

Voorwoord

41^e jaargang maart nr. 450

Gezien de huidige omstandigheden, kan dit voorwoord niet anders gaan dan over CORONA. We gaan er als bestuur nog steeds vanuit, dat er geen Heinkelleden zijn, die geveld zijn door dit niet te volgen virus. Het virus op zich verandert/ past zich steeds in hoedanigheid aan. Bovendien is deze "asbak" op zijn wegen niet te volgen. Twee dingen waar wij ons tegen moeten wapenen en misschien wel mee moeten leren leven!

Een veel gehoord advies in deze tijd is BEWEGEN. Nou wij willen best wel bewegen met onze Heinkels. Bij nadere beschouwing blijkt echter, dat WIJ zoveel mogelijk moeten bewegen (wandelen en fietsen bijv.), maar dat de Heinkels in diepe winterslaap moeten blijven! Maar, eens gaan we dit kalenderjaar weer in clubverband toeren. Zo gauw als de horeca ons weer mag ontvangen staan we weer te popelen. Nog even geduld, maar het zit eraan te komen.

Concreet betekent dit, dat de openingsrit van april, vanuit De Kwakel ook dit jaar weer niet doorgaat. En dan, ja de mei-rit vanuit Zuid Holland, is op dit moment totaal onzeker. Komt de derde virusgolf er echt aan, of wordt deze verdreven door het warmere voorjaarsweer, of vindt hij geen slachtoffers meer om zich in te vermeerderen, vanwege de vele mensen die zich terecht hebben laten inenten met een vaccin.

Kortom lieve 'scooteristen'. Geen april-rit, maar misschien wel een mei-rit. Het is in de sterren geschreven!

Simon van der Heden

P.S. Het is echt ergens goed voor, want je weet pas wat je mist, als je het niet meer hebt!

Inhoudsopgave Heinkeltje nr. 450 maart 2021

Voorwoord	blz. 3
Agenda	blz. 5
Nieuwe leden	blz. 5
De scooter van Rob Meulenberg	blz. 6
HeinkelHandel	blz. 8
Berlijn 1985 (deel 2)	blz. 9
Bestuurstafel	blz. 14
Sigi's tijd bij Heinkel (deel 5)	blz. 15
Victoria	blz. 20



Sluitingsdatum kopij is **31 maart 2021**
redactie@heinkelklubdekwakel.nl / Seipgensstraat 50, 6164 HR Geleen

Agenda 2021

11 april	:	1^e rit vanuit De Kwakel
25 april	:	Brabantse Scooterdag
2 mei	:	2^e rit Zuid- Holland
6 juni	:	3^e rit Gelderland (niet te verwarren met Brabant 😊)
4 juli	:	4^e rit omgeving Lochem
1 augustus	:	5^e rit Limburg
5 sept.	:	6^e rit Groningen
3 oktober	:	Afheinkelen

Nieuwe leden

Afgelopen maand hebben zich twee nieuwe leden aangemeld:

- Jan Sturkenboom uit Zeewolde
- Tiemen Wittermans uit Drachten

Hopelijk stellen ze zich gauw voor of ontmoeten we hen tijdens een rit. Dank Cor en Inge voor jullie voorstelrondje in het laatste Heinkeltje.

De scooter van Rob Meulenberg

Onze club mag zich gelukkig prijzen met een gulle gift van de heer Rob Meulenberg. De beste man uit Zoetermeer besloot na het stoppen met actief rijden op zijn Heinkelscooter, om deze 103 A2 inclusief reserve-onderdelen aan de vereniging in De Kwakel te schenken. Waarom weggeven en niet verkopen? Nou, omdat hij HKDK een zeer warm hart toedraagt. Wij zijn er blij mee. In eerste instantie staat de scooter vanaf het moment van ophalen droog bij Ton Hoogenboom in de stalling. Wat gaat de club er mee doen?



