

FÖRENINGSBREV



Superluxus
1961

Årgång 6
Nummer 1 2005

Läs om
"Yngling
ens Sve-
rigeresa,
" en
spän-
nande
resa i tid

Kö- pes

Reservdelslista
för Superluxus
Ring
Susanne eller Mi-



Gösta Holmströms Superluxus 1959
Med snygga tillbehör som t.ex. barnsadel
och backspegel



För mopedfantas-

Årgång 6

Nummer 1 2005

SUSANNES SIDA

Vi hade tur!
Både några av Sabi-
nas kusiner och
kamrater från för-
skolan befann sig
på Phuket i Thai-
land när katastrofen
skedde men alla
kom hem välbehåll-
na som tur var.
Jag hoppas att ing-
en av er som läser
det här har drabbats
värre än så!

Mopedsäsongen
närmar sig och för-
väntningarna är sto-
ra. Den stora reno-
veringsivern har
drabbat oss men det
är bara att inse att
tiden inte räcker till
allt som man vill
göra.
Superluxusen är ju
äntligen klar men
då släpar Mikael
hem resterna av en
Gritzner som han
köpte av Pelle Plåt
på moppisen i Liss-
ma som tyvärr vid
en närmare kontroll
visade sig sakna

stora delar av ram
och skärmkanter.
När Mikael besvi-
kelse lagt sig så gjor-
de han nya men an-
nat pockar på så den
får stå tills vidare.
Sen fick jag fnatt
och shoppade en
fyrhjuling, en bil på
Tradera! En Opel
Rekord från 1966
som tyvärr visade
sig sakna kromlister-
na nedtill på dörrar
och sparklådor. Är
det någon som har
några sådana som
ligger och skräpar i
nåt hörn så hör av
er!
Tänk att det alltid
ska vara något som
saknas, tänk om man
kunde få köpa något
som är färdigt och
komplett från början.
Att slippa jaga eller
slåss för att det ska
fungera som telefo-
nen jag köpte för
några dagar sedan.
Den skulle kopplas
in nästa dag sas det.
Men icke, jag fick

ringa och bråka och
då jag är envis som
en terrier så fick jag
igång abonnemang-
et till slut, bara för
att upptäcka att det
inte fungerade som
det skulle.

Vi funderar på att
köpa parabol men
jag har helt enkelt
inte tid med det för
det lär ju knappast
fungera utan vidare
eller?

Nej jag lär få till-
bringa x antal tim-
mar med att reda ut
det och dessutom
lär det kosta mer än
vad som aviseras
för att få det att fun-
gera som jag vill.
Så är det ju alltid ty-
värr. Så det får vara
så länge. Ettan, två-
an och fyran duger
gott åt mig och jag
får dessutom massor
med tid över att
pyssla med trevliga-
re aktiviteter än TV.
Video är ju ett alter-
nativ, häromdagen
hittade jag ett vi-

I det här numret:

Superluxus	4-5
EOLO en udda påhångs- motor	6-7
Köpes	7
Ynglingens Sverigeresa Sundbyberg- Växsjö på moped	8-12
Om importerade mope- der	13
Sammanfattning av vår Superluxus-renovering	14-17
Köp litteratur genom Club-Victoria	18
Länsförsäkringar	19

deoband i brevlå-
dan från TSV Blå-
rök. Den handlade
om Mellstatträffen
och den var kul, su-
get efter mopedtu-
rer kom tillbaka. Så
hör upp all ni mo-
pedtokar därute,
det är dags att fun-
dera på sommarens
mopedturer. Ju fler
att välja på desto
bättre.
Annars allt lugnt
och vi ses snart

**Hälsningar
Susanne**

MHRF:s agerande avseende importerade mopeder

Hej, Jag har tagit mig friheten att kritisera MHRF får deras inställning till import av mopeder .

MHRF:s inställning omöjliggör varje typ av mopedimport där avsikten är att bruka den importerade mopeden som just moped. Jag bifogar mitt brev till MHRF och ber om Victoriaklubbens stöd i min kritik av MHRF i denna fråga.

Många och Vänliga hälsningar till Er alla tre
Lars Öhman

Scoutvägen 15

191 39 Sollentuna

Medlem i Victoriaklubben

Läs brevet på sidan 13

Dags att bestämma datum för årets mopedut-

Vill du vara med och ordna en mopedutflykt?

Allt som krävs är en lagom runda på allt från ett par mil till flera! En fikapaus på vägen är ju trevligt. Antingen att man får ta med sig eget fika eller att det finns möjlighet att köpa.

Det skulle vara kul om det



Bilden är från senaste Classic Motor Magasin nr 3 2005. Den är från

Speedriders Vintervurpan och Lilian Nilsson vann pris för bästa juldekoration

**GRATTIS
LILIAN**

blev riktigt många mopedutflykter i sommar så man har möjlighet att planera in några av dom.

Dom som vill ordna en mopedtur hör av sig till Peter Sege-
mark på telefon 0171-469810.
Sen har vi en liten
”mopedutflyktsläggningsträff”
där vi bestämmer datumen.

Vi ses där, Susanne.

Vicky Superluxus

Superluxusen beskrivs i en bok från Tyskland om mopeder som ett fängslande smakfullt fordon. Och visst är den det med sin strömlinjeform och eleganta tvåfärgslackering.

Den är gjord som en tvåsitsmoped och kom ut på marknaden strax efter sammanslagningen av Victoria, DKW och Express. Den fortsatte att

säljas under ett par år och gjordes i 47,691 exemplar. Superluxusen förseddes med två eller tre växlade motor. Vanligast i Sverige var den tvåväxlade varianten.

Den hade en pressad plåtkram med profilrörsgaffel och svängarmsfjädring med stötdämpare både fram och bak. Den fick en krombygel på framskärmen, kromade fälgar och

pakethållare.

1959 års modell hade de mindre Luxus-naven och 23x2,25 däck medan de senare fick de större prä-nafa-naven och 23x2,50 däck.

Den tidigare Superluxusen har en gjuten aluminiumkåpa över styret istället för en pressad plåtkåpa. Det gjordes även ett fåtal med fläktkyld MS51-motor.

