



Lilian Nilsson förstapristagare för den finaste julpyn-tade moppen. Göran Norin i bakgrunden gratulerar.
Foto; Hans Österblom



För mopedfantas-

Årgång 7

Nummer 1 2006

SUSANNES SIDA

Hej där ute i stugorna, nu börjar snart mopedsäsongen och vad passar bättre än att träffas och prata mopeder, titta på film och äta gott i goda vänners lag. Om ni har några mindre saker med mopedanknytning går det bra att ta med och sälja, lite som bakluckeloppis. Vi ska dessutom informera och prata lite datum för årets mopedutflykter så fundera lite på om inte du skulle kunna fixa en liten utflykt. Allt som behövs är ett fikastopp och en tur på några mil. Det vore kul med lite variation så ni som inte har haft någon mopedtur är välkomna att fixa en.

Jag ska göra en matrikel som jag kommer att skicka ut senare i vår. Det skulle vara trevligt om ni ville lista era mopeder så att jag får med dom i matrikeln. Det går också bra att maila eller skicka en lista med posten om det är många mopeder. Se adresser sista sidan. Lars Öhman arbetar oförtrutet vidare för att underlätta för oss som vill använda och köra importerade mopeder, man får ju faktiskt importera och köra veteranbilar från andra länder så det

borde ju vara samma villkor för alla motorfordon, eller? Läs mer på sid. 6.

I förra tidningen visste jag inte om jag skulle behöva ta ut någon avgift för 2006, mopedbladet har blivit mindre och antalet utskick färre men då jag bestämt mig för att göra en lite finare matrikel och dessutom kopierat upp lite mer litteratur, några hade tagit slut, så blir det 80:- även detta år. Glöm inte namn och kontrollera att adressen är

I det här numret:

AHK:s vintervurpa	4-5
Om importerade mopeder, Lars Öhman	6
Köpes	7
"Mopedtrix"	7
Vicky IV, IV E, IV (E) Standard	8-11
Länsförsäkringar i samarbete med Club Victoria	13
Mopedlitteratur säljes	14
Nya Mopedister hälsas välkomna	15

korrekt. (se adresslappen)

Betala in 80:- på postgiro 1795892-7 Susanne Axlund.

Hoppas vi ses på Vinterträffen, läs mer på det bifogade "infobladet"

Hoppas vi ses
snart

Susanne

Nästa nummer,

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

INTE BARA VICTORIA

Vill du ha mopedbladet **2006?**

Sätt in 80:- på postgiro
1795892-7 Susanne Axlund

Glöm inte att ange namn och adress så jag vet vem som betalat in. Dessutom gärna de mopeder du har.

För 80:- kronor får du utskick/ mopedbladet 2-4 gånger per år för självkostnadspris (kopiering och porto) samt tillgång till en försäkring via Länsförsäkringar för upp till 10 mopeder. Detta gäller endast de som är skrivna i Stockholms Län.

Du är också med på en namnlista och får utskick om mopedutflykter och andra evenemang. Namnlistan finns enbart i min dator i en excel-fil. Om du inte vill vara med på den listan så skriv det eller ring så fixar

Vill du också vara med och ordna en mopedutflykt

Vad krävs; jo en slinga på några mil och en plats att stanna och fika på. Antingen ett fik som redan finns eller att man har en picknickutflykt. Det bör anges tydligt om man ska ha med eget fika eller om det finns möjlighet att köpa fika efter vägen. Annars är det bara att köra på.

Det vore kul om fler ville vara med och fixa mopedutflykter så det blir variation på vart man åker för det är ju du som hittar de bästa vägarna där du bor.

Fundera också lite på vilket datum du kan ha utflykten och ha gärna några Maila peter.segemark@bredband.net eller ring Peter Segemark eller kom till vår träff för mer information

Vi ses



Gert Asplund och Hans Brodin visar upp Nymans vänners Museet för oss.

