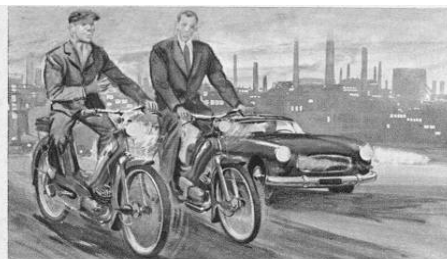


Mopedbladet



De, som är motoriserade
ha alltid mera

Tid o- Glädje

I det här numret:

Mopedminne 1

Hört och Hänt 1

Egna Rallyn 1

Vicky III-IIIN 2

Vicky III-IIIN 3

Mopedraseriet 4

Mopedminne

Moppeminne från Husby-Långhundra -64.

Vid den tiden var jag 14 år, utan moppe och bodde på landet.

Onsdag, fredag, och lördag träffades vi ungdomar vid affären som var byns medelpunkt. Killarna med sina mopeder eller cyklar och vi tjejer fnittrande bredvid.

En kväll övertalade jag en kille att få låna hans moppe en sväng. Okej så han, men när jag skulle fara så frågade en kompis till mig om hon inte kunde få åka med.

Okej så jag.

Jag hade inte tänkt åka långt bara hem en liten sväng och visa mor och far att en MOPPE det är bra att ha.

Halvvägs hem möter vi en polisbil, som efter ca 500 meter tvärvänder. Helt plötsligt kommer jag på att moppen är trimmad, skitig, skrammlar, och rasslar, många delar fattas och dessutom har jag min kompis bakpå och jag känner mig i denna stund inte en som 14 år. Vad gör jag? Jo jag försöker smita. Jag kör upp i en backe alldeles intill där jag bor, slänger moppen och säger till min kompis **SPRING!**

Själv sprang jag hem så

mycket benen orkade och låste in mig på utedasset. Jag satt där någon timme, var min kompis blev av kommer jag inte ihåg. Poliserna kom aldrig ända fram, jag kan tänka mig att så roligt, fick de väl aldrig mera. Killen jag lånat moppen av var också glad att jag lyckats "skaka av mig snutarna" Jag kom tillbaka sent på kvällen gåendes över åkrarna, Jag vågade inte gå på vägen ens en gång. Väl framme så jag till killen jag lånat moppen av. "Du kan hämta din moppe där borta i backen" "Tack för lånet!"

Hälsningar LILIAN

Hört och Hänt!!

Två veckor efter utsatt datum dök då äntligen "den lille" inneboende upp den 10 maj. Det blev en flicka på 3,52kg och 52 cm. Hon ska lystra till namnet Sabi-

na Olivia Victoria. Idag väger hon betydligt mer c:a 6,5kg och är 60cm lång så nog växer det så det knakar. Som alla vet tar det mycket tid att ha små spädbarn så detta nummer blir lite mindre. Men till hösten ska det nog bli lite bättre. Nu ska vi

ha semester och det ska bli skönt, jag hoppas att allas semestrar har blivit lyckade trots allt regnande men efter regn kommer alltid solsken så upp med hakorna!

Hälsningar Redaktörn



Egna rallyn

- **10 september 10.00**
Start Gnestav. 3 Bandhagen. Du som kommer med bil samlas på bilprovningen i Högdalen. Uppl. Gunnar Jonsson 08-995 584
- **24 september 10.00**
Trångsund. Startplats ej fastställd. Uppl. Max svensk 070-724873

Mopedbladet

Det här mopedbladet är tänkt att bli ett forum för mopedälskare, vi kallar oss visserligen Club Victoria men alla mopedintresserade är välkomna. Här ska vi kunna dela med oss av vad vi kan, vet eller tycker. Material kan skickas/E-mailas eller faxas till oss.

Välkomna med material
Susanne Axlund
Karlsborg
197 91 BRO
Fax/Tfn: 08-582 491 36
OBSERVERA!!!
endast mellan 12.00-21.00!!

E-post:
pdc285a@tninet.se

Säljes/Köpes

Tyvärr inget i detta nummer. Nog måste det finnas massor med saker som ni behöver till era mopeder. Det är dessutom säkert dags för en liten garagerensning det är alltid bra att röja ur lite ibland.