Vicky SL

Tekniska Data :

MOTOR Victoria - encylinder - tvåtaktsmotor - cyl.-volym 47cc - cyl.-diam 38 mm - slaglängd 42 mm - 0,8 hkr - kompression 1 :6,4 - avtagbar lättmetallcylinderlock - högglanspolerade vevhuskåpor - Bing förgasare med chokespjäll och insugningsljuddämpare - Noris svänghjulsmagnet 17 W belysningsström.

VÄXELLADA sammanbyggd med motorblocket - 2-växlade - treskivig lamellkoppling som arbetar i oljebad - kickstartas med pedalerna.

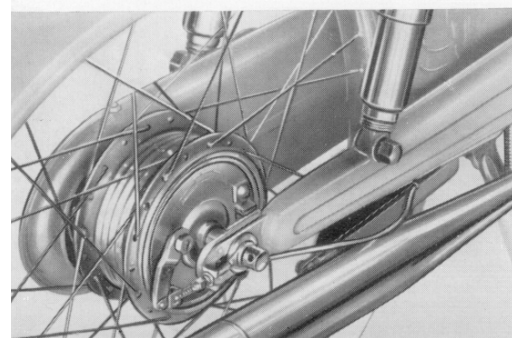
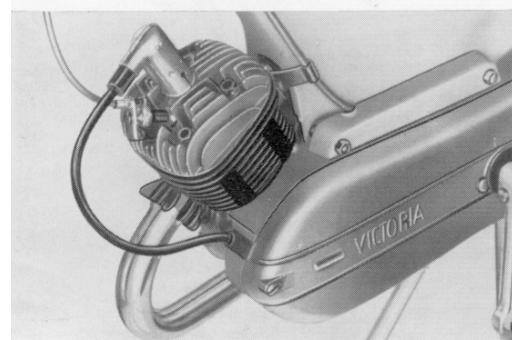
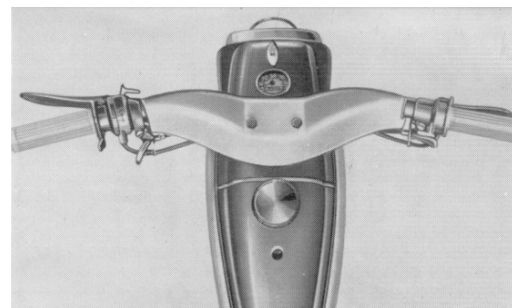
RAM. Pressad tankram av stål - rymmer 5,1 lit. bränsle - fram- och bakfjädring medelst långa svängarmar, som äro lagrade i silentblock - teleskopfjädrar fram och bak - fullnavsbromsar 120 g mm - bakhjulsnavet försett med stickaxel - däck 23 X 2,50 med vita sidor - förkromade fälgar - breda stänkskärmar, som skyddar väl för smuts.

UTRUSTNING: 2 verktygsboxar - verktygsats o. pump - dubbelbred strålkastare - godkänt baklyse - inbyggd hastighetsmätare - el. signalhorn - förkromad skyddsbygel på framskärmen - pakethållare med packrem - stöldlås av godkänt fabrikat -(fotstöd levereras extra).

FÄRG: Mellanblå med fält och framskärm i ljus vit-blått.

Reservation göres för pris- och konstruktionsändringar

Fabriksgaranti 6 månader.



Denna sida är hämtad ur en tysk tillbehörslista där man kan se vilka tillbehör som fanns till olika modeller.

Observera att Superluxusen är försedd med en fläktkyld motor

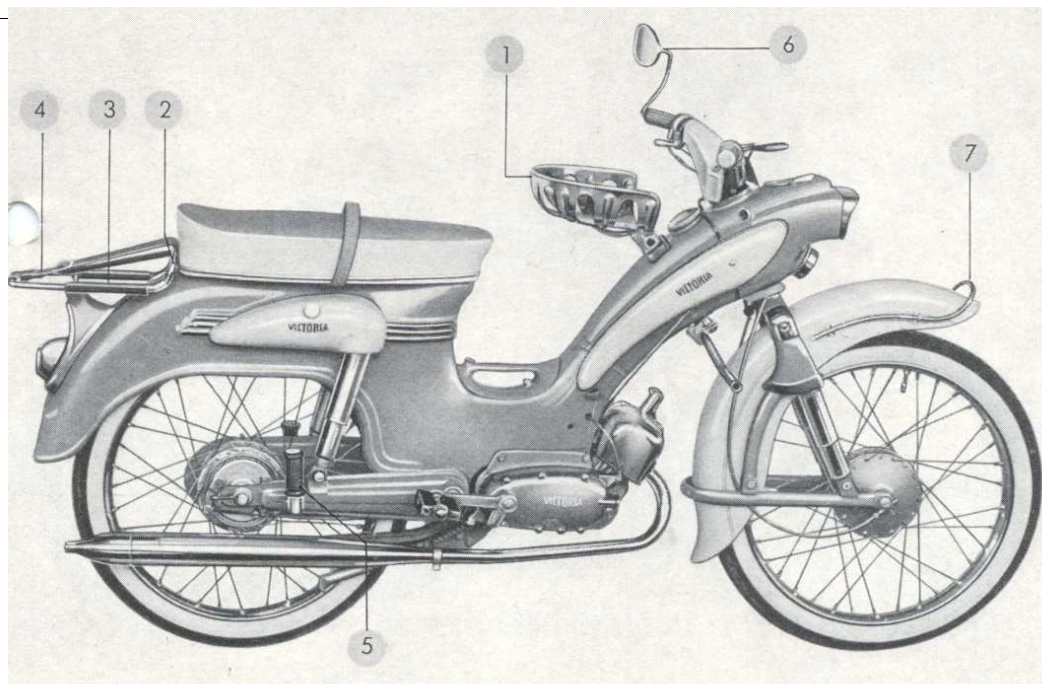
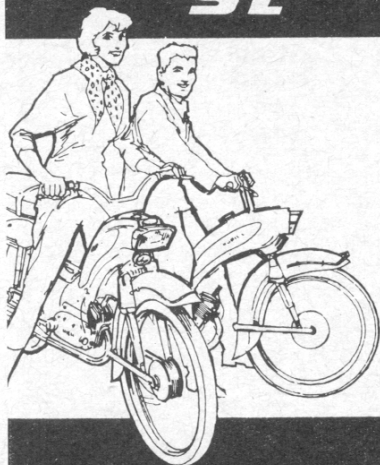


