

Club Victorias adress

c/o Tommy Granholm, Aspnäsvägen 4, 177 37 Järfälla

Kom ihåg att meddela Club Victoria **när du har flyttat**

Posten eftersänder tidningen till dig i ett år **men meddelar inte oss**

Tala även om när du bytt mejladress eller telefonnummer så att vi kan nå dig

Klubbens hemsida clubvictoria.org

MopedBladet

Ansvarig utgivare är klubbens ordförande *Lars Öhman*, redaktör är *Tommy Granholm*

Kontaktuppgifter på sid 2

Citera gärna MopedBladet - ange Club Victoria som källa

Text och bildanskrifning där inget annat anges: *Tommy Granholm*

Club Victoria är medlem i

MHRF/MotorHistoriska Riksförbundet

MHRF är en av Transportstyrelsens remissinstanser

MHRF bevakar politiska frågor och har kontakt

med myndigheter och organisationer

Det är avgörande för att kunna bibehålla ett rullande kulturarv i Sverige

MopedBladet kommer ut fyra gånger om året - i januari, april, juli och i oktober

Om du inte får MopedBladet i brevlådan så hör av dig så skickar vi en ny tidning

Nästa MopedBlad innehåller **preliminärt**

♦ Mer från sommarens träffar

♦ Kallelse till årsmöte 2023

♦ Goebel / Meister/ Eilenreide Fantom /Apollo Competition mopeder

Vi vill gärna ha **dina** bidrag. Skriv till exempel om en träff - din renovering - ditt fynd - och ta många foton!

Skicka till redaktören Tommy G. senast 1 december för att komma med i nästa nummer.

Kontaktuppgifter sid. 2

Om du inte tycker att du är bra på att skriva, gör det i alla fall! Redaktören redigerar, om du vill. Det är hans jobb.

50cc såklart

MopedBladet

Årgång 23

Nr 4 2022

FÖR **ALLA** VETERANMOPEDISTER

Medlemstidning för Club Victoria



CLUB VICTORIA...är mopedklubben för alla! Nu är vi **drygt 400** entusiaster som delar intresset för gamla mopeder. 75 % av oss bor i Stockholms län. Club Victoria kickades igång 1989 av seriösa mopedälskare med ett stort hjärta för mopeder av fabrikat Victoria, därav klubbens namn. Se nr 1.2019 av denna tidning – läs den på hemsidan.

Styrelse och funktionärer jobbar helt ideellt, de kommer inte ens ifrån att betala medlemsavgiften.

Vi har sektioner för Bianchi-Aquilotto, Ciao, FM38, Kreidler/Zündapp, Puch, Sachs, Rusch och Victoria. Läs nedan

Medlemskap. Du blir/förblir "Victorian" genom att betala medlemsavgift, 150 kr/år till bankgiro 154-7868 Club Victoria. Du kan även swisha 152 kr till 123 374 95 95. (150 + 2 alltså, det kostar klubben 2 kr att ta emot Swish)
Vill du bli ny medlem - se vår hemsida clubvictoria.org eller ring sekreterare Tommy Granholm

När du betalat årets medlemsavgift får du...

... MopedBladet i brevlådan, 4 ggr per år	...vara med i medlemsmatrikeln	...köpa klubbens litteratur
... tillgång till våra mopedförsäkringar	...kontakt med de som <i>kan</i> ett visst fabrikat	
... utskick via Facebook och mejl om du vill	...inbjudan till våra träffar	...gå med i din favoritmopedsektion

Personuppgifter

I Club Victorias medlemsregister finns bara de uppgifter du gett oss.

Vi använder inga uppgifter för reklam

Club Victorias organisationsnummer är 802470-268

Hemsidan...

...har adress clubvictoria.org

STYRELSE

			Vald
Ordförande			2022 på 1 år
Lars Öhman	070 736 7150	lars38.ohman@gmail.com	MHRF-kontaktman, ordnar filmkvällar och utflykter
Vice ordförande			2020 på 2 år
Harald Walczok	070 511 6987		Engagerad i Harald Nielsen Memorial, fixare
Kassör			2019 på 2 år
Mats Ossa Nyberg	070 494 4122	ossanyberg@gmail.com	
Sekreterare			2020 på 2 år
Tommy Granholm	0730 457 956	t.granholm@optiken.se	redaktör för MopedBladet och hemsidan, försäkringar
Övriga styrelseledamöter			
Stefan Tamm	076 889 8976	ste.tamm@gmail.com	utflyktssamordnare m.m.
Anders Bälter	070 665 0508	anders.balter@gmail.com	ansvarar för tygmärken
Lars-Göran Olsson	073 532 2363	lg@woodstat.se	

Klubben har **SEKTIONER** för dig som gillar vissa fabrikat, här är sektionens ledarna

Bianchi-Aquilotto	Mats Lennstam	070 492 6503	bigmats@mac.se
Ciao	Tim Skillgate	070 354 7880	skillgate@yahoo.se
FM38 o. andra påhängare	Donald Bertheau	070 896 8149	ilmotor@hotmail.com
Kreidler	Stefan Tamm	076 889 8976	ste.tamm@gmail.com
Puch	Mats Ossa Nyberg	070 494 4122	ossanyberg@gmail.com
Sachs	Harald Walczok	070 511 6987	bysmeden.i.hesselby@gmail.com
Rusch	Olle Leksell	073 205 0565	olle.leksell@gmail.com
Victoria	Mikael Axlund, även rev.suppl.	070 687 1643	micke.axlund@gmail.com

