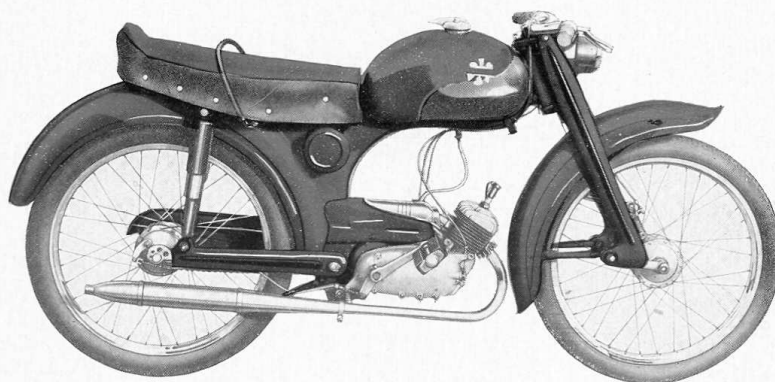




NYHET

VICTORIA



Avanti

Riktpris Kr. 960;— 2-växlad
(inkl. hast.mätare + godkänt läs)

Riktpris: kr. 995;— 3-växlad
(inkl. hast.mätare + godkänt läs)

Ungdomens drömmoped

morgondagens moped

i italiensk stil

Med VICTORIA motor typ MS 51

TEKNISKA DATA:

Motor, 48 cc, 0,8 hkr. MS 51.
2-växlad, (eller 3-växlad.)
Kickstart.
T.T.-styre.
Lättmetallsnar av MC-typ.
Bensintank rymmande 8 l.
Bakhjulsfjädring.

Strålkastare sammanbyggd med
framgaffeln.
Inbyggd hast.-mätare.
Hjuldin. 23—2,25.
Inbyggd, godkänt stödläs.
Effektiv ljuddämpare, ljudstyrka
67 phon.

*Club Victorias Mopedkavalkad
Avanti (M50) - Avanti (EM 50)*

Avanti I-sitzer

Typ 106 1956-1958/ 33.000 ex

Typ 106 1959-1960 35.000 ex (DUO)



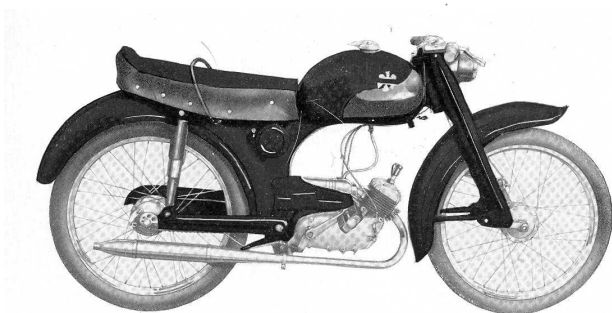
Denna sportmoped kom ut på marknaden i slutet av oktober 1956 och döptes till Avanti. Avantin var lite av ett entusiastfordon. Den var ganska dyr jämfört med andra mopeder och var utrustad med sportiga attribut som nedböjt styre som liknade ett tävlingsstyre och med en tank och sittdyna som ser ut som på en riktig motorcykel. Den hade ganska styv fjädring och var rätt obekväm att åka på. Den var inspirerad av de italienska mopederna och fick ett italiensk klingande namn och dessutom importerades flera av delarna från Italien, som t.ex. plåtramen, gaffeln och sadeln. Den hårda

och obekväma sitsen gjordes i Brescia. Den såldes vanligtvis utan pakethållare för dokumentportfölj eller shoppingväska. Men då den köptes nästan uteslutande av unga män, som tyckte den var flott och sportig, behövdes inte någon pakethållare.