Bild	Benennung	Bestellnummer	Preis	R.-Sch.
①	Kindersitz, glanzverzinkt	107 770 60 00	20,40*	2
②	Kofferträger, verchromt	107 130 01 00	12,35	2
③	Auflagegummi	199 134 13 00	1,25*	1
④	Gummispannband	107 130 04 00	2,90*	1
⑤	Soziusfußrasten (1 Paar)	107 100 25 99	4,—*	1
⑥	Rückspiegel, verchromt	101 770 10 01	6,55*	2
⑦	Schutzblechbügel, verchromt	107 116 06 00	5,80	1

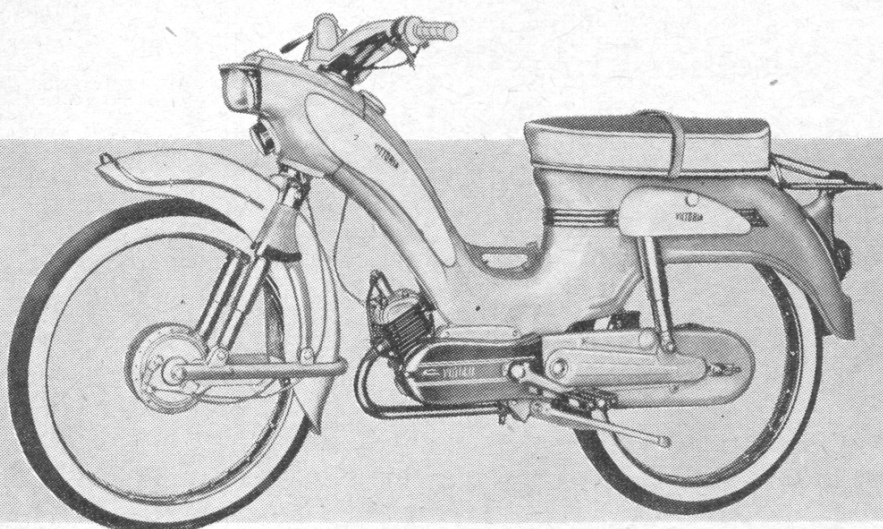
VICTORIA
Vicky
SL



AB MOTOR-SERVICE
STOCKHOLM VA HÄLSINGBORG
Ynglingagatan 24 Rännarbanan 10

lyxmoped i särklass

med Victorias världsberömda 2-taktsmotor



- 2-växlad med inbyggd kickstart
- Fjädring fram och bak: swingarm med teleskop
- Överdimensionerade däck med vita sidor
- Hastighetsmätare
- El. signalhorn
- Godkänt stöldlås
- Lackerad i två nyanser av blått

En Udda påhängsmotor.

I våras kom jag över en for mig okänd mopedmotor. På svänghjulet stod det ICEM. Efter demontering visade det sig, att den inte var komplett och aldrig startad. Ett par lager, en kannring (kolvring red:s anmärk.) och div. skruv saknades. Men hur den skulle monteras och driva ?

I en Italiensk mc-bok stod motorn beskriven som en cykelmotor EOLO tillverkad i Milano mellan 1951 och 1953. Tvåväxlad och 46cc. Men beskrivning av själva drivningen var svår att förstå trots hjälp med översättningen. Jag satte ut en an-

nons i Classic Motor oktobernummer 04 under rubrik "efterlysning" om att jag önskade komma i kontakt med någon som kände till motorn. Tre svar fick jag av personer som hade likadana motorer, samtliga nya, någon var inte helt komplett, och ingen visste så mycket om den. Jag fick veta att det hade importerats att antal motorer till Sverige för att användas till gocartbilar .

Genom en av ägarna fick jag tips om en motor till salu. Den hamnade hos mig. Den var helt komplett och jag började nu ana hur drivningen

skulle kunna fungera. En skrotad 12-växlad racer-cykel fick duga som prototyp. Cykelns vevpartiet modifierades så att pedalerna kunde rotera fritt från motorn. Kedjor och drevanpassades tillämplig utväxling och spänning. Som tank använde jag fotogentanken från ett primuskök (utan pump förstås).

Växelreglage tillverkade jag av ett handbromshandtag enligt typ Viktoria Fuchs påhäng.

Motorn startades utan problem och en doft av Castrol R-olja spred sig, inte bara i garaget- Den var alltså inte helt ny.



Nu väntar jag på barmark så att jag kan provköra den.

I Lars Golbes

"Mopedboken" finns en mopedscooter beskriven som heter Piccolo. Den är tillverkad 1954 av AB Resexo Råstensgatan 6 i Sundbyberg. Motor EOLO. På den tiden bodde jag på Brunnsgatan 9 inte långt därifrån.

Ur boken Hilfsmotoren, Stadtrutscher und Moped-träume av Manfred Nabinger sidan 81 um einiger der bekannteren Konstruktionen zu

nennen: Alpino, ASPI, Carda, Eolo, Jolly, Leone und Vega aus Italien Mitt interesse for mopeder har nu nästan helt koncentrerats till mindre vanliga påhängs- motorer, vilket kanske beror på att jag aldrig har haft någon modern integrerad moped. Min första moppe var en Flink tätt åtföljd av en Viktoria påhängsmotor. Då jag fyllde 16 var lätt motorcykel betydligt mer intressant

Jag tycker att det skulle vara trevligt att se flera cyklar med påhängsmotor på våra utflykter- Det går

alldeles utmärkt att ta sig fram på detta sätt bekräftar undertecknad.

Anders Moppe-farfar Almberg.

Till Tekniska Spalten

Vem kan magnetisera mopdesvänghjul? Batteriservice på Surbrunnsgatan i Stockholm klarar inte alla typer av svänghjul-

Förslag till ny slogan (devis)

Njut av farten, åk moped!



Köpes

Vicky III med MS 50-motor, eventuellt Vicky IV med MS51-motor köpes. OBS! ej renoveringsobjekt, endast ett exemplar i mycket bra skick och allt i funktion är av intresse.

