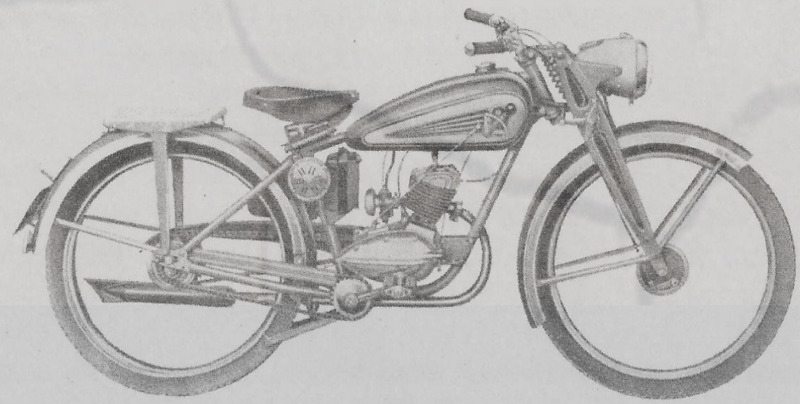
GEBRAUCHS - ANWEISUNG

für

VICTORIA - FIX

V 99 BL, 100 ccm



Zweitakt-Freunde Mainz e.V.
Est 2015

VICTORIA WERKE A.-G., NÜRNBERG
GEGRÜNDET 1886

Jetzt sind auch Sie glücklicher Besitzer eines Victoria-Motorfahrrades **V 99 BL**. Vielleicht konnten Sie den Kauf spontan bewerkstelligen, vielleicht auch ist Ihnen die Erfüllung eines lang gehegten Wunsches gar nicht so leicht gefallen. Mit Recht wollen Sie nun auf Ihre Neuerwerbung stolz sein und Ihre an diese gesetzten Erwartungen erfüllt sehen. – Die Voraussetzungen hierfür haben wir geschaffen. Sie erhalten eine ausgereifte und bewährte Konstruktion. Ihr Fahrzeug ist mit jeder nur möglichen Sorgfalt hergestellt. Bis zu seiner Vollendung hat es in seinen Einzelteilen und in der Fertigmontage unzählige von strengsten Kontrollen passiert. Die Schlußabnahme mit Fahrprüfung bestand die Maschine hervorragend.

Unsere Aufgabe ist indes damit noch nicht erfüllt. Wir fühlen uns weiterhin dafür verantwortlich, daß Sie unbedingt zufrieden sind. Dazu ist auch Ihre eigene Mithilfe erforderlich. Wir bitten Sie deshalb, bevor Sie die Maschine benützen, die nachfolgende Gebrauchsanweisung sorgfältig durchzulesen, dann lassen Sie sich von Ihrem Händler noch mündlich beraten und vor allem:

Achten Sie stets auf die Verwendung
besten Markenbenzins und Öls.

Wir empfehlen für den Kraftstoffbehälter:

Kraftstoff-Ölgemisch 25:1 mit Mobiloel BB

für Zweitakter (mit 3-fach Wirkstoff) aus der Originaldose:

1 Originaldose Öl für 5 ltr Kraftstoff.

für das Getriebe: **Mobilöl - Arctic.**

Ölstand gemäß Ölmeßstab beachten.

für die Fettpresse: **Mobil – Compound Nr. 4 (blau).**

Schädigen Sie die Maschine nicht durch anhaltendes Vollgasfahren, die Autobahn verleitet leicht dazu. Im Übrigen darf sie schon tüchtig beansprucht werden, etwas stärker ist unter Umständen besser als zu zaghaft.

Nun heißen wir Sie in dem großen Kreis zufriedener Victoria-Fahrer willkommen und hoffen, daß Sie, wenn Sie sich im Laufe der Jahre von der Leistung und Dauerhaftigkeit unserer Erzeugnisse überzeugt haben, auch bei Anschaffung einer schwereren Maschine gerne auf unsere Marke zurückgreifen.

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

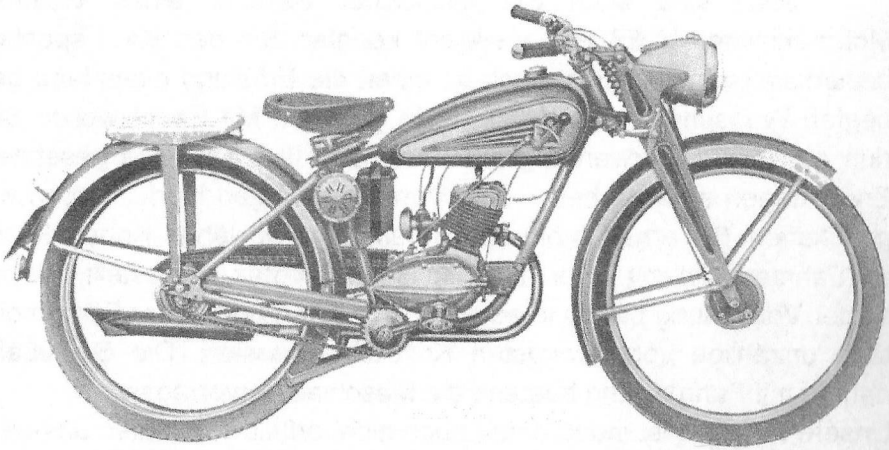


Abb. 1. **Victoria – Motorfahrrad > FIX < V 99 BL**
100 ccm, 3-Gang-Getriebe, 4 Ah Batterie für
Standlicht und elektrisches Horn