Övriga FUNKTIONÄRER

Jan-Evert Olbrink, revisor	070 689 5285	positivspel@hotmail.com
Håkan Saletti, litteraturansvarig	073 842 1166	hakansaletti@hotmail.com
Kjell Sjöberg, utskick till nya medlemmar	076 722 3360	kjellanders.sjoberg@hotmail.com
MHRF-försäkringar tar Stefan Tamm och Mikael Axlund hand om		kontaktuppgifter ovan

♦ MopedBladet

görs i ordbehandlingsprogrammet MS Word på en iMac. Inte helt enkelt eftersom Word egentligen inte är avsett att göra att göra tidningar med... Så håll till godo med om det på sina ställen kan se lite taffligt ut.

♦ Tryckning och utskick

svarar *Färgrtryckarn* i Veddesta för.

♦ OMSLAGET

Moppemuseet Mopedum i Nynäshamn stänger 18 december i år. Bilden är från Victoriaklubbens årsmöte där i november 2013. Vi fick gå runt i lokalerna som du ser.



Nya CLUB VICTORIA-medlemmar hälsas välkomna

941 Alf Rönn, Sör Sellnäs 242, 781 98 Borlänge. Tel 0704 916 383. Mejl alf.ronn@telia.com. Inga moppar f.n.

942 Gunnar Ebeling, Kvarngatan 11, 82143 Bollnäs. Tel 0767 747066, mejl gunnarebeling672@gmail.com. **Vill köpa en Victoria MS50 = Vicky III; renoveringsobjekt med fungerande motor** Vinterprojekt för en snart 80 årig gubbe

943 Joakim Sundberg, Gråbergsvägen 10, 141 43 Huddinge. Tel 0739 924122, mejl jocke_13@hotmail.com, Moppar Hermes Crossmaster*, en unik blandning av Hermes herrcykel och Autoped,* Crescent 2000, * Crescent 2000 (skotermodellen)

944 Tage Lundin, Lädervägen 5, 382 91 Nybro. Tel 070-467 31 26, mejl lundin.tage@telia.com. Moppe Victoria MS 50 Vicky 1954

945 Claes-Göran Lindvall, Grindstugatan 9B, 134 31 Gustavsberg, tel 0706 520954, mejl classelindvall52@gmail.com. Inga moppar

946 Christer Jonsson, Knypplerskevägen 10, 168 38 Bromma. Tel 0735 323029. Mejl christer.jonsson666@gmail.com. Mopeder Crescent Compact 1981 och Suzuki K50 1983



FÖRGASARE UTAN TROTTELNÅL ?

En medlem har en Vicky III/MS50 där Bingförgasaren saknar trottelnål. Han har satt i en nål och då fungerar inte moppen. MopedBladet har kollat upp. Det *finns* Bing både med och utan nål, enligt Nisse Skogmyr på Mopedum. Husqvarnas "Flintamotor" kom med två olika förgasare; Bing och Encarwi och bägge saknar trottelnål. De har i stället ett litet spridarmunstycke som sticker upp lite i botten av trottelhuset (blandningskammaren).



Kent Högman, medlem 776

HÄR KOMMER MEKTIPS!

Spänna kedjan eller hur står det till med moppens hjul?

Innan jag spänner kedjan så sätter jag en skruvmejsel mot svingen och mot fälgen och ser att det blir samma mått på båda sidorna - det ska det vara, annars måste jag justera. *Se bild.* Men det kan bli fel ändå!

Jag brukar ta ett skaft till en sopkvast och pressa skaftet mot bakhjulet och se vart jag hamnar mot framhjulet...blir det i linje med eller till höger eller till vänster!

På min Suzuki hamnade jag mycket till höger om framhjulet. Baksvingen var sned. Den hade tydligen fått sig en knäck i ett tidigare liv. Jag fick bryta hela svingen till vänster...men också den högra sidan upp och den vänstra ner så att bakhjulet, som satt snett, skulle hamna rakt i baksvingen. Resultatet blev då att hjulet kom rakt och även i linje med framhjulet.

På med bakhjulet igen och satte emot skaftet...nu hamnade jag i linje med framhjulet. Jobbet klart...båda hjulen rullar nu i samma spår!



Det finns tändstift och diverse andra stift!

Jag satte i iridium-stift i min Corvette och den gick därefter otroligt jämnt i motorn!

Bytte då till iridium på min vardagsbil Honda...den blev piggare och axade bättre!

Iridium har en snabbare och kraftigare gnista än ett vanligt tändstift.

Jag har bytt till iridiumstift på tre av mina moppar och de startar lättare...har bättre tomgång, axar lite bättre. Skillnaden är inte så stor på en så liten motor...men den finns där.

På bilden ser du ett iridiumstift till vänster och ett vanligt intill



1500 RUSCHAR TILLVERKADE

TfA (tidningen Teknik för Alla) provkör Rusch Sportmoped i nr 22 1959

RUSCH SPORTMOPED har en Victoria-motor av typ MS 51 med 48 cc slagvolym. Slaglängd och cylinderdiameter, 42x 38 mm. Toppeffekten 0,8 hk uppnås vid 4700 v/min. Förgasare av fabrikat Bing med startchoke. Som standard är mopeden utrustad med två växlar vilka manövreras med vridhandtag. Tändsystem: alternativt Noris, Siba eller Romag. Samtliga magneter lämnar 17 W. Fjädring: Frambottenlänkgaffel eller teleskop. Baksvingarm med teleskop. Bromsar med 100 mm diameter. Bensintanken rymmer på standard-mopeden 7 liter och TT-tanken rymmer 9 liter. Hjul, 23x2,25 med vita däcksidor.