Vicky III-IIIIN på tyska

Nedanstående om Vicky III-IIIIN har jag översatt från den tyska boken; DIE DEUTSHEN MOPEDS DER WIRTSCHAFTS WUNDER ZEIT. Eftersom jag inte är så bra på tyska så är det inte säkert översättningen är helt korrekt.

VICKY III-IIIIN.

Då Vicky II egentligen var en över-

gångslösning var Vicky III en utomordentligt framgångsrik moped. Mellan 1954 till 1956 byggdes och såldes 152.645 stycken. Grunden till framgången var den nya stomkonstruktionen med tank inbyggd i ramen, bottenlänk, 23 tums fälgband, samt den nya motorn; lätt-

metallcylinder med hårdförkromat cylinderlopp, lättmetallvevstake, starkare koppling, tvåväxlad med dragkilväxel, inbyggd förgasare med automatisk återgång av choken. Vicky III fick den nya motorn M 50

Vicky III

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, kugghjulprimär drivning, utväxling; 1:8,46:5,55

Stomme; stålplåtstankram bottenlänkgaffel

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.

Vicky IIIIN

VICKY IIIIN

Vicky IIIIN avlöste 1956 Vicky III och såldes fram till 1959 i 22.987 exemplar. Typ N blev nu utrustad med Victoriamotorn M51 med en "enkedjemotor" med kickstart och med av Victoria själv framtagna, fullnavsbromsen.

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 I eller Siba MZLX 3/6/17 L eller Romag ELZ 6/17, 6v, 17w, tändstift bosch W 190 M 11, gänga M14

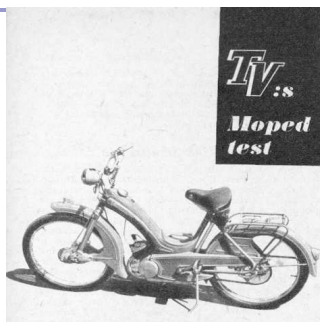
Växel/ drivning. tvåväxlad, vridbart växelhandtag, trycklamellskoppling, kugghjulprimär drivning, utväxling; 1:8,46:5,55

Stomme; stålplåtstankram, bottenlänkgaffel med gummitorsionsfjädring.



Däckdimension; 23x2,00, lättmetall eller stålfälgar, däckstryck; f. 1,1 - b. 1,2
Bromsar; fram fullnavsbroms 89 mm, bak fullnav med frihjulsmånövrering
Bensintank; rymmer 2,45 liter, blandning 1:25
Bensinförbrukning; nor-

malt 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; DM 16,-p.j



Teknikens Världs testföreläsare Hans Scherrer har i sin sjunde mopedtest provat Victoria Vicky MS 50, som han använt under tre timmars oavbruten körning med bl. a. tre backprov.

allmänt om konstruktionen: Liksom de tyska Victoria-motorcyklarna är Vicky - mopeden en synnerligen gedigen och väl genomtänkt cykel.

Kraftöverföring. Kedjedrift, koppling och två växlar som regleras med ett vridhandtag. Ettan är något svår att få i när cykeln står stilla.

Renlighet; Förgasaren är inbyggd i ramröret och således väl skyddad, men även vid noggrann granskning förekom Inget läckage. Motorn, avgasröret och ljuddämparen var också helt oljefria.

Bromsar- Frambromsen ger utomordentlig broms-

Vicky III-IIIN på svenska

kraft och det är den man egentligen använder i stadstrafiken. Bakbromsen ger fullt normal bromskraft.

Fjädring: Här bör den vilssamma körställningen påpekas, man sitter nästan som på en vanlig motorcykel. Bottenlänkgaffeln raderar ut de största ojämnheter och sadelfjädringen är behaglig.

Backtagningsförmåga: Vicky överraskade oss med att ta samtliga backar på tvåan! För att vara tvungen att växla ner till ettan måste vi uppsöka de brantaste backarna på Söder. Vid start behöver tramporna aldrig användas.

Stadstrafik. Snabb, stark och säker är tre ord som täcker mopedens uppförande i trafik. Den enkla konstruktionen gör att cykeln dessutom är lättskött.

Landsvägskörning. God segdragningsförmåga och låg ljudnivå är två saker som man värdesätter hos Victoria Vicky. Normala stigningar tas utan nämnvärd fartminskning.