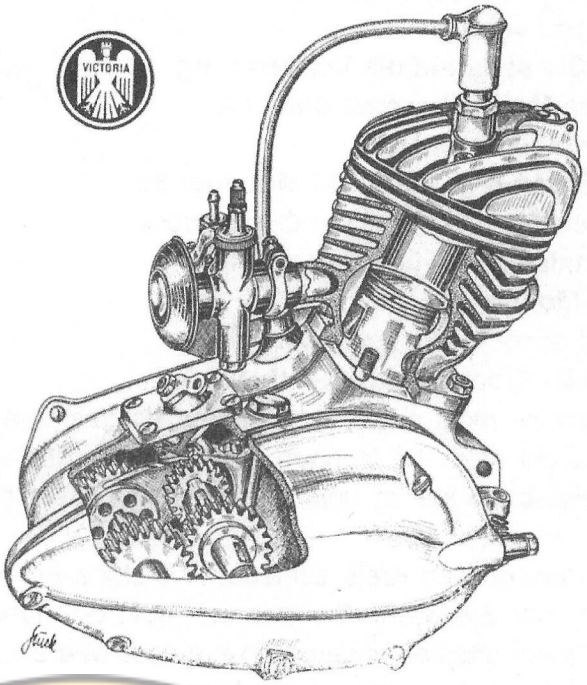


Abb. 2.
Schnitt durch den
Victoria - Motor
V 99 BL

Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.
Est 2015

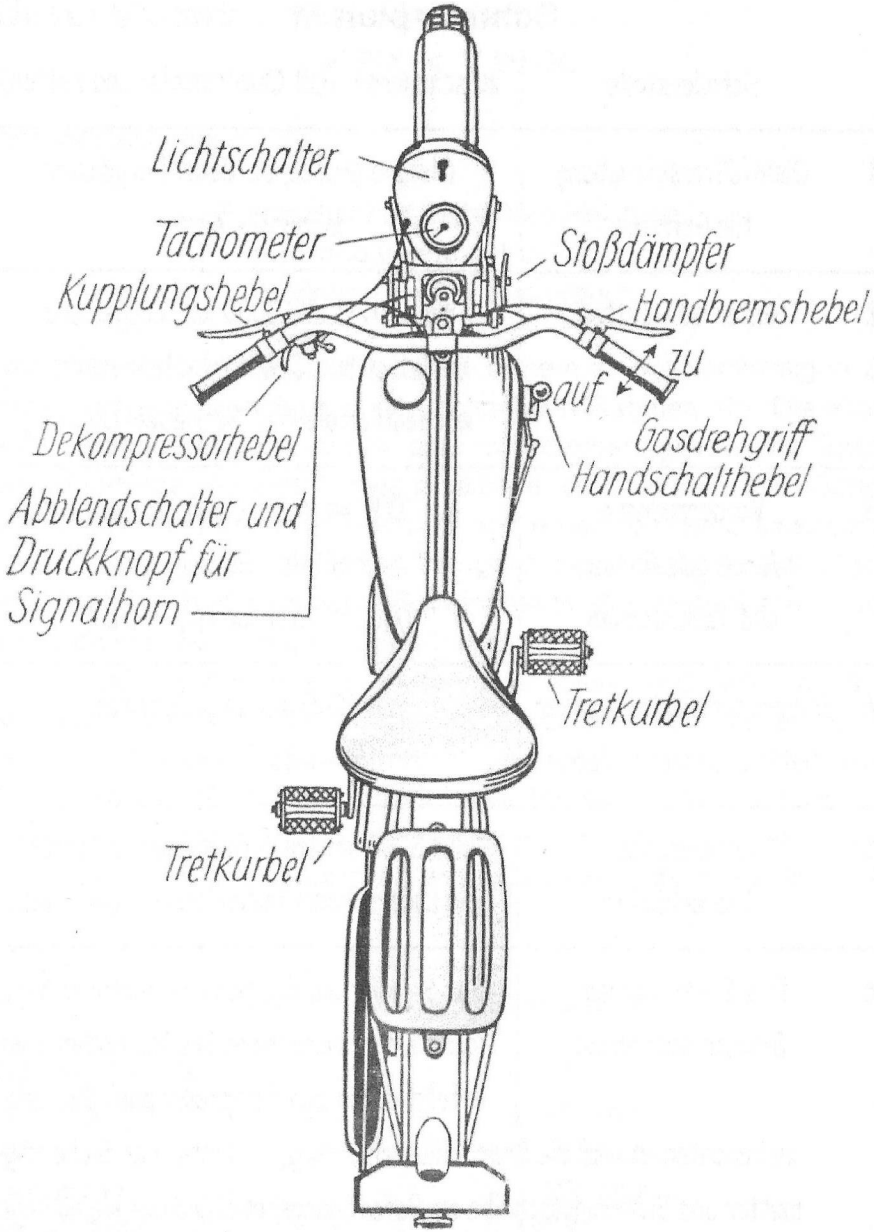


Abb. 3. **Victoria – Motorfahrrad V 99 BL**
Draufsicht und Lageplan

Schmierplan

	Schmierstelle	zu schmieren (mit Qualitätsölen und Fetten)
1	Öleinfüllverschraubung für Getriebe	Ölstand prüfen, bei Bedarf ergänzen: Mobiloel - Arctic
2	Hinterrad - Ketten	mindestens alle 3000 km reinigen und einfetten mit: Qualitäts - Schmierfett, wöchentlich ölen mit Getriebeöl (wie unter 1)
3	Vorderradnabe Vordergabelbolzen und Tachoantrieb	alle 1000 km durch die Fettpresse mit Qualitäts - Schmierfett (Mobil - Compound Nr. 4 blau)
4	Bedienungshebel am Lenker, Satteldrehbolzen, Pedale	alle 1000 km einige Tropfen Getriebeöl (wie unter 1)
5	Lagerung des Steuerkopfes	alle 3000 km etwas Getriebeöl zwischen die Lagerschalen laufen lassen (wie unter 1)
6	F. & S. - Hinterrad-Bremstrommelnabe	Zur Schmierung der Nabe ist normales Kugellagerfett zu verwenden. Die Nachschmierung erfolgt durch den Fettpressnippel. Besonders zu beachten ist, daß die Bremschlüsselführung, d.i. hinter der Sicherungsmutter und Sicherungsscheibe am Befestigungshebel und der kleine Kugellauf im Antreiber - Festkonuslagerung - öfters leicht geölt werden.

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

Unser Victoria – Motorfahrrad

> FIX < V 99 BL

zeichnet sich aus durch:

Formschönheit, hohe Motorleistung
zweckmäßige Konstruktion und
geringen Kraftstoffverbrauch

Der glatte Motor-Getriebe-Block mit seinem stromlinienförmigen Zylinder fügt sich organisch in den schnittigen Rahmen ein. Die elastische Kraftübertragung durch eine vollkommen gekapselte Motor-Getriebe-Kette, die tiefe Schwerpunktlage, die seitensteife Preßstahl-Vordergabel mit weicher Federung, sowie der von Hand einstellbare Stoßdämpfer geben der Maschine ganz hervorragende Fahreigenschaften. Der hochelastische Schwingsattel, der verstellbare Lenker erlauben eine bequeme Körperhaltung.
Der Satteltank besitzt eine Reserveeinrichtung und faßt ca 10 ltr Kraftstoff. Damit ist eine Reichweite von ca 500 km gegeben. Kräftige Innenbacken-Vorderradbremse und eine F. & S. - Hinterradbremsnabe erhöhen die Fahrsicherheit. Mit dieser kleinen Maschine lassen sich verhältnismäßig große Reisedurchschnitte erzielen, denn die Victoria >Fix< entwickelt eine Geschwindigkeit von 60 – 65 km/std.

Technische Kenndaten

Zahl der Zylinder	1	
Bohrung	46	mm
Hub	60	mm
Hubraum	99	ccm
Verdichtung	1:6,2	
Arbeitsweise	2	Takt
Drehzahl, maximal	4500	U/min
Vorzündung	3,5	mm vor O.T.

