



*Club Victorias Mopedkavalkad
FM 38 - Vicky IV*

Historien om Victoria



1886 - Victoria etablerade en fabrik i Nürnberg och startade cykelproduktion

Victoria, Express och Hercules hör till de äldsta cykelfabrikerna i Tyskland. Victoria startade samtidigt med Hercules 1886, man kan säga att de två grundade Zweirad- metropolen i Nürnberg. Till att börja med gjorde man cyklar, högcyklar, trehjulingar och lågcykelmodeller. Vid sekelskiftet gjorde Victoria en mindre motorcykel med Cudel och Fafnir motor och

1905 framställdes till och med grunden till en bil. I början av första världskriget började man konstruera en egen motor och sen började Victoria produktionen av motorcyklar efter första världskriget, men man använde BMW:s motorer till att börja med. 1920 hade Victoria utvecklat den berömda boxermotorn med hjälp av Martin Stolle som kom från BMW.. Fram till

andra världskriget tillverkade Victoria ett stort antal olika modeller med en och tvåcylindriga motorer både fyrtaktare och tvåtaktare, de flesta med egentillverkade motorer. Bland annat byggdes den första "supercharged" tyska motorn av Victoria 1925. Med den sattes världsrekord 1926 då Adolf Brudes körde i 166km/h med en 497ccm Victoria.



1945 - Fabriken nästan helt ödelagd

1931 vann Victoria "Bergmästartävlingen" i 600cc sidovagnsklassen, den nya boxermodellen döptes då blixtnabbt till Bergmeister.

Vid Andra världskriget ödelades Victoria- verken men återuppbyggdes 1945 . Tillverkningen startade efter kriget med FM 38 som blev en succé! "Hjulåkande utan att trampa".



Victorias toppmodell Vicky III med tank i ramen kom 1954 och var helt marknadsanpassad. Vicky blev en världssensation!. Vicky III var tillsammans med KR 25, Aero, Victorias bästsäljare efter kriget.

Under femtiotalet utvecklade man sina motorcyklar som till exempel V35 Bergmeistern och KR 26.

1957, Sista motorcykeln som byggdes av Victoria blev en 175 cc vid namn Parilla med en Parilla motor från Mainland Company.

1958 övertog Daimler Benz DKW; s biltillverkning och på grund av rationaliseringar och den minskade mopedförsäljningen övertogs DKW; s mopedtillverkning av Victoria och tillsammans med Express bildades varumärket Zweirad- Union AG. 1962 övertog Firma Faun aktiemajoriteten i Zweirad union. Under 60-talet hade man gemensamma modeller även om det stod Express, Victoria eller DKW på mo-

peden. Man använde sig av en Zweirad Union motor EM 50 som i grunden konstruerats av DKW.

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 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 populära.

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. Schraeder förlag.....Victoria IG:s hemsida; <http://www.victoria-bike-ig.com/>



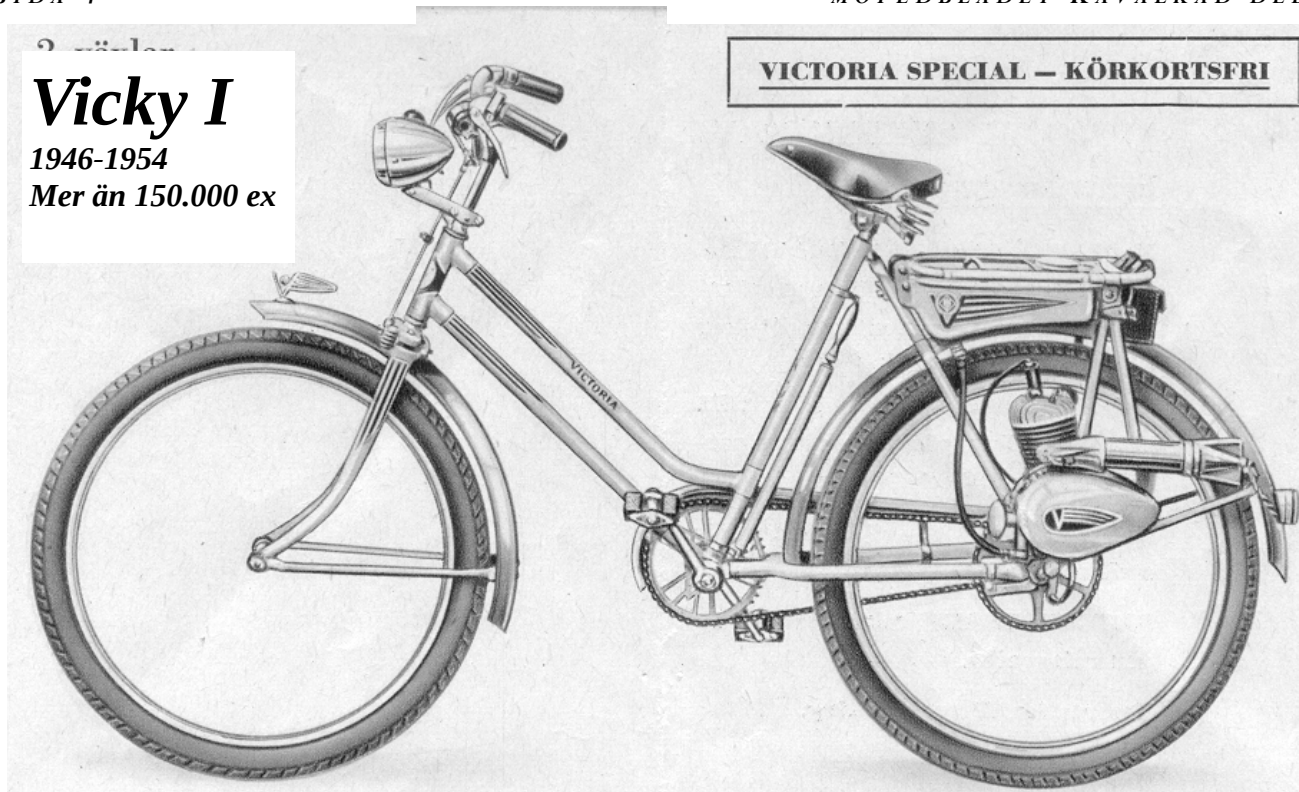
1951 - Georg Dotterweich sätter världsrekord med Victorias nya 38cc toppfart 79km/h