Bränsletank- Rymd 3 liter. Aktionsradie. - ca 200 km. Bränsleförbrukning- Ca 0,15 l/mil.

Pris.- 850:- inklusive hastighetsmätare och styrlås. Generalagent. AB Motorservi-

Ur Teknik för alla nr. 14 1954

Det finns f.n. mellan 30 och 40 olika typer helmopederna här i landet men motorerna är i stor utsträckning gemensamma. I verkligheten är det endast 10 olika motorer som används - de flesta tyska. Red. Jan Jangö, som genom sina mopedtestningar haft tillfälle att köra de flesta mopeder, lämnar i nedanstående artikel sammanfattande omdömen om de 10 mopedmotorerna, omdömen som säkerligen är av värde för den som går ut för att köpa sig en moped

VICTORIA III

är fortsättningen på Victoria Werkes glänsande framgång på mopedmarknad - den. Påhängsmotorn Victoria I ("Special") blev Sveriges mest sålda under de första två mopedåren. Försök gjordes med att sätta denna motor i ramen på specialmopederna, men det lyckades inte

särskilt bra, fabriken var mycket emot denna utveckling, och man kom till våren 1954 med en helt ny rammotor på 48 cc (tidigare 38 cc). Den har 38 mm cylinderdiameter, 42 mm slaglängd, cylinderlock och cylinder i lättmetall, den senare med hårdförkromat lopp, delbart vevhus sammanbyggt i ett block med växeln. Växellådan har snedskurna drev och treskivig lamellkoppling. Den har kedjedrift till bakhjulet.

Man behöver knappast räkna upp mera för att den motorbitne med fordringar ska vara övertygad om att Victoria 111 för inbyggd i ramen bygger vidare på traditionerna och fortfarande håller sig i toppen. Den är 2-växlad, och den som väljer Victoria bör nog vara litet motorcykelsinnad.

Med olja i växellådan väger Victoria-motorn 7,3 kg. I original hade den ett 3 watts belysningsuttag, men fås i Sverige med det vida bättre 17-wattsuttag.

VICTORIA

MS 50 *Vicky*

STILLEDAREN

35.000
Victoria mopedmotorer i Sverige. Bästa beviset på dess popularitet.

Några konstruktions finesser.

- ★ Nykonstruerad motor, modernaste typ.
- ★ 2 växlar och frigång.
- ★ Frikoppling och växel manövreras i ett handgrepp.
- ★ 17 watts belysning. 15 W strålkastare och 3 W baklyse.
- ★ Kedjedriven.
- ★ Elegant och kraftig ram.
- ★ Framgaffel av modernaste m-typ, s. k. bottenlänksfjädring.
- ★ Stöldlås inbyggt i ramen.
- ★ Hastighetsmätare, inbyggd i strålkastaren.
- ★ Speciella mopedfjädringar, kraftiga av lättmetall.
- ★ Kraftig mopedssadel, mjuk och väl avfjädrad.
- ★ Extra breda stänkskärmar av m-typ.
- ★ Baknav — Torpedo motornav.
- ★ God reservdelservice — fullständigt reservdelslager.

VICTORIA-mopedernas enastående popularitet och framgång är ingen tillfällighet — det är resultatet av osparad möda och en minutiös omsorg, som lagts ned på att skapa en fulländad moped med överlägsna kvalitetssegenskaper och en in i minsta detalj praktisk, elegant och ändamålsenlig utformning.

VICTORIA är "önskemoped" — bekväm, lättkörd, tystgående och "renlig" samt har en vibrationsfri mjuk gång — i alla avseenden idealet för Er som vill ha något extra.

Pris kr. **850:-**
inkl. hast.mät.

Säljes i cykelaffärer —
begär prospekt.

Leverans inom c:a 10 dagar.

VICTORIA-mopederna tillverkas av det välkända Victoria Werke A.-G. Nürnberg, en av Västtysklands största mopedtillverkare.

Generalagent:

AB MOTOR-SERVICE

Ynglingagatan 24. Telefon 33 94 03, Stockholm.