Guy Ek, Ruda

0491-22039

Medlem nr 155

Nästa nummer av mopedbladet,

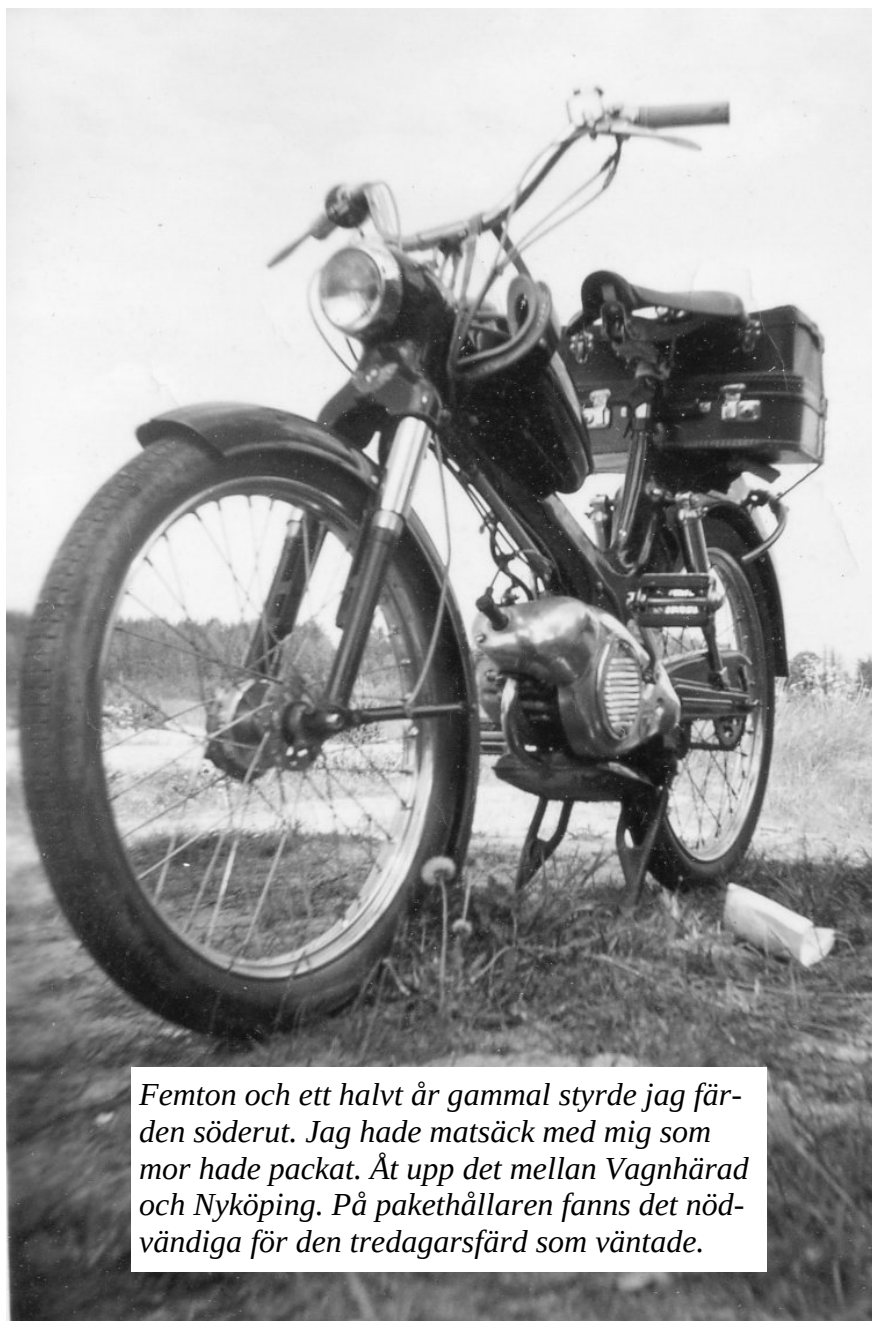
Skicka in om smått och stort, ju mer desto roligare mopedblad!. Det hänger på **ER**. Alla bidrag med mopedanknytning är välkomna.

INTE BARA VICTORIA

Ynglingens Sverigeresa: Sundbyberg - Växjö på moped.

Den 13 juni 1957 kl. 7 på morgonen ”gick startskottet”. Femton och ett halvt år gammal styrde jag färdens söderut. Att jag åkte på nya Puch, var självklart. Hade riggat upp kartan på tanken så att jag lätt skulle hitta vägen. På pakethållaren fanns det nödvändiga, bl. a verktyg, för den tredagarsfärd som väntade. Packat i två små resväskor, av papp. Stora resväskan skickades på järnväg för 7:50. Första stoppet gjorde jag ungefär där Gyllene Ratten sedan byggdes.

Följde ”Riksettan”, vilket inte var så svårt - jag hade ju kartan. Den hade jag köpt på Motormännens Riksförbund, där jag naturligtvis nu var medlem. Kartan var i lösblad som bundits ihop med en spiral, om jag kommer ihåg rätt. Och den var av enklaste sort, såg handritad ut, men fungerade utmärkt. Svartvit utan en tillstymmelse till färg. Jag hade matsäck med mig som mor hade packat.



Femton och ett halvt år gammal styrde jag färdens söderut. Jag hade matsäck med mig som mor hade packat. Åt upp det mellan Vagnhärad och Nyköping. På pakethållaren fanns det nödvändiga för den tredagarsfärd som väntade.

Saft och mackor och bul-lar. Åt upp det mellan Vagnhärad och Nyköping.

Det fanns tre anledningar

till den här åkten. För det första så skulle jag sommarjobba på en bondgård utanför Växjö. För det andra så hade jag ju



En egen, alldeles ny moppe. Februari 1957. Hjälpm till mopeden fanns bara inte.

en splitter ny moppe som jag inte kunde slita mig ifrån, ens under sommaren, och för det tredje så var/ är jag väldigt geografiintresserad. Detta var alltså ett utmärkt tillfälle att handgripligen se en del av vårt fina land. Tidigare hade jag färdats med tåg och buss lite kors och tvärs men det här var något nytt och spännande.

Jag njöt av färden, stannade lite då och då och sträckte på min stillasittande lekamen. Eftersom Riksettan gick genom samhällena på den tiden, så fanns det mycket att

titta på. Bilarna var inte så många så jag upplevde aldrig att det var farligt. Jag hade planerat in ca tjugomil om dagen. Mopeden var otrimmad och gjorde som bäst ca 40 i

nedförsbackarna. Så dags-etappen blev gott och väl en normal arbetsdag. Första övernattningsstad var Söderköping, en stad jag aldrig varit i och som därför måste beses. Jag hade i förväg beställt sängplats på vandrarhemmet.