Den fanns tillgänglig med två- eller treväxlad Victoramotor M51/ M51D. Då vägde den 52kg. Den hade 90mm bromstrummar. Chassit bildar en stabil och i två hälften (ihop) svet-sad pressad plåtram med kraftig bakhjulssving med teleskopfjäderben. Avantin var lackerad Röd/svart eller Blå/beige. I mars 1957 dök ytterligare en

variant upp som kallades SM51K där K står för Kickstart. Den hade bl.a. andra däck och vägde 5kg mer. Från mars till oktober 1957 kunde man

köpa bägge varianterna dvs. med eller utan kickstart. Men sen försvann Avantin med trampor och ersattes helt av Avanti K. Båda mopederna kunde fås för två personer. Avanti I-Sitzer gjordes i 33.000 exemplar. Ramnummret börjar med ett A och motor-nummret med 51. När sammanslagningen till Zweirad-Union skedde kom Avantin att få tillsatsbeteckningen Duo, fastän utförandet redan 1956 var med dubbelsits. Som Duo gjordes den i 35.000 exemplar. Avanti K gjordes i endast 4.663 exemplar och ramnumret börjar med AK och motor-nummret med 51K. Avantin blev mycket älskad av speciellt tonåringarna men det fanns många problem och svårigheter. Den allra första varianten led av starka vibrationer som spred sig till tanken och kedjeskyddet som skramlade. Det



Avanti K

Typ 106 1957-1960/ 4.663 ex



var upphängningen av motorn som var alldeles för styv så man satte dit en tvärstötta bakom cylinder upp mot tanken. Men det var inte allt, de varma avgaserna smälte inkråmet i ljuddämparen så det blev deformerat och det var nåt problem också med bakhjulskedjan. Allt detta blev åtgärdat men det värsta problemet återstod; framgaffeln var inte tillräckligt stabil och ledde i de flesta fallen till gaffelbrott. Fram till Maj 1957 hade man registrerat 500 gaffelbrott. Alla dessa fel blev

åtgärdade till nästa variant av Avantin. Man brydde sig inte om att vidareutveckla den gamla framgaffeln, den var för dålig. De flesta gaffelbrott var skonsamma men vid två tillfällen lär det ha inträffat olyckor slutat med dödlig utgång. Det blev många reklamationer och garantianspråk och i mars 1957 kostade reklamationerna 7172,50 Dm, nästa månad i April; 7009 Dm för att kulminera i Maj med 12900 DM, då kom den nya gaffel från det Italienska företaget Eggstein. Och man bytte ut den gamla

gaffeln kostnadsfritt och i juli -57 hade 2000 gafflar byts ut. Varje gaffel kostade 26,50 DM.

Jag tror inte vi sett en enda tysk Avanti med den gamla framgaffel, däremot finns Svenska Avanti med den gamla gaffeln vilket troligtvis beror på farten!. I Sverige begränsades motorstyrkan och därmed farten till max 30km/timmen och det gjorde nog att gafflarna höll lite bättre.

Motor; Encylinder-tvåtakts Victoria motor, cylinder i gjutjärn eller i lättmetall med hårdförkromat cylinderlopp, kolv i lättmetall. cylinderdiameter 38mm, slaglängd 42mm, kompression 6 : 1, effekt 1,45 hk med 4650v/min, max varvtal 5600v/min

Förgasare; Bing 1/10/41 med luftfilter.

Elektriska data; Bosch svänghjuls magnetändning

Växel/drivning. två/tre-växlad, dragkilsväxel med vridbar manövrering. trycklamellskoppling, kraftöverföring motorväxel med snedskuret drev, Utväxling; 1:8,46:5,55

Stomme; pressad stålplåtsram, bakhjulsfjädring med

svinggaffel och fjäderben, framhjulsfjädring; svingarm med progressiv verkande tryckfjäder. Dubbelsits.

Däckdimension; 23x2,25 fölger lättmetall eller stål.