Nu komt het: in het Nationaal Transport Museum staat de scooterserie opgesteld. Een fraaie A2 is al aanwezig in dat rijtje en een tweede, nette A2 staat er als aantrekkelijke blikvanger bij de entree. Doordat wij geheel voorzien zijn, heeft het bestuur van jullie club besloten de scooter en de reserveonderdelen aan de leden te koop

aan te bieden. De opbrengst vloeit natuurlijk in de klubkas, zodat elk lid hier wat aan heeft. Wie heeft er behoefte aan een technisch goede scooter met handgeschilderd plaatwerk? Het met de hand lakken is erg netjes uitgevoerd. Dat mag er extra bij vermeld worden. Ter completering: een handige topkoffer, reservewiel in een hoes en een origineel Ideal windscherm.



Verder aanwezig als reserve: een prima treeplank, benzinetank en twee k(l)eurige motorblokken compleet met aandrijving, carburateur en uitlaat. Een van de twee motorblokken die bij de partij zit, startte meteen na wat snuffelen aan verse benzine en hulp van een geladen accu. De tweede, een waar nodig gereviseerde motor, ligt te wachten voor onderzoek waarom deze niet aansloeg bij het testen. Als de oorzaak is weggenomen komt die aandrijfunit ook te koop. Gegadigden voor de scooter en/of onderdelen/motorblokken kunnen zich melden bij Ton of mij.

Vraagprijs voor de scooter is op dit moment €2000.

Heinkelgroeten van Kees Colijn

HeinkelHandel

Dit is het advertentieblad van Heinkelklub "De Kwakel". Deze pagina wordt samengesteld door de redactie. Wij adviseren dringend om bij duurdere aankopen altijd een deskundig onderzoek uit te (laten) voeren.

(NIEUW) TE KOOP AANGEBODEN: Goed (jaarlijks) onderhouden Heinkelscooter 103-A2 met sierbeugels en koffer. Incl. reserve-onderdelen: motorblok, twee wielen plus banden en uitlaat. Incl. kleine aanhangwagen. Alles in één koop
Henk Odijk Tel. 030-6372008

TE KOOP AANGEBODEN: Nieuwe en gebruikte Heinkel-onderdelen. Ook voor bemiddeling bij koop of verkoop!
Johan Vloedveld Tel. 0541-291784

TE KOOP AANGEBODEN: Bandjes 10 inch Continental of Heidenau (ook tubeless) €42/stuk gratis thuis bezorgd. Koolborstels Bosch/SIBA €15 en €18. Remcilindertjes Kabine €70. Remslangen speciaal voor de Kabine €15,-/stuk, nieuwe gasveer deur 50 €, koplamp reflector 60 € en hfd remcilinder revisie.
Gerard Vingerhoed 06-40100228 heinkel@planet.nl

TE KOOP AANGEBODEN: Alles van en voor uw Heinkel. Onderdelen -Reparatie - Onderhoud, In en Verkoop. Transistorontsteking met gebruiksaanwijzing €35,- excl. verzendkosten (€ 3,-)
Léon Bemelmans 043-6041193 leon.bemelmans@planet.nl

TE KOOP AANGEBODEN: nieuwe buddyseatstickers 2 stuks voor € 10,-, doming logo voor royal zijspan € 10,-. p/st.
Ferdij van Haperen fapa@live.nl

TE KOOP AANGEBODEN: Nieuwe draadbomen ad. € 50,-.
Jaap Overwater Tel. 0297-564047.

TE KOOP AANGEBODEN: cilinders en zuigers, koppen en krukassen, versnellingsbakonderdelen, dynastarters. NU of NOOIT en NOG MEER
Cees Vink 071-3011491 of Ben Koppert 0252-519188

Berlijn 1985 (deel 2)

Vanaf de grens werden wij in colonne naar de camping begeleid, gelijk viel ons op dat richting West-Duitsland een enorme file stond met allemaal personen naast de auto om hun auto voort te duwen. Piet drukte direct zijn dagteller in omdat hij wilde weten hoelang die file was, het bleek 10 km te zijn. Op de camping aangekomen werden wij door de voorzitter uitbundig begroet. De voorzitter sprak een welkomstwoord en bedankte ons voor de genomen moeite om daar naartoe te komen en wenste ons veel plezier.

Een heerlijk kampvuur werd aangelegd en onder het genot van een drankje en de nodige versnaperingen werden er verhalen uitgewisseld en vriendschappen gesloten. Nachtwerk is het niet geworden, daar waren wij te gaar voor. Het programma voor de volgende dag werd uitvoerig besproken, wij zouden begeleid met een gids in kleine groepen door Berlijn rijden.



