i stugan och sen tidigt på fredag morgon lämnade vi vår dotter i mina föräldrars vård och åkte vidare. Vi

åkte via Malmö och därmed så blev det premiärtur för oss på Öresundsbron, vägen genom Danmark blev avsevärt kortare så innan vi hunnit blinka var vi framme i Rödbý. Vi tankade och gled ombord på färjan med knappt 5 minuters marginal. Totalt inklusive

Rastade bara några mil från Bockhorn, det var ett tvättakta tyskt pensionat. I ena halvan av huset bodde familjen och i den andra halvan bodde gästerna. Vi gick upp tidigt på morgonen och efter en typisk tysk frukost på pensionatet så åkte vi bort till

marknaden. Bockhorn är inte bara en marknad utan också en oldtimerträff så där var en hel del gamla bilar, lastbilar och annat skoj att titta på förutom själva marknaden.



bro och färja från Malmö till Puttgarden tog det rekordsnabba 3 timmar! Gör om det om ni kan! Vi cruisade ut på autobahn i lagoma 110-120 km/timme. Ett ölshop-pingstopp gjorde vi på ett tyskt varuhus nära Bremen. Två vändor fick vi springa innan vi var nöjda. Till kvällen tog vi in på Pension Haus Waldblick i

Vi hade skaplig tur med vädret en del regn på eftermiddagen blev det så då kom tyvärr plastskynkena fram så vi gav upp en stund och drack öl istället. Frauenknekt från Nürnberg, som har mycket delar till Victoria, var där. (han är ganska dyr!) och Tysken som brukar vara på en del Svenska marknader och som säljer