Technische Kenndaten (Fortsetzung)

Leistung, maximal in PS	3,30	PS/4000 U/min.
Dauerleistung in PS	3,00	PS/3400 U/min.
Antriebskette Motor-Getriebe		Hülsenkette 3/8 x 3/16“
		Hülsen Ø 6 mm
		40 Glieder
Übersetzung Motor-Getriebe		1:2,31
Getriebeübersetzung 1.Gang		1:2,90
2.Gang		1:1,60
3.Gang		1:1,17
Übersetzung, Getriebe-Hinterrad		1:3,27
Gesamtübersetzung im 3.Gang		1:8,83
Getriebe-Hinterradkette		Rollenkette 1/2 x 1/4“
		Rollen Ø 8,5 mm
	102	Glieder mit Schloß
		verstärkte Ausführung
Zündlichtanlage		ULZ 6/18/5
Zündkerze	Bosch	W 175 T1 oder
	Beru	K 175 b 1/14 u
Vergaser:	Bing AJ 1/14 oder	Amal, Typ: 14 E 1 A
Düse: 70	Schieber: 5	Nadeldüse: 255 2,61
Nadelstellung:	III	/ II (von oben)
Kraftstoffverbrauch bei 40 km/h		1,65 ltr/100 km
Radstand	1260 mm	Bodenfreiheit, unbel. 110 mm
Gesamtbreite	690 mm	Bodenfreiheit, belastet 100 mm
Gesamtlänge	2000 mm	Sattelhöhe 780 mm
Gesamthöhe	965 mm	Felgengröße 26 x 2,50“
Reifengröße	26 x 2,50“	
zulässige Belastung	150	kg
Leergewicht betriebsfertig	73	kg
Kraftstoffbehälterinhalt,		
einschließlich Reservebehälter		10 ltr

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

Beschreibung

A. Motor – Getriebe

Der **Motor** ist ein **Einzylinder-Zweitakter mit Leichtmetall-Flachkolben und Dreistrom-Umkehrspülung.**

Als Zündkerze findet eine Bosch W 175 T 1 oder eine Beru-Kerze K 175 b 1/14 u Verwendung. (Elektrodenabst. 0,6 mm)

Kurbel- und Getriebegehäuse aus Leichtmetall-Legierung in einem Stück gegossen.

Die zweimal gelagerte **Kurbelwelle** läuft linksseitig in einem Rollen- und rechtsseitig in einem Kugellager.

Der **Leichtmetall-Zylinderkopf** ist abnehmbar. Über den **Vergaser,** ein Einschiebervergaser bewährter Konstruktion, liegt eine ausführliche Beschreibung des Herstellers bei.

Die **Zündlichtmaschine** wird direkt von der Kurbelwelle angetrieben. Sie liefert den Strom für die Zünd- und Lichtanlage. (Über Behandlung der elektrischen Anlage gibt die mitgelieferte Beschreibung Aufschluß).

Abstand der **Unterbrecherkontakte 0,3 – 0,4 mm.**

Das **Getriebe** ist ein dreistufiges Zahnradgetriebe, mit Handschaltung am Kraftstoffbehälter. Der Antrieb erfolgt über eine auf der Kurbelwelle sitzende 2 Scheiben-Korklamellenkupplung durch Hülsenkette 3/8 x 3/16“ auf die Getriebe-Antriebswelle.

B. Fahrgestell

Der **Rahmen,** ein geschlossener Rohrrahmen – nach dem VICTORIA-Drucklötverfahren unbedingt bruchsicher hergestellt – ist garantiert verwindungsfrei.

Die **Vordergabel** mit tonnenförmiger Spiral-Druckfeder versehen, ist aus Stahlblech gepreßt.

Der **verstellbare Lenker** hat folgende Bedienungshebel (siehe Abb. 3):

rechts: Drehgriff für Vergaser
Handhebel für Vorderradbremse

links: Handhebel für Kupplung
Handhebel für Dekompressor
Abblendschalter mit Knopf für Signalhorn

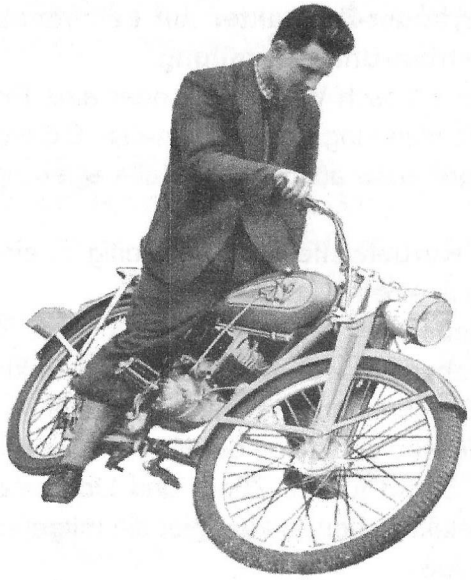


Abb. 4. Entleerung des Reservetanks

An dem 10 ltr fassenden **Kraftstoffbehälter,** der eine große Einfüll-Öffnung mit Schnellverschluß besitzt, ist das Schaltsegment für die Handschaltung befestigt. Zunächst entleert sich die eine Hälfte des Satteltanks, an welcher der Benzinhahn angebracht ist, die andere Hälfte gilt als Reservetank. Durch Neigen der Maschine nach links fließt der Reservekraftstoff in die Tankhälfte über, von welcher die Ableitung zum Vergaser erfolgt.

Räder

Auf Felgen 26 x 2 ¼" sind Reifen in der Größe 26 x 2,50 montiert. Das Vorderrad ist mit einer starken Nabe ausgerüstet und besitzt breite Bremsbeläge. Auf der **Vorderachse** sitzt auch der Antrieb für den im Scheinwerfer eingebauten Geschwindigkeitsmesser.

Im **Hinterrad** befindet sich eine F. & S.-Hinterradbremsnabe, welche in Ausfallenden der Hintergabel gelagert ist, damit das Hinterrad leicht ausgebaut werden kann.

Die **Schutzbleche** sind besonders breit und tief bemessen, sodaß Fahrer und Maschine vor Verschmutzung geschützt sind. Über dem Hinterradschutzblech ist zur Mitnahme von Gepäck ein **Gepäckträger** angeordnet. Beide Ketten zum Hinterrad sind durch Schutzbleche gut abgedeckt.

Der **selbsthochklappende Mittelständer** ermöglicht ein müheloses Aufstellen der Maschine.

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est. 2015

Der **Sattel** besitzt eine große, weiche Sitzfläche und ist wie der bekannte **VICTORIA-Doppelfeder-Schwingsattel** ausgebildet. Dieser Sattel kann auf jedes Körpergewicht, nach Öffnen der Muttern, mit wenigen Handgriffen eingestellt werden.