De volgende morgen waren wij al vroeg aan het ontbijt en alles werd in stelling gebracht voor de bezienswaardigheden die wij gaan bekijken. Wij hadden het geluk dat onze gids een taxichauffeur was die ons alle hoeken en gaten van de stad kon laten zien. Natuurlijk was de eerste rit naar de Brandenburger Tor, daar werden wij op de foto gezet voor het nageslacht en thuisfront. Ik weet nog toen wij voor die schutting stonden en het beschadigde gebouw bekeken en die stilte beleefden, kreeg ik een raar gevoel en voelde ik mij heel dicht bij die tijd dat ik zelf nog in de puinhopen gespeeld heb in de stad Wuppertal waar ik geboren ben. De volgende rit was langs de muur Ernst en ik waren voortdurend onder de indruk. Vanaf dat punt zijn wij naar een uitkijkpost gereden, daar stond een houten stellage met plateau tegen de muur. Vanaf dat punt kon je goed over de muur kijken naar de oostzijde en weer was daar die grijze troosteloze stilte. Wij werden weer goed bekeken vanaf de oostzijde met verrekijkers en allerlei toeters en bellen. Wij zagen dat van de huizen vlak bij de grens alle ramen dicht gemetseld zijn zodat de mensen niet naar het westen konden kijken. Ik keek ook naar een strook grond schitterend aangeharkt en dan een betonnen weg ongeveer 10 m breed en dan weer aangeharkte grond en palen met draad waar stroom op staat. Ik vroeg aan de gids waarom ze het hier zo mooi aan harken. Hij vertelde dat men overdag aan de voetsporen kan zien of niemand gevlucht is. Een legervoertuig van het merk Trabant reed op dat moment voorbij, twee Vopo's stapten uit en inspecteerden de grensstrook of er geen voetstappen in het geharkte zand te zien zijn. Even keken zij ons misnoegend aan en spiedden met hun verrekijker de omgeving af. In stilte keek ik in de troosteloze verte en zag een tram voorbij rijden met geen enkele passagier erin. Aan de overzijde zag ik van een huis een deur open gaan daar kwam een echtpaar naar buiten met een kinderwagen, ik schatte de wagen uit de tijd dat ik nog een baby was en dat is al een mooi poosje geleden. Op het plateau draai ik mij om en kijk naar het westen en zie levendigheid, een wereld van verschil!

Ik draai mij weer om en zie dan weer die troosteloze grijze stilte. Onze gids maande ons dat er nog meer te beleven was en de stoet zette zich weer in beweging. Wij reden langs de muur een doodlopende weg in met aan één kant op een rij allemaal houten kruisen bekleed met bloemen en prikkeldraad. De gids vertelde dat dit de kruisen zijn ter nagedachtenis voor alle jonge mensen die geprobeerde hebben te vluchten en door de Vopo's op de muur afgeschoten zijn en aan deze zijde gestorven zijn, Ernst en ik stonden sprakeloos en verbaasd.



In 2009 stond ik weer in gedachten bij deze kruisen langs de Ebertstrasse vlak bij de Tor.

De rit ging verder, nu naar de Rijksdag liggend aan de revier de Spree, ervoor een grote grasvlakte, erachter weer die muur. Ook hier was nog veel zichtbare gerepareerde schade aan het gebouw te zien de glazen koepel zat er toen nog niet op. In de verte konden wij de TV

toren zien een prachtig stukje architectuur met aangrenzende panden. Langs diverse bezienswaardigheden arriveerden wij weer op de camping en moesten daar toch even bij komen van alle indrukken.

Die avond werd er een heerlijk feestje georganiseerd met barbecue en de nodige versnaperingen. Aan dit geweldige weekend komt ook weer een einde.

De volgende morgen zijn de scooters weer vastgesnoerd en gecontroleerd voor de lange saaie weg terug. Tot aan de grens werden wij door een aantal vrienden begeleid om daar uitgezwaaid te worden en weer met een knuffel en schouderklop en hoopten tot spoedig. Voor de terugreis wachtte Piet niet op Rinus en zette er direct de vaart in, zijn vrouw maande hem dat hij maar 80 km mocht rijden.