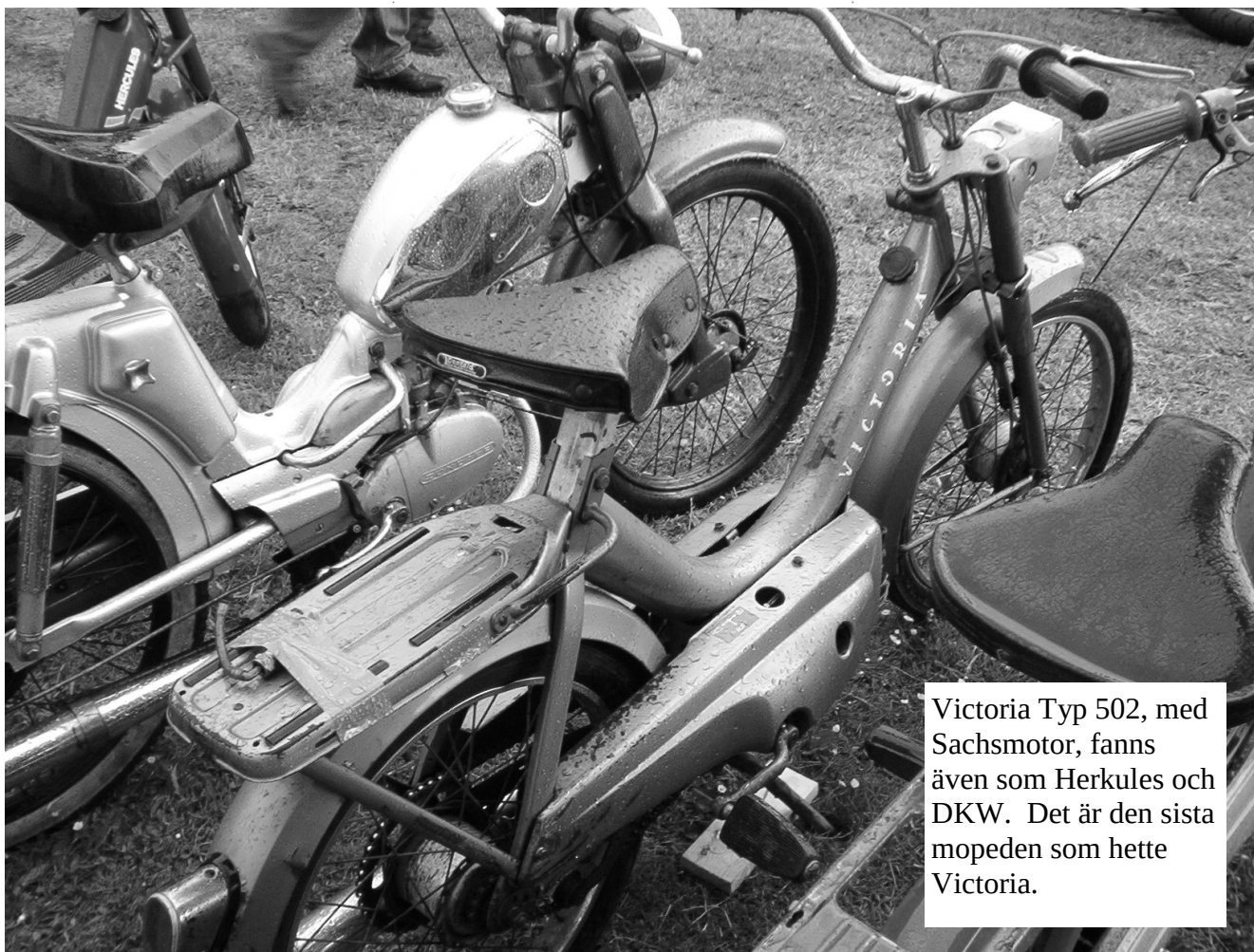


Mikael var allt lite sugen att shoppa, han ångrade sig sen på vägen hem.

Avgassystem, böcker och däck (bland annat) var också där men annars var det idel nya ansikten. Tyvärr gjorde vi ju inga fynd direkt, det kanske till viss del beror på att vi redan har en hel del. Till exempel så nöjde vi oss med att köpa några skärmar och stötdämpare till Superluxus men lämnade ramen åt sitt öde. (vi ångrade oss faktiskt sen men då var den inte kvar!) Både en Tory och en Victoria 502 gick vi förbi men jag tyckte inte att skicket var tillräckligt bra för det priset. (502 är den sista Victorian som gjor-

des, den var utrustad med en Sachsmotor). För övrigt så köpte vi nygjorda plåttavlor med Victoria-motiv. Det fanns alla möjliga varianter, inte bara Victoria, att köpa, titta in på "Tassilos Veteranendienst für klassische Fahrzeuge" <http://www.tassilos-veteranendienst.de/katalog.html> där finns lite annat också men det är ju en klar fördel att kunna lite Tyska. Med marknaden i Mannheim i färskt minne så var planen nu att vara här två dagar. Men när första dagen led mot sitt slut så hade vi faktiskt gått ige-

nom hela marknaden och det kändes inte motiverat att stanna en dag till. Vi bestämde oss för att åka hem. En bit på väg så uppstod en konstigt ljud i bilen... Vi stannade och Mikael hasade in under för att försöka se var ljudet kom ifrån, det lät som nåt lager i kardanaxeln, inte så bra med andra ord! Men det gick inte att se nåt fel. Vi upptäckte att om man inte körde så fort så lät det inte. Vi satte 100 km som gräns och det fungerade bra till att börja med. Inget ljud. Vi stannade på ytterligare ett tyskt varuhus och handla-



Victoria Typ 502, med Sachsmotor, fanns även som Herkules och DKW. Det är den sista mopeden som hette Victoria.

de ännu mer öl och vin då vi ju hade plats på flaket. Vi hade ju inte köpt något skrymmande på marknaden våra inköp fick plats i en kasse!!!

Strax före Hamburg så tog vi in på Bostelmanns Hotel. På vägen dit så stod det flera skyltar om nåt som hette "Spargel" Jag undrade väldigt vad det var för något. När vi skulle äta middag på hotellet så fanns där en hel meny med bara "spargel" och det var ju inget annat än Sparris! Så det blev Spargel med biff till middag, inte så dumt. (Och öl

förståss!)

Vi gjorde faktiskt om bedriften att köra Malmö-Puttgarden på 3 timmar även på hemvägen! Helt otroligt, dock fick vi allt eftersom sänka hastigheten och oron att vi inte skulle nå ända fram fanns ju där men vi anlände till Öland på kvällen en timme innan avstängningen av ölandsbron för natten. (dom skulle ta bort småbroarna över broskarvarna inför semestertrafiken).

