

[Zurück zu KR 50](#)

## Gebrauchsanweisung für das Victoria - Motorrad K.R.50

### V.0.R.W.O.R.T

An der Entwicklung der Motorfahrzeuge haben die Victoria-Werke einen bedeutenden Anteil genommen. Schon gegen Ende des vorigen Jahrhunderts trug sich die Leitung mit dem Gedanken, neben den damals bereits bekannten Fahrrädern ein Motorrad zu bauen. Während der Jahre 1903-1909 wurden mehrere Typen herausgebracht. Die Technik war aber noch nicht weit genug fortgeschritten. Trotzdem sind noch manche dieser Veteranen im Dienst.

In Voraussicht der kommenden Bedürfnisse nahm man nach dem Kriege sofort wieder die Fabrikation von Motorrädern auf.

Das erste Modell dieser Periode (K.R. I) war ein großer Erfolg, dem weitere und größere folgen sollten.

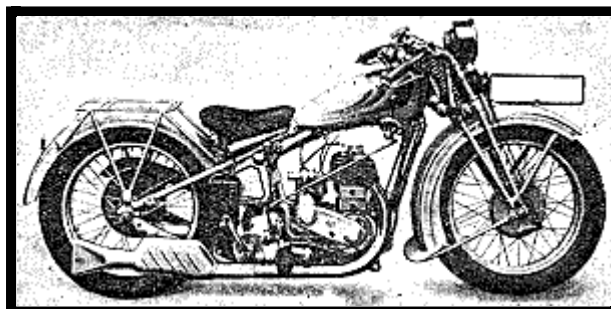
Der Betrieb wurde nach vollkommen neuzeitlichen Grundsätzen ausgebaut. Ein Werkbau gliederte sich dem anderen an und so entstand im Laufe der Jahre jener eindrucksvolle Gebäudekomplex, durch den es ermöglicht wird, sämtliche Bestandteile von Grund auf selbst herzustellen.

- 1 -

Schon von jeher war das Augenmerk der VictoriaWerke darauf gerichtet, konstruktiv und qualitativ dem Käufer nur das Beste zu bieten und zwar zu einem Preis, der es auch dem Minterbemittelten ermöglicht, zu einem erstklassigen Fahrzeug zu kommen.

Unter Verzicht auf lärmende Reklame wandten sich die Konstrukteure der Victoria-Werke mit Liebe und Sorgfalt den Details zu. Viele durchgreifende Verbesserungen waren die Früchte dieser Bemühungen, unter ihnen das vor einiger Zeit herausgebrachte Patent-Drucklötverfahren, das heute Weltgeltung hat.

Der Beweis dafür, daß der richtige Weg beschritten ist, wird durch die zahllosen Victoria-Fahrer selbst erbracht, die sich aus freien Stücken höchst befriedigt über Victoria-Motorräder äußern.



## VICTORIA-MOTORRAD TYP K. R. 50

- 2 -

**BESCHREIBUNG DES****VICTORIA-MOTORRADES K. R. 50**

Das Victoria-Motorrad Typ K.R. 50 ist eine robuste, kräftige Maschine, die auf unseren und unserer Kunden Erfahrungen aufgebaut ist.

Es besitzt genügend Kraftreserven um auch mit Gepäck und besetztem Seitenwagen gefahren werden zu können. Die besonders auf die Details verwandte Sorgfalt, in Verbindung mit den allen Victoria-Erzeugnissen eigenen glänzenden Fahreigenschaften, machen dieses Modell zu einem idealen Gebrauchsfahrzeug für Sozius und Beiwagen. Der Benzinverbrauch beträgt ca. 3 ½ Liter per 100 km, der Ölverbrauch ca. 1 Liter für 600 km, je nach Gelände.