Vicky I

1946-1954

Mer än 150.000 ex

VICTORIA SPECIAL – KÖRKORTSFRI



Vid andra världskriget påbörjades produktionen av FM.38:an, en påhängsmotor som gjorde succé inte bara i Tyskland. Det var chefs-ingenjören Albert Roder som hade skissat fram denna "skapelsens krona" som den också kallades. Redan 1954 hade den sålts i 150000 exemplar varav 70% i andra länder.

Den kunde sättas på en vanlig cykel på vänstra sidan av bakhjulet och med tanken inbyggd i pakethållaren. Motorn var luftkyld tvåtaktare med vändspolning och med en flat kolv som utvecklade 5150v/min. Cy lindervolymen var 38 cm³ med förhållandet 35x40 mm. Motorn har magnettändning som kom från Firma Noris. Tändsystemet var inbyggt och magneterna var av magnetiserad stål.

Kraftöverföringen från kolven till växellådan sker med kugghjul, de båda växlar och friläget blir genom expanderringskopplingen i växelföraren mjukare att få i.

Motor, tank och kedjan kunde köpas 1946 för 250 RMark .

Som komplett moped, med motorn monterad på bakhjulet på en robust Victoria-cykel med beteckningen Vicky I, kostade den 390 RMark men då fick du en luftpump också. Den kompletta mopeden kunde köpas som dam eller herrmodell och även en transportcykel fanns tillgänglig. Cyklarna blev utrustade med förstärkta däck (26x2) och enhetligt lackerade i en Victoria-grå färg

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

1949 fick Vicky I en ljusspole i tändsystemet på 6v /3w. Efter det så kallades motorn FM 38L.

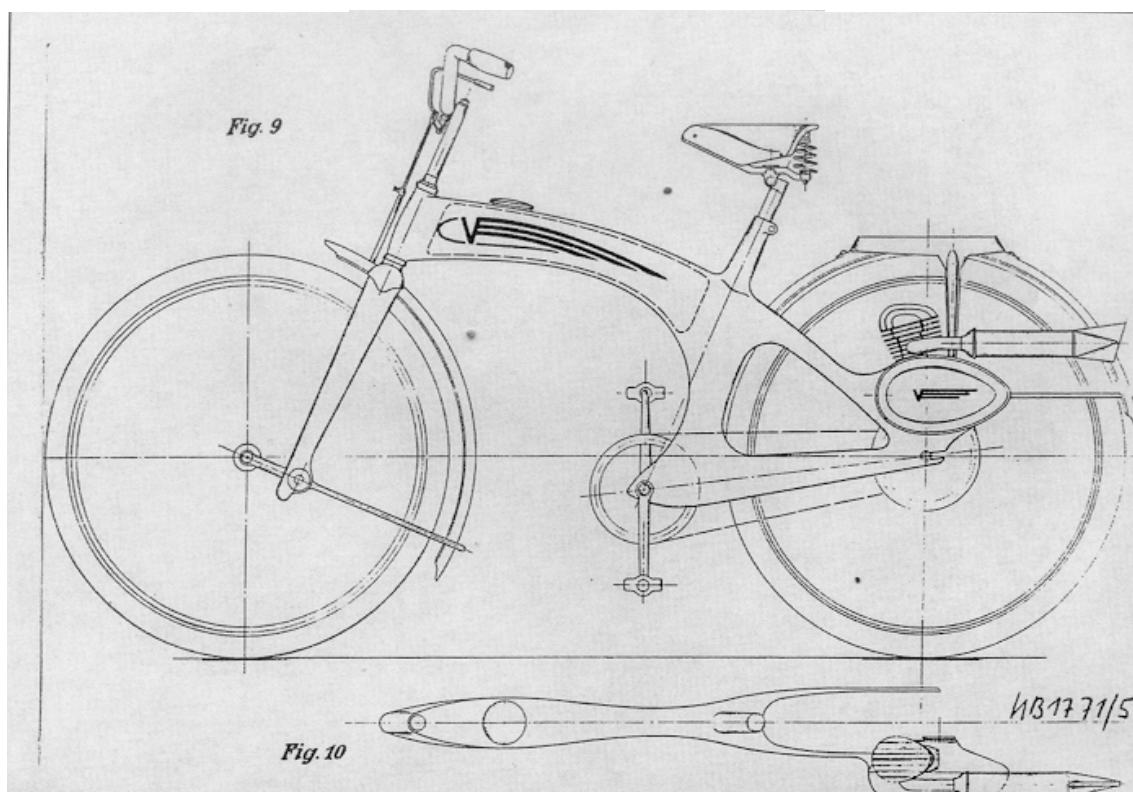
Man producerade ungefär 5000 exemplar per år, vilket gav klirr i kassan för Victoria. De exporterades över hela världen och finns faktiskt till och med monterade på Rikschor i Indien och Indonesien. Vicky I gjordes fram till 1954.