Nu var det planerat att vi skulle ha picknick på en mycket speciell strand på norra Öland men det reg-

nade hela tiden så vi åkte hem istället. Väl hemma så vidtog det mekning med Landrover för att om möjligt lokalisera felet och åtgärda det, det visade sig att bultarna som håller kardanaxeln var lösa så Mikael reparerade bilen genom att dra åt dom!.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att omvägen via Öland faktiskt bara är 10-15 mil längre än att åka direkt till Malmö. Vad gäller marknaden i Bockhorn så var den mer "välordnad" om man jämför med Mannheim. I

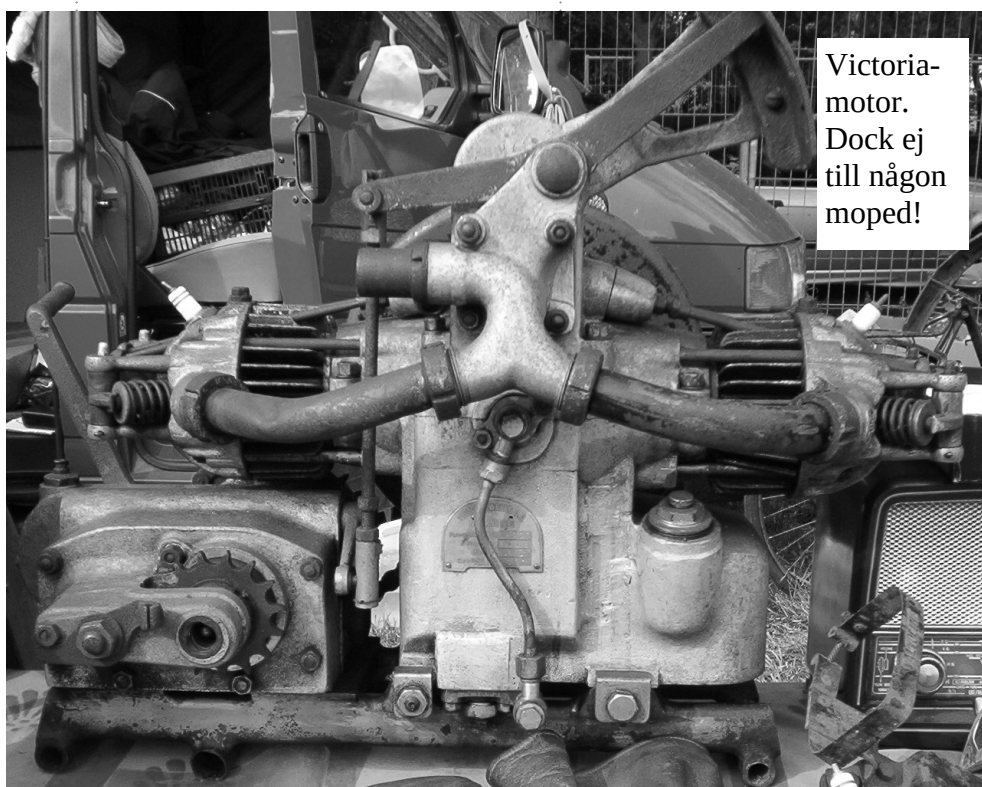


Visst fanns det mopeder att köpa och fynd att göra vi kanske är för kräsna helt enkelt!

Mannheim var det mycket "ruffigare" och mycket mer fynd att göra inte så prydligt i alla hörn. I Mannheim hittade vi ett hörn (i borte ändan) där de som sålde var såna som man inte skulle vilja möta ensam ens i dagsljus. Fler skrotlådor och mopedhögar än i Bockhorn där det var välordnat tyskt och städat, inget eller ingen som föll ur ramen. Påminde om vilken marknad som helst hemma. (man gör nog mer fynd på Tullinge).
Funderingar på att åka

till Mannheim igen har redan dykt upp. Kanske till

nästa höst, men något mer besök i Bockhorn blir det



Victoria-motor. Dock ej till någon moped!

Mellstaträffen i Bor-

Det är ju skoj att åka moped men av någon anledning har vi svårt att planera in några mopedutflykter, antingen har vi semester eller jobbar eller så lyckas vi att bli sjuka lite lagom bra tajmat! Vi missade ju badet på den speciella stranden på Öland i samband med vår Tysklandsresa då det ju bara regnade hela tiden. Vi beslöt oss för att göra nåt åt detta och åkte ned till Öland hela familjen. Vi hade vår picknick och

badade. Sen lämnade vi återigen Sabina i mina föräldrars vård och åkte hem igen.

Nu var det dags att äntligen komma iväg på en mopedtur, vi lastade bilen och styrde kosan mot Borlänge för att vara med på Mellstaträffen.

Det är ju några mil dit så vi var inte alltför tidigt där men eftersom dom har ett digert program som räcker hela dagen så hann vi med det vi tänkt göra i alla fall. Några axplock ur program-

met; tipsrunda för moped, cruising genom staden, lotteri, mopedmarknad, musik med Svenne Rubins och mycket annat. Vi valde att vara med på tipsrundan och cruisingen genom Borlänge.