AHK:s Vintervurpan i Uppsala 060114

Vi, Bertil och undertecknad åkte till Uppsala en gråkall och blåsig vinterlördag för att besöka Vintervurpan vid Nymans gamla verkstäder, Nymansmuseet, där Gert Asplund och Hans Brodin hälsade oss välkomna. De redogjorde för Nymans tidigare industriella verksamhet samt för de olika museiföremålen inklusive Erik "Orsa" Bohlins pris-samling. Ett besök jag gärna rekommenderar. Till den gemensamma starten deltog 42 åkare så

det var ett evigt surrande i luften. Som ett "Målfoto" en minut före starten kommer två från Åkersberga i tomteluvor på, i full speed. "Vi hann" sade Göran glatt, "du förstår jag har mekat sedan halv sex på morgonen för att kunna ta min nyköpta Vicky. Blev tvungen att byta bensinkran, sadel, justera och trimma lite. Ja du förstår att det blev jäktigt" Gemensam start, alla åker i kortege genom Uppsala. Publiken hejar och vinkar i vinterkylan. Vid Tiunda-



Lilian Nilsson "som ett målfoto 1 minut före starten"

skolan bjöds det på Varm korv och fika som smakade fint i pausen, och förstås en massa mopedsnack. Sedan slalomkörning att köras två gånger på så lika tid som möjligt samt att hänga upp röringar i farten. Segraren blev Anders Lindblom. Lilian Nilsson tog hem priset andra året i följd för den finaste julpyntade mopeden en "Framscooter" med en fin liten julpyntad julgran på pakethållaren.



Starten leds av Tomas Gray, killen med ljusa hjälmen har Vicky påhäng bak. HPD fram som drev det hela

Lilian sa blygt i sin röda tomteluva att någon gubbe kunde ta hem priset nästa år. Ju helt utan vintervurpa blev det inte, funktionären Tomas Gray bjöd på vurpor utan skador och på moppe.

Vi från Club Victoria tackar för inbjudan till en trevlig och välorganiserad vinterdag.

Text och foto; Hans Österblom



Samling före starten

Importerade veteranmopeder

Här kommer en liten rapport från sammanträdet på Näringsdepartementet den 14:e december 2005.

Sammanträdet var ett i ett fortlöpande samarbete mellan myndigheterna och företrädare för motorfordonshobbyn. Som representant för mopedentusiasterna fick jag tillfälle att redovisa ett förslag som gäller importerade mopeder, d v s mopeder som inte har svensk VoV-märkning och i de flesta fall har starkare motorer än de i Sverige godkända 1 hkr.

Jag redovisade förslaget i ett föredrag och en skriftlig redogörelse för de nackdelar som nuvarande regler innebär.

Här följer en kort sammanfattning:

Nuvarande regler omöjliggör brukandet av importerade mopeder som mopeder i Sverige. Finns ingen VoV-märkning måste den importerade mopeden registreras som motorcykel och föraren måste ha körkort för motorcykel.

Jag påpekade det orimliga i detta. Bara själva inregistreringen kostar ca 2000:- kronor och att ta ett motorcykelkort går löst på 15000:-. Till detta kommer att den registrerade mopeden då inte får köras på cykelbana vilket gör att man inte kan delta i mopedutfärder med den. Jag påpekade också trafikfaran då en motorcykelregistrerad moped skulle få framföras på motorväg! Tänk Er själva hur bilisterna skulle reagera när de upptäcker en "motorcykel" som kör 55 km/tim i stället för de 110 km/tim (eller mer) som de är vana att anpassa sin körning till!

Förslaget omfattar följande punkter:

- Utländska mopeder som saknar VoV-märkning skall få framföras som mopeder i Sverige på följande villkor:
- Mopedens tillverkningsår t o m 1975
- Motorvolym högst 50 cc
- Förare måste ha körkort för bil eller motorcykel
- Max tillåten hastighet 30 km/tim på cykelbana, 45 km/tim på allmän väg.
- Utrustningsstandard etc som övriga samtida mopeder.

Följande klubbar stöder mitt förslag:

Victoriaklubben, AHK:s mopedsektion, Bjäre Moppers, Hallsta Moppers, Alingsås Nostalgic Moppers, Kolmården Knatter Knutters och Mopedföreningen 2-taktarna i Göteborg.

Jag väntar svar från ytterligare en klubb.

Chefsredaktören för Nostalgia, Göran Ambell, kommer att publicera delar av förslaget som en notis eller som en genomarbetad artikel. Detta borde ge än mer eftertryck åt förslaget.