Victorias påhängare, även kallad

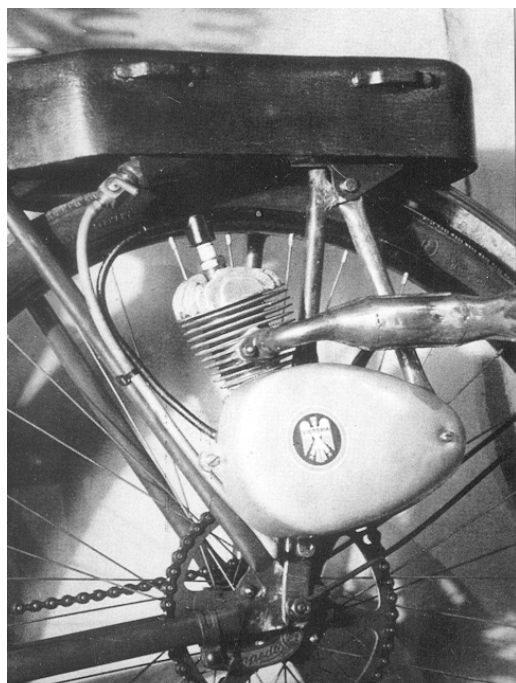
Victoria Special, var bland de första som kom ut på den Svenska marknaden men det dröjde inte länge förrän det formligen kryllade av hjälpmotorer. 1 Juli 1952 behövde inte cyklar med hjälpmotorer registreras / skattas eller försäkras längre i Sverige och inget körkort behövdes för den som körde. Däremot var man tvungen att vara minst 15 år. Vid årsskiftet 1952-53 var 36 mopedmotorer godkända som körkortsfria. Max- hastigheten var satt till 30 km/h och effekten max 0,8hkr. Motorn placerades lite hur som helst i början, vissa på eller i framhjulet andra på eller i bakhjulet, under tramporna eller i ramen. Det fanns till och med fyrtaktare.

Cyklarna höll väl inte alltid så bra trots att det var ganska kraftiga och robusta, Utvecklingen gick mot mer stadiga konstruktioner och snart var påhängarna ett minne blott.

Källor; bland annat Victoria Die Geschichte einer grossen Motorradmarke av Thomas Reinvald



Överst; Teckenstudie av en Vicky I, Nedan till vänster; prototyp.
Hämtat från Tomas Reinwalds bok Die Geschichte einer grossen Motorradmarke



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

Teknisk beskrivning på svenska.

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

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

Växellåda: Sammanbyggd med motorblocket, 2 växlar, manövrering genom växelhantag på styrstången, kraftöverföring medelst kedja till bakhjulet.

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

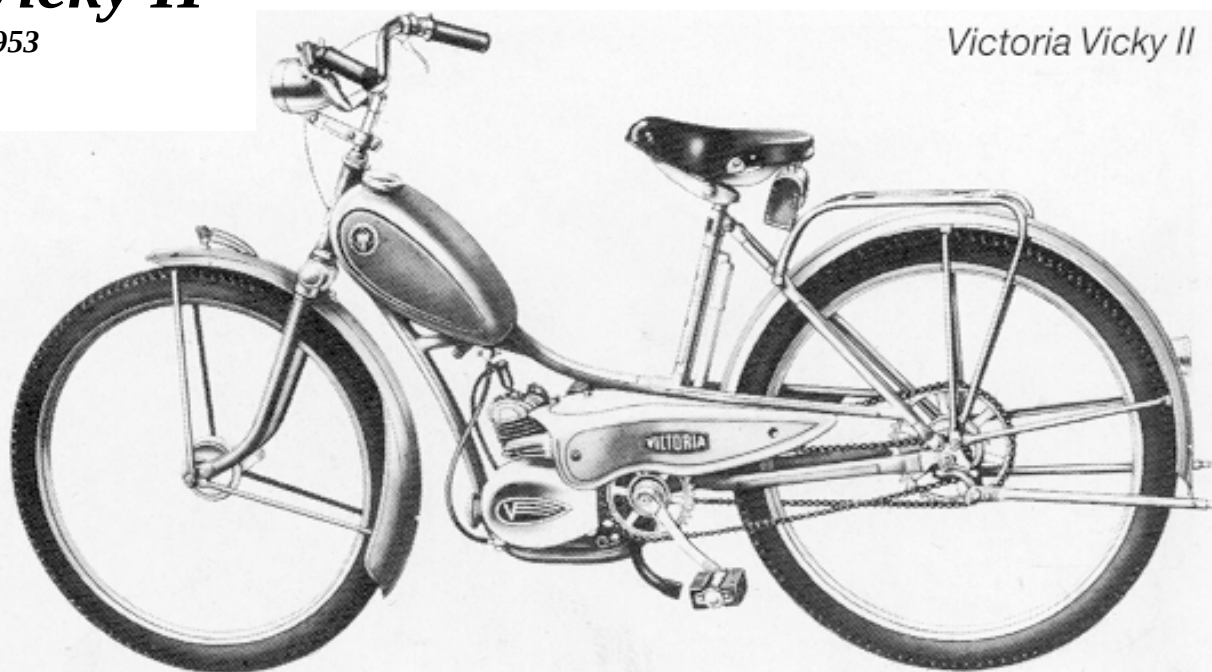
Bränsleförbrukning: C:a 1,5 liter på 100 km vid hastighet, 30 km / tim.