Eenmaal op de snelweg, kwamen wij bij splitsing en niemand wist waar naartoe. Piet had niet het geduld om op de anderen te wachten en dat brak hem nu op, ook had hij niet op zijn landkaart gekeken. De auto werd aan de kant gezet en Piet pakte zijn landkaart om de route te bekijken. Dat duurde niet lang of wij werden al ingesloten door de politie, die vroeg of wij pech hadden. Dat was natuurlijk niet het geval en Piet geraakte al snel in een woordenwisseling met die agent en zei tegen hem dat hij naar Hannover moest. Daar had die agent geen boodschap aan die wilde allen maar een bekeuring uitschrijven en dat kostte 60 West-Duitse Mark, direct betalen. Ik dacht nog, hou je kop dicht straks komen we nooit meer thuis. Piet vroeg weer hoe hij in Hannover moest komen, die agent vertikte het om het woord Hannover in de mond te nemen. Hij wilde het paspoort van Piet en wees op de stempel in zijn paspoort. Kijk zei hij, bij Magdeburg ben je binnen gekomen en bij Magdeburg moet je er ook weer uit, links aanhouden dus. Thuis stond hij erop dat ik de helft van de bekeuring moest betalen en dat heb ik dan ook maar gedaan.

Berlijn heeft vanaf dat moment mijn hart gestolen ik ben er meermaals met Ernst naar toe gereden.

Ernst en ik waren aanwezig toen het gat in de muur ontstond en de grens open ging en ook weer toen Duitsland één werd. Tijdens die feestelijkheden hebben wij een maquette bekeken waarop te zien is hoe zwaar Berlijn in de oorlog gebombardeerd was.

Nog even een paar getallen, tijdens de oorlog zijn er in Berlijn 600.000 huizen vernield en waren er 4,3 miljoen inwoners na de oorlog nog maar 2,8.

Udo Peters

Bestuurstafel

Ondanks corona en het stilliggen van het sociale leven, wordt er wel elke maand vergaderd. Met alle beperkingen doen we dit digitaal.

Wat is er afgelopen vergadering besproken?

- De prijs van scooter dit geschonken is door Rob Meulenberg is vastgelegd, deze zal aan de leden aangeboden worden ter overname
- De ALV heeft niet plaatsgevonden. Het boekje en het financieel overzicht zijn gereed. Volgens de statuten moet de ALV binnen 6 maanden na het einde van het klubjaar plaatsvinden. Als het niet lukt om met zoveel mensen bij elkaar te komen, moeten we kijken of we de vergadering digitaal kunnen houden.
- We moeten met z'n allen kijken waar we op kunnen bezuinigen, omdat we aardig interen op ons vermogen.
- Het redactie-archief is vol, een oplossing met meer opslagruimte in de cloud wordt erg kostbaar. Besloten wordt dat er gekeken gaat worden naar een NAS waar harde schijven aan gekoppeld worden.
- In plaats van het Aanheinkelen en Afheinkelen zitten we te denken aan een Zomerfeest met Barbecue. De plannen worden nog uitgewerkt

Namens het bestuur,
Carole

Sigi's tijd bij Heinkel (deel 5)

Herinneringen van een fabrieksmedewerker.

Niet in de laatste plaats door het initiatief van de heren Massa en Martinson werd de inzet van Heinkelscooters in de motorsport aanzienlijk bevorderd.

Meneer Massa, nu ook leider van de Heinkel-Sportafdeling, beschikte als bestuurslid van de alom bekende motorsportclub Stuttgart-Stammheim over een aanzienlijk potentieel rijders.

Het Heinkel fabrieksteam bestond uit:

Manfred Schieck, meervoudig Duits kampioen terreinrijden en lid van de nationale ploeg bij meerdere Six Days op Maico 250. Later rally rijder bij Daimler Benz.

Fritz Nödinger, eveneens Maico-rijder en Duits kampioen in de 350 klasse en Six-Days deelnemer.

Roland Müller, ook uit de terrein-motorsport en motorcross afkomstig. Later een verdienstelijk formule V rijder, ook bij Stockcar races.