Tipsrundan tog oss förbi "Pylonen" vägverkets museum nära Kupolen, där ingick fika men det förstod vi inte så vi slutförde tipsrundan först och åkte tillbaka senare för att fika och titta på allt som fanns där. Det var ju inte



En liten mopedmarknad var det också på Mellstaträffen. Vi köpte däck och några småsaker. Jag tycker att de roligaste marknaderna är just mopedmarknad, det kanske inte är så många försäljare eller saker att leta bland, men det är ju bara moped-delar så man slipper allt det andra som man inte vill ha!

Med pannorna i djupa veck, Tipsrundan blev bitvis ganska klurig.



alltför långt så det medförde ju inga problem egentligen.

Väl tillbaka så blev det både fika, korv och ärtsoppa! Hemvärnet var där och visade upp sig. Vi missade tyvärr alla traktorer som åkte precis när vi kom dit men istället så gick på en föreläsning om kulimotorn som var mycket intressant och vi tittade på utställningen av mopeder och andra gamla fordon. Vi är ju trots allt mest intresserade av mopeder och det fanns en hel del att titta på. Kul ställe väl värt ett besök.

Det gick ju inge vidare för oss på tipsrundan, vi missade på vem som var sångare i Svenne Rubins och gissade helt fel på längden av ett rep i en cylinder. Men istället så fick jag Susanne agera fotomodell tillsammans

med vår plåtbanan. (fast jag undrar om det var jag

eller plåtbananen som var huvudattraktionen) Alla mopedbladets läsare uppmanas härmed att hålla koll på den nya tidningen "Retro" där jag och Plåtbananen sannolikt kommer att dyka upp framöver! Nåja det är ju inte första gången jag är med i en tidning (jag har ju till och med en egen!) men än så länge är det ingen som bett om någon autograf, kanske du blir den första? (på en idolbild av plåtbananen förstås)



En av några mopedtokar som såg bekant ut från Tår-tan Mopedoz.

Psst, han åkte ottrimmat!!!!

När vi sent omsider kom hem på kvällen så var vi mycket trötta men nöjda med dagen.

Upp tidigt nästa morgon och sen åkte vi till Eskilstuna på veteranmarknad. Några fynd gjorde vi inte,

vi åkte därifrån med allt möjligt men inget med mopedanknytning. Bättre lycka nästa gång!

Innan jag åkte ner till Öland igen för att hämta Sabina så passade jag på att måla i trapphuset. Ef-

tersom vi använder linoljefärg så gäller det att planera ordentligt och passa på när man inte ska vara hemma så mycket.

Moppehälsningar Susanne Axlund

Historien om 159/139 TS och slutet på Vic-

1958 gick Victoria, Express och DKW ihop och kallade sig för Zweirad Union. I början av sextio-talet ägdes Zweirad Union av Firma Faun under ledning av Karl Schmidt. 1964 på IFMA presenterades en helt ny serie av mopeder och motorcyklar med motorer på 50cc/ 75cc/ 100cc och 125cc.

Ett år senare återstod endast den med 50 kubiksmotor, ingen av de andra gick till produktion. Med dubbelrörarm och teleskopgaffel och ny kantig tank erbjöd man mopedversionen typ 139 och en lätt motorcykel typ 159. Detta fordon ansågs vara den mest moderna 50-kubikare som gick att få i Tyskland den här tiden och med en sportig exteriör som passade dåtidens 16-åringar, den var dessutom en högpresterande maskin på vägen.