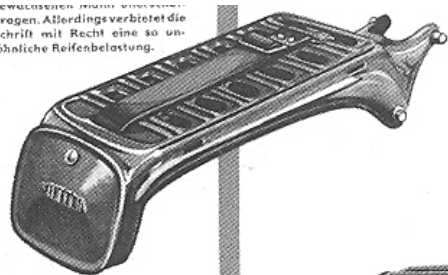
Den som är intresserad kan kontakta mig så sänder jag hela det skrivna förslaget för kännedeom. Diarienummer hos Näringsdepartementet är: N2005/10086/TP

Många och vänliga hälsningar

Lars Öhman

Medlem i Victoriaklubben

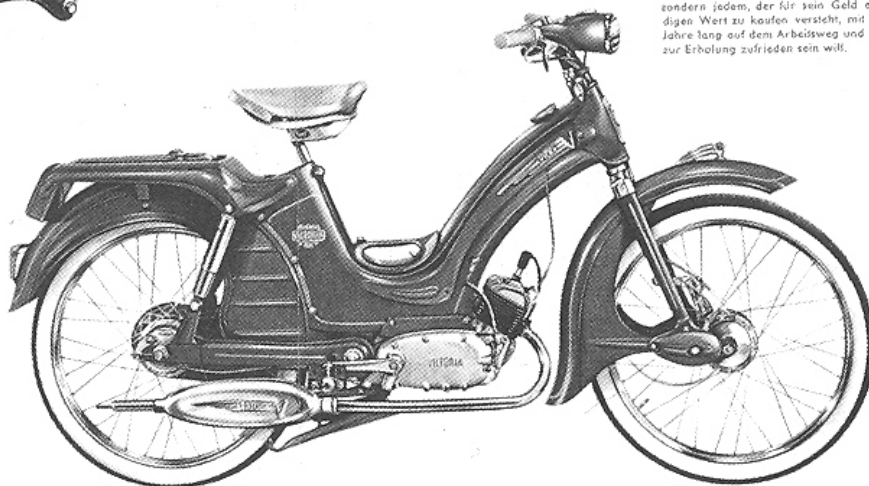
ausgewachsenen Mann transportiert tragen. Allerdings verbietet die Vorschrift mit Recht eine so ungewöhnliche Reifenbelastung.



Vicky IV
EXPORT

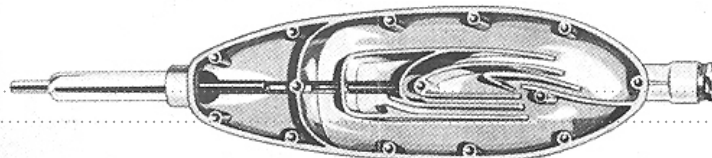
Dieses Exportmodell 1957 stellt die Spitze in der Moped-Entwicklung der erfahrenen Moped-Werke Victoria dar. Vor zehn Jahren wurde hier das erste Vicky gebaut. Nach heute tut der größte Teil dieser ältesten deutschen Moped-Serie treu und brav seinen Dienst. Diese Veteranen fahren nach einem Jahrzehnt noch recht fink und sind sehr gesund. Es ist offensichtlich, daß die ersten Vicky-Mopeds von 1947 längst ein Mehrfaches ihrer Anschaffungskosten verdient und damit die Wertarbeit der Victoria-Werke beweisen haben. Je vollkommener das Moped ist, das Sie kaufen, um so länger zahlt sich jeder Pfennig des Kaufpreises aus. Auf die Dauer zählt der Pfennig.

Ein Moped soll vor allem praktisch sein ...



spielend zu erhalten und in schlechten Zeiten keine Belastung. Vicky IV Export bietet jedoch größeren Moped-Komfort und noch größere Beständigkeit an Ausdauer und Wert. Obendrein ist es mit knapp einhalb Pfennig für den Fahrkilometer ebenso genugsam wie der geringste seiner Brüder. Das alles gibt zu denken. Nicht nur Pfennigfuchsern, sondern jedem, der für sein Geld einen beständigen Wert zu kaufen versteht, mit dem er viele Jahre lang auf dem Arbeitsweg und bei der Fahrt zur Erholung zufrieden sein will.

Vom Frankfurter Topf wissen alle Motorfreunde, im Irrgarten der Kanäle und Gänge des Auspuffs des Vicky IV Export laufen sich die Abgasströme los – und damit der Krach. Es bleibt nur noch ein, ein angenehmes Geräusch übrig. Wer glaubt, daß dabei Lösung verlorenginge, der irrt. Durch diesen modernen Druckumformer steigt die Motorleistung sogar etwas.



VICTORIA

Hej Susanne

Jag tror att det var en av de sista resorna med min Victoria i somras då den blev mycket svårstartad när den var varm, ja faktiskt dj....t svår. När den var kall var det inga problem, det var bara när motorn blev varm. Vid kontroll av gnistan så var den helt perfekt, stor och grann men ändå så startade ej motorn. Jag förstod inte vad som var felet, jag kickade och sprang med klen resultat. Vid ett tillfälle så fick jag för mig att jag skulle slå ihop tändstiftets elektroder och motorn startade bara jag petade på kicken, va nu då?