Bromsar; fullnavsbroms fram och bak

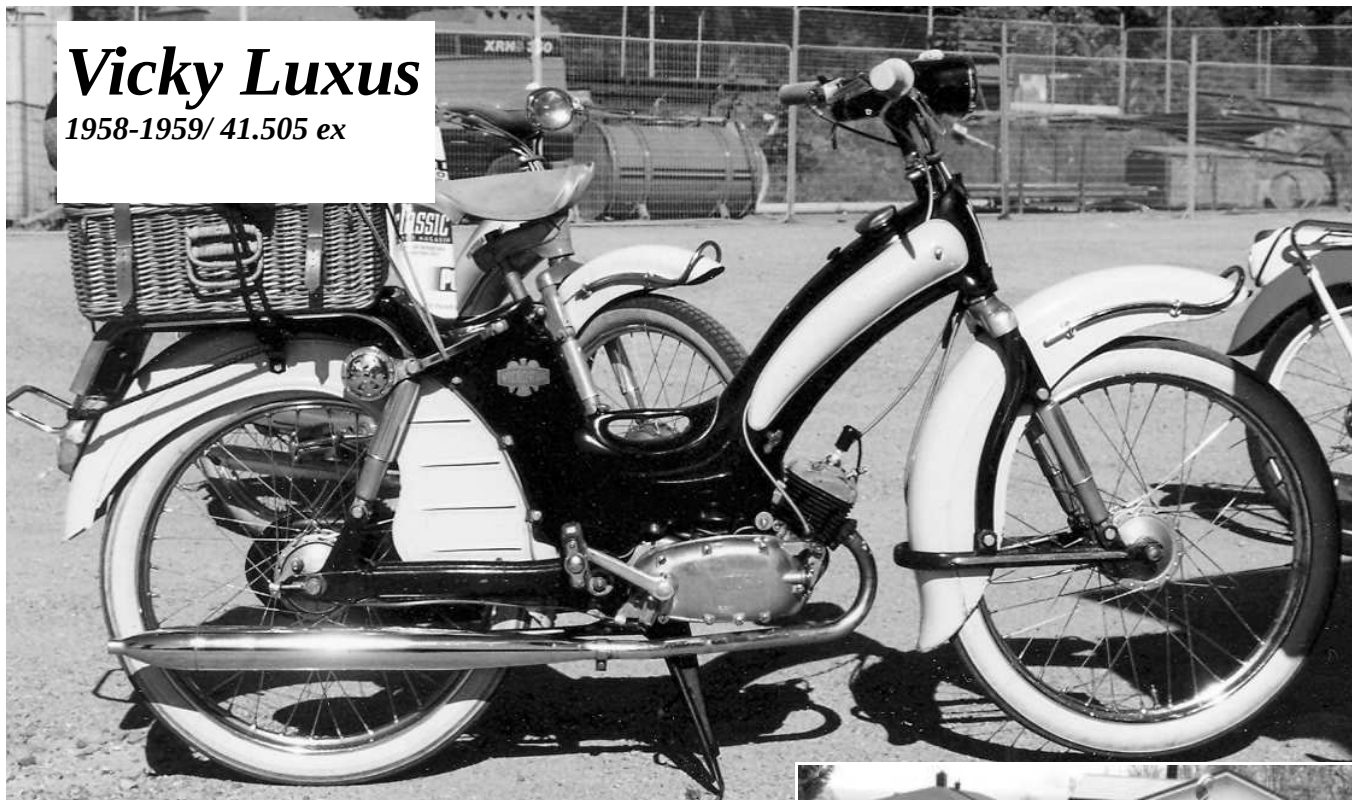
Bensintank; rymmer 8,4 liter, 1:25 Bensinförbrukning; normalt 1,3 liter /100km

Dimensioner; Längd; 1810 mm, Bredd; 550 mm, Höjd; 845 mm, axelavstånd; 1150 mm, markfrigång; 155 mm, vikt; 52-58 kg.

Typ 106 fanns som Avanti och Express Carino.

Vicky Luxus

1958-1959/ 41.505 ex



I Januari 1957 producerades den första Vicky L (I Tyskland) I Sverige såldes Luxus som årsmodell 1958 och 1959.

Denna Victoriamodell konstruerades med utgångspunkt från Vicky IV E.

Förutom diverse tekniska detaljförändringar fick Luxusen en tvåfärgad lackering, dessutom fanns kromlister, krom-

byglar och vita däcksidor. En "hottad" fyra med andra ord.

Motorn var från början en tvåväxlad M51, senare kunde man få luxusen även med en treväxlad motor; M 51D, där D står för Dreigang. Ramnummret börjar med VL och motor-nummret ska börja med siffrorna 51.

I Tyskland kostade en Luxus c:a 700Dm



Detta är en Termoped som såldes i Norge av Koperativene, numera COOP. Den är Grön

Motor; Encylinder-tvåtakts Victoria blockmotor, cylinder i gjutjärns eller i lättmetall med hårdförkromat cylinderlopp, plankolv i lättmetall. cylinderdiameter 38mm, slaglängd 42mm, kompression 6 :1,5, effekt 0.8 hk **Förgasare;** Bing förgasare med automatisk choke och luftrenare med insugningsljuddämpare.