Rusch-mopeden tillverkas av Östholms Motor & Cykelverkstad. Klara Norra Kyrkogata 21, Stockholm. Den kan köpas med svart, blå eller vinröd lackering för 1 030 kr. Tillägg för treväxlad växellåda 35 kr, hastighetsmätare 35 kr och teleskopgaffel 10 kr. Den sista mopeden i Teknik för Allas testserie denna säsong är den svenskyggda sportmopeden Rusch. Den började tillverkas 1955 och premiärvisades samma år med den för mopeder något ovanliga vaggramen. Året därpå utrustades den med bakhjulsfjädring, 9-liters TT-tank och teleskopgaffel kunde fås på beställning. Årets modell har genomgått mycket små förändringar, men den har bl. a. fått bredare stänkskärmar och vita däcksidor. När vår provkörning inleddes, hade mopeden endast körts ett par hundra meter. De första starterna krävde därför lite extra besvär, något som dock senare helt försvann. Då vi testat de tidigare Victoria-försedda mopederna, har dessa visat sig varit synnerligen lättstartade. Rusch-mopedens Victoria-motor startade också mycket lätt, om man bara tog som regel att vid kallstart trycka in chokespjället. Detta oavsett om det var kallt eller varmt i luften. I övrigt har vi redan skrivit det mesta om Victoria-motorn i tidigare tester, men en del saker kan förtjäna att nämnas på nytt. Motorn ger den lagstadgade toppeffekten vid ett påfallande högt varv, 0,8 hk vid 4 700 v/min. Man skulle därför lätt kunna tro att motorn därigenom fått ett högt vridmoment med åtföljande slöhet vid lägre varv. Men konstigt nog är motorn varvillig över ett mycket brett register.



Olika årgångar av Rusch – femtiotal och sextiotal. Den högra är en Rusch Sport. I vår klubb finns 15-20 Ruschar.

Lagens stränga arm vaktar alldeles speciellt vaksamt över mopedåkarna och ger dem inte många chanser att åka fortare än 30 km/tim. Men om mopeden rullar iväg fortare än 30 "knutar" i en nedförsbacke finns det inga fartrestriktioner längre. Victoria-motorn har på grund av sitt ganska höga toppvarv mycket lätt att övervarva och i en brant utförsbacke kan man därför utan att motorn misständer komma upp i 45-50 km/tim. Vaggramskonstruktionen är något ovanlig för mopeder. Denna ramtyp brukar man i vanliga fall återfinna på tunga motorcyklar och tävlingsmotorcyklar. Utförandet ger en mycket stadig placering av motorn och är i sin helhet mycket stabil. En vaggram brukar emellertid bli tyngre än en sluten rörram, men på Rusch-mopeden har man ändå lyckats göra den både lätt och stabil. Tack vare denna ramtyp är Rusch-mopeden vad beträffar stabilitet och frihet från vibrationer - i särklass bland mopeder. Ramen är mycket låg och ger därför också en utmärkt balans. Framgaffelns lutning är helt riktigt ganska brant, vilket gör mopeden lättstyrd vid låga farter. Även fjädringen är bra, vår testmoped hade den vanliga bottenlänkgaffeln framtill, som visade sig ge god körkomfort på de flesta väglag. Bakre swingarmen är mycket lång, vilket är bra ur den synpunkten att kedjan får liten rörelsefrihet i längdled vid upp- och nedfjädring. Förkromning och lackering är av hög klass. Några egentliga nackdelar fann vi inte på testmopeden. Vi tycker det är synd att en så förnämlig moped som Rusch är byggd i första hand för ungdomen. Skulle tillverkaren - Östholms Motorverkstad - börja bygga en standardmoped av lika god kvalitet som Rusch Sport, skulle den då med all säkerhet bli minst lika eftertraktad som företagets sportmoped. Rusch är den enda moped som säljs i Sverige utrustad med styrbroms. Huruvida en moped kan komma upp i så stora farter att en sådan detalj kan bli nödvändig, ställer vi oss tvivlande till. Hela Rusch-mopeden präglas av ett synnerligen noggrant tillverkningsarbete. Svetsskarvarna är välgjorda, lackeringen och förkromningen först klassig. Bromsarna och fjädringen av god klass.

HEJ MOPEDIST!