Vaak kwam ook de meermaals deelnemende rijder van de Bol d'Or (toen nog in Monterey bij Parijs) Albert Pfuhl uit Darmstadt de ploeg bijstaan. Later reed hij ook Parijs-Dakar en sportwagen-races op Porsche 917 met meer dan 1000 Pk. Een erg rare vent die regelmatig met een aanglijnde jachtluipaard door de paddock liep.

Ook Wolfgang Bauer uit Stammheim alias "Gift", anders terrein-rijder op UT werd er ook vaak bijgehaald. Toen de heer Massa hem tijdens

een wedstrijd eens aansprak op zijn matige tijden bij de testritten, antwoordde hij : "Chef, nu word ik giftig", vandaar zijn bijnaam.

Omdat de Heinkel reclameafdeling voor goud, zilver en brons winnaars premies betaalde en ik van de Tourist iedere schroef bij zijn voornaam kende, liet ook ik mijn Maico enigszins tot rust komen om voortaan wedstrijden op de Heinkel te rijden.

Ik had twee motoren ter beschikking en ook vijf verschillende hoog gecomprimeerde cilinderkoppen, waarvan één met een grotere inlaatklep en een Dell'Orto carburateur, daarbij een zelf gebouwde uitlaat, die positieve uitwerking had op de gaspegel. In de sterkst configuratie werd 16 Pk gemeten, maar deze motor gebruikte ik niet voor lange afstands races.

Er waren regelmatig Heinkelrijders bij motorsport-evenementen betrokken in die tijd. Er schieten me maar een paar namen van deelnemers te binnen Er was ene Reichert uit Möglingen, mijn collega's Max Schmidt, Waldner uit Horb (later Tour d'Europe in Opel), Manfred Renz uit Tuttlingen, een team uit Bellheim en een uit Berlijn, met Dieter Bolz.

Toen later Rainer Bratenstein met behoorlijke resultaten Tourist reed, was ik alweer op Maico 277 GS in de 350 cc klasse onderweg.

Tijdens mijn tijd als Heinkel-wedstrijdrijder kon ik 11 maal goud, 8 maal zilver en 5 maal brons in mijn uitslagenboekje noteren en in de wedstrijd van de ADAC-club Würtenberg was ik eens beste in mijn klasse. Natuurlijk waren er ook de nodige uitvallen.

Niet alleen werd er regelmatig door Heinkelrijders deelgenomen aan vele wedstrijden tussen Biberach en Kalttenkirchen. Er werd ook ingeschreven op grote internationale wedstrijden.

Er reden acht Heinkelscooters de Internationale Rheinland-rit op de Noord- en Zuid Schleife van de Nürburgring evenals de 24 uren rennen op de Avus in Montjuich (Barcelona)en bij de Bol d'Or in Montlery (Parijs).

De motorfietsen waren bij deze wedstrijden natuurlijk veel sneller, maar toen ook al onbetrouwbaar, terwijl de Tourist in het laatste uur nog hun rondes reden en zodoende redelijk goede plaatsen konden behalen.

Ook ik reed heus niet alleen wedstrijden in Zuid-Duitsland. Meneer Massa stuurde mij en Albert Pfuhl met Pasen naar Kaltenkirchen, waar we ons met een grote groep Zweedse ridders moesten meten in het zand, wat Albert beter afging. (ik haalde maar zilver). Ik reed ook in Delmenhorst en in Ratingen.

Tijdens de langeafstandsrit Brussel – Praag – Brussel kreeg de heer Massa, die zelf meereed, nauwelijks in Praag aangekomen, verschrikkelijke buikpijn. Overijverige ambulance broeders snoerden hem onmiddellijk op een brancard en voerden hem af.

Omdat wij geen Tsjechisch spraken, hadden we de grootste moeite hem in deze stad terug te vinden. Ook onze chef vrij te krijgen was niet zo eenvoudig, hoewel zijn pijn, door de opwinding, als weggeblazen was! Het grootste deel van de geplande rustpauze was natuurlijk daardoor al op, waardoor we de terugreis naar Brussel behoorlijk moe moesten beginnen.

Dan was er ook nog de winter sterrit naar Garmisch-Partenkirchen. Een behoorlijk pittige en koude aangelegenheid! Na een heenrit van meerdere honderd kilometer langs verschillende controlepunten werd geparkeerd op de dichtgevroren Eibsee. Voor het begin van de

speciale test van de volgende morgen moest hier een proefstart plaatsvinden.