2/7 1954 *TEKNIK* för ALLA 27

Club Victoria

SUSANNE AXLUND
KARLSBORG
197 91 BRO

Tfn: 08-582 491 36 12.00-21.00
Fax: 08-581 491 36 12.00-21.00
E-post: pdc285a@tinet.se

Ska jag DÖ ska jag göra det på moped!!
Citat av Olle Leksell



TÄVLING

Vi måste ju ha en loggo, så härmed utlyser jag en tävling, alla bidrag publiceras och sen får alla som läser rösta fram det bästa bidraget. Någon form av pris ska vi nog kunna få fram (bidrag mottages!!).

Detta skulle kunna vara en trevlig sysselsättning på vintern så alla inkomna bidrag publiceras i nummer 4 år 2000 så får vi använda jullovet åt att rösta på favoriten.

TRIMMA LUGNT!

Mopedraseriet

Den stora svenska modeflugan just nu, mopedraseriet grasserar värre än någonsin, och dess varianter ökar för var dag som går. Landsplågan har stora likheter med snaskraseriet, där de unga lockas och pockas i snart sagt varje hörn, dvs. mopederna fullkomligt svärmar över hela landet. Det är främst de rena påhängsmotorerna jag vänder mig mot, inte motorerna som sådana de är väl kontrollerade - utan monteringen på vanliga cyklar, nya som gamla, med åtföljande vibrationer (interferenssvängningar). Jag varnar för följderna, de lär inte utebli! Rambrott, axelbrott, etc. med åtföljande olyckor. Tag ett exempel; Sätter man en vibrationshärd av många kilos massa på framhjulet, är det lätt att räkna ut vilken dålig balans detta ger vid körningen samt vilken utmattningsfaktor detta innebär för cykelns material i övrigt. Håll en cykel av denna typ i sadeln och skaka litet på den och ni får se vil-

ka böjningspåkänningar ramen utsättes för och hur ostadig den i själva verket är, speciellt då en damcykel, en hel del nyskapelser är tyvärr inte stort bättre än dessa cyklar med rena påhängsmotorer, och en sådan bör man naturligtvis inte köpa. Så är det kapitlet om fjädningen i de flesta fall obefintlig! Å på en vanlig landsväg några km så förstår ni vad jag talar om, Ni känner det när ni försöker sitta senare på dagen. Mopeden fullkomligt ramlar ner i varje grop, ty den är inte byggd för den hastighet den nu användes för. (den » fjädrande framgaffeln » i all ära). Minsta ojämnheter och slaget fortplantar sig till styrsången. En normal handled orkar inte så länge med dessa odämpade påfrestningar. En konstruktion har visserligen kommit med fjädrande sadlar men vad hjälper det. Det är hjulen som skall fjädra. Vi har en vän - entusiast på sin nya moped som åkte till sin sommarstuga. Han mötte en bil. Vägen var nygrusad. Han ville väja åt sitt håll, men mopeden ville på grund av sina dåliga vägegenskaper åt ett annat håll

och vår vän stiftade en mycket snabb Bekantskap med Moder jord. Det gick lyckligt, men kommer det att gå lika bra nästa gång. Fabrikerna måste förbättra mopedens vägegenskaper! Bromsarna är fortfarande av för små dimensioner för att vara tillräckligt effektiva för, de massor och hastigheter det här rör sig om. Här gör emellertid mopedisterna själva det stora felet att de inte låter bromsarna verka samtidigt. Mopedmotorernas frikopplingsanordningar måste göras effektivare så att man slipper se hur en vettskrämd äldre dam håller på att köra in i framförvarande bil, för att hon inte kan frikoppla. Vi genomgår f.n. En »Motorisering» av ett samhällsskikt som i olikhet med de verkliga motorcyklisterna inte har det för dem karakteristiska motorintresset. Det är därför viktigt att denna nya kategori, verkligen får och kan bevara förtroendet för den Svenska mc-industrin, vilket man dock ej kan garantera när man betraktar åtskilliga mo-

pedhybrider. En moped är inte en cykel med hjälpmotor utan snarare en minimotorcykel - till vilket italienerna gjort fordonet - och den skall vara avpassad för svenska förhållanden. Och så en sak - någon form av besiktning borde införas, lämpligen typbesiktning. Vidare måste mopedåkarna åtminstone kunna de fundamentala trafikreglerna!

Detta är saxat ur Teknikens värld nr 11 1953.
Insänt av Bo Nylander



Civilingenjör Bertil Götherström

Bertil Götherström