Visst har vi haft en fin sommar, och då tänker jag på vädret...och på återkomsten till Eggeby förstås. Vi har äntligen fått fart på vår gamla Cottereaubil också. Den ska köra brudpar i oktober! Annars har det ju inte varit mycket att glädjas åt. Inflation, höga räntor, bensin- och dieselpriiser i topp, kaosartat val, jag har haft nageltrång och Putin fortsätter som förut. Men fortsätter som förut, det gör vi i Club Victoria också och det är i alla fall en mycket positiv företeelse. Viggbyholmsrallyt med familjen Leksell är alltid en fullträff och så har vi testat backarna i Sollentuna med medalj-utdelning till de som klarade att ta sig uppför Mårdvägen utan att sätta ner fötterna. Själv har jag och fem andra Club Victoriamedlemmar besökt mopedmarknaden i Imola, Italien. Det blev några hektiska dagar (16831 steg på lördagen). Priserna har gått upp men jag lyckades i alla fall få sex mopeder med mig hem. 2 st mediokra, 2 st riktigt fina och 2 st i nyskick. Tyvärr måste jag meddela att trots vår försiktighet med klubbens utgifter så räcker inte kassan till de aktiviteter som vi vill. Bl a äventyras tidningsutgivningen. Nu vänder jag mig till Dig som har ett hjärta för klubben och som har möjlighet att

sid 3
stötta ekonomiskt. Ge en donation till Club Victoria så vi klarar de två tidningsutgivningar som vi planerar under hösten och våren. Din gåva kommer att uppmärksammas. Medan vi är inne på donationer så söker vi en brukbar moped till vårt mopedlotteri. Känner Du någon som inte tycker att det är kul med moppeåkning längre (jag fattar ju att det kan inte vara många) så slå ett slag för att skänka/sälja billigt sin moppe till Club Victoria. Det blir en stjärna i moppehimlen. Till sist så tycker jag att det vore trevligt om fler medlemmar ville skaffa sig de exklusiva tygmärken som finns för både klubb- och sektionstillhörighet. Beställ av Anders Bälter.

Allt gott önskar eder ordförande
Lasse Öhman



FILMKVÄLL tisdagen den 22 november på nygammal plats

Nu provar vi en nygammal samlingsplats – Café Grönlingen (Eggeby Gård) Stor bilparkering som inte kostar något.

Samling från kl 16.30

- ♦ Vi inleder med att förse oss med **mat** från buffén. Du betalar ur egen plånbok, helst Swish men även kontant. Tyvärr inte kort. Det är Tommy som ordnar allt och tar betalt. Kostar med dricka ca 110 kr.
- ♦ Vi använder några bord där **du kan sälja** vad du nu har. Ta med något att täcka bordet med.
- ♦ Äldre exemplar av **MopedBladet** finns att förse sig med (gratis).
- ♦ Klubben säljer också (kopior av) **mopedhandböcker**, mest Victoria/Zweirad. Kolla på vår hemsida så ser du vad vi har.
- ♦ Så har vi ett **mopedlotteri**. I tidigare nummer av denna tidning i år har du kunnat läsa om en av dem, en italiensk Garelli Gulp med benskydd och packväskor. Den har en defekt - tändstiftet ger ingen gnista. (Utanpåliggande tändspole). Vi har nu även en Vicky Luxus från 1958 där allt fungerar utom hastighetsmätaren. Nyborrad cylinder och invändigt plastad bensintank. Dålig sadel. Mopparna finns på plats. Kontakta **Stefan Tamm** om du vill köpa lotter. Osålda lotter säljs på plats.
- ♦ Auktion om du skänker saker till klubben.
- ♦ Lars Öhman visar **filmer** från Viggbyholmsrallyt 2022 och från sin senaste Italienresa.

Vi hoppas att vår nygamla samlingsplats - där vi träffas på tisdagskvällarna - ska fungera lika bra som den gamla.

Med bil tar du dig till den rödgula St1-macken i Tensta (nära Spånga kyrka) och sedan under motorvägen. Då ser du Eggeby Gård rakt fram, ca 1 km bort. Det är även moppevägen, men du kan också åka moppe, inte bil, via Granholmstippen.



En italiensk Garelli Gulp - lotterimoppe nr 1



Lotterimoppe nr 2 – en tysk Vicky Luxus

LEKSAKSBILAR VAR HETA PÅ MARKNADEN I SURAHAMMAR 2022

Text och foto Tommy Granholm, redigerat av Kjell Mazetti

Kjell M



Så var det dags för årets höjdpunkt. I alla fall med i mina ögon mätt. Den har hittills varit välordnad, stor och omväxlande. Publiken behöver inte betala inträde vilket jag tror är ett bra sätt att få många besökare. Konceptet höll stilen även i år. Jag och Kjell Mazetti hade gjort upp om att träffas och tillsammans även göra reklam för vår klubb, MotorCykelHistoriska Klubben – MCHK.

Jag gick upp före fem den här söndagsmorgonen den 3 juli. Vädret var som utlovat, inget regn och lagom varmt. Drog iväg med min skåpbil, som jag dagen innan hade fyllt med grejor som jag insett att jag inte behövde. Klockan var 06.00 när jag startade och motorvägen mot Enköping/Västerås låg framför mig. En hel del trafik trots den tidiga timmen. Var dom liksom jag på väg till någon marknad? Efter 1 1/4 timme rullade jag in på marknadsplatsen. Jag var bland de sista - svenskarna är morgontidiga. Fort ut med säljborden på gräset. Besökarna började stryka runt bilen och spana på mina saker. Det tog en stund att få upp allt på borden. Bland det första jag sålde var en leksaksbil och sådana sålde jag många av under dagen för 5 – 95 kronor. Många köpare var unga. Föräldrarna höll med plånbok.