In de eerste versnelling, d.m.v. de gashendel meerdere keren ingespoten en met ingetrokken koppeling, de startmotor gestart met de knie de startsleutel ingedrukt, rijd je de snelste oefenstart. Bij de motorrijders waren er veel arme kerels die vaak minutenlang moesten aantrappen.

Speciaal voor deze wedstrijd liet meneer Massa voor de deelnemende scooters een rij hulp ontwikkelen om uit te proberen.

Deze bestond uit twee korte skies , die d.m.v. stangen, scharnieren en veren die aan beide kanten onder de bodemplaat waren bevestigd. In de bocht drukte de berijder de ski naar beneden, waardoor de hoek zich aanpaste aan overhang aanpaste.

Als kleine randnotitie zou ik graag willen opmerken dat het, in het Heinkel-rijders-jaarboek van 2004 onder PLZ 70439 Stuttgart vernoemde Hans Herrman, gaat om de schoonzoon van de helaas te vroeg gestorven meneer Massa.

Hans was minstens 10 jaar als Porsche monteur op alle wedstrijd banen over de hele wereld thuis.

Om hem van de bekende Porsche fabrieksrijder met dezelfde naam te kunnen onderscheiden noemde iedereen, ook prive en door Massa Hänschen genoemd.

Dat resultaten in de motorsport de verkoop van serievoertuigen kan aanzwengelen, kan ik alleen maar onderstrepen, omdat de Heinkel handelaar in Tuttlingen, waar mijn starts altijd in de krant werden

vermeld, destijds al vertelde, dat er minstens 14 scooters om die reden bij hem gekocht zijn.

Toen ik jaren later nog eens langs het volop groene stadspark voorbij en dan de Helmut Hirth straat omhoog tot aan het einde reed, was de Ernst Heinkel AG er niet meer.

Gedachten over zeven hoofdvestigingen en zevenentwintig dependances met tezamen 50.000 medewerkers speelden mij door het hoofd.

Bij het zien van deze vroegere dependance waar samen met Karlsruhe en Speyer op het laatst 850 mensen werkten, werd ik me ervan bewust, dat ik er heel graag bij gehoord heb.

Hier was nu de aandrijfbouw unit van Daimler-Chrysler gevestigd.

Waar eens de gevleugelde "H" in neon verlichting je tegemoed straalde, licht nu de Mercedes ster op.

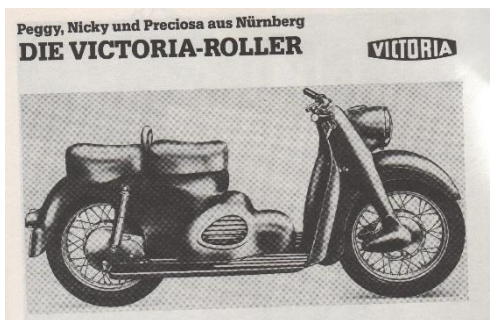
Ook de Tourist was destijds de Mercedes onder de motor scooters.

Budenthal, 5 mei 2004 Siegfried H. Lauks

Vertaald en bewerkt door Albert den Hartog.

Victoria

Hij werd al in 1953 voorgesteld op de IFMA. De Victoria fabriek in Nürnberg bouwde hem echter pas van 1956 tot 1957, De "Peggy". Een samensmelting van een moderne motorfiets en een comfortabele scooter. Uitgerust met technische finesses zoals een elektrische schakeling en een axiale ventilatorcooling, toch bereikte het goed doordachte voertuig niet de afronding en zou het beste in het techniek museum hebben gepast. Niet veel beter dan de "Peggy" verging het de kleine scooter "Nicky" en de bromscooter "Preciosa".