Nu gick jag på upptäcktsfärd i den lilla staden och sedan sov jag gott. Puchen hade skött sig så här långt. Vaknade utvilad och kollade kartan. Näsan pekade nu mot Jönköping. En ny tjugomila upptäcktsfärd låg framför mig. Det jag mycket väl minns, är att jag blev stel i kroppen och öm i baken och därför stannade ganska ofta. Att växla körställning blev jag nu expert på, ömsom satt jag normalt och ömsom stod jag upp. Försökte sitta långt fram på sadeln och långt



Jag njöt av färden, stannade lite då och då och sträckte på min stillasittande lekamen. Bilarna var inte så många så jag upplevde aldrig att det var farligt. Bilden visar Riksettan strax norr om Nyköping.

Här fanns allt som ska finnas på en bondgård; hästar ... och plogar och en massa andra mekaniska grejor.



bak. Som tur var så hade jag ännu inte bytt original-sadeln mot en soffa - då hade jag nog blivit skinn-flådd där bak. Skönt var det att ha både fram- och bakhjulsfjädring ...

Alvastra klosterruin hade jag siktat in mig på så det blev ett av stoppen på denna dag. Gränna stad likaså. Kul att se dessa platser som man läst om i skolan, i verkligheten.

Moppen hade jag tidigt försett med ställbart munstycke så en hukande gymnastisk rörelse blev att då och då justera bränsleblandningen, särskilt i nedförsbackar, för att undvika bluddrande. Motverkade även kroppens tendens att stelna till. Jag visste att jag i Jönköping skulle bo på en skola, som nu givetvis var

tömd på sommarlediga ungdomar. Det visade sig att sängen var en tältdito som tillsammans med en mängd likadana fyllde gymnastiksalen. Men vad gjorde det. Ingen upptäcktsfärd den här kvällen utan ett snabbt insomnande efter att jag ätit en bit.

Nu var jag nästan framme tyckte jag, bara elva - tolv mil att avverka. Inte Riks-

ettan den här dagen utan en småländsk "stig" låg framför mig. Puchen pinade på utan problem. Eftersom jag redan förra sommaren hade varit i Växjö som sk sommarbarn, så kände jag igen mig när jag triumferande körde in staden. Vilken känsla - King of the road - och med alla kroppssymtom som bortblåsta. Nu var det bara att ta sig genom staden och åka den halvmil som jag kunde utantill. Hade ju cyklat vägen många gånger förra sommaren.

Nu vidtog två månaders lantliv. Förra sommaren hade jag som fjortonårigt sommarbarn vistats hos farbror Gunnar och tant Nanny. Hjälpt till en hel del och trivts så bra att jag bett att få komma ned även nästa sommar. Men

Farbror Gunnar körde pickis! En av de få Morris Oxford pickup som nog sålts i detta land.



nu var jag för gammal som sommarbarn, så det blev en helt privat vistelse och som sagt att vara inställd på att göra nytta. Eftersom jag varit på landet varje sommar med allt vad det innebär, sedan jag var mycket liten så var jag väl insatt i det som hör en bondgård till. Här fanns alla djur som "ska" finnas; hästar, kor, tjur, grisar, får, höns och katter. Eget hö hade man förstås och en stor areal med säd mm. Traktor och självbindare, släpräfsa och tröskverk och harvar och plogar och en massa andra mekaniska grejor. Härligt ! Och farbror Gunnar körde pickis! En

av de få Morris Oxford pickup som nog sålts i detta land. Min plats var på flaket, lutandes mot hytten, när det skulle åkas någonsans.

Eftersom jag hade läst att motorer behöver sotas då och då, så måste Puchen givetvis genomlida en dylik operation. Så bland det första jag gjorde när jag kom ned, var att dra på mekarkläder. Bort med fläktkåpor, förgasare och avgassystem osv. Lossade toppen och drog sedan försiktigt av cylindern och började sota. Inte var det mycket ! Men eländes elände - jag råkade nu rulla moppen lite och hade tyd-

ligen växeln i, så vad hände ? Jo, kolvens nederdel smällde i vevhuset med sådan kraft att en centimeterstor bit av den bara gick av! Jag minns känslan än idag - hårbottenen knöttrade sig och med skammens rodnad tvingades jag att konstatera att någon fullfjädrad mekaniker var jag inte. Och den lossnade biten låg dessutom i vevhuset ... fy bubblan!

Nå, det slutade med att jag genom mopedhandlaren i Växjö fick hem en ny kolv och efter att ha satt den på plats så skruvade jag inte något mer, den sommaren. En sak



Bytte avgassystem och styre till tuffare varianter och sadeln mot en limpa och så vidare.

som jag nu hade kommit underfund med var att erfarenhet är samma sak som egna misstag. Det fula låset gick också, tack och lov, sönder här i Växjö så ett nytt och tuffare inhandlades hos moped-handlaren.

Sommaren förflöt med drängarbete nästan varje dag. Jag trivdes. När jag var ledig så åkte jag gärna moped eller träffade Johan i granngården. Hans far var överste på Kronobergs regemente och hade tydligen gott ställt. De hade en alldeles ny kromvick (Ford Fairlane Crown Victoria) som jag fick åka med i ibland. Vilken känsla! Och så bodde de i en herrgård med hur många rum som helst. Kommer inte ihåg hur många rum som Johan disponerade, men han hade i alla fall en Märklinbana i ett av dem. Inga ungdomar som hade mope fanns det i byn, tråkigt nog, så det blev till att köra ensam. Hemma var det ju gott om mopeder och kompisar, men inte här.

I mitten av augusti skrev jag att jag tänkte åka hem runt den 20:e men att "moped är inte värt att åka, det tar för lång tid

och det kan bli otäckt väder. Jag hade tur med vädret när jag åkte hit. Tåg är bra att åka, men flyg går fortare". Det blev tåg med mopedpolletterad, 42 kr för mig och 10 för Puchen. Men hemresan blev den 28:e för "vi måste köra in rågen först". Så är det med lantbruk. Under sommaren hade vi bl. a kört in 59 lass hö - jag fick 25 eller 50 öre per lass. Och expert på att spetta hål för hässjestölar och sätta upp dem hade jag blivit, allt annat oräknat.