Elektriska data; Bosch svänghjuls magnettändning **Växel/drivning.** två/tre-växlad, med friläge, växellåda sammanbyggd med vevhuset, inkapslad bakkedja, flerlamellskoppling i oljebad, växlas med handväxelhandtag **Stomme;** pressad stålplåtsram, framgaffel av profilrör, fram och bakhjulsfjädring; svängarm med teleskopstötdämpare, tank inbyggd i ramen, lättmetallnav av MC-typ, tvåfärgslackering; Medel-

havsblå och Beige eller Röd och Beige. Finns också Svart och Beige/ Getinggul **Däckdimension;** 23x2,25 Vita däcksidor, **Bromsar;** fram och bak; mekaniskt, trumbromsar 89mm **Bensintank;** rymmer 3,4 liter, 1:25 **Bensinförbrukning;** normalt 1,3 liter /100km **Dimensioner;** Längd; 1820 mm, Bredd; 620 mm, Höjd; 1030 mm, axelavstånd; 1160 mm, markfrigång; 125 mm, vikt; 42 kg. **Utrustning;** Box med verktygssats, luftpump, inbyggd hastighetsmätare, Extra bred strålkastare, elektrisk signal, inbyggt lås, godkänt basklyse, kraftigt markstöd, två bärhandtag vid sadeln, kromlister på gafflarna. **Tillbehör;** Benskydd komplett, för 45 kronor, Barnsits för 40 kronor.

Preciosa

1958-1959/ 7.897 ex



Bara två månader efter att Luxus kommit ut på marknaden så presenterade Victoria denna mopedscooter som fick namnet Preciosa. Namnet hade Victoria använt tidigare



till en cykel så det var redan ett känt namn. Denna design skilde sig från de övriga Victoriamopederna, även om motorn, en M51, var samma som på övriga mopeder. Preciosan var lite mer "lyxig". Kunderna kunde välja på flera olika färglackeringar; Victoriablå/ pastell, Reseda/ Olivgrön och Korall/ Benvit. Utförandet fulländades av det rundade kromade handtaget och vita däcksidor.

Den förseddes med en mycket bekväm fjädring både fram och bak och var även försedd med trumbromsar. Det mest karakteristiska på denna moped var de extra breda benskydderna som skyddade föraren från smuts och vattestänk. Den var något dyrare än Luxus och i November rullade den sista maskinen ut från fabriken på Nopitschtrasse.

Motor; Encylinder-tvåtakts Victoria blockmotor, 47ccm, cylinderdiameter 38mm, slaglängd 42mm, plankolv, avtagbar cylindertopp i lättmetall, gjutjärnscylinder, lättåtkomlig förgasare inbyggd i ramen, luftfilter med insugsljuddämpare. Normal bränsleförbrukning c:a 1,4 liter på 100km vid 30 km/h på jämn väg

Växel; Tvåväxlad växellåda inbyggd i motorblocken, växellåda med konstant ingrepp, flerskivig lamellkoppling, drivning till bakhjulet med inkapslad kedja. **Chassi;** Ram i pressad plåt med inbyggda benskydd, stötdämpare fram och bak lagrade i gum-mibussningar, fullnavsbromsar både bak och fram,

bakre navet sitter med stickaxel, ballongdäck med vita däckssidor.

Bränsletanken; Rymmer c:a 4,4 liter som ska räcka för 300 km och försedd med bränslefilter och reservtank.

Utrustning och tillbehör; 2 stycken löstagbara verktygslådor komplett med verktyg på sidan av bakskärm, modernt utformat styre, brett strålkastarhus inbyggt i framgaffeln, styrlås, kraftigt centralstöd, vackert utformad cromad ljuddämpare, tvåfärgad lackering; Victoriablå/ Pastell, Reseda/ Olivgrön, Korallröd/ Elfenben.

Vicky Super-Luxus

1959-1960/ 47.691 ex



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. Denna modell konstruerades med utgångspunkt från Vicky IV.