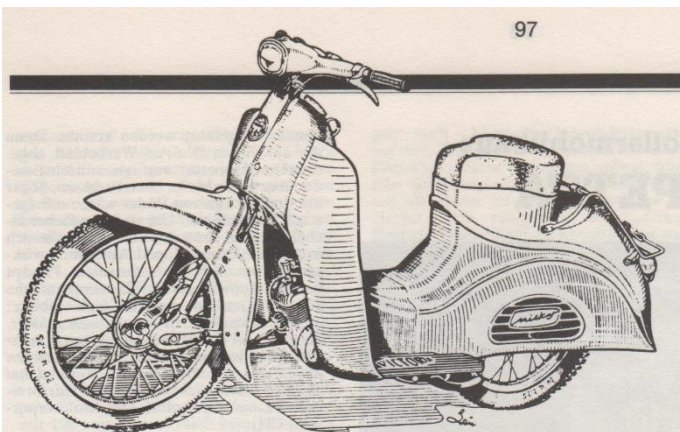


Voor de Victoria Werke A.G. in Nürnberg was het jaar 1953 het zo lang verwachte record jaar. Eindelijk konden de 2500 medewerkers de hele periode van het voorjaar tot de winter fulltime werken zonder deeltijd arbeid. Er werd een omzet gehaald van 11,5 miljoen DM. De bromfiets Victoria en het export aandeel van 23% hielp daaraan mee. Er zou een nieuw tweewieler model in productie gaan het heette "Peggy" en was een mix van een motor en een scooter. Ze hoopten daarmee ook in de boomende markt van de scooter wereld een voet aan der grond te krijgen en tegelijkertijd het rijden op motoren door constructieve ideeën te verrijken. Hij was de eerste scooter met een zogenaamde "Swing- Electric-Schaltung" (SES): Een druk op de knop en de gewenste versnelling of de vrijloop werd ingeschakeld via de kogel-trek overbrenging, net zo gemakkelijk als bij de nieuwste Amerikaanse muscle cars. Vier magnetische spoelen en een magnetische kern stoten elkaar af of trekken elkaar aan en vier tandwielen zorgen voor de overbrenging.

Maar kennelijk leverde het afronden van de serie levering wat problemen op, want anders is het niet te verklaren dat de Peggy al in 1953 op de IFMa stond en pas drie jaar later kon worden geleverd.

De Peggy was een neef van de Riedel "Swing" Er waren gelijk opbouwde delen bij beide machines. Naast de SES ook de korte slag motor en de dragende oliebad kettingkast met automatische kettingspanner en talrijke gegoten lichtmetalen onderdelen die het eigen gewicht laag hielden. De koeling van de 200 cc tweetakt motor (65 mm boring; 60 mm slag) verliep d.m.v. dubbele ventilatoren die de zijwaarts aangezogen koel lucht van de motor naar onderen drukte en zo de koeling optimaliseerde.

Naast de sterke Peggy, geschikt voor het gebruik van een zijspan, had Victoria ook een lichte scooter genaamd "Nicky" in het programma. Hierin zat de niet geknepende 2,45 PK motor van de Victoria en met 60 km/h mocht je er ook mee de snelweg op en door de goede overbrengingen van de twee versnellingen kon hij ook steile hellingen nemen. Hij had goede accessoires en was elegant. De prijs was laag 850 DM. De bediening was gemakkelijk. Hij had achtervering en de bagagedrager was standaard. Ook had hij veel ingebouwde instrumenten.



Voor het seizoen 1958 stelt Victoria een voertuig voor

dat, afgezien van het bromfiets uiterlijk, ook meerdere scootereigenschappen meekreeg. Brede beenschilden, brede spatborden, lange veerpoten en in twee kleuren gespoten.

Aan het einde van de vijftiger jaren moest Victoria noodgedwongen fuseren met DKW en Expreß en vormde en werd "Zweirat Union" er werden alleen nog fietsen lichte motorfietsen en brommers gemaakt.

Producent: Victoria- Werke AG Nürnberg

Types: Nicky, Peggy, Preciosa

motor	pk	cc	Km/h	prijs	Bwj.	aant
Victoria 1.cil. 2 takt Blockmotor	2,45	48	55-60	DM 845	54-57	???
Victoria 1.cil. 2 takt	10	197	90	DM 1.765	55-57	???
Victoria 1.cil. 2 takt Blockmotor	1,45	47	40	DM 748	58-61	???

Sluitingsdatum kopij is 31 maart 2021

redactie@heinkelklubdekwakel.nl / Seipgensstraat 50, 6164 HR Geleen