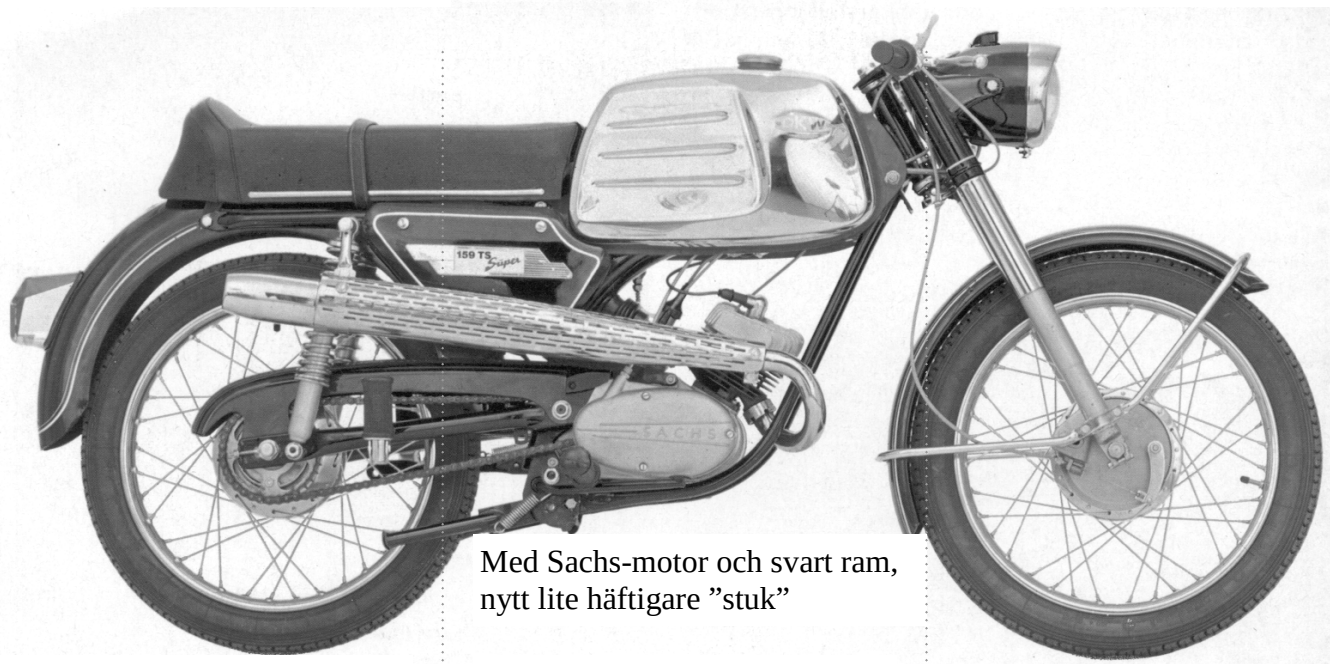
I januari 1966 var slutgiltigen Zweirad Unions öde

beseglat. Fichtel & Sachs som sedan tre år ägde Nürnberger-Hercules verken övertog nu även Zweirad union. De tog över inte bara namnen, reservdelarna och all dokumentering utan också ett mycket modernt företag beläget på

Nopitschstrasse. Produktionen av Herkules flyttades hit och även Sachs som visserligen redan innan var beläget i Nürnberg men på Fürther Strasse som var ganska omodernt och trångt. Företagets policy var att



Mikael på Mellstatträffen med vår 139:a "Guldbrun" ram och Röd tank med Crom, helt i original!



Med Sachs-motor och svart ram, nytt lite häftigare "stuk"

de olika namnen skulle fortsätta att existera vart och ett för sig. Många handlare hade ju jobbat med att binda sina kunder till de olika märkena i flera år så man valde att sälja nästan exakt lika mopeder men med olika namn; DKW/Victoria/Express/Herkules. Man använde det material som var möjligt att använda som till exempel 159/139:an och man fortsatte att sälja 136/166:an som också var mycket po-

pulära. 159/139:an blev efter 1968 försedd med motor och bromsar från Sachs och överliggande avgasrör men fick behålla sin originaltank och teleskopgaffel. Fichtel och Sachs erbjöd nu två varianter, en med teleskopgaffel och med beteckningen Victoria eller DKW samt en med swinggaffel (earlsgaffel) som fick heta Herkules. 1968 gjordes en DKW-motorcykel med beteckningen 125 TS. Den var

egentligen en Herkules med den nya 125cc Sachs-motorn och ZU-framgaffeln. En militär variant av 125:an gjordes 1970 med samma tank som 159/139.

1968 erbjöd man en Herkules moped med nya Sachs-motorn med liggande cylinder och centrifugalkoppling, L 50. Denna moped gjordes också som DKW och Victoria men kallades då 502 (503). Det gjordes också ytterligare en Herkules motorcykel på 98cc och som alternativ lät man DKW 159TS att existera ett tag till. På exportmarknaden fanns DKW-emblemet ytterligare ett par år på Herkules motorcyklar.

..men här slutar historien om Victoria år 1968.

Källor; Die Deutschen motorräder.... Podszun.

Victoria motorräder. Schrader förlag



Herkules lättviktare (125:a) gjord för den Tyska armén

VICTORIA 139

Formschön, elegant und zuverlässig!