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 plåtram med profilrörsgaffel och svängarmsfjädring med stötdämpare både fram och bak. Den fick en krombygel på framskärmen,

kromade fälgar och paket-hållare

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

Tekniska Data;

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

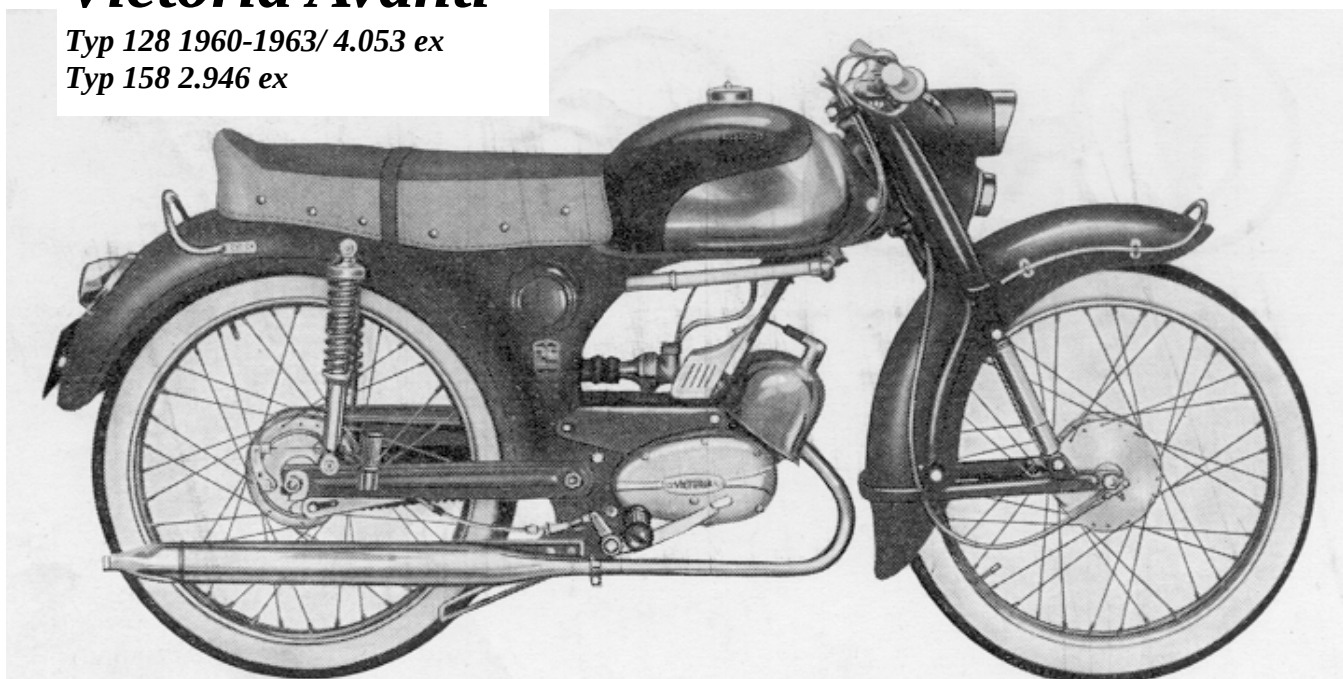
äro lagrade i silentblock - teleskopfjädrar fram och bak - fullnavsbromsar 120 g mm - bakhjulsnavet försett med stickaxel - däck 23 X 2,50 med vita sidor - förkromade fälgar - breda stänkskärmar, som skyddar väl för smuts.

UTRUSTNING: 2 verktygsboxar - verktygssats o. pump - dubbelbred strålkastare - godkänt baklyse - inbyggd hastighetsmätare - el. signalhorn - förkromad skyddsbygel på framskärmen - packhållare med packrem - stödlås av godkänt fabrikat - (fotstöd levereras extra). **FÄRG:** Mellanblå med fält och framskärm i ljus vit-blått.

Victoria Avanti

Typ 128 1960-1963/ 4.053 ex

Typ 158 2.946 ex



I slutet på 50-talet så slog man ihop Victoria, DKW och Express. Marknaden för mopeder hade börjat sina och det gick inte längre att sälja mopeder i den omfattningen som man gjorde i mitten på 50-talet. Det var dags att slimsa organisationen vilket vi ju känner väl till idag!. Inget nytt fenomen alltså. Fram till 1961 fanns den i tre varianter och färger;

DKW Violetta fisksilverblå
Victoria Avanti "matt" fisksil-
verröd

Express Carino i metallic fisk-

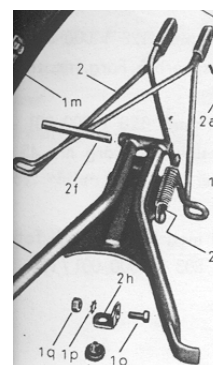
silverröd.