Der **Werkzeugkasten** enthält das vollständige Werkzeug, mit dem der Fahrer unterwegs vorkommende kleine Reparaturen selbst ausführen kann.

Elektrische Ausrüstung

Der Umlauf-Lichtmagnet-Zünder ist eine Wechselstromanlage und liefert den Strom für die Zündkerze. Eingebaut ist eine Lichtspule, welche den Strom für die Beleuchtung und über eine Drosselspule und Gleichrichter, im Scheinwerfer eingebaut, den Ladestrom für die 4 Ah Batterie liefert. Das Signalhorn und das Standlicht erhalten ihren Strom aus dieser Batterie.

Die **Lampen-Bestückung** ist folgende:

1	Biluxlampe	6V 15/15W	1	Standlichtlampe	6V 1,5W
1	Schlußlichtlampe	6V 1,5W	1	Tacholampe	6V 0,6W

Betriebsanweisung

Allgemeines

Wer sein Motorrad pflegt, hat doppelte Freude am Fahren, wer seine Maschine gut kennt, erspart sich Ärger und Kosten; also alle Anweisungen genau beachten und sich mit den Eigenheiten der Maschine vertraut machen.

Während der **ersten 700 km** ist die Maschine sorgfältig einzufahren. Es dürfen dabei folgende Geschwindigkeiten nicht überschritten werden:

10 – 15 km in der Stunde im 1. Gang
20 – 25 km in der Stunde im 2. Gang
35 – 40 km in der Stunde im 3. Gang

In dieser Zeit sind schwere Berge möglichst zu vermeiden. Innerhalb der oben angegebenen Geschwindigkeiten darf der Motor auch nie mehr als mit halbem Gas gefahren werden.

Bis zu **1200 km** steigere man die Geschwindigkeiten im großen Gang auf 50 km, nachher kann die Maschine ganz ausgefahren werden. Hat der Kolben trotz Einhaltung der vorerwähnten Geschwindigkeiten Neigung festzuwerden, so ist das kein Fehler. Der aufmerksame Kradfahrer wird es gar nicht zu einer wirklichen Blockierung kommen lassen. Er kuppelt, sobald sich das die Blockierung ankündende eigenartige Klickern des Kolben einstellt, rasch aus, nimmt Gas weg, hält das Fahrzeug durch einige Pedaltritte aus eigener Kraft in Bewegung und schon kann der Motor wieder eingeschaltet werden. Es empfiehlt sich dann, ab und zu den Gasdrehgriff ganz aufzudrehen und wieder zurückzugehen, bevor der Motor reagiert, kurz gesagt, mit der Gasregulierung etwas zu spielen, damit der Motor reichlicher Brennstoff und Öl erhält.

Beachten Sie noch, daß jeder luftgekühlte Motor, auch der schon eingefahrene nach dem Start, bis er gut durchwärmt ist, nur mäßig beansprucht werden soll. Besonders bei kaltem Wetter ist das wichtig, denn die Ausdehnung des Zylinders geht dann infolge der stärkeren Außenkühlung langsamer vor sich wie die Ausdehnung des Kolbens. Ein gut passender Kolben ist immer gefährdet, wenn der noch kalte Motor stark beansprucht wird.

Zur Vornahme von Reparaturen übergebe man die Maschine nur Fachleuten, am besten den VICTORIA-Vertretern, die unsere Motorräder kennen.

Im Übrigen bitten wir die jedem Motorrad beigegebene Kundendienstkarte genau zu beachten. Die Einhaltung der darin gegebenen Anweisungen sind Vorbedingung für die allenfalls etwaige Stellung von Garantieansprüchen.

Ersatzteile-Bestellungen können nur durch den einschlägigen Fachhandel – möglichst Victoria-Vertreter in Anspruch nehmen – bei uns aufgegeben werden. Die Aufträge müssen stets die Motor- und Fahrgestellnummern des Fahrzeuges sowie die Katalognummer des gewünschten Ersatzteils enthalten. Unsere Vertreter sind angehalten, das gebräuchlichste Material zu bevorraten, damit Sie rasch bedient werden können.

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

Bei der Übernahme der Maschine vom Händler überzeuge sich der Käufer von folgendem:

1. Die Maschine muß in einwandfreier Verfassung sein.
2. Der Werkzeugkasten muß das nachst. Werkzeug enthalten.

Werkzeug für V 99 BL:		Bestell-Nr:
1x schlauchlose Luftpumpe		70 918
1x Steckschlüssel für Zündkerze		18 918
1x Dorn dazu		18 919
1x Steckschlüssel,	SW 11	18 921 a
1x Steckschlüssel,	SW 17	23 901
1x Doppelmaulschlüssel,	SW 14/17	18 916
1x Doppelmaulschlüssel,	SW 9/11	20 906
1x Doppelmaulschlüssel,	SW 8/10	20 908
1x verstellbarer Schraubenschlüssel		05 287
1x Reifenheber		18 920
1x Schlüssel für Freilauf		70 540
1x Schraubenzieher		05 175
1x Werkzeuglappen		23 903
1x Ingenia – Sicherheitsschloß mit 2 Schlüsseln		22 774

Fahrbereitschaft

1. Als Kraftstoff verwende man handelsübliches Markenbenzin, vermischt mit Qualitätsölen. (Mit Mobiloel BB für Zweitakter mit 3-fach Wirkstoff) aus der Originaldose. (1 Originaldose Öl für 5 ltr Kraftstoff). Man mische in einem besonderen Gefäß 10 ltr Brennstoff mit der entsprechenden Menge Öl, bis sich Öl und Benzin vollkommen vermengt haben und fülle damit den Tank.
2. Alle mit Ölern versehenen Stellen schmiere man mit einer Fettpresse, die mit einem Qualitätsfett gefüllt wird, durch. Auch an den sonst beweglichen Teilen gebe man einige Tropfen Öl, ebenso sollen von Zeit zu Zeit die Bowdenzüge etwas durchgeölt werden.

3 Das Getriebe muß bis zur Marke am Kontrollstab der Einfüllverschraubung mit ca 400 ccm Qualitäts-Getriebeöl gefüllt sein (Mobiloel Arctic). Hierbei ist zu beachten, daß zur Messung der Stab nur eingesteckt und nicht eingeschraubt wird.