DIE ZWEIRAD UNION AG, Nürnberg, erbjuder nu en ny moped modell 139 i klass 5 (körkortsfri) den är försedd med en tank på 14 L. I 75 år har vi byggt två-hjulingar. Erfarenheten från tre generationer finns i dessa maskiner. Säkerhet för föraren, högsta kvalitet och precision i alla delar är principen för oss. Kom och gör en provkörning. Du kommer att älska denna maskin

Chassit har ett nytt ramverk med snygga verktygslådor, med urtag i tanken för knäna, En modern teleskopgaffel med progressiva fjädrar springs, teleskopisk bakhjulsfjädring med hydraulisk stötdämpning. fullnavsbromsar 120 mm. Dammfri inkapslad kedja, bekväm elektrisk utrustning med 115mm ljusöppning, inbyggd hastighetsmätare i strålkastaren och modernt bakljus med 5w bromsljus. Alla delar har undersökts och testats kontinuerligt för din säkerhet. Du riskerar inget om du bestämmer dig för ett fordon från Zweirad Union. Gör ett besök hos våra handlare utan köpkrav.

KEIL.

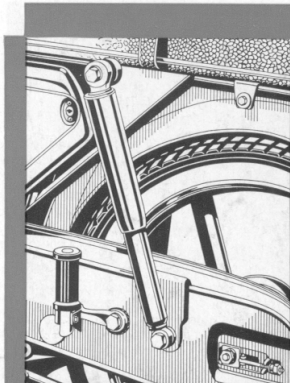


ZWEIRAD UNION AG NÜRNBERG
EIN UNTERNEHMEN DER SACHS-GRUPPE



VICTORIA 139

Unser neues Rohrrahmen Modell!

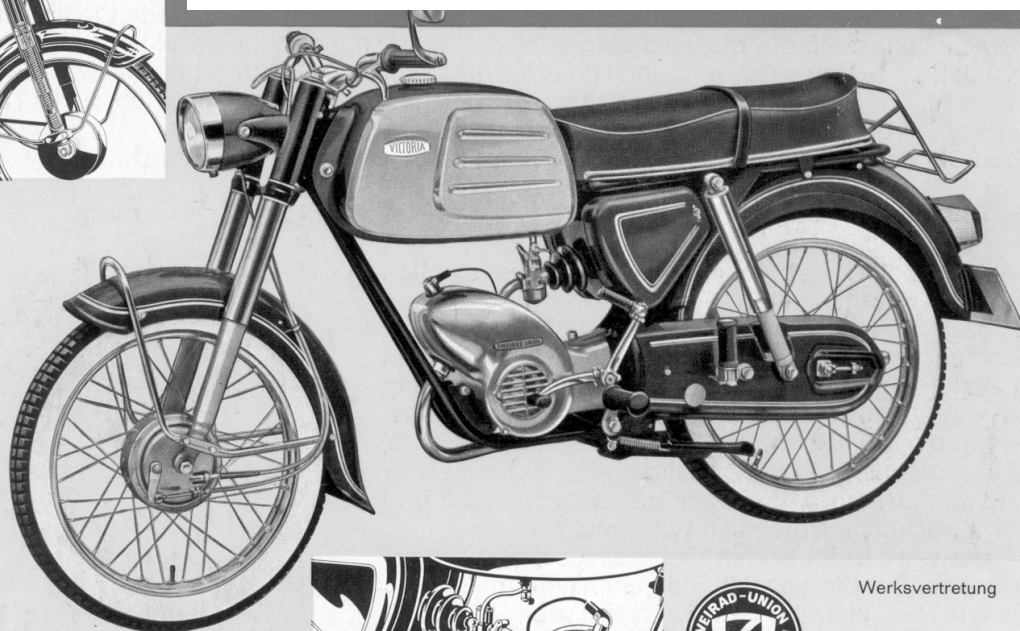


Tekniska data för Moped typ 139, förarklass 5, ordernummer 139002.

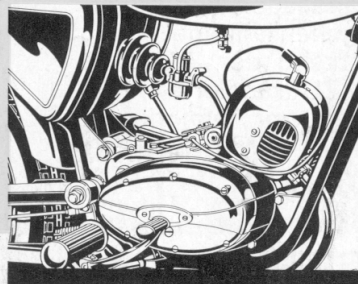
Motor; 1-Cylinder 2-taktsmotor –Effekt: 2.6 HK vid 4800 v/min -Borrning; 40 mm -Slaglängd: 39.5 mm -Cylindervolym: 49,6 cc -Kompression: 1: 8 - Smörjning: Oljeblandad Bensin 25:1 –fläktkyllning –Förgasare; Bing 1/14/103 effektiv insugsljuddämpare. **Växel;** 4-växlad med fotväxe -5-skivig-Lamellkoppling i oljebad. **Kraftöverföring;** -första växeln; 1: 38,86, andra växeln; 1: 25,50, tredje växeln; 1: 17,76, fjärde växeln; 1: 14,31 Kickstart.