**Der Motor.**

Der Motor der Type K.R. 50 (siehe Abb. 2 ist ein stehender, seitengesteuerter Einzylinder-Viertaktmotor mit innenliegender Schwungmasse. Der Kolbenhub beträgt 101 mm und die Zylinderbohrung 79 mm, sodaß sich für den Zylinderinhalt 496 ccm ergeben. Der Zylinderinhalt des Motors, ausgerechnet nach der Hubvolumenformel, welche vom Reich zwecks Errechnung der Steuer aufgestellt wurde, lautet wie folgt:

$$0,00078 \times i \times d^2 \times s$$

wobei 0,00078 eine Konstante, i = Anzahl der Zylinder, d = Kolbendurchmesser in mm, s = Kolbenhub in mm bedeutet. Zur Berechnung der Steuer für die K.R. 50 ergibt sich ein Inhalt von 491 ccm.

Die Bremsleistung des Motors ist bei 3600 Umdrehungen ca. 14 PS. Das Gehäuse des Motors besteht aus Aluminium und ist aus 2 vertikalen Gehäusenhälften zusammengesetzt, die durch Bolzen zusammengehalten

- 3 -

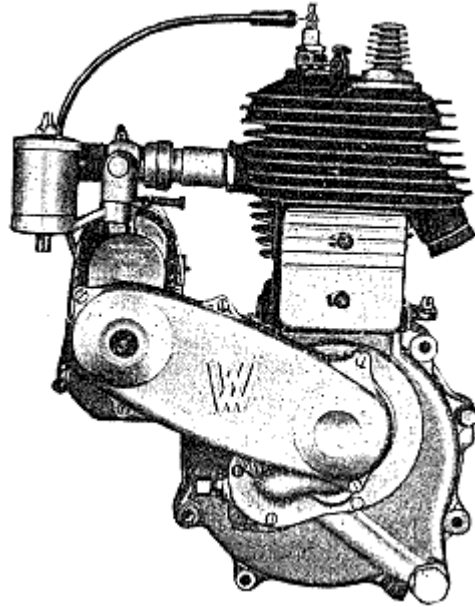


Abbildung 2

werden. Im Gehäuseinnern befindet sich die aus 2 Schenkeln bestehende Kurbelwelle, welche gleichzeitig als Schwungmasse ausgebildet, sorgfältig ausbalanciert und auf breiten Rollen- bzw. Kugellagern gelagert ist. Die Pleuelstange, durch ein kräftig ausgebildetes Rollenlager auf dem Kurbelzapfen gelagert, ermöglicht ein leichtes, reibungsloses Laufen der Maschine. Zylinder und Zylinderkopf sind aus einem Stück in bestem Grauguß hergestellt. Große Kühlrippen sorgen für gute Ableitung der im Explosionsraum entstehenden Hitze. Die Ventile sind seitlich im Kopf stehend angeordnet, so-

- 4 -

daß sie von der Nockenwelle aus, über Nockenhebel und Ventilstößel (letztere zum Nachstellen der Ventile eingerichtet) direkt gesteuert werden. Schmutz- und staubsicher gekapselte Federn bewirken das Schließen der Ventile.

Eine auf den Ventilstößel des Auspuffventiles wirkende Aushebevorrichtung, die mittels Handhebel und Bowdenzug vom Lenker aus betätigt wird, ermöglicht ein leichtes Antreten der Maschine. Besonders bemerkenswert am Motor ist die Trocken-Sumpf-Schmierung (Abb. 3). Die Wirkungsweise ist folgende:

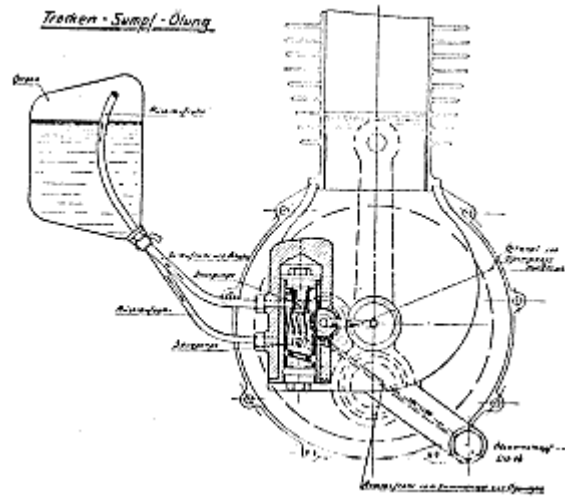


Abbildung 3

Das Öl, das in dem 2 Liter fassenden Ölbehälter unter dem Sattel untergebracht ist, läuft durch das obere Ölrohr, welches mit einem Ölhahn versehen ist,