Jag kom då att tänka på en sak som jag fick se som 13-åring. I sjunde klass så fick vi prova på olika yrken på kvällstid i yrkesskolan Polhemsgatan. Jag sökte till några olika och kom in på två som var mycket närbesläktade; bilmeck och tapetserare. Bilmeck var ju klart intressant vi fick då vid ett tillfälle blåstra ett tändstift, efteråt så provade vi tändstiftet i en speciell sak försedd med glas så man kunde se elektrodgapet på tänd-

stiftet. Man slog på ström och det började gnistra varefter stiftet sattes under tryckluft. När trycket hade blivit tillräckligt högt så slutade gnistan att hoppa, den orkade ej hoppa vid höga tryck. Problemet med min motor som ej startade varm men kall var att gnistan ej orkade hoppa över vid varm motor och den då högre kompen men vid lägre komp och kall motor gick det bra.

Sensmoral att om du har gnista så prova med mindre gap på stiftet

Med vänlig hälsning Medlem 90

L.G. Aringsjö

Vid Gärdesloppet för en massa år sen åkte jag med vår Super, den började trilska på samma sätt. Mikael använde av just det tricket att slå ihop elektroderna men till slut gick det inte längre så Mikael tog Supern och tolkade med sin bror Peter som hade lånat vår Compact. Det visade sig sen att det var spolen som var paj och efter ett spolbyte blev moped som ny igen.

Susanne



Vicky IV E

Försök till översättning från den Tyska boken **Victoria Die Geschichte einer grossen Motorradmarke, PODSZUN ISBN 3-86133-262-0.** (reservation för missuppfattningar och eventuella andra felaktigheter och översättningsmissar. Om det är någon därute som kan Tyska, hör av er!)

Med Vicky IV började man tillverka även bromsnaven och tillhörande fälgar själva. Victorias egna 90-Millimeter-trumma sattes både fram och bak rumbromsarna bestod av tre delar. I det gjutna aluminiumnavet är en ståltrumma ikrympt som bromsbackarna går emot. Förseglad med en labyrinttätning var dessa trumbromsar de bästa som gick att få på dåtidens mopedmarknad. Navet med den ikrympta ståltrumman var så bra att alla Vickymopeder som var försedda med dessa bromsar blev godkända för två personer.

I motsats till Vicky III hade efterföljaren Vicky IV inte någon stel bakram utan istället en swing med stötdämpare bak. Bakhjulsfjädringen kunde inte Victoria avstå ifrån då vid denna tidpunkt DKW Hummel kommit ut på marknaden. DKW:n var utrustad med bakhjulssving och dessutom treväxlad och Victoria som inte ville ge upp mopedmarknaden till DKW utan strid släppte ut Vicky IV på marknaden efter en

mycket kort utvecklingstid. Den tvåväxlade handväxeln behölls däremot, man ändrade bara överföringen. Emellertid fick Vicky IV en mer utvecklad motor än Vicky III. Med beteckningen M 51 skilde den sig även utvändigt från föregångaren. Istället för rundad blev den längre och utdragen, vilket blev bättre utseendemässigt. Kompressionen sjönk till 1:6 och därmed också prestandan till 1,25 HK med 4800v/m. Prestandan ökades sen under produktionen till 1,4 HK med 4350v/m. (dessa siffror gäller de tyska motorerna. Red. anmärk.)

De första maskinerna byggdes i december 1955, och de sista lämnade Victoriaverken januari 1957. Till det priset av 595 DM producerades 72.511 Vicky IV.

Vicky IV hade inte samma tekniska status som Vicky III, vilket berodde bland annat på den korta utvecklingstiden. Maskinen hade i början av produktionen en del barnsjukdomar. Till exempel uppstod verkliga problem med den nya bakhjulsfjädringen. Till att bör-

ja med gjordes försök med en sving gjord av 1,5mm helsvetsad plåt men när produktionen startade använde man 1,2 mm:s punktsvetsad plåt vilket visade sig inte vara så bra. Denna och andra besparingar var den tekniske direktören Fritz Bauer ansvarig för. Med denna svaghet i bakhjulssvingen blev färden lite svampartad. Senare under produktionen svetsade man dit ytterligare plåt så den ursprungliga stabiliteten återställdes. Denna lösning kom man på först efter sex andra misslyckade försök att förstärka svingen.

Även på andra punkter hade man gjort besparingar men i huvudsak var det bakhjulsfjädringen som fick åtskilliga och återkommande reklamationer. Med denna modell blev bristfälligheten och problemen tydliga, redan 1956, vilket bidrog senare, efter mer och fler problem, till nedläggningen av Victoria. Vicky IV var ett sämre koncept med fler felaktigheter än Vicky III.