4 Man überzeuge sich, daß die Bremsen einwandfrei arbeiten und stelle sie gegebenenfalls entsprechend nach.

5 Die Reifen sollen vorschriftsmäßig aufgepumpt sein:
Vorderrad: 1 – 1,3 atü, und
Hinterrad: 1,5 – 1,8 atü für Solobetrieb
Hinterrad: 2,0 atü für Soziusbetrieb

6 Die Batterie muß gefüllt und geladen werden, da die Motorräder ab Werk nur mit leerer Batterie zum Versand kommen.

7 Schrauben und Muttern müssen festsitzen.

Anfahren und Schalten

1. Benzinsperrhahn öffnen.
2. Stützständer hochklappen.
3. Gasdrehgriff am Lenker rechts etwas zum Fahrer hindrehen, d.h. Gas etwas öffnen.
4. Vergasertupfer leicht mehrmals niederdrücken (nur bei kaltem Motor).
5. Drehschieber am Luftfilter schließen, d.h. Hebel auf >**Z**< stellen. (Nur in der kalten Jahreszeit erforderlich).
6. Schalthebel auf 2.Gang stellen.
7. Fahrersitz einnehmen.
8. Kupplungshebel am linken Lenker anziehen.
9. Rad mittels Tretkurbel in Bewegung setzen, Kupplungshebel loslassen und Dekompressionshebel ziehen (kleiner Hebel am Lenker).
10. Weitertreten und Dekompressionshebel loslassen.
11. Sobald der Motor angesprungen ist, Tretkurbel in Ruhelage bringen und mehr Gas geben, sowie Drehschieber am Luftfilter öffnen, d.h. Hebel auf >**A**< stellen.
12. Nach erhöhter Drehzahl Kupplungshebel ziehen, Gas etwas wegnehmen und Schalthebel nach vorwärts in die Raste des

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

3. Ganges stellen, sodann Kupplungshebel langsam wieder loslassen und dabei mehr Gas geben.
Man kann auch den Motor anlassen, ohne daß man im Sattel sitzt. Selbstverständlich muß dann das Rad auf den Stützständer gestellt werden.
Den Handschalthebel stellt man zunächst auf Leerlauf (Raste **0** am Schaltsegment) und bringt die Tretkurbel, welche man zum Antreten vom Stand aus benützen will (links oder rechts), in die günstigste obere Lage. Dann zieht man den Schalthebel nach vorwärts in die Raste des 2.Ganges. Unter gleichzeitiger kurzer Betätigung des Dekompressionshebel, am Lenker links, drückt man nun die Tretkurbel kräftig nach unten. Springt der Motor nicht an, so wiederhole man den Antretvorgang. Ist der Motor bereits warm, so kann man nach Ziehen des Kupplungshebels, am Lenker links, die Tretkurbel einfach in die Ausgangsstellung zurückbringen.
Bei kaltem Motor jedoch erfordert das Hochziehen der Tretkurbel unter Betätigung des Kupplungshebels etwas Kraft, da das Aneinanderkleben der im Ölbad laufenden Kupplungslamellen erst überwunden werden muß. Deshalb empfiehlt es sich, den Handschalthebel zuerst in die Leerlaufraste zu stellen, dann kann man mühelos die Tretkurbel nach oben ziehen und den Antretvorgang, wie oben beschrieben, wiederholen.

Fahren

1. Bei Hindernissen erst Gas wegnehmen, sodann Hand- und Fußbremse gleichzeitig betätigen. Man gewöhne sich jedoch an, die Geschwindigkeit mit dem Gasdrehgriff zu regeln und möglichst wenig zu bremsen. Man spart dadurch Reifen und Kraftstoff.
2. Wenn bei Steigungen und Langsamfahrt die Drehzahl des Motors abfällt, so muß rechtzeitig auf den nächsten Gang zurückgeschaltet werden. Dabei ist zu beachten, daß der richtige Schaltmoment erfaßt wird. Der Gasdrehgriff muß etwas

zurückgedreht, darf aber nicht ganz geschlossen werden. Das Zurückschalten vom 3. in den 2. Gang, bzw vom 2. in den 1. Gang ist eine reine Übungssache, bis es geräuschlos gelingt.

Halten

1. Gasgriff vom Fahrer wegdrehen (Gas schließen).
2. Fuß- und Handbremse gleichzeitig betätigen.
   Hat die Geschwindigkeit bereits beträchtlich abgenommen, so wird der Schalthebel auf Leerlauf gestellt. Durch weiteres Betätigen der Bremshebel wird das Rad zum Stillstand gebracht. Der Motor V 99 BL bleibt nach vollkommenem Schließen des Gasdrehgriff stehen.

Pflege der Maschinen

1. Nach ca 5000 km soll der Zylinderkopf sowie der Zylinder des Motors abgenommen und der Brennraum, der Kolben und die gesamte Auspuffanlage von Ölkohle gereinigt werden. Dabei achte man darauf, daß die Kolbenringe in den Nuten des Kolbens gut federn und nicht festgebrannt sind. Diese Arbeit überlasse man am besten dem Fachmann, um Beschädigungen des Kolbens und der Kolbenringe zu vermeiden.
2. Die Vorzündung des Motors soll 3,5 mm v.o.T. eingestellt sein. Um die Zündung richtig einzustellen, verfahre man folgendermaßen:
   a) Zylinderkopf samt Dichtung abnehmen.
   b) Blechkappe am Lichtmaschinengehäuse entfernen.
   c) Die Schlitzschrauben (a) des Spulenträgers (b) lösen.
   d) Schalthebel auf Leerlauf stellen und mittels Schraubenschlüssel SW 14 die Kurbelwelle so lange drehen, bis die obere Kolbenkante noch 3,5 mm vom oberen Zylinderrand entfernt ist (beim Aufwärtsgang des Kolbens).
   e) Zwischen die geschlossenen Kontakte (c) des Unterbrechers ein Stückchen dünnes Seidenpapier klemmen.
   f) Spulenträger (b) soweit drehen, bis sich das Papier, noch

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

zwischen den Kontakten haftend, herausziehen läßt.
   a) Schlitzschrauben (a) wieder festziehen.
   b) Blechkappe am Lichtmaschinengehäuse wieder aufsetzen.
   c) Zylinderkopf samt Dichtung wieder aufschrauben.
4. Die Unterbrecherkontakte müssen den genau vorgeschriebenen Abstand von 0,3 bis 0,4 mm haben. Die richtige Einstellung kann an Hand der jeder Maschine beigegebenen Beschreibung der elektrischen Anlage leicht vorgenommen werden.