- 5 -

der Ölpumpe, die im Motorgehäuse eingebaut wurde, vermittels ihres natürlichen Gefälles und durch die Saugwirkung der Pumpe, derselben zu. Die große Kolbenpumpe, die durch Zahntrieb und Schnecke vom Kurbelwellenritzel aus angetrieben wird, fördert das Öl durch die Mitte der Antriebsschneckenwelle in die Regulierdeckelbüchse hinein und wird von hier durch Kanäle in die Kurbelwelle und von da direkt zum Pleuellager geleitet. Das Öl wird dann auf die Zylinderwände geschleudert und sickert über die Kurbelwelle in den Sammelnapf. Um zu starkes Ölen der Kolbenlauffläche zu vermeiden, wird ein Teil des Oeles von der Kurbelwellenzufuhr direkt in das Reguliergehäuse eingelenkt, am Boden desselben angesammelt und mittels Reguliergetriebes in den Sammelnapf zurückgebracht. Der Sammelnapf ist mit einem großen Sieb versehen, sodaß Unreinigkeiten des Oeles ausgeschieden werden. Durch ein in das Kurbelgehäuse eingegossenes Kupferrohr, welches am Ende des Siebes sitzt, wird das Öl zur Ölpumpe zurückgeleitet und läuft hier durch das untere Ölrohr, das bis zur Einfüllverschraubung im Öltank emporsteigt, wieder dem Tank zu. Um sich vom Funktionieren der Ölpumpe zu überzeugen, ist nur die Öleinfüllverschraubung bei laufendem Motor abzunehmen und nachzusehen, ob durch das Rücklaufrohr dem Tank Öl zugeführt wird.

Ein seitlich in die linke Gehäusenhälfte über dem Motorzahnkranz eingebautes Entlüfterventil sorgt für ausreichende Schmierung der Motorradantriebskette.

Das Sieb im Sammelnapf ist unten im Motor eingeschraubt und muß von Zeit zu Zeit herausgenommen und gereinigt werden.

### **Der Vergaser.**

Der Spezialvergaser ist direkt am Einlaß-Stutzen des Zylinderkopfes angebracht und besitzt getrennte

- 6 -

Luft- und Gasregulierung. Besonderer Wert wurde auf leichten Ausbau der Hauptdüse, sowie auf bequeme Zugänglichkeit für die Einstellung des Leerlaufes gelegt. Ebenso war man auf richtige Anlage der Bowdenzüge bedacht. Diese wurden in großen Bogen zu den Regulierhebeln geleitet, um einen zu starken Verschleiß dessen hauptsächlich Ursache bekanntlich scharfe Knicke im Bowdenseil sind, zu verhindern. Ein öfteres Schmieren der Bowdenzüge durch Oel oder eine Bowdenzugschmierpresse, erhöht die Lebensdauer derselben. Einzelheiten über die Wirkungsweise des Vergasers sowie über dessen Einregulierung und Behandlung sind aus der jeder Maschine beiliegenden Spezialanweisung zu ersehen.

### Zündung und Lichtmaschine.

Der Magnetapparat bzw. die Lichtmaschine (Abbildung 4) ist hinter dem Motor auf einer Konsole be-