Mellan åren 1955 och 1957 exporterades 40.000 stycken M51-motorer till Italien. Tack vare ett kontrakt mellan Victoria och den Italienska ramtillverkaren Viberti i Caluso gjordes denna leverans. Den som först skrev kontraktet var Ingenjör Eckstein. Det nuvarande kontraktet var en överenskommelse mellan den tekniske direktören Fritz Bauer och den Italienske Vetreter Spandici. Italienarna ville ha motorerna till den heta Italienska mopedmarknaden. Man köpte motorerna och gjorde resten själva. För denna tillverkning utvecklades ett eget företag för produktionen eftersom man inte hade någon erfarenhet av mopedtillverkning som man hade för tillverkning av chassiss för truckar. I Italien såldes mopeder under namnet "ViVi" (Viberti Victoria). Det fanns två varianter; den ena hade liknande linjer som Vicky IV, med bakhjulsfjädring och pressad plåtram, den andra versionen var samma fordon men med benskydd och täckplåtar över motorn. Det otroligt låga priset på dessa två mopeder gjorde dom till viss del

mycket attraktiva. Men som så ofta räckte inte det låga priset för att de skulle bli någon riktig succé och dom försvann snart från arenan.

Ett år efter att Vicky IV kom ut på marknaden gjordes ytterligare en version för exportmarknaden i December 1956 under beteckningen Vicky IV E. Den kunde även köpas på hemmamarknaden. Den kostade 595DM vilket var samma pris som Vicky IV. IV E var dock försedd med vita däcksidor, förutom det så skilde sig inte typerna åt till att börja med. Efter ett tag så gjordes den med tre växlar istället för två och då fick motorn beteckningen M 51 D, där D stod för treväxlad. Sen blev också bottenlänksfjädringen fram utbytt mot svingarm som också sattes på Preciosan.

Vicky IV slutade tillverkas i januari 1957 men Victoria fortsatte att göra Vicky IV E fram till mars 1958, nästan ända fram till sammanslagningen med DKW och Express till Zweirad Union, totalt tillverkades 42893 stycken Vicky IV E

.....

Egna noteringar

En tydlig skillnad mellan Vicky IV och IV E är att verktygslådan bak på pakethållaren sitter "snett" på IV E. Vicky IV E har dessutom en mycket grövre pakethållare och förseddes ju också med svingarmsfjädring fram senare i produktionen. Dessutom har den ofta en s.k. "Frankfurtertopfljuddämpare". Frankfurtertopf är en känd medeltidsbyggnad i Frankfurt den är dessutom avbildad på ljuddämparen.

M 51 motorerna som togs in till Sverige fick ett S med i beteckningen M 51 blev MS 51.

Vårt också att notera är att i Sverige så har åtminstone inte jag hört talas om att svingen är dålig, en gissning är att det helt enkelt beror på att i Sverige var motorn inte lika stark det gick helt enkelt inte att köra så fort och vi hade dessutom hastighetsbegränsning på max 30 kilometer i timmen, det var heller inte tillåtet att ha passagerare. Belastningen blev helt enkelt inte lika stor som i Tyskland och därför har "fyrorna" hållit måttet här hemma.



Vicky IV



I slutet på nittioalet så hittade vi en annons i någon motortidning, troligtvis var det MHS annons-tidning, om en treväxlad fyra. Mikael ringde och pratade med ägaren som bodde i Karlstad, närmare bestämt ute på Hammarö. (en lång och komplicerad vägbeskrivning) Dom pratade länge och väl men Mikael tyckte att det var väl långt att åka till Karlstad för att köpa en fyra men han som sålde tyckte att det var väl inte så långt, det var väl bare å åk!

Nåväl Mikael föll till föga och åkte iväg, han var borta hela dagen vill jag minnas och kom till slut hem med fynden. Han hade fått en Luxus

utan motor med på köpet. Ramen var paj men han fick en extra ram dessutom. Bra köp, eller?

När Mikael visade upp sina fynd trött efter resan så såg jag det, det satt ett cykelstyre på fyran! RIDÅ. Inte så kul tyckte Mikael som kört 60 mil och som inte tänkt på det då allt såg bra ut, det såg inte utbytt ut, det såg ut som styret hade suttit där ett tag. Nåja det var ju en treväxlad fyra och man kan ju alltid fixa ett nytt styre och byta ut cykelstyret.