Elektriska data: Svänghjuls magnettändning Bosch 17/5 W, 6 V med fläkt - Strålkastare 15 W med inbyggd hastighetsmätare -Ljusöppning 115 mm - Bakljus 6 V, 2 W -Bromsljus 5 W -Ringklocka.

Chassit; Mycket stabil rörram i hög kvalitet med 2 låsbara verktyglådor med lock -Tankrymd 14 liter -Stor och bekväm dubbellimpa –Teleskopgaffel med progressivt verkande stötdämpning med dubbelarmade stålroslänkar – Bakhjuls långswing med oljedämpande fjäderben –Kraftigt stöd –Luftpump, verktyg och pakethållare –Helt inkapslad kedja – Stöldförsäkring och styrlås, samma nyckel till båda verktyglådorna -Fullnav i lättmetall –Bromsbackar 120 mm -bakbroms med bromsstång via fotbroms, mekanisk frambroms - Däckstorlek 21 x 2.75 maxfart: 40 km/h -Tomvikt 87 kg -Total vikt; 245 kg



ZWEIRAD UNION AG NÜRNBERG
EIN UNTERNEHMEN DER SACHS-GRUPPE



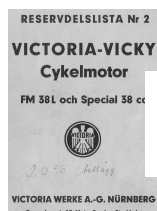
Werksvertretung

Köp mopedlitteratur

Speciellt erbjudande med förmånliga priser för er som får mopedbladet! Sätt in det angivna beloppet på postgiro **179 58 92-7 Susanne Axelund** och ange det du vill ha. **Glöm inte namn och adress!**

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

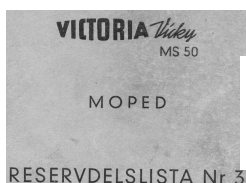
Ralph Grill har skänkt T-shirts, kvar finns några stycken X-large och XX-large. Vill du ha en?. Sätt in 80:- för en eller 150:- för 2 stycken inklusive porto, glöm inte att skriva vilken storlek du vill ha och namn och adress så jag vet vart jag ska skicka den.



1

Kopia, A5

På svenska 23 sidor Reservdelslista Nr 2 FM 38
Pris 50:-



2

Kopia; A5

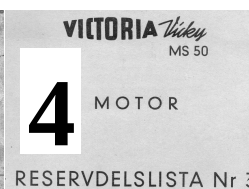
På svenska Häftad 20 sidor. Reservdelslista Nr 3 Moped Vicky III med sprängskiss i A3
Pris 50:-



3

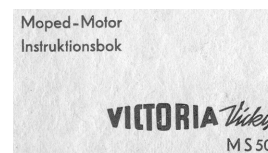
Kopia, A5 OBS På

Tyska häftad, 28 sidor Verkstadshandbok för Motorn MS 50
Pris; 50:-



Kopia A5

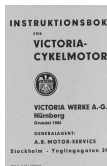
På svenska Häftad 8 sidor Reservdelslista Nr 3 Motor MS 50 med sprängskiss i A3
Pris 40:-



5

Kopia "Halv A5"

På svenska Liten instruktionsbok för Vicky MS 50
Pris 35:-



6

original. "Halv A5" Instruktionsbok Victoria cykelmotor
Pris 60:-



7

Kopia A5 På svenska Häftad 36 sidor. Reservdelslista Nr 6 Moped Luxus
Pris 60:-



Kopia A5 På svenska, Häftad 54 sidor, Reservdelslista nr 4 Motor, Moped Vicky IV
Pris 80:-



9

Kopia A5 OBS På Tyska!! Häftad 54 sid. Monteringsanvisning (verkstadshandbok) Motor M51-M51D-M51K
Pris; 70:-



10

Kopia A5 På svenska Häftad 36 sidor Reservdelslista Nr 6 Motor MS 51/ 51D
Pris 50:-



11

Kopia "halv A5" På svenska Liten Instruktionsbok Motor MS 51
Pris 35:-

12

Kopia "halv A5" På svenska Liten instruktionsbok för Motor EM50 typ 803
Pris 35:-



13

Kopia A5 OBS På Tyska 45 sidor. Verkstadshandbok på Motor EM 50, Typ 801, 803, 804, 805
Pris; 70:-