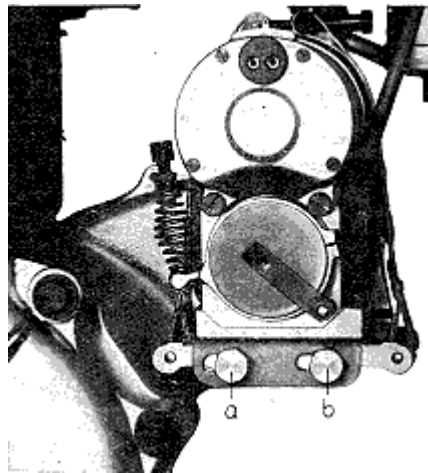


Abbildung 4

- 7 -

festigt, die am Motor direkt angegossen ist, sodaß Motor, Vergaser und Lichtmaschine vollkommen getrennt vom Rahmen sind. Der Antrieb der Lichtmaschine erfolgt durch eine eingekapselte Rollenkette. Das Nachstellen der Kette erfolgt durch Lockern des Magnetspannbandes. Hierauf werden die Schrauben a und b geöffnet und das Stellblech, auf dem die Lichtmaschine ruht, so weit nach rechts verschoben, daß die Antriebskette nur noch leicht (etwa 1 cm) durchschwingt. Nunmehr werden die Schrauben a und b, sowie das Spannband wieder angezogen.

Sollte sich durch irgendwelche Umstände ein Einstellen der Zündung notwendig erweisen, so öffnet man den Magnetkettenkastendeckel und lockert das auf der Steueringsnockenwelle sitzende Kettenrad und stellt den Zündungshebel an der Lenkstange auf Spätzündung (Regulierhebel zum Fahrer). Nunmehr ist der Einspritzhahn zu öffnen und der Kolben ist durch Drehen auf seine höchste Stelle zu bringen und zwar so, daß er nach Schließen des Einlaßventiles am oberen Totpunkt eintrifft. Durch den Einspritzhahn kann man sich mittels eines geraden Stängchens überzeugen und dessen Stellung genau nachprüfen.

Nach Abnahme des Unterbrecherdeckels am Magnet wird der Unterbrecher so weit nach rechts gedreht bis die beiden Kontakte eben beginnen sich voneinander zu entfernen. In dieser Stellung ist das gelöste Kettenrad auf der Nockenwelle wieder fest anzuziehen, wobei zu beachten ist, daß ein gegenseitiges Verdrehen nicht mehr stattfindet.

Vor Schließen des Magnetkettenkastendeckels überzeuge man sich, daß der Kolben am oberen Totpunkt nach Schließen des Einlaßventiles - Zündungshebel auf Spätzündung und Unterbrecher-Kontakte eben beginnen sich zu entfernen in der vorgeschriebenen Weise richtig eingestellt und alle Schrauben und Mut-

- 8 -

tern fest angezogen sind. Der Einspritzhahn ist hierauf wieder zu schließen.

### **Auspuff.**

Die Auspuffgase werden durch ein weites Auspuffrohr nach dem Auspufftopf geleitet. Durch Zwischenwände wirksam gedämpft, können die Gase durch die fischschwanzartige Austrittsöffnung ins Freie entweichen.

### **Kraftübertragung und Getriebe.**

Die Kraftübertragung vom Motor zum Hinterrad erfolgt durch sehr kräftige  $\frac{5}{8}$ " x  $\frac{3}{8}$ " Ketten und durch das zwischengeschaltete Dreigangetriebe (Abb. 5).

Das Getriebe ist für Einseitenantrieb eingerichtet und ist stehend auf der Rahmenbrücke angeordnet. Durch Lösen von 4 Schrauben ist es leicht möglich das Getriebe in die Stellung zu bringen wie es die richtige Kettenspannung erfordert. Der Antrieb erfolgt durch die Motorkette vom Motor auf den großen Kupplungszahnkranz über die Getriebezahnräder zum kleinen Kettenrad und von hier mittels langer Kette zum Hinterrad. Die Uebertragung der Kraft und die Einstellung der einzelnen Uebersetzungsverhältnisse wird einzig und allein durch gleichzeitiges Verschieben der Zahnräder 50908 und 50909 (Abb. 5) auf der Getriebehaupt- bzw. Vorgelegewelle mittels Schaltgabel bewirkt. Die Zahnräder sind dauernd im Eingriff und durch Klauen gekuppelt, die Mitnahme auf den Wellen erfolgt durch Knaggen. Auf der Hauptwelle ist das Schafttrad 509071b gelagert, auf dessen äußerem Schaftende das kleine Kettenrad 5319G befestigt ist. Die Kraft kann demnach nur durch Kuppeln des Schafttrades 50907b mit der Hauptwelle oder durch Zwischenschalten des Vorgeleges auf das kleine Kettenrad 5319G übertragen werden. Zwischen je 2 Gängen befindet sich eine Leerlaufstellung, bei der