Tiden gick och då vi har många mopeder, höga ambitioner men inte all tid i världen så stod den där utan att styret blev utbytt. En dag då jag satt och

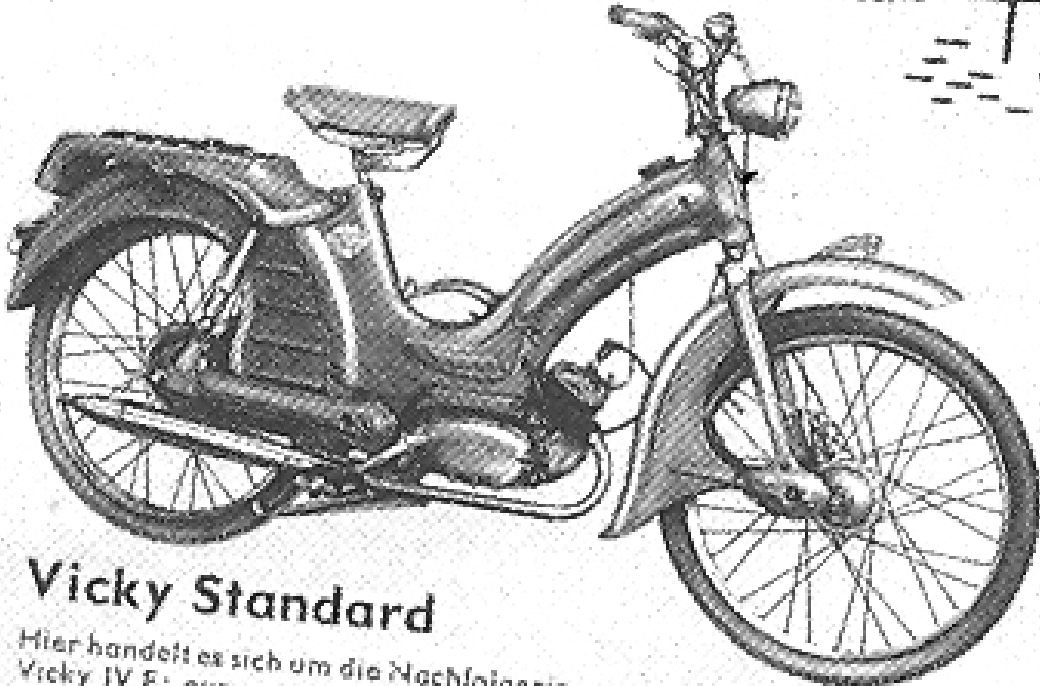
bläddrade i böcker på jakt efter information och inspiration till bladet så upptäcker jag den, en kopia på en broschyr i en bok med en fyra som ser ut att ha cykelstyre med beteckningen Vicky IV Standard.

Det är bara att inse att man inte vet allt och att man inte ska dra för snabba slutsatser.

Idag är vi mer ödmjuka och tror att Kajsa Vargs devis att "man tar vad man har" även stämmer på Victoria (och lite annat också för den delen).

Motsägelserna haglar och någon absolut sanning finns inte. Så ha inte för bråttom med att byta ut sånt som verkar vara fel, DU kanske har fel!

...f. Dreigang mehr DM 30,--



Vicky Standard

Hier handelt es sich um die Nachfolgerin unseres bekannten Mopeds Vicky IV E; ausgestattet mit dem berühmten Vicky-Motor, der zur vollen Zufriedenheit von nahezu einer Million Kunden gefahren wird und sich glänzend bewährt. Vicky Standard hat den Rahmen der Vicky Luxus, verstellbaren Rohrlanker, Schwingarm-Feder-gabel, runden Scheinwerfer mit 80 mm Lichtaustritt und eingebau-ten Tachometer. Dreigang-Getriebe und Weißwand-Reifen auf Wunsch gegen Aufpreis. Das Modell ist steuer- und führerscheinfrei.

DM 630,-- einschl. Tacho f. Dreigang mehr DM 30,--
f. Weißwand mehr DM 6,--

Vicky IV

I December 1955 skapades Vicky IV, fram till 1957 gjordes 72.511 exemplar. Denna moped var på sin tid en mycket avancerad skapelse den var utrustad med bl.a. ryckutjämnare på bakdrevet och svinggaffellagret var lagrat i ett underhållsfri och tystgående gummibussning. Motorn gav en jämn och fin acceleration. Mopeden var försedd med en rektangulär strålkastare, luftpumpens plats var dold under sitsen, pakethållare av pressat plåt, ett helt täckande kedjeskydd och fäste för barnsits. Man kunde också köpa till benskylld som tillbehör.