14

Kopia A5 OBS På Tyska, Reservdelslista 5, 122 sidor spiralbunden. DKW Hummel Super typ 102/ 116/ 126, Vicky Standard typ 117/ Vicky Super typ 126, Express Super typ 126, Samt typ 156 Super; Vicky/ Express/ DKW Hummel. Plåtbanan typ 115/ 155. Typ 128/ 158 Violetta/ Avanti/ Carino.
Pris 150:-

Även annan kopierad litteratur finns att köpa bl. annat; försäljningskatalog från Mopedägarnas inköpscentral, 125 sidor från 60-talet
pris 65:-



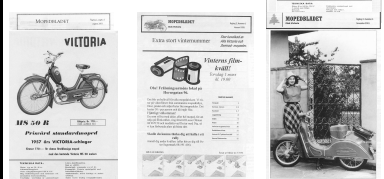
Alla priser är inklusive porto

Dessutom!

Katalog från Motoraktiebolaget Ivan Höök, Sågen Kopia A4 70:- Och Cykelhandlarnas katalog Kopia A4 130:-

Mopedbladet 2001

Köp alla 4 nummer för 50:- inklusive porto.





Hur får man mopedbladet??? Sätt in 80:- på postgiro !!!OBS Nytt postgironummer!!! 179 58 92-7 Susanne Axlund, glöm inte att ange namn, adress, telefonnummer och gärna mopedinnehav. 80:- gäller för ett år och du får 3-4 stycken mopedblad och tillgång till en förmånlig försäkring i Länsförsäkringar för upp till 10 mopeder (se nummer 1 2004) detta gäller dock endast de som är skrivna i Stockholms Län. Du är också med på en namnlista och får utskick om mopedutflykter och eventuella övriga evenemang. Du måste inte vara "medlem" för att åka med på våra mopedutflykter eller vara med på övriga evenemang.

221	Ott	Anders	Skyllbergsgatan 16	124 71	Bandhagen	
222	Sjögren	Majvor	Jungfrudansen 82	171 51	Solna	08-829931 Monarped -59, Monarped -54, Monarped -63, Mrathon Scooter -66, DBS Swing -63
223	SanfridssonRune	Sjömansgatan 8	761 40	Norrtälje	0176-57343	Kreidler K50 -55, Victoria påhäng FM38 på Crescent minicycle 20" 70-tal
224	Alvik	Magnus Kvarnibble Gård, Övre Backstugan	197 93	Bro	08-58174227/ 0709-560993	3st NV -53/ -54, NV objekt, Crecent objekt, Jawa, Casal -80.
225	Ros	Kenneth Loviselundsvägen 51	165 59	Hässelby		
226	Swahn	Prolle	Högåsvägen 16	131 47	Nacka	
227	Tvärnstedt	Christer	Kostervägen 16 1tr	181 35	Lidingö	
228	Carlsson	Erling	Ärjavägen 3	125 41	Älvsjö	
229	Pacerek	Michael	Granåsbacken 13	163 44	Spånga	
230	Svedberg	Axel	Skarpängsvägen 21	187 41	Täby	Crescent Transport militärgrå F16 Sachs 2 vxl. -75 Victoria 1956
231	Tedesjö	Kans	Ingaborgsstigen 3	593 43	Västervik	



www.club-victoria.nu

E-post: info@club-victoria.nu

Mer behövs inte sägas! Surfa genast in!

Sökes

Jag behöver ett kopplingshandtag (växelhandtag) till min 3-växlade Vicky -57a.

Medlem 215 Björn Bergström

Tel : 0300-24388
0708-243880



www.club-victoria.nu

SUSANNE AXLUND
KARLSBORG 197 91
BRO

Tfn: 08-582 491 36
E-post: dc285a@tninet.
se

Ska jag DÖ ska jag göra det på moped!!

Citat av Olle Leksell

DKW

**DKW
Special**

Lyxmoped byggd som motorcykel av berömd mc-fabrik. I tillverkningslandet Tyskland är den avsedd för 2 personer och mycket högre hastigheter. Det betyder större säkerhet och bättre åkkomfort. DKW-motorn välkänd för styrka, god acceleration och tyst gång. SPECIAL är 3-växlad med fotväxelreglage, har två låsbara verktyglådor, extra kraftiga bromsar och däckdimensioner 21X2,75. Färg: röd eller blå.

Importör: AB MOTOR-SERVICE Ynglingagatan 24 Stockholm Va