/Tommy Granholm, medlem nr 84

Fakta om min Puch och dess efterföljare:
Puch MS 50 L inköpt ny, i februari 1957 på Ynglingagatan i Stockholm. Kostade, om jag minns rätt, 795 kr. Tömde min spargris på 400 kr - resten blev avbetalning för min stackars mamma. Jag gick fortfarande i skolan. Otrimmad i ett halvår då det var dags att med goda kamraters hjälp slå ut pluggen och slipa toppen. Sedan dreva. Bytte avgassystem och styre och signalhorn till tuffare varianter och sadeln mot en limpa och så vidare. Sålde Puchen efter ett och ett halvt år, under vilket den även hann att bli

stulen. En av mina kompisar såg den efter en vecka i en hög med andra moppar på Råsunda polistation, så jag fick snabbt igen den.

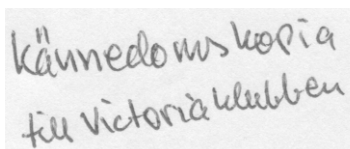
Blev sedan blöjknutte på en FLM Crossman (150 cc) som egentligen var en dekaltrimmad Monark Blue Fighter med "gummibandsfjädring" (uruset) bak. Frode Lund i Malmö "introducerade ett nytt märke på marknaden".

Sedan snobbade jag till det med en lätt (!) Vespa på 125 cc. Det var Elitmodellen som bantats från 81 till 74,5 kg. En av de första som kom in i landet. Stötdämparen fram hade konstruerats bort, vilket gjorde den läskig att frambromsa med och sadel och paket-hållare var ersatt av en svampig soffa, allt för att trola bort 6 ½ kg.

PS I mitten på 80-talet så vaknade mopedintresset på nytt, mer om det en annan gång, kanske DS

.....
Tack Tommy för en tillbakablick till en tid då hästkrafter inte bara handlade om motorstyrka.
Susanne.

.....



Sollentuna i början av januari 2005-01-05

MHRF
Tomtebogatan 33
11338 Stockholm

MHRF:s agerande avseende veteranmopeder.

Jag har noterat att MHRF genom goda kontakter och skickligt agerande fått myndighetenas gehör för krav som framförts av Victoriaklubben och AHK:s mopedsektion. Här avses befrielse från eventuellt besiktnings- och skylttvång för mopeder t o m 1975 års modell och sådana senare mopeder som typgodkänts i Sverige senast den 31 dec 1975.

Tack!

Avseende mopeder vill jag dock rikta kritik mot agerandet när det gäller importerade veteranmopeder, dvs mopeder med 50 cc motor av 1975 års modell eller äldre.

MHRF har till myndigheterna och i tryckt dokumentation "påtalat" att dessa importerade mopeder skall klassas som motorcyklar, och därmed registreringsbesiktigas, förses med godkända MC-skyltar och endast får framföras med körkort för motorcykel.

(hur det nu ska gå till att registreringsbesiktiga en utländsk moped där inte tillverkaren finns kvar så man kan få ett tillverkarintyg och annat som behövs för besiktning. Red:s anmärkning)

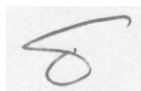
MHRF:s uppgift borde vara att ta till vara intressen rör de medlemmar som de representerar .

De utländska veteranmopederna är lika intressanta för Sveriges "mopedhistoriker" som Ferrari, Bentley och Aston Martin är för automobilhistorikerna i vårt land. Importen bör alltså inte motarbetas utan uppmuntras.

Möjligen går ett antal av de importerade mopederna fortare än 30 km/tim, men så är de också ursprungligen byggda för detta, till skillnad från de svenskbyggda mopederna. MHRF:s inställning och arbete bör inriktas på att skapa regler som kan möjliggöra import och brukande av utländska mopeder som mopeder. MHRF bör verka för att Sveriges mopedflora berikas och ges en "touch" av den europeiska union som vi faktiskt tillhör.

Inom Victoriaklubben och ARK:s mopedsektion är vi villiga att föreslå vilka regler som skall gälla för utländska **veteranmopeder** som inte tidigare typbesiktigats i Sverige. Vi är inte främmande för hanterbara restriktioner för innehav och brukande.

Medlemmarna i AHK:s mopedsektion och i Victoriaklubben skulle uppskatta ett svar från MHRF där Er uppfattning och arbetsinriktning i denna fråga framgår.



Många och vänliga hälsningar

Lars Öhman
Scoutvägen 15
191 39 Sollentuna

Medlem i AHK:s mopedsektion och i Victoriaklubben.

Vår Superluxus är äntligen



Före renovering

Ja här kommer nu äntligen den utlovade sammanfattningen av vår Superluxusrenovering.

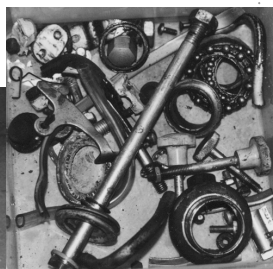
Hela historien började med att vi sommaren 1998 bilade ner till Tyskland där vi, via Gerd Philipp som vi träffade på en marknad i Butzbach, hittade Su-

perluxusen på ett loft utanför Geißen. Den var penselmålad men helt komplett. Superluxusen var ju en sån moped som vi suttit och dreglat över och inte trodde att vi skulle hitta i första taget.

Vi premiärkörde den på ett

rally i Bromma 1999, det ösregnade så det stod härliga till men slutade lagom då vi började åka som tur var.

Efter avslutad säsong plockades mopeden ner i sina minsta beståndsdelar. Den skulle renoveras under vintern men först skulle blästerskåpet byggas. Själva skåpet gick fort att svetsa och sen monterade Mikael dit en del tillbehör som behövs som handskar och galler. (att ställa/ lägga delarna på). Vi har en industri-dammsugare som vi kopplade in och det fungerade alldeles utmärkt. För att få plats med en mopedram med inbyggd bakskärm så blev det ett



ganska stort skåp. Till slut så var allt klart med glasruta och allt.