- 9 -

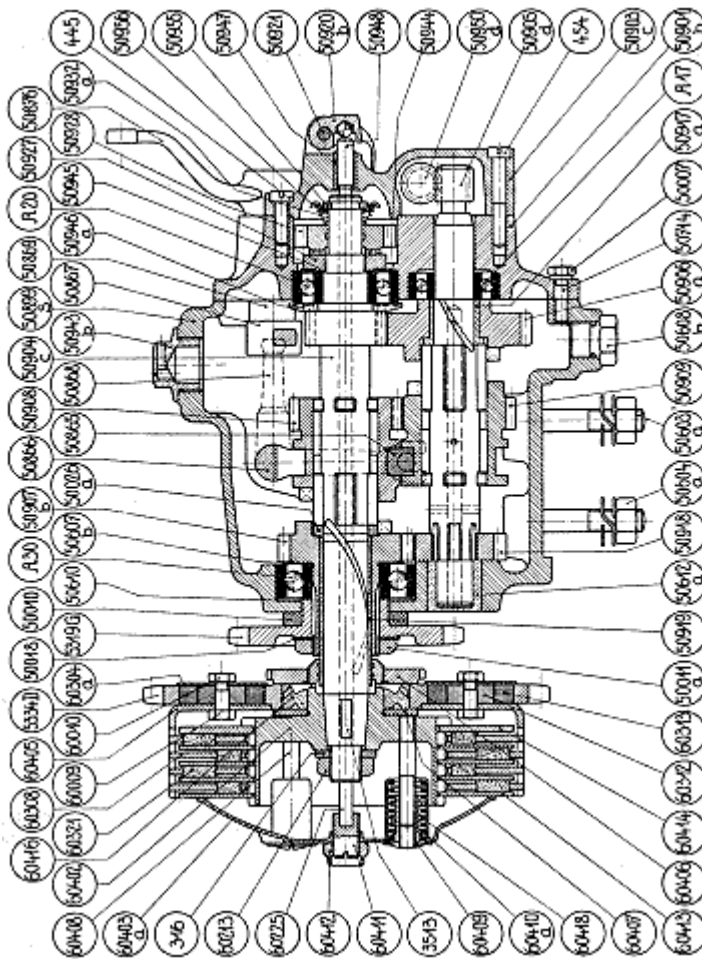


Abbildung 5

- 10 -

das Zahnrad 50908 leerläuft und die Verbindung der Hauptwelle mit dem Schafrad 50907b gelöst ist.

Beim ersten (kleinen) Gang kuppelt Zahnrad 50909 das Zahnrad 50906a mit der Vorgelegewelle, die über Zahnrad 50918a das Schafrad 50907b mit dem Kettenrad 5319G antreibt. Das Uebersetzungsverhältnis vom Motor zum Hinterrad ist dann 1 : 14,3.

Beim zweiten (mittleren) Gang wird dann Zahnrad 50908 mit der Hauptwelle und Zahnrad 50909 mit der Vorgelegewelle gekuppelt. Die Vorgelegewelle treibt über Zahnrad 50918a das Schafrad 50907b mit dem Kettenrad 5319G an. Das Uebersetzungsverhältnis ist dann 1 : 8.

Beim dritten (großen) Gang kuppelt Zahnrad 50908 das Schafrad 50967b mit der Hauptwelle direkt. Uebersetzungsverhältnis 1 : 5,2.

Ein unfreiwilliges Durchschalten der drei Gänge sowie der Leerlaufstellung ist unmöglich, da die einzelnen Gänge im Innern des Getriebes verriegelt sind. Die Schaltbetätigung erfolgt durch Gestänge mittels Schalthebels, welcher sich in einem Schaltsegment bewegt, das am Rahmen angeschraubt