(Senare kom även DKW med en fisksilverröd DKW Sport.) Den fanns i två huvudvarianter dels typ 128 på 2hk och 158 på 3,7hk. Man kunde också få den med eller utan fläktkyllning. Många varianter att hålla reda på med andra ord. Vilken man har är lätt att se på ramnummret börjar det på 128 är det en typ 128, samma med 158. Du kan också läsa ut vilket av märkena det är på fjärde siffran. En 1 för DKW, en 2 för Victoria och en 3 för Express. Det fanns två typer av tankar; en lackad

och en med krom.

DKW-Sport fanns från 1962 i två varianter, en fisksilverblå (färg nr. 17) som kallades typ 128 156 och en fisksilverröd (färg nr 45) med typnummer 128 157. Bakljusen skiljer sig mellan den blå och den röda. (enligt reservdelslistan nummer 10)

Det gick också att få två olika typer av stöd.



Tekniska data för DKW Sport

Motor; EM50 1hk, Kickstart, 3-växlad, fotväxel, Bosch Magnet med separata ljusspolar för strålkastare och bakljus, Bromsljus finns.

Hjul; dim. 23x2,50, vita däckssidor, förkromade fälgar.

Nav; fullbromsnav av lättmetall, bromsdiameter 120x120mm.

Framgaffel; ny kraftig bottenlänksaffel.

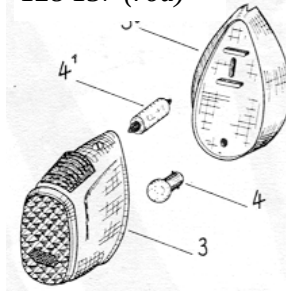
Tank; rymmer 8 liter.

Lackering; Röd metallglänsande.

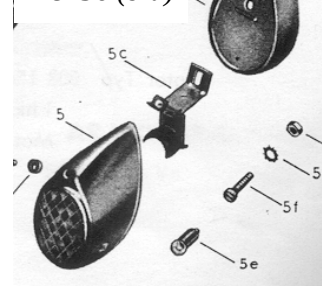
Vikt; c:a 60kg.

Nyheter; Bromsljus, Extra starkt markstöd av stålrör.

Baklyse för typ
128 157 (röd)



Baklyse typ
128156 (blå)



VICTORIA

Sport Car 250



Baggage compartment is wide, deep with considerable space for travel luggage.

VICTORIA

Technical Data Victoria Sport Car 250

ENGINE: Air-cooled, 1 cylinder, 2 cycle engine. Bore 2.64", stroke 2.75" developing 14 horsepower. Normal gasoline consumption is approximately 60 miles per gallon.

TRANSMISSION: Pre-selective type—5 forward speeds, 1 reverse. Special feature this car offers is the electro-magnetic shift lever mounted on instrument panel operated clockwise selecting your gear speed in advance and then depressing the clutch pedal, the gear changes automatically.

REAR AXLE: Split type.

BRAKES: Lockheed hydraulic 4 wheel brakes with 7" drums. Mechanical emergency hand brake on all 4 wheels.

BODY CONSTRUCTION: One piece fibre glass body supported by welded tubular frame mounted on 4 combination spring and hydraulic shock absorbers.

WHEELS & TIRES: Five disc wheels. Tires: 4.40 x 12 in. with tubes.

GASOLINE TANK: Mounted in rear. 6 gallon capacity (Mixture of 1 quart oil to one tank full of gas). Low octane fuel only.

ELECTRICAL SYSTEM: 12 Volt, 24 amp. battery. Dyna generator starter; 7" seal beam headlamps; separate side lamps; built-in twin stop tail lamps; red flashing directional signals, single vibrating horn; twin-blade windshield wipers.

OVERALL DIMENSIONS: (Approx.) Length 133.8 in., Width 57 in. Wheelbase 76 in. Front Tread: 45.6 in., Rear Tread: 47.2 in. Ground clearance 6.7 in. Wght: (App.) 1,000 Lbs.

THE GORDON MOTORS CORP.
226 SO. BROADWAY
YONKERS, N. Y.