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

Vicky II

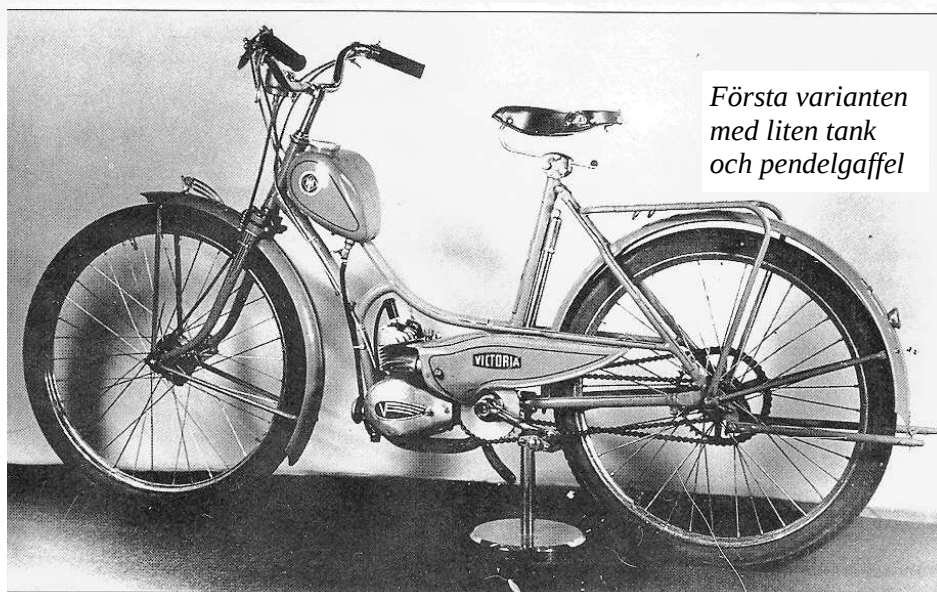
1953

Victoria Vicky II



1953 började den officiella mopedepoken, vid sidan om Vicky I togs nu en andra moped fram. Vicky II är försedd med en stålrörsram, pendelgaffel, trumbroms fram och frihjulsnar bak. Den lågt upphängda motorn och sadeltanken upphängd på den mellersta ramdelen och den breda täckåpan gjorde att Vicky II nu såg ut som en "riklig" moped.

Vicky II var försedd med pendelgaffel till att börja med, precis som på Vicky I, dock kallad "vingelgaffel" i folkmun eftersom fjädrarna



Första varianten med liten tank och pendelgaffel

slets ojämnt. På Vicky II byttes den senare ut men på grund av vibrationsproblem med upp-

hängningen av motorn blev det bara en övergångsmodell till Vicky III.

Tekniska data

Motor; Encylinder- tvåtakt- vändskivemotor FM 38 NL 2., cylinderdiameter 35mm, slaglängd 40mm, slagvolym 38ccm, kompression 1:6, prestanda 1 HK med 5150 v/min, flottörlös Victoria- special- förgasare.

Elektriska data; svänghjuls- magnettändning 6v, 3w, Strålkastare och bakljus

Kraftöverföring; tvåväxlad med handtagsmanövrering på styret, expanderringskoppling, transmission genom kedja till bakhjulet.

Stomme; rörram, slaglödd pendelgaffel

Däckdimension; 26x2

Bromsar; framnav med bromstrumma, baknav med frihjul och broms

Bensintank; rymmer c:a 4,5liter

Bensinförbrukning; ca 1,5liter /100km

Backtagningsförmåga; 10%

Vikt; 34kg med bakhjulsstöd och pakethållare

Pris; DM 498.-

Vicky III

1954-1955

152.645 ex



Då Vicky II egentligen var en övergångslösning var Vicky III en utomordentligt framgångsrik moped. Till denna moped använde inte Victoria den välbekanta FM38 utan utvecklade en helt ny motor. Denna luftkylda tvåtaktare hade en cylinderdiameter på 38mm och en slaglängd på 42mm, detta tillsammans gav en cylindervolym på 47cm³. Med en utväxling på 1:6,4 gav motorn 1,75 hk med 5000 v/min.

Denna tvåtaktare hade en aluminiumcylinder med hårdförkromat cylinderlopp, dubbelt lagrad vevaxel och fick beteckningen M50. Denna motor var mycket varvtalsvänlig och den teoretiska prestanda på 1,75hk var något i underkant. Som för gasare använde man som tidigare en produkt från Bing-verken.

Förutom motorn blev också en helt ny ram konstruerad. En ram gjordes av två plåtdelar inklusive tank och fäste för motor, anmärkningsvärt var svets-

fogarna, då de flesta konkurrerande företagen ofta lade fogen på tankens över eller undersida, alltså på den plats där påfrestningarna var som störst, lade Victoria svetsfogen på vänster och höger sida om tanken. Där blev svetsfogen inte så hårt belastad och därmed kunde svetsfogen inte spricka. Svetsfogen dolades av på sidan monterade plåtdelar med stiliserade Schwingen-V.

Samtliga plåtdelar slutade vid sadelröret och där var de båda rören till den stela bakhjulsfjädringen monterade. Motorn sitter framför tramp-vevpartiet och med kedjeskydd på båda sidorna. Fram hade denna moped bottenlänksfjädring, cykelbroms bak och 100mm bromsbackar fram. Vicky III hade nu för första gången den design som kom att utmärka Vicky-serien och också en sällan nådd perfektion av tillverkningen av tvåhjulningar.

Vicky III började tillverkas i mars 1954 och byggdes fram till

December 1955, totalt 152 645 stycken som tillverkades på Nopitschstrasse vilket visar på hur populär den blev.

Hur blev den då så populär? Å ena sidan så hade den en trevlig form och design, modern teknik, å andra sidan var den dessutom lätthanterlig vilket dels berodde på hög kvalitet men också användningen av mycket små hjul; 23X2.

De raka hjulen ställde emellertid till med stora problem under prototypperioden men också i början av produktionen, på grund av fälgstorleken gick det inte att få tag på fälgar eller passande däck i Tyskland. Därför importerades båda delarna från Italien till att börja med. Men försäljningssuccén gjorde att de tyska tillverkarna Meltzeler och Continental snabbt fick ut lämpliga fälgar och däck på marknaden. Efteråt kan man konstatera att det var med Vicky III man var först med att använda denna däckstorlek i den nya mopedepoken



Som tillbehör fanns benskydd under namnet Rofix, vilka tog väl vara på mopedens form. Utvecklaren av dessa var Paul Leistritz på Nürnberger-maskinfabrik.