Mazetti dök upp efter en halvtimme. Han hade förgäves försökt att få kontakt med mig. Jag hade glömt att slå på ringningen på mobilen... Det händer då och då. Men vi hade kommit överens om i vilken del av området som vi skulle ses, så han hittade mig. Beachflaggan med MCHK-vimpeln hade jag riggat. En av de första sakerna som jag sålde var ett litet reklamhäfte i färg med Crescentmopeder för 40 kronor. Billigt. Motortidningar gick också bra till priset 2 – 40 riksdaler.

En Bing mopedförgasare som inte var komplett sålde jag för en hundralapp. Kompletta ligger de på 400. En grill till en Volvo 1974 betingade 200 kronor, den var nött men köparen var nöjd, kanske för lågt prissatt... Verkstadshandböcker gick för 40-50 kronor. Det var alltså en brokig blandning som jag sålde, Legobitar kilovis, kabelvindor, en kompass, EP-skivor, nyckelringar, startkablar, Playstation-skivor o.s.v. Summa 69 prylar hittade nya ägare, för drygt 2000 kronor.

MC-museet hade servering av dricka och varmkorvar och dessutom hade museet öppet. Trädgården utanför var fylld med veteranfordon, äldst var museets Vabis från 1903. Massor av säljare, det var nog fullt. Titta på bilderna så ser du.



Tommys säljbord med MCHK-flaggan



Diverse moppegrejor

EGGEBY-SOMMAREN 2022

I årets varma sommar var träffarna på Eggeby angenäma. Som mest var vi uppåt 30 mopedister. Regn har vi oftast sluppit (då åker nästan ingen på sin moppe). De dagar som solen har lyst har körningarna varit sköna.

Vårt mopedår börjar den första tisdagen i maj och slutar inte förrän den sista tisdagen i september.

Den 9 augusti hade vi besök av "Skälbyligan" som på sina fina Zündappar stormade uppför backen och in på gårdsplanen. En vecka senare var det dags för Ruschgubbar att ta sig till Eggeby. 28 grader i luften. Det var "tema Rusch". Ett antal gånger har vi teman vilket innebär att moppar med något gemensamt - fabrikat eller t.ex. "fyrtakt" - samlas i Sollentuna och kör gemensamt till Eggeby.

Janne Qvarzell håller gården öppen och förser oss med fika och mat till en rimlig penning. Korv med bröd eller potatissallad eller räkmacka står på menyen. Likaså kaffe och bullar och glass. Vi har ju skrivit om Eggeby i flera nummer i år men eftersom det är vårt, under flera år stängda och efterlängta vattenhål, så skriver vi igen. Här är några bilder.



21 juni var det 25 grader; 22 tvåhjulingar samlades då på café Grönlingen



Den 5 juli. Kocken Janne Qvarzell längst bort i mitten, stående



Tema Rusch den 16 augusti. Till vänster en tidig Rusch från 1955 och till höger en från 1965. Ungefär. Den äldre har Victoria MS50-motor och den yngre Victorias EM 50-motor



Den 9 augusti hade vi besök av Skälbyligan



Starka mopeder på Mårdvägen i Sollentuna på väg till Eggeby

HEMSKA BILDER FRÅN NÄTET

Tommy Granholm. Bilderna från Internet



Snart är denna till synes fina röda moppe förpassad till de sälla jaktmarkerna



Dödens käftar – det var en polsk Komar som gick hädan



Så här såg Komarmodellen ut innan dödens käftar slukade den. I klubben finns det åtminstone **en** Komar

När du är med i Victoriaklubben så händer det...

Nils_Lundkvist i Vikmanshyttan hade förgäves sökt en bromssköld till sin Vicky !V. Som medlem tog han kontakt med klubben för att få råd.

Undertecknad tipsade honom om några medlemmar som kan sin Victoria och det gav resultat. Nils fick köpa en bromssköld av *Torgny Spjuut*, till sin Victoria MS 51. En likadan moppe som han haft som 15-åring. Den köpte Nils på (Galne) Gunnars varuhus...

/Tommy Granholm

Söker svänghjulskåpa, trottel-fjäder-lock med wirefäste, växelhandtag till påhängare FM38.
Calle Bergsén 070-3619684 Alingsås. Mail bergsen@telia.com



Kuli påhängsmotor till salu. 50 cc, konstruerad 1952 och tillverkad i Örebro. Bullens pilsnerkorv är också helsvensk



Zündapp till salu för 18 lappar...



Monark från 1959/1960



Sveriges äldsta bil, en Vabis tillverkad 1903 här i Surahammar. Nyligen restaurerad



På caféet hade besökarna skönt

MOPEDUM STÄNGER

Tommy Granholm

Jag besökte Nynäshamn i september för att ta farväl av nostalgi/mopedmuseet, som funnits där i tio år. Nils Stigmyr, museets grundare, visade mig runt och berättade om de mopeder som han ställer ut. Han kan alla mopederna på sina fem fingrar visar det sig. Även andra saker som blivit tidsmarkeringar är det gott om, som radioapparater, kläder, barnvagnar, serietidningar och liknande.

Jag frågar Nisse om orsaken till att han stänger – jag har nyligen blivit pensionär och jag börjar att tappa gnistan, säger han. Och nu har jag fullt upp inför avvecklingen. Mopederna kommer en auktionsfirma att ta hand om.

Så, gott folk, besök Nynäshamn senast den 18 december i år - sista dagen som museet är öppet.



I entrén välkomnar en Husqvarna Corona med förare



Mer än bara mopeder, Nils Skogmyr till vänster



En liten del av samlingarna, det finns påhängare från 1952 till moppar från 1979 när det blev hjälmvång...