Vicky IVE

Från slutet av 1956 till Mars 1958 producerades 42.893st Vicky IVE. Denna version erbjöd en större mopedkomfort. Nu med en starkare pakethållare med "sneställd" verktygslåda. (jmf med IV:ans pakethållare som är rak) Man kunde få en tre-växlad motor och vita däckssidor mot en extra kostnad. Den var ofta utrustad med en frankfurterdämpare. (men inte alltid!) den var också försedd med en plastsköld fram.

Vicky Standard

Under perioden Maj-December 1958 ändrades beteckningen från Export till Standard och under den beteckningen såldes det ytterligare 6.990 mopeder av Victoria IV fram till 1959. Standarden fick en rund strålkastare (observera cykelstyret!) och exporterades med antingen tvåväxlad (M51) eller treväxlad (M51 D) Victoria-motor

TEKNISKA DATA

Motor: Victoria typ MS 51 — 2-takt — Cyl.-volym 48 cc — Cyl.-diam. 38 mm — Slaglängd 42 mm — Motorvarv vid 30 km/tim. ca 4700 per min. — Avtagbar cylinder — Lättmetallstopplöck — Noris svänghjulsmagnet ELZ 6/17 L — Bing flottörförgasare med luftrenare och automatisk chokeanordning.

Växellåda: Växellådan är sammanbyggd med motorn — 2 växlar och frigång, samt speciell kulsynkronisering (förhindrar att växeldreven 'skrapar tänder') — 3-skivs-lamellkoppling — Kraftöverföring till bakhjul medelst kedja — Inbyggd kickstartsanordning — Pedalvevaxeln lagrad i växellådshuset.

Ram: Pressad av stålplåt — inneslutande bensintank, rymmande c:a 3,5 l.

Bakhjulsfjädring: Av svängarmstyp med vänstra gaffelhalvan utformad till kedjeskydd.

Framgaffel: Victoria specialgaffel med bottenlänksfjädring för moped.

Stänkskärmar: Extra kraftiga av motorcykeltyp.

Sadel: Extra kraftig swingfjädersadel.

Ringar och Hjul: 24x2" ballongdäck — Lättmetallsfälgar.

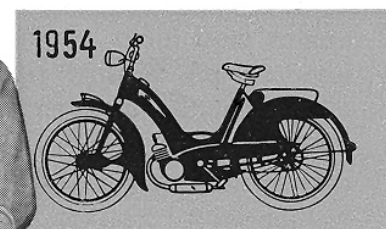
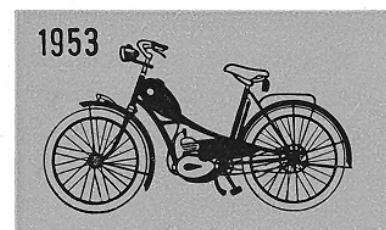
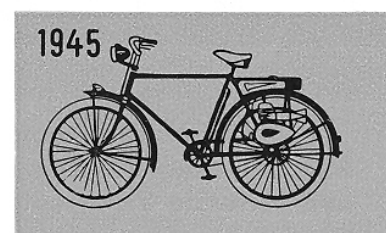
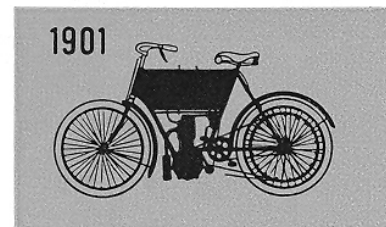
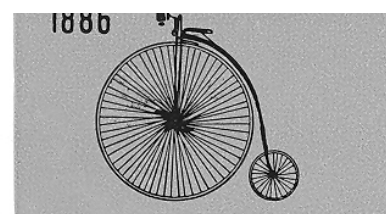
Hjulnav: Av lättmetall, mc-typ, baknavet med stickaxel, effektiva bromsar.

Utrustning: Verktygsväska med verktyg — Luftpump — Inbyggt stödlås — Strålkastare med avbl. — Inbyggd hast.mätare — Baklykta — Pakethållare — Kraftigt parkeringsstöd — El. signalhorn — Svensk handbok.

Lackering: Färg duvblå med elegant randn. Reservation för konstruktions- o. prisändring.

NYA VICKY har den modernaste konstruktion och utrustning, som Victorias erfarna konstruktörer kan tänka sig. Trots detta göres förbehåll för konstruktions- och prisändringar.

Extra tillbehör: Barnsits, passande att montera å ramen Kr. 30:—
Stänkskydd, eleganta och stabila. Duvblå färg. Kr. 40:—



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.....