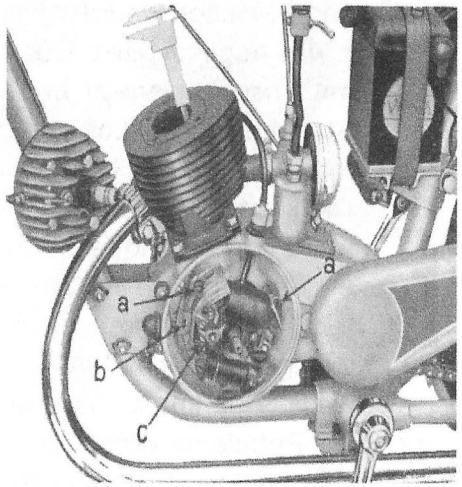


Abb. 5. Zündeinstellung V 99 BL

5. Zylinder und Zylinderkopf sollen äußerlich stets sauber gehalten werden, da jede Verunreinigung die Kühlwirkung beeinträchtigt.
6. Für die Nachstellung des Kupplungszuges ist an der rechten Motorseite eine Stellschraube 1 mit Gegenmutter 2 vorgesehen. Es ist dabei zu beachten, daß der Kupplungshebel **immer etwas Spiel hat,** damit die Kupplung nicht rutschen kann. Bei schleifender Kupplung kann nie die volle motorische Kraft aufs Hinterrad übertragen werden. Dabei würden die Korke der Kupplungslamellen einem raschen Verschleiß unterworfen

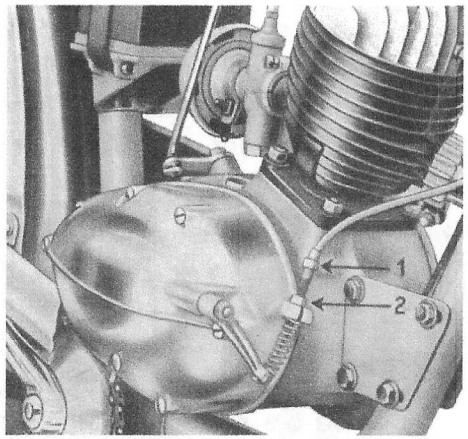


Abb. 6. Kupplungsspiel einstellen

Abgestellt wird das Rutschen der Kupplung durch Drehen der Stellschraube 1 nach links.

6. Der Luftfilter am Vergaser muß ebenfalls öfter gereinigt werden, was am besten durch Ausspülen mit Benzin geschieht. Der Filter ist zerlegbar und die Einsatzpatrone kann zum Reinigen leicht herausgenommen werden. Nach dem Reinigen und Trocknen wird der Filter in dünnflüssiges Öl getaucht und etwas abgeschüttelt. Das Metallsieb des Filters ist nun wieder mit Frischöl benetzt und kann die vom Motor angesaugten Staubkörper der Luft zurückhalten. Die Lebensdauer des Motors wird dadurch beträchtlich erhöht.
7. Die Hinterradkette bedarf sorgfältiger Pflege, um sie recht lange in einwandfreiem Zustand zu erhalten. In den meisten Fällen ist großer Kettenverschleiß auf Verschulden des Fahrers zurückzuführen. Gründliches Durchschmieren der Kette – wenigstens einmal in der Woche – ist unerläßlich. Nach jeweils 3000 km ist die Kette abzunehmen und in einem Gefäß mit Petroleum mittels einer Bürste zu reinigen. Hernach trocknet man die Kette und legt sie in eine leicht angewärmte Mischung halb Fett, halb dickflüssiges Öl mit Graphitzusatz. Eine gründliche Durchschmierung der einzelnen Kettenglieder wird dadurch erreicht, daß man die Kette im Ölbad tüchtig hin und her bewegt.
   Beim Wiederauflegen der Kette achte man auf die Sicherungsfeder des Kettenschlosses. Diese muß mit dem geschlossenen Teil in der Bewegungsrichtung der Kette aufgesteckt werden.
8. Zur Erzielung der richtigen Kettenspannung wird das Hinterrad, welches in den Ausfallenden der Hintergabel gelagert ist, durch Nachziehen der Kettenspanner, ähnlich wie bei einem Fahrrad, zurückgestellt.
   Da die Kette vom Motor zum Hinterrad infolge der stärkeren Beanspruchung eher länger wird, als die Tretlagerkette, ist zum Spannen der Motor-Hinterradkette die Möglichkeit geschaffen, den Motor nach vorne zu verstellen.

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

Dies geschieht folgendermaßen:
Die Motorbefestigungsschrauben 1 werden etwas gelockert, mittels der Stellschraube 2, welche unten im Sitzrohr eingeschraubt ist, kann man nun – nach Lösen der Gegenmutter 3 – den Motor nach vorne verschieben, bis die richtige Kettenspannung erzielt ist. Die Gegenmutter, sowie alle Motoraufhängeschrauben müssen wieder fest angezogen werden.

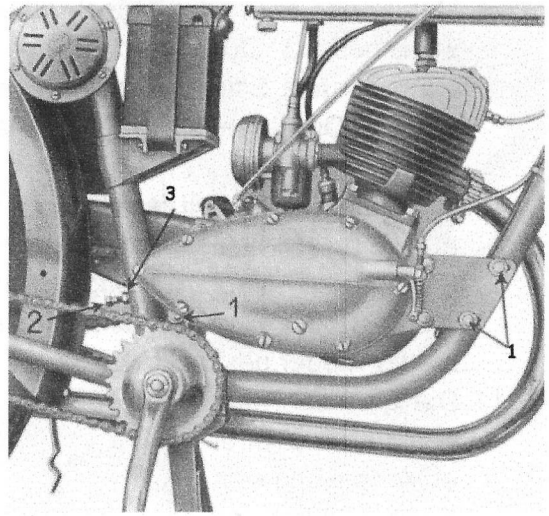


Abb. 7. Verstellen des Motors

9. Durch die Verstellung des Motors (beim Spannen der Kette bzw nach jedem Motorenausbau) ist eine Nachstellung des Schaltgestänges notwendig. Wenn der Handschalthebel rechts am Benzintank in der mit „0“ bezeichneten Leerlaufraste des Schaltsegmentes steht, darf im Getriebe – dazu wird bei angehobener Kupplung das Hinterrad der aufgebockten Maschine gedreht – kein Geräusch von einander strei-

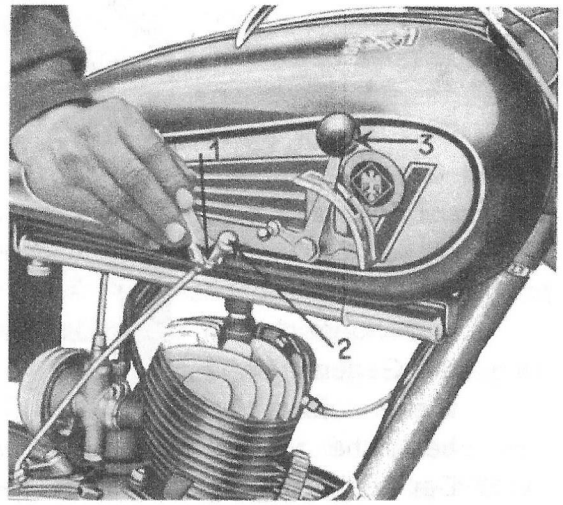


Abb. 8. Verstellung der Schaltstange

fenden Schaltklauen entstehen. Ist dies der Fall, so muß die Länge der Schaltstange wie folgt eingestellt werden:
Man löst zunächst die Sechskantmutter 1 oben an der Schaltstange und trennt das Gabel- oder Kugelgelenk 2 vom Handschalthebel 3. Durch Rechts-oder Linksdrehen des Gelenkes kann nun die Schaltstange entweder gekürzt oder verlängert werden. Die Gegenmutter der Schaltanlage ist hernach wieder festzuziehen.