Sid 11

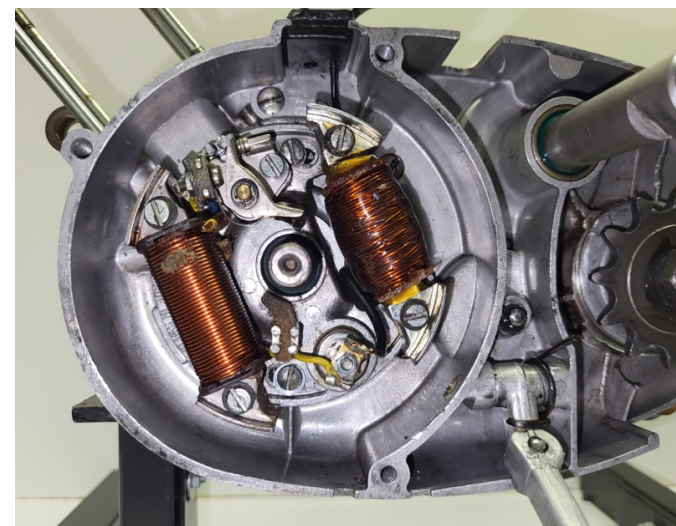
FLYGTÄNDNING - LÖSNINGEN PÅ OFÖRKLARLIGA DRIFTSTOPP ?

Sten Hultman, medlem 868

Flygtändning är ett begrepp som myntades av den svenska tändsystemtillverkaren Stefa (Stensholms Fabrik) under sextiotalet. Beteckningen flygtändning kommer sig av att konceptet är hämtat från flygmotorbranschen.

Avsikten var att skapa en lösning på vanligt förekommande men ibland svårlösta tändningsrelaterade driftproblem. Fel som ofta uppstår efter en tids körning. Det vanliga förfarandet när man misstänker felaktigheter i tändsystemet är som bekant kontroll av brytaravstånd, tändläge, tändkabel, tändstift mm. När det är avklarat och allt ser bra ut återstår funktionen hos tändspole och kondensator. Dessa båda komponenter har egenheten att de åldras och påverkas av den omgivande temperaturen. Innanför svänghjulet blir temperaturen hög. Även om de ser ut att fungera bra när man kontrollmäter när motorn inte är i drift så kan man inte förutsätta att detsamma gäller när motorn körts ett tag och uppnått normal drifttemperatur.

Jag hade själv problem med min Monarscoot med ILO-motor. Vid varje körning hade den för vana att stanna efter ca 15 km. Allting såg bra ut vid kontroll före körning. Förgasaren fungerade som förväntat. Bränsleförsörjningen likaså. Huvudmunstycket byttes ut. Då den enda återstående möjligheten var att felet låg i tändsystemet. Det skulle det nog gå att lösa genom att byta ut tändspolen och kondensatorn. Dessa finns nyttillverkade, dock med tveksam kvalitet, och är ganska lätta att byta. Jag valde dock alternativet att installera "flygtändning". D v s att flytta ut tändspolen och kondensatorn från platsen under svänghjulet till en plats i friska luften där de kyls av fartvinden. Tändspolen består av en inre spole, primärlindningen, i vilken svänghjulets magneter genererar en låg spänning som transformeras till en hög spänning i en yttre spole, sekundärlindningen. Denna högspänning matas vidare till tändstiftet. Vid flygtändning ersätts tändspolen av en generatorspole som tar dess plats på tändplattan medan en separat tändspole placeras på lämplig plats på ramen där den får kylning av fartvinden. När det gäller generatorspolen, finns två alternativ. Ett är att använda en belysningsspole som passar på den aktuella tändplattan. Det lär fungera men jag valde den mer ambitiösa metoden som innebär att den utbytta tändspolens kärna, bobinen, återanvänds. Först avlägsnas de båda befintliga lindningarna. Därefter gör man en ny lindning som motsvarar primärlindningen i den ursprungliga tändspolen. I denna genereras en spänning som matas vidare till den nya externa tändspolens primärlindning. I mitt fall blev det 230 varv med 0.7 mm emaljerad koppartråd i generatorspolen.



Min omlindade spole till höger



Utanpåliggande tändspole



Spole och kondensator monterade

Generatorspolens ena ände ansluts till jord och den andra till kondensatorn och vidare till den utanpåliggande tändspolen. Jag valde att även flytta ut kondensatorn från tändplattan. Utanpåliggande tändspolar finns att köpa från många leverantörer. Jag valde en spole som är lätt att montera på ramen. Säljs av Rinab AB. Valet av kondensator är inte kritiskt men erfarenheten visar att kondensatorer avsedda för bilar har god kvalitet. Själv valde jag en kondensator från mitt lager av VW-delar. Som bilden visar gick det lätt att montera tändspole och kondensator friliggande på min Monarscoot. Tändningen har sedan dess fungerat perfekt.

För den som vill installera flygtändning rekommenderar jag Jim Lundbergs "Stora Tvåtaktsboken" del 1, som i detalj beskriver varje steg i installationen.





Motordrift "On - Off"-reglage på motorn.



Behöver man meka med motorn kan den rulla in för egen "maskin" till verkstaden.



Ovan: Original sitter det en pakethållare fram överdragen med något plastliknande material i samma kulör som skärmarna.