I Tyskland fanns ett kort tag en trehjuling baserad på Vicky III, den användes för transporter i företag. Detta fordon var menat för serieproduktion men dit kom man aldrig.

Framdelen till och med sadeln var en Vicky III och på den skruvades bakhjulet fast. Hjulen fick bakskräms i enlighet med resten av designen. På den här prototypen är det anmärkningsvärt att istället för den vanliga bottenlänksfjädringen hade den en pendelgaffel precis som Vicky II, dessutom fanns en parkeringsbroms för båda bakhjulen.



Källa, Victoria Die Geschichte einer grossen Motorradmarke av Thomas Reinvald

VICKY III

Motor; Encylinder-tvåtakts Victoria motor, cylinderdiameter 38 mm, slaglängd 42 mm, kompression 1:6,4

bestående effekt 1,74 HK med 4900 v/ min, maxvarvtal 5000 v/min

Förgasare; Bing 1/10

Elektriska data; Noris svängmagnettändning 6v, 3w, tändstift; Beru 175/u 2, gänga M14

Växel/ drivning. tvåväxlad, vridbart växelhandtag, trycklamellskoppling, kugghjulsprimär drivning, utväxling;

1:8,46:5,55

Stomme; stålplåtstankram bottenlänks-gaffel

Däckdimension; 23x2,00, däckstryck; v. 1,1 - h. 1,2

Bromsar; fram. bromstrumma 100 mm, bak. frihjul med broms

Bensintank; rymmer 2,8 liter, blandning 1:25

Bensinförbrukning; normalt 1,3 liter /100km

Dimensioner; Längd; 1720 mm, Bredd; 620 mm, Höjd; 900 mm, axelavstånd; 1120 mm, markfrigång; 100 mm, vikt; 33 kg

Pris; DM 575.-, körkortsfri, försäkring; DM 6,-p.j.

Victoria Nicky

1955-1957/ 5.859 ex



Victoria Nicky

När intresset för scootrar ökade tog Victoria fram Nickyn. Nicky-rollern blev ingen större framgång, den såldes från oktober 1954 till januari 1958 i endast 5.859 exemplar, inte så många alltså. Nickyn blev den enda mopedrollern från Victoria. Motorn är en MS 50, samma motor som sitter på Vicky III men är försedd med snörstart och har lite bättre prestanda; kompressionsförhållande 1:7,2 och 2,5 hk med 5800v/min. Den starkare motorn behövdes eftersom Nick-

yn vägde 60 g mot endast 34 för Vicky III:an. Tyngden beror på alla stora "karosdelar". Karosshalvorna är gjorda i en dyr Magnesium/ Silicum-legering. Enligt en tysk bok jag har läst skall de vara "sandtryckgjutna" dock kan jag ha missat lite med översättningen. Att tryckgjuta var inte alls vanligt på den tiden, kritikerna menade att det inte skulle hålla för påfrestningarna. För att överbevisa dessa kritiker så tog Victoria helt enkelt de dåvarande tre direktörerna och ställde dom på en bakskärm på en reklambild,

en annan sån bild visade en man som hoppade på kåpor-na!. Nickyn kunde fås med två olika utväxlingar på bakhjulet; en 2,27:1 för den normala stadstrafiken och ett annat med utväxlingen 2,40:1 för bergiga vägar.

I Sverige räknas den som motorcykel eftersom den hade fotplattor och inte trampor som det var lag på i Sverige för mopeder. Den lagen togs bort 1961. Nickyn ska ha ett N först i motor och ramnummer

Kort specifikation

Motor: Encylindrig tvåtaktsmotor om 48 cm*. (38X42 mm.) Vändspolning. Kompressionsförhållande 1-7,2. Effekt 2,45 hk vid 5850 varv/min. Noris svänghjuls magnet. Bingförgasare.

Kraftöverföring. Tvåväxlad växellåda i block med motorn, manövrerad med vridhandtag. Treskivig koppling. Totalutväxling på tvåan 1:12,61.

Ram: Hårdlödd dubbelrörsram. Karosseri "Självbärande" i lättmetall.

Fjädring: Bottenlänks gaffel fram och svängarm bak.

Hjul och ringar: Stålfälgar, ringdim. 20x2,25.

Bromsar: 100 mm 0.

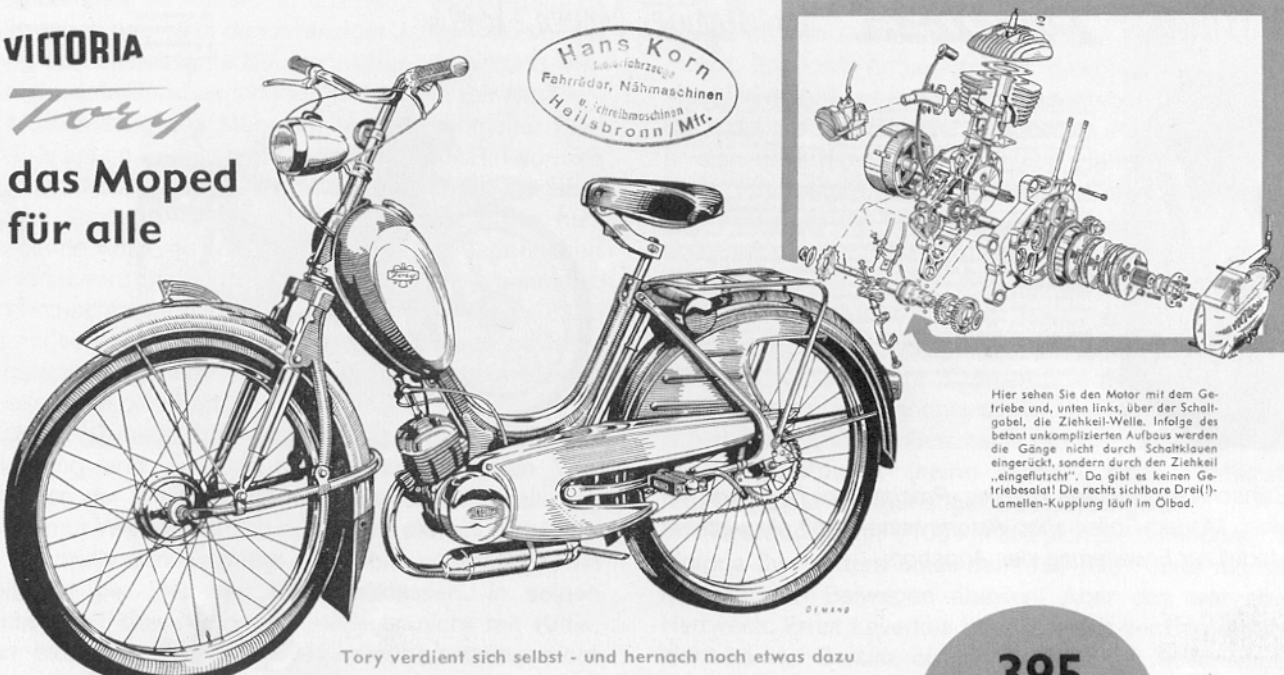
Bränsleförbrukning. ca 0,15 l/mil.