10. Die Vordergabel soll leicht durchfedern. Tritt seitliches Spiel auf, so müssen die Gelenkhebelbolzen nachgezogen werden. Ist die Stoßdämpferwirkung zu gering, so muß der Knebel rechts an der Vordergabel nachgestellt und durch die Gegenmutter wieder gesichert werden.
11. Die Bremsen müssen in einwandfreier Verfassung sein. Bedingt durch natürliche Abnützung des Bremsbelages der Bremsbacken muß die Vorderrad-Bremse von Zeit zu Zeit nachgestellt werden. Dies erfolgt durch Herausschrauben der Stellschraube 1 an der rechten Gabelscheide nach vorherigem Lösen der Gegenmutter 2 wieder festzuziehen siehe.....

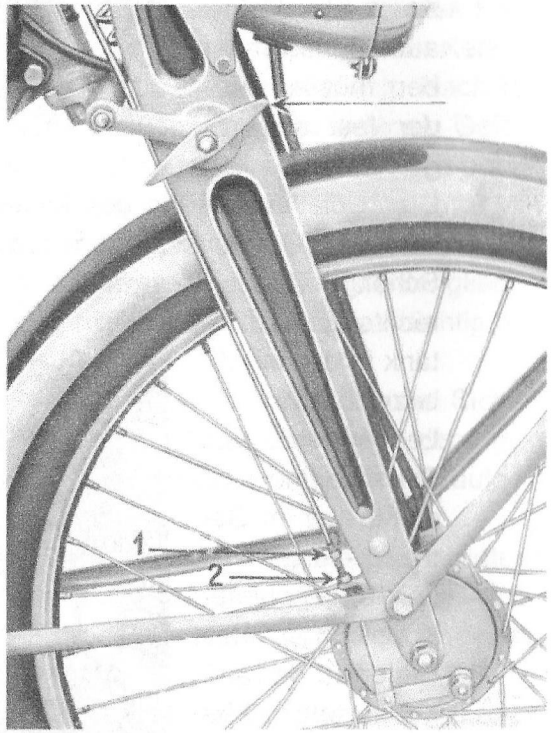


Abb. 9 Einstellung der Vorderradbremse

12. Der Ausbau der Räder bereitet keine besonderen Schwierigkeiten: Die Maschine wird dabei auf den Mittelständer gestellt.

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

Beim Vorderrad muß zuerst der Bremszug 1 ausgehängt werden, dann fällt das Rad nach Lösen der Achsmuttern 2 aus dem Schlitz der Vordergabelscheiden. Beim Tachoantrieb muß selbstverständlich die Antriebsspirale von der Nabe getrennt werden. Beim Ausbau des Hinterrades braucht die Hinterradkette nicht auseinandergenommen werden. Es sind lediglich die beiden Achsmuttern zu lösen, dann fällt das Rad aus den Schlitzen der Ausfallenden nach unten. Nun kann man die Kette im geschlossenen Zustand abheben und das Rad herausnehmen. Beim Wiedereinbau des Rades verfahre man in umgekehrter Weise.

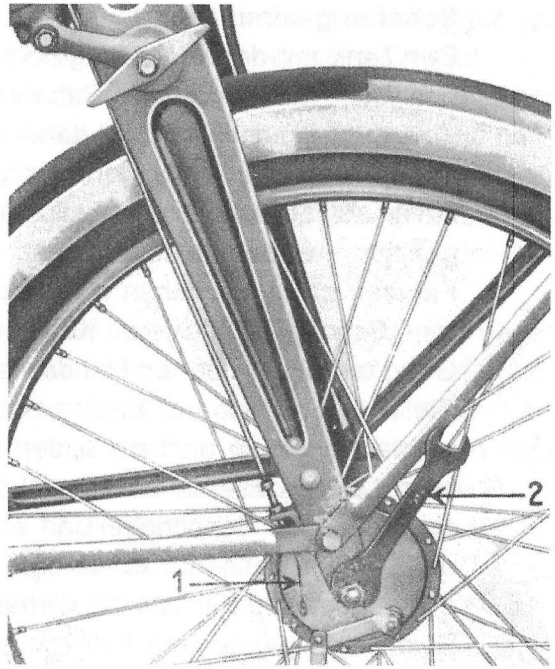


Abb.10. Ausbau des Vorderrades

Wer seine Maschine nach den gegebenen Richtlinien behandelt, wird an seinem Fahrzeug stets Freude haben. Man überlasse jedoch alle schwierigen Arbeiten dem sachkundigen Mechaniker. Aus reinem Wissensdrang am Motorrad herumzubauen, ist unzweckmäßig und schadet meist.
Also: Schrauben und Mutter nie lösen, wenn es nicht nötig ist, denn wie leicht vergißt man sie wieder anzuziehen.

Nachstehend geben wir – in Ergänzung unserer Gebrauchsanweisung – einige Winke bekannt, deren Befolgung geeignet ist, Störungen von vorneherein auszuschalten.

1. **Schaltung stimmt nicht.**
Der Tank mit dem Schaltsegment kann sich verschoben haben oder der Motor im Rahmen. Dies kann schon beim Transport geschehen sein, daher sollen bei jeder neuen Maschine die Schaltstellungen nachgesehen werden, nachdem zuvor alle Schrauben der Tank-, bzw Motorbefestigung nachgezogen wurden, was übrigens auch während der ersten Fahrzeit öfter geschehen muß. Dabei ist wie folgt zu verfahren: Schaltgestänge aus Kugelgelenk aushängen; zweiten Gang am Motor und am Handschalthebel einstellen. In dieser Stellung muß sich der Zapfen des Kugelgelenks mit der Kugelpfanne genau decken, andernfalls Gestänge länger oder kürzer stellen. Hierauf sind die Stellungen vom 1. und 3. Gang zu prüfen. Der Schalthebel darf sich dabei nicht vollständig in der Endlage befinden, sondern es muß noch ein Abstand von 1 bis 2 mm vom Schlitzende vorhanden sein.
Beim Nachspannen der Antriebskette, wobei gewöhnlich auch der Motor verstellt werden muß, ist ebenfalls auf genaue Einstellung der Schaltung zu achten.