Till vänster: Med 50 cc och 1,3 hk kanske det inte är denna vy som Little Honda oftast visar sina medtrafikanter, men sött är det i alla fall.

TEKNISK SPECIFIKATION
Honda P50
Motor: Honda encylindrig fartvindskyld fyr-taktsmotor med överliggande kamaxel. Cylindervolym: 49 cc. Borming/slaglängd: 42 mm/35,6 mm. Kompressionsförhållande: 8,7:1. Fallförgasare. Effekt: 1,3 hk vid 5 000 varv/min. Smörjning: stänksmörjning.
Kraftöverföring: Varvtalsstyrd koppling med CVT-automat. Ram: Pressad stålram. Däck: 2,00x17" fram, 2,25x17" bak. Fjädring: bottenlänk fram.
Bromsar: trummor fram med expanderande bromsbackar, trummor bak med gripande backar.
Tomvikt: 45 kg. Produktionsår: 1966-1968.

sadeln var hel. Skärmar och kedjeskydd är av plast och behövdes bara lagas på något ställe.

Jag tyckte dock att den var lite trött i backarna i Gränna, trots 1,3 hk, så jag beslöt att under den efterföljande vintern plocka ner motorn lite. Eftersom den gick bra för övrigt så plockade jag ner motorn till cylinderfoten. Ny gänga i tändstiftshålet, cylindern honades, nya kolvringar, nya ventiler slipades in. Tändning, ventiler justerades in. Nya packningar.

Förgasaren ultraljudstvättades, samt fick nya packningar och o-ringar. Bromsbackarna bak kollades och smordes upp eftersom man måste plocka bort hela bakhjulet för att få loss motorn från ramen, och då kommer man åt bromsbackarna bak. Nya backar fram monterades

också. Delar införskaffades via Ebay och Cmsnl.

Motorn har ett reglage där man kan koppla in och ur motorn och då kan man trampa som en vanlig trampcykel. För att starta mopeden så kopplar man in motorn och trampar igång den på centralstödet, eller cyklar igång den samtidigt som man utnyttjar pysventilen.

Ljuddämparen som sitter på höger sida består av en kromad rund sak.

Allt övrigt har rengjorts och smorts upp, ramen putsats upp.

Original sitter det en pakethållare fram som var överdragen med något plastliknande material i samma kulör som skärmarna. Till denna pakethållare fanns som tillbehör olika fästnordningar, bl.a. fanns en korg som man enkelt kunde fälla upp så

man fick som en drickaback på pakethållaren. Till detta fanns också en möjlighet att fästa något på tanken bakom sadeln som hade infästning för spännband.

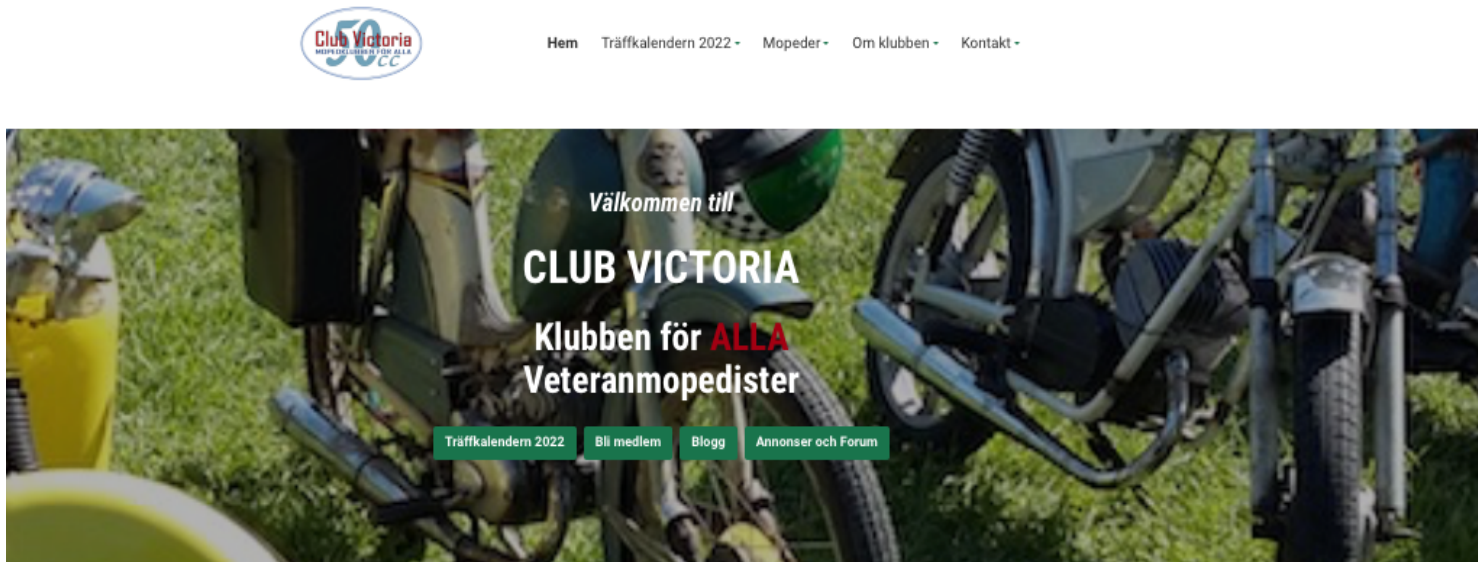
Under tanken bakom sadeln som också fungerade som pakethållare, fanns också en liten verktygslåda utav plast som innehöll en tändstiftsnyckel med stång. Tyvärr saknas ofta denna lilla verktygslåda. Tanken rymmer för övrigt 2,5 liter.