Vikt: ca 60 kg.

Pris: 1300:- kronor.

Victoria Tory 1956-1958 9.706 ex

VICTORIA
Tory
das Moped
für alle



Hans Korn
Rad- und Fahrzeugbau
Fahrräder, Nähmaschinen
u. Schreibmaschinen
Heilsbronn/Mfr.

Tory verdient sich selbst - und hernach noch etwas dazu

Fahrgestell:
Ein Zentralrohrrahmen, der durch seinen Kreisquerschnitt besonders stabil und verwindungsfrei ist. Vorn sehen Sie eine Schwingen-Federgabel, deren Federung in Verbindung mit dem verstellbaren Schwingsattel Sie überraschen wird. Sehr gute Bremsen sorgen für Ihre Sicherheit. Übrigens: der Tank nimmt 5,2 Liter auf, die für mindestens 350 km reichen.

Motor:
48-ccm-Original-Victoria-Zweitakter. Über ihn Worte zu machen, erübrigt sich. Er ist im Winter ebenso startbereit wie im Sommer und zieht Sie die größten Straßensteigungen hinauf. Die Qualität dieses Motors - und das ist nicht übertrieben - hat den Weltruf der Victoria-Mopeds begründet, denn es ist der Vicky-III-Motor, von dem schon weit über hunderttausend verkauft wurden und sich bewährten.

DM 395.-
Ein-Gang-Ausführung
ohne Tacho
Aufpreis für 2. Gang 25.-
für Tacho 20.-

Hier sehen Sie den Motor mit dem Getriebe und, unten links, über der Schaltgabel, die Ziehkeil-Welle. Infolge des betont unkomplizierten Aufbaus werden die Gänge nicht durch Schaltklauen eingerückt, sondern durch den Ziehkeil „eingeflüchtet“. Da gibt es keinen Getriebesalat! Die rechts sichtbare Dreifach-Lamellen-Kupplung läuft im Ölbad.

Som ett prisvärt alternativ kom Victoria 1956 med Tory. Den var tänkt som en anspråkslös, enkel men solid folkmoped med Vicky III motorn M50. Chassit gjordes nu av en enkel rörram, den bakre halvan togs sen över av Vicky IIIN tillsammans med bakskärmen. Trots det låga priset var den utrustad med sving-

gaffel med fjäderben (Earlsgaffel) från Firma Eggstein i Turin. Det förekom gaffelbrott men man gjorde ingenting åt saken. Istället för egna bromsar fick Toryn bromsar från Fichtel & Sachs. Den blev aldrig den folkmoped som man tänkt, utvecklingen gick ju så fort så den var nog omodern redan innan den kom ut. Man

ville ha vassare mopeder 1957 kunde man köpa en enväxlad Tory för 395DM. 1958 kostade samma modell 425DM och treväxlad 450DM. Toryn tillverkades från Juni 1956 till April 1958 och gjordes i endast 9.706 exemplar.

Ramnummret börjar med ett F och motornumrets första siffra ska vara 5

Tekniska data

Motor; Encylinder-tvåtakts Victoria motor, 48cc. cylinderdiameter 38 mm, slaglängd 42 mm, kompression 1:6 effekt 0,8 HK med 4500 v/min, max varvtal 5150 v/min.
Förgasare; Bing 1/10/41 med startmekanism och luftfilter.

Elektriska data; Noris svängmagnettändning ELZJ 6/17 L eller Siba MZLX 3/6/17 L eller Romag ELZ 6/17, 6v, 17w, tändstift bosch W 190 M 11S, gänga M14. Strålkastare 15/15 W samt bakljus 2 W.

Växel/ drivning. en/tvåväxlad, kolv-dragkilsväxel med vridbar manövrering, trycklamells-koppling, kraftöverföring

ring mellan motor och växel med snedskuret drev, utväxling; 1:2,73,1:1,412

Stomme; centrälrörram, framhjulsfjädring; svinggaffel med fjäderben. (Earlsgaffel)

Däckdimension; 23x2,00, lättmetall eller stålfälgar,
Ekrar; fram; 2,4x212/ 2,4x226. Bak; 2,4x222

Bromsar; fram; trumbroms 100 mm, bak; baknav med broms och frihjul. (Cykelnav)

Bensintank; rymmer 5 liter, blandning 1:25

Bensinförbrukning; normalt 1,3 liter /100km

Dimensioner; Längd; 1800 mm, Bredd; 640 mm, Höjd; 1000 mm, axelavstånd; 1140 mm, markfrigång; 130