2. **Zweiter Gang hält nicht**
Dies tritt ein, wenn die Schaltung nicht aus obiger Anweisung eingestellt ist oder der Motor und Tank nicht richtig festgezogen sind, so daß sich beide während des Betriebes in Ihrer Lage zueinander verändern können. Sobald vom Fahrer das Herausspringen bemerkt wird, muß sofort Abhilfe geschaffen werden, da sonst die Getriebeteile beschädigt und somit unbrauchbar werden.

3. **Kerzen setzen aus und verölen**
Dies kommt normalerweise nur während der Einfahrzeit vor, da alle Teile sich erst einlaufen müssen. Auch der Kolben nimmt durch seine anfänglich rauhe Oberfläche mehr Öl mit nach oben als im späteren eingelaufenen Zustande. Wir haben nun neuerdings eingehende Versuche mit Bosch W175T1 und Beru K 175 b 1/14 u Kerzen gemacht und festgestellt,

daß diese Kerzen auch bei weniger forschem Fahren gut geeignet und auch gegen Verölen weniger empfindlich sind.
Wenn neue Kerzen eingebaut werden, dann muß zunächst der Elektrodenabstand auf 0,6 mm gebracht werden. Die handelsüblichen Kerzen haben heute alle 0,6 bis 0,7 mm Elektrodenabstand. Da die Elektroden im Betrieb ohnedies einen Abbrand haben, so nimmt schon nach kurzer Laufzeit der Abstand zu.
Verölte Kerzen können auf einem Gasbrenner oder im Feuer ausgebrannt werden. Die Temperatur darf dabei bis auf dunkle Rotglut kommen. Nach dem Erhitzen sollen die Kerzen an ruhiger Luft wieder langsam erkalten und sind dann nach dem Nachstellen der Elektroden wieder brauchbar. Wenn ein Verölen der Kerzen auch nach längerer Einfahrzeit noch auftritt, dann kann das nur folgende Ursachen haben:

Zuviel Öl im Getriebe (nicht über die obere Marke am Ölstab auffüllen).

Zu dünnes Öl im Getriebe.

Schaden am Getriebe oder an der Wellendichtung.

Wird das Öl im Getriebe bei normalem Ölstand und richtiger Ölqualität rasch verbraucht, so kann es nur durch ein undichtes Gehäuse verloren gehen, was bei längerem Stehen durch Ölflecken am Boden bemerkbar wird, oder es gelangt in das Kurbelgehäuse und wird durch die Überströmkanäle in den Zylinder geblasen, wo es zum Verölen der Kerzen führen kann. Der letztere Fall tritt ein, wenn die Wellendichtung auf der Kurbelwelle schadhaft ist oder das Gehäuse eine fehlerhafte Stelle besitzt. Wenn die Gehäusehälften nicht fest gegeneinander geschraubt sind, daß die dazwischenliegende Papierdichtung nicht richtig abdichtet, kann ebenfalls das Getriebeöl nach außen verloren gehen oder vom Getriebe in den Motor gesaugt werden. Festes Nachziehen der Gehäuseschrauben hilft diesem Fehler ab, während bei den vorerwähnten Ursachen nur Auswechseln der schadhaften Teile den Fehler beheben kann.

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est 2015

4. **Der Motor springt schlecht an oder läuft unregelmäßig**
Dies ist teilweise, wie unter 3 angeführt, auf schlechtes Zünden wegen zu großem Elektrodenabstand oder auf unsaubere, verölte Kerze zurückzuführen. Außerdem ist besonders bei neuen Maschinen der Vergaser öfters zu reinigen, da sich häufig kleine Unreinigkeiten vor die Düse legen und den Brennstoffzufluß stören. Bei warmem Motor ist die Starterklappe am Luftfilter beim Starten offen zu lassen.
Schlechtes Anspringen und unregelmäßiger Lauf kann auch durch losen Vergasersitz auf dem Zylinderstutzen kommen. Der Vergaser muß vollständig auf den Stutzen aufgeschoben und festgeklemmt sein. Er darf dabei nicht schräg sitzen, weil sonst der Benzinspiegel nicht auf richtiger Höhe ist. Bei neuen Maschinen empfiehlt es sich, den Tank nach einiger Betriebszeit durchzuspülen, da sich anhaftender Zunder vom Schweißen erst während des Betriebes löst. Das Sieb am Hahn ist ab und zu zu säubern, da sich bei geringem Brennstoffzufluß der Motor überhitzt.

5. **Der Motor hat schlechte Leistung besonders im 3. Gang**
Die Motoren laufen bei uns ein. Hierdurch sind zwar die gröbsten Reibungsstellen einigermaßen eingelaufen, jedoch sind bis zum fertigen Einlaufen noch viele Betriebsstunden nötig. Erfahrungsgemäß bekommen gewöhnlich die Motoren, die infolge höherer, innerer Reibung anfänglich am schlechtesten zogen, nach gutem Einfahren die beste Leistung. Die tatsächliche Höchstleistung erreicht ein V 99 BL Motor erst nach mindestens 2000 km, sodaß also die bei einem Motor festgestellte Anfangsleistung keinen Maßstab für seine Güte und spätere Leistung bildet.
Wenn tatsächlich die Leistung eines neuen Motor schlecht ist, vorausgesetzt, daß Benzinzufuhr, Vergaser und Zündeinstellung in Ordnung sind, so liegt es in der Regel an festgebrannten Kolbenringen. Vorsichtiges Herausheben aus den Nuten und Wiedereinsetzen, nachdem die Nuten sauber ausgeputzt

Zweitakt-Freunde Mainz e.V. Est. 2015

sind, werden zum Erfolg führen. Wenn die Ringe nicht einwandfrei sind verwende man neue. Das seitliche Spiel des oberen Ringes soll 4 bis 6/100-stel, das des unteren 3 bis 5/100-stel mm betragen. Um dies zu erreichen, können die Ringe auf Schmirgelleinen (auf ebener Unterlage) seitlich etwas abgeschliffen werden.

Bei Beachtung dieser Winke wird sich manche den Kunden verstimmende Störung vermeiden oder beheben lassen. Bei allen sonstigen, in diesen Ausführungen nicht enthaltenen Störungen, geben wir gerne Auskunft.

Wir empfehlen

für den Kraftstoffbehälter:
Kraftstoff – Ölgemisch 1 : 25
mit Mobiloel BB für Zweitakter
(mit 3-fach Wirkstoff)
1 Originaldose Öl für 5 ltr Kraftstoff,

für das Getriebe:
Mobiloel Arctic
Ölstand gemäß Ölmeßstab beachten!

für die Fettpresse:
Mobil – Compound Nr. 4 (blau)

VICTORIA WERKE A.-G., NÜRNBERG
GEGRÜNDET 1886