Sammanfattningsvis, en liten trevlig ovanlig Honda modell som man inte ser så ofta. Kommer att passa bra på ett mopedrally, tillsammans med frugan på en Z50 Monkeybike.

Sökes: Knäskydd samt verktygslåda! Någon som har/vet, hör av er! ■

Du går väl in på clubvictoria.org

VICTORIAKLUBBENS HEMSIDA



Vi är drygt 400 entusiaster som delar intresset för gamla mopeder. De flesta av oss bor i Stockholms län. Club Victoria bildades 1989 av seriösa mopedälskare med ett stort hjärta för mopeder av fabrikat Victoria, därav klubbens namn. Det vill vi slå vakt om... men som sagt idag är vi klubben för alla veteranmopedister.

Nu, i påskveckan, är ett nytt MopedBlad är på väg. Du kanske redan har fått det. Om det inte kommer i din brevlåda innan påsk, hör av dig. I så fall, "skickar vi ett nytt" hälsar Tommy Granholm, redaktör.

Vilka vi är

Vi träffas och åker moped och har trevligt.

[Läs mer här](#)



Bli medlem

Vi har bildat märkessektioner för Aquilotto (Bianchi), Ciao, Victoria FM38 (påhängaren), Kreidler/Zündapp, Puch, Rusch, Sachs och Victoria.

Som medlem får du vår tidning tre/fyra gånger om året, matrikel och dekal för moppen.

[Bli medlem här](#)



SÅ BÖRjade MITT MOPEDINTRESSE - från nybörjare till kunnig

[Läs Stig Goudes berättelse .](#)

Rapport från Rösebackens Cykel och Motor

HONDA P50 1967

På de följande sidorna finns en text om "Little Honda", Hondas moped P50 som kom 1967. Artikeln har vi fått låna av Arne Ask som skrivit den för "Classic Honda Magazine", Classic Honda Club Swedens tidning. Vi tackar och bugar. Undertecknad tyckte att texten var så välskriven och intressant att den skulle platsa i MopedBladet. Artikeln kommer även i MotorCykelHistoriska Klubbens medlemstidning

/Tommy Granholm

Honda P50 1967 - Little Honda



Arnes Little Honda P50. Ovan ser vi hela cykeln från högersidan med den kromade avgasburken vid sidan av bakhjulet, och nedan en vy av cykeln från vänstersidan med motorn i bakhjulet.

Jag tänkte skriva några rader om mitt senaste projekt. Det är en Honda P50 från 1967 som jag köpte vintern 2020 – 2021 från Lennart Magnussons MC-museum i Falköping. Mopeden kommer enligt säljaren ursprungligen från Danmark. P50 eller P25, eller "Little Honda" som den också benämndes i vissa länder, tillverkades bara under åren 1966–1968, och ersattes av PC50 som hade motorn under ramen.

P50 hade en stålpressad ram, framfjädring med ledande länk, fjädrande sadel, skärmar och kedjeskydd i plast. 4-taktsmotor, 49 cc, motor i bakhjulet på 1,3 Hk. Soichiro Honda fann aldrig tjustningen med ettriga 2-takts motorer, utan tog då fram denna 4-taktare med överliggande kam på 49 cc.

Eftersom P 50 var billig och pålitlig så såldes den bra i de stora mopedländerna i Europa, samt naturligtvis även i USA.

Olika P50 kunde skilja lite vad det gäller utseendet beroende till vilket land den skulle till. Bl.a. olika baklampor, fästen för nummerplåt där så behövdes,



Förgasaren är placerad ovanför motorn vid sidan av bakhjulet.

batterihylla, blinkers, bromsljus, kulör. Vissa av dessa modeller benämndes "Little Honda" och vissa bara "Honda". Vad som var vad framgick av texten i hastighetsmätaren och på dekalen på sidan under sadeln. Vad skillnaden var vet jag inte! Färgsättningen på dekalen kan skilja på de olika kulörerna. För övrigt var det inte mycket som talade om att det var en Honda. Den fanns i ett flertal kulörer, bl.a. röd, blå, ljusgrön. och



Hastighetsmätaren graderad till 40 km/tim. I denna mätare kunde det också stå "Little Honda". Svart vred för belysning.



Ett par närbilder på motorn. Ovan ser vi också kåpan som täcker förgasaren.



Signalhornet med "Hm" instämplat. Vackert!

Jag har under lång tid varit ute efter en sådan här modell som är lite annorlunda uppbyggd med motorn i bakhjulet. Hade tidigare bjudit på Tradera på en likadan moped från Björkenäs mopedmuseum i min hemtrakt, och efter att jag kunde åka och titta på den innan auktionen gick ut så lade jag ett bud, men smälanning som jag är förlorade jag naturligtvis! Detta var lite synd för den mopeden hade original knäskydd med Hondaloggan ingjuten i plasten utåt, mycket vackert! Typiskt Honda på tidigt 60-tal att ha dessa vackra detaljer på sina cyklar, bara det att det står "Hm" på signalhornet!

Den P50 jag köpte var i ett hyfsat skick, originalfärgen fanns där, kromet var okey, ►