Vicky IIIN

1956-1959

22.987 ex



När Vicky IV introducerades försvann Vicky III från marknaden. Som ett lite billigare alternativ till den något dyrare Vicky IV så erbjöd man från och med Januari 1956 även Vicky IIIN. Som namnet antyder så var det en Vicky III där N stod för New. Man tog en komplett ram från Vicky III och satte dit enkedjemo-torn från Vicky IV. Även and-

ra detaljer från Vicky IV användes. Vicky IIIN fick dock egna trumbromsar. Till priset från 515 till 555DM, vilket berodde på utförandet, fick man naturligtvis inte den lyx som Vicky IV till priset av 595DM kunde erbjuda. Som till exempel det vackra styr”huvudet” med instrumentering och bred strålkastare. Istället fick man ett vanligt enkelt styre och

strålkastare, vidare fanns ingen plåtpakethållare utan en enklare och bärhandtaget var också mycket enklare. Trots den sämre komforten sålde den bra, 22 987 stycken. Den tillverkades till och med januari 1959 alltså längre än Victoriaverken existerade och efter det att Zweirad Union bildades.

Motor; Encylinder-tvåtakts Victoria motor, cylinder i gjutjärns eller i lättmetall med hårdförkromat cylinderlopp, kolv i lättmetall. cylinderdiameter 38 mm, slaglängd 42 mm, kompression 1:6, effekt 1,8 HK med 4650 v/min, maxvarvtal 5600 v/min

Förgasare; Bing 1/10 /41 med luftfilter.

Elektriska data; Noris svängmagnettändning ELZJ 6/17 l eller Siba MZLX 3/6/17 L eller Romag ELZ 6/17, 6v, 17w, tändstift bosch W 190 M 11, gänga M14

Växel/ drivning. tvåväxlad, vridbart växelhandtag, trycklamellskoppling, kugghjulsprimär drivning, utväxling; 1:8,46:5,55

Stomme; stålplåtstankram, bottenlänksgeffell med gummitorsionsfjädring.

Däckdimension; 23x2,00 , lättmetall eller stålfälgar, däckstryck; f. 1,1 - b. 1,2

Bromsar; fram fullnavsbroms 89 mm, bak fullnav med frihjulsmänövrering

Bensintank; rymmer 2,45 liter, blandning 1:25

Bensinförbrukning; normalt 1,3 liter /100km

Dimensioner; Längd; 1800 mm, Bredd; 635 mm, Höjd; 1010 mm, axelavstånd; 1140 mm, markfrigång; 110 mm, vikt; 39 kg

Pris; DM 495.-, körkortsfri!, försäkring

Vicky IV

1955-1957/ 72.511 ex

ng aller Moped-Wünsche

Vicky IV



Översättning från boken; Victoria Die Geschichte einer grossen Motorradmarke,

Med Vicky IV började man tillverka även bromsnaven och tillhörande fälgar själva. Victorias egna 90-Millimeter-trumma sattes både fram och bak, trumbromsarna 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 även 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

Vicky IV

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 bland annat köpa benskydd som tillbehör.

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 priset av 595 DM producerades 72.511

Vicky IVE

1957/ 42.893 ex



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 börja 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 rekommationer. 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.

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

Vicky IVE

Denna version erbjöd en större mopedkomfort. Nu med en starkare och grövre 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. senare i produktionen utrustades fyran med svingarmsfjädring fram. Den var ofta utrustad med en frankfurterdämpare. (men inte alltid!) den var också försedd med en plastsköld fram..

Vicky IV E

kunde även köpas på hemmamarknaden. Den kostade 595DM vilket var samma pris som Vicky IV. IV E var dock försedd med vita

däckssidor, 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

Vicky (IV) Standard

1957-1959/ 6.689 ex



Vicky Standard

Under perioden Maj-December 1958 ändrades beteckningen från Export till Standard. Standarden fick en rund strålkastare (observera cykelstyret!) och exporterades med antingen tvåväxlad (M51) eller treväxlad (M51 D) Victoria-motor

fram till mars 1958, nästan ända fram till sammanslagningen med DKW och Express till Zweirad Union, totalt tillverkades 42893 stycken Vicky IV E

Fritt översatt från den Tyska boken **Victoria Die Geschichte einer grossen Motorradmarke**, PODSZUN ISBN 3-86133-262-0.

Egna noteringar

M 51 motorerna som togs in till Sverige fick ett S med i

beteckningen M 51 blev MS 51.

Värt 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 dess-

utom 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 "fyrona" hållit måttet här hemma.

tekniska data

Motor; Encylinder-tvåtakts Victoria motor, cylinder i gjutjärns eller i lättmetall med hårdförkromat cylinderlopp, kolv i lättmetall. cylinderdiameter 38 mm, slaglängd 42 mm, volym 48 cc, kompression 1:6,5, effekt 0,8 hk vid 4500 varv/ minut
Förgasare; Bing 1/8 med startchoke och luftfilter, 8 mm diameter, nålmunstycke; 2,15, nålinställning 2, insugsrör 8 mm diameter.

Elektriska data; svänghjulsmagnet NORIS ELZJ 6/17 L eller SIBA MZLX 3/6/17 L eller ROMAG ELZ 6/17, 6v/17w. Tändstift Bosch W 175 T 11 / Beru 175/14 u 2. Brytaravstånd 0,3-0,4 mm, förtändning 2,2 mm, Elektroavstånd 0,4 mm. Strålkastare 6v. 15/15 watt bak; 6v. 2 watt.