Själva blästringen gick galant men många bitar var det, 21 stycken för att vara exakt, det tog några timmar att blästra alla dessa delar men bra blev det.



Att bakskärmen var dålig visste vi sen tidigare men att den var så här dålig hade vi inte räknat med. Efter blästring vidtog c:a 15 timmars iskarvning av plåt plus igenläggning av små hål med svetsen, det var säkert ett 30-tal hål av varierande storlek. För att se var plåten var riktigt tunn slog Mikael med en mejsel och hammare försiktigt på bakskärmen där det såg skumt ut. Blir det en bula får man lägga i

med svetsen. Sen återstod några timmars jobb med

nedslipning av svetsar. Det gäller att ha tålmod. För att få skärmen riktigt tät så att den inte rostar från insidan så lade Mikael först på grundfärg, sen body och sist ett

tjock lager med enkompfärg. Nu blev det lite bättre tjocklek på plåten som bitvis var väldigt tunn efter blästringen.

Framskärmen var inte så bra men inte lika dålig som bakskärmen. Efter igenläggning av några mindre hål och spackling med plasticpaddning över gravrosten så såg den riktigt bra ut. Sen fick den samma behandling på insidan som bakskärmen. Det blev en hel del spackling på

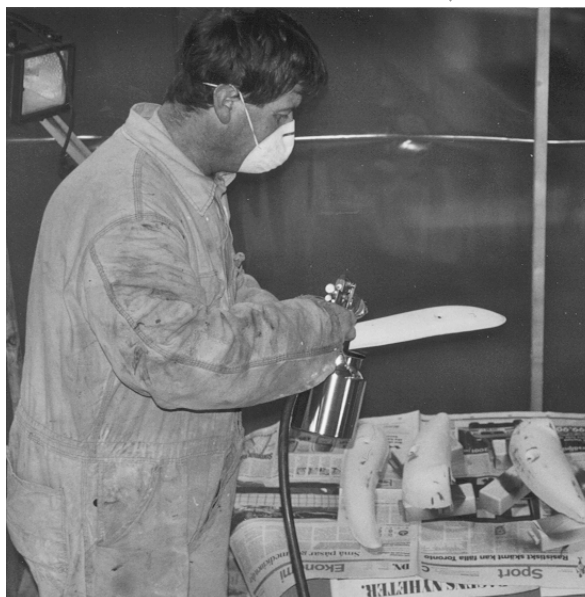
bakramen både där Mikael hade svetsat men även

all gravrost i skärmkanter måste spacklas med lättspackel. Det hade varit väldigt lätt att även spackla över punktsvetsarna på skärmen men det tycker vi skulle

vara överrenovering då dessa syns på originalet.

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



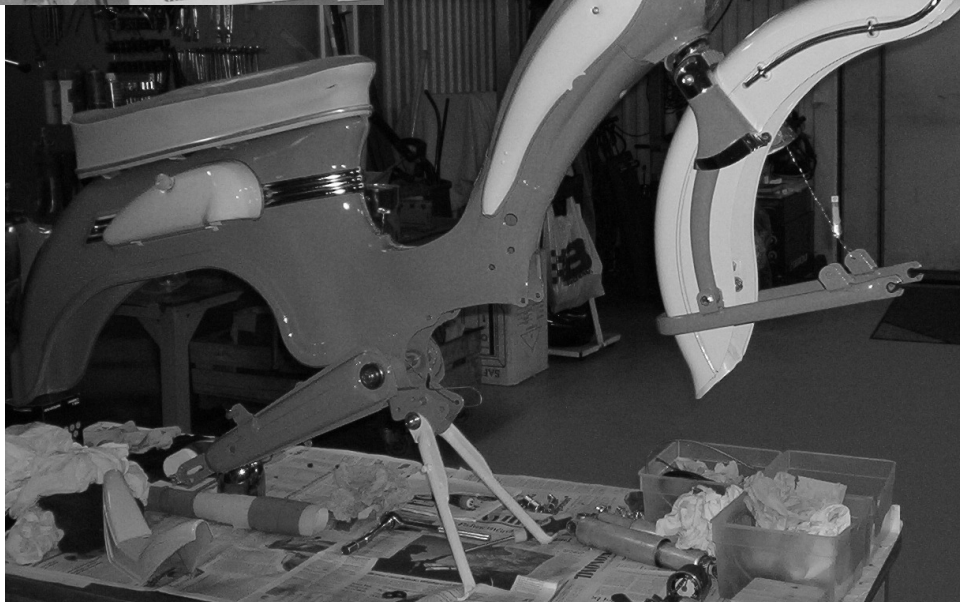


för att om möjligt binda så mycket damm som möjligt. Att få det helt dammfritt är nära nog omöjligt, det blir ett och annat dammkorn i lacken ändå men det får man leva med!. Nu

inte att använda idag eftersom det är andra färger och de stämmer inte med dagens färger. Dessutom verkar det skilja en del mellan mopederna, den färgen som stämde för oss ser inte ut att vara rätt på en annan Superluxus. En kompis till oss provade

inuti vårt garage. Sen hade vi en rulle byggplast som vi använde till väggar. Där inne var det sen nog med att inte damma.

Utvändigt så grundades alla delarna först och mellanslipades med 1200-papper följt av sprutspackling av alla delar följt 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 klipbduk som kallas tac-rag. Dessutom så tog Mikael en blomspruta och sprutade med i själva boxen innan lackningen



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 Superluxus och då blev det **S 20 10-G 10 Y** Färgerna var ganska lika men

var det äntligen dags för själva lackningen. Inför lackningen hängde Mikael upp delarna i snören så de hände fritt men det medförde ju lite problem med att delarna började pendla när man började spruta på färgen. I fabriken så doppades ju delarna direkt ner i färgen vilket ju är lite enklare. Sen var det ju det här med färgkoder, de gamla koderna går ju

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”. Insidan av verktygslådan och kedjeskyddet brukar kunna vara ett säkert kort.

av Max svensk fick vi listerna som ska sitta runt alla kåpor, han hade hittat dom på Küntze på Lindhagensgatan i Stockholm. Listerna är mycket lika originallisterna. Det gick åt mycket mer än vad vi trodde så snåla inte på inköpet. När Mikael limmade dit listerna lade han en tunn limsträng på insidan av kåpkanten för att slippa få en massa kladd när han tryckte dit listerna. Det blev riktigt bra. Sadeln såg tillräckligt fräsch ut för att behålla i original, vi skurade den i diskhon. Vi har inte kro-

mat om några delar eftersom dom var i hyfsat skick och vi har den inställningen att behålla originalskicket så mycket som möjligt. Omlackningen var tvungen eftersom förra ägaren penselmålat mopeden. Förövrigt var den komplett med alla delar vilket alltid är trevligt när man ska renovera för det är inte alltid lätt att hitta delar.