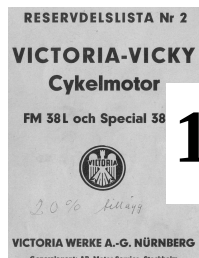
SKICKA IN DENNA LISTA eller kopia TILL

LARS WIDMAN
MASKINISTGATAN 9
117 66 STOCKHOLM

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

Lagret är påfyllt,

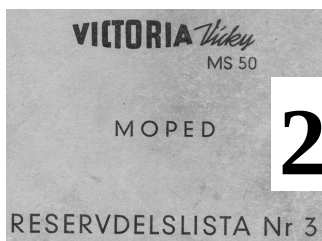
Till vinterträffen kommer jag att ta med litteratur och gamla mopedblad för försäljning, vi ses då!



1

Kopia, A5

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



2

Kopia; A5

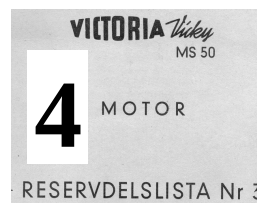
På svenska Häftad 20 sidor. Reservdelsslista Nr 3 Moped Vicky III med sprängskiss i A3 Pris 50:-



Kopia, A5 OBS På

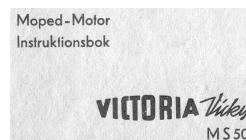
Tyska häftad, 28 sidor Verkstads-handbok för Motorn MS 50
Pris; 50:-

3



Kopia A5

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



Kopia "Halv A5"

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

5



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



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

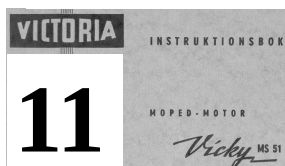


Kopia A5 OBS På Tys-

ka!! Häftad 54 sid. Monteringsanvisning (verkstads-handbok) Motor M51-M51D-M51K Pris; 70:-



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



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



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



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



Kopia A5 OBS På Tyska, Reservdelsslista 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 kopierad litteratur finns att köpa bl. annat; försäljningskatalog från Mopedägarnas inköpscentral, 125 sidor från 60-talet pris 65:-



Dessutom!

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



Alla priser är 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 4 stycken mopedblad och tillgång till en förmånlig försäkring i Länsförsäkringar för upp till 10 mopeder (se nummer 1 2003) 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.

259Larsson	Larsson	Badhusgatan 5	149 30	Nynäshamn	
260Keränen	Lauri	Vallmostigen 34	197 34	Bro	
261Mellin	Jörgen	Idrottsvägen 18	620 20	Klintehamn	0498-241620/ 070-3452964.
261Karlsson	Johan	Cenralvägen 33	186 31	Vallentuna	
262Eriksson	Klas	Stuverum Guviksnäs	593 92	Västervik	



Köpes

Framhjul Crescent flakmoped; 8x4,00

Lars Olov (Olle) Berholt 08-54136495/ 070-5497728

Flakmoped komplett

Lars Aringsjö 08-51235450

⇒ Vi saknar reservdelslistan till Superluxus,

Susanne 08-58249136



www.club-victoria.nu

FÖRENINGSS- BREV B-POST



www.club-victoria.nu

SUSANNE AXLUND
KARLSBORG 197 91
BRO

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

LYXMOPED
utan lyxpris

VICTORIA



Vicky 57

Riktpreis: kr. 890:— 2-växlad
kr. 925:— 3-växlad
(inkl. hast.mätare + godkänt lås)

Elegant – pålitlig – tyst – stark

Victoria är ett av de stora namnen i mopedvärlden

- Är pionjär inom mopedtillverkning.
- Victoria Werke, Nürnberg, grundades år 1886.
- Konstruerade sin välkända påhängsmotor år 1947.
- Närmare 100.000 motorer sålda i Sverige.

Allt talar för att Ni väljer en Victoria

TEKNISKA DATA:

Motor, 48 cc, 0,8 hkr. MS 51!
2-växlad, med friläge.
Kickstart.
Inkapslad kedja.
Lättmetallsnar av me-typ.
Bensintank, rymmer ca. 4 lit.
Bakhjulsfjädring.
Benskydd (tillägg kr. 40:—).

Strålkastare sammanbyggd med
styrstäng.
Inbyggd hast.-mätare.
Hjuldin. 24—2.00.
Inbyggt, godkänt stöldlås.
Effektiv ljuddämpare, ljudstyrka 67 phon.
El. signalhorn.
Barnsits (tillägg kr. 30:—).