Växel/drivning. tvåväxlad, dragkilsväxel med vridbar manövrering, trycklamellskoppling, kugghjulsprimär drivning, motordrev med 12 tänder

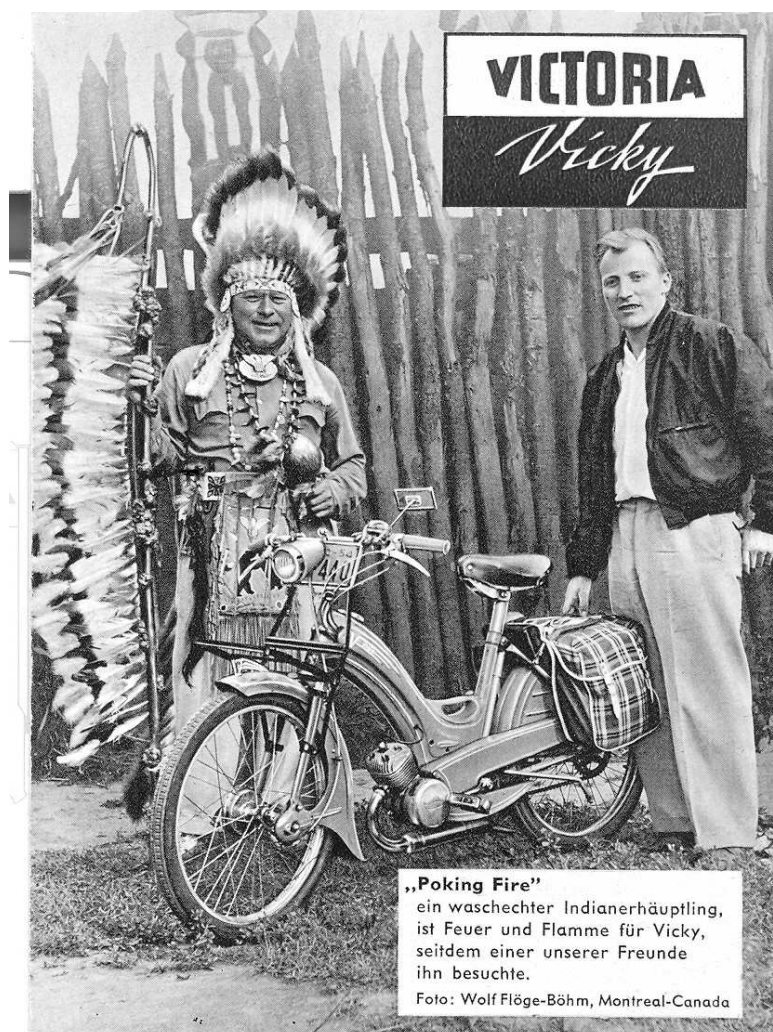
Stomme; pressad stålplåtsram, bakhjulssving och fjäderben, svinggaffel med gummitorsionsfjädring, Däckdimension; 24x2,00, lättmetall eller stålfälgar, däckstryck; f 1,1 - b 1,2 Ekrar 2,4x230

Bromsar; fram; fullnavsbroms 89 mm, bak; fullnavsbroms, stickaxel bak

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

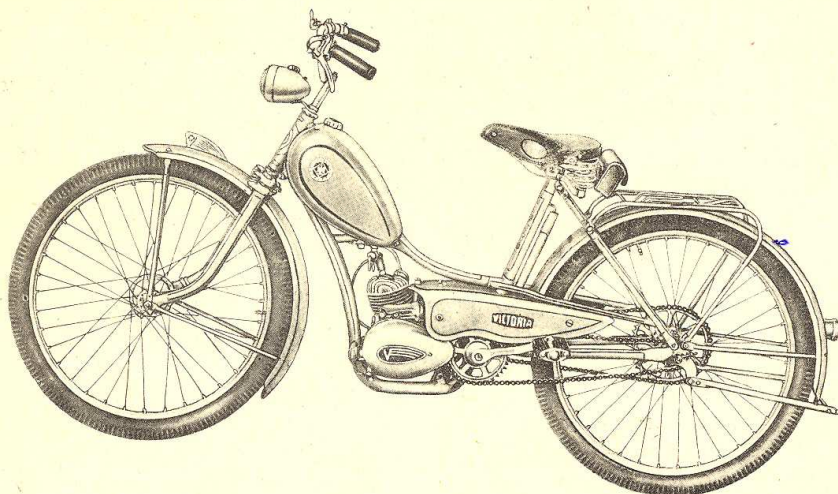
Dimensioner; Längd; 1800 mm, Bredd; 600 mm, Höjd; 950 mm, axelavstånd; 1165 mm, markfrigång; 115 mm, vikt; 46 kg

Pris; i tyskland DM 595.-



„Radfahren ohne zu treten“ – eine ungetrübte Freude

mit unserem neuen „Vicky“ II-Modell. Bei ihm ist nunmehr der Motor in der Mitte des Rahmens (vor dem Tretlager) eingebaut!



Technische Angaben:

Fahrgestell: Besonders stabiler Stahlrohr-Rahmen — bequeme Einstiegsmöglichkeit — niedere Sattelposition (820 mm hoch) — Original -VICTORIA- Federgabel — eleganter Gepäckträger — Vorderrad - Trommelbremse — Kraftstoffbehälter ca. 5 l fassend.

Motor: Original-VICTORIA — 1 Zylinder — 2-Taktblockmotor — 38 ccm Hubraum — Leistung 1 PS bei ca. 5000 Umdr./Min. — abnehmbarer Leichtmetallzylinderkopf — Flachkolben-Steilstromspülung — Noris-Schwungmagnetzündung ULZ 6/3 mit Lichtspule 3,3 Watt, 6 Volt für Beleuchtung des Fahrzeuges — schwimmerloser Einschieber-VICTORIA-Spezialvergaser mit Luftfilter.

Getriebe: In den Motorblock eingebaut — **2 Gänge und Leerlauf** — jeder Gang für sich als Spreizringkupplung ausgebildet — mittels Handschalthebel vom Lenker aus zu bedienen.

Verbrauch: ca. 1,5 l auf 100 km bei 20 bis 25 km/st Geschwindigkeit, also großer Aktionsradius.