Som det här med däcken! Eftersom vi har en Superluxus från 1961 så är den försedd med de större prä-nafa-naven och ska följ-daktligen ha de större däcken med storleken 23x2,50. Det gick helt enkelt inte att få tag på den storleken med vita däcksidor så till slut föll vi till föga och köpte en storlek

mindre dvs. 23x2,25. Annars handlade slutförandet mycket om att försöka skruva dit delarna på rätt plats vilket ju inte alltid är så lätt utan en bra reservdelslista. Vi hade en (fax)kopia i mycket dåligt skick men det gick det också.

Mikael behövde bara tvätta av motorn eftersom den var i så pass bra skick att det inte fanns någon anledning att riva ner den.

Idag skriver vi år 2005 och vår Superluxus står äntligen där ute i garaget och blänker. Det sista som återstår är nu att starta den!

Vi ses i sommar.

Superluxushälsningar
Susanne och Mikael Axlund



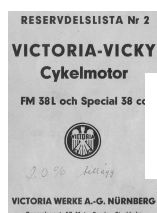


Köp gråmelerad T-shirt med Victoria-logga rött!

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

Köp mopedlitteratur

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



1

Kopia, A5
På svenska 23
sidor Reservdel-
lista Nr 2 FM 38
Pris 50:-



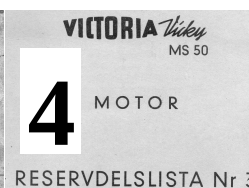
2

Kopia; A5
På svenska Häftad 20
sidor. Reservdel-
lista Nr 3 Moped Vicky III
med sprängskiss i A3
Pris 50:-

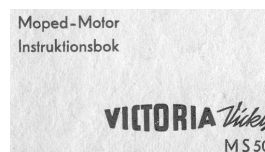


Kopia, A5 OBS På
Tyska häftad, 28 sidor
Verkstadshand-
bok för Motorn
MS 50
Pris; 50:-

3

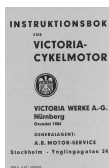


Kopia A5
På svenska Häftad 8
sidor Reservdel-
lista Nr 3 Motor MS
50 med sprängskiss
i A3 Pris 40:-



Kopia "Halv A5"
På svenska Liten in-
struktionsbok
för Vicky MS
50
Pris 35:-

5



6

original. "Halv A5" Instruk-
tionsbok Victo-
ria cykelmotor
Pris 60:-



7

Kopia A5 På svens-
ka Häftad 36 sidor.
Reservdel-
lista Nr 6
Moped Luxus Pris
60:-



8

Kopia A5 På
svenska, Häf-
tad 54 sidor, Reserv-
del-
lista 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 Reserv-
del-
lista Nr 6
Motor MS 51/ 51D
Pris 50:-



11

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

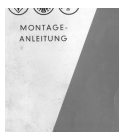
12

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



13

Kopia A5 OBS På
Tyska 45 sidor. Verk-
stadshandbok på Mo-
tor EM 50, Typ 801,
803, 804, 805



14

Kopia A5 OBS På Tyska,
**Reservdel-
lista 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. Plåttbanan typ 115/ 155. Typ 128/
158 Violetta/ Avanti/ Carino. Pris 150:-

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



**Alla
priser
är in-
klusi-
ve
porto**

Dessutom!

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

Mopedbladet 2001

Köp alla 4 nummer för
50:- inklusive porto.



LÄNSFÖRSÄKRINGAR i samarbete med CLUB VICTORIA; OBS; gäller endast för dig som är skri- ven inom Stockholms län.

Försäkring för dej som har flera mopeder.

Som medlem får du nu möjlighet att teckna trafikförsäkring för dina mopeder som är äldre än 25 år. Vi får nu på två trafikförsäkringar teckna upp till tio stycken olika mopeder. Du får bara köra två stycken samtidigt vilket innebär att ni kan vara två stycken som kör varsin moped samtidigt. Om du säljer eller köper en ny moped måste det anmälas omgående annars gäller inte försäkringen för din nya moped.

När det gäller försäkringsbrevet är det ju utformat med ett fordon per brev. Nu har vi löst det så att alla ramnummer ska vara noterade på försäkringsbrevet, om inte så kontakta vår kontaktperson på Länsförsäkringar, hon heter Gudrun Karenej på telefon 562 83 182.

Kostnaden för två trafikförsäkringar blir 2 gånger 512:- löpande på ett år vilket blir totalt 1024:- per år. En nyhet är att vi nu kan teckna en trafikförsäkring för den som bara har en moped, priset blir då 512:- per år.

Notera ditt mopedinnehav på listan nedanför, fyll i namn adress och ditt personnummer. Medlemsnumret hittar du dels på medlemsmatrikeln i detta nummer och dels på adresslappen. Skicka sen hela sidan eller en kopia till vår kontaktperson för försäkringar Lars Widman; Försäkringsbrevet skickas sedan ut av Länsförsäkringar.

NAMN.....

ADRESS.....

PERSONNUMMER.....

MEDLEMSNR.....

SKICKA IN DENNA LISTA eller kopia TILL
LARS WIDMAN
MASKINISTGATAN 9
117 66 STOCKHOLM

	MOPEDMÄRKE	MODELL	ÅRSMODELL	RAMNUMMER
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				



www.club-victoria.nu

SUSANNE AXLUND
KARLSBORG 197 91
BRO

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

*Njut av farten åk moped
Citat av Anders Almberg*

Vill du också ha mopedbladet? Eller någon kompis?

Hur får man mopedbladet? De är enkelt,
Sätt in 80:- på postgiro **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.

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.

Superluxus 1961 Ägare Max svensk

*Lackeringen i Svart-vit fanns dock inte i original
men visst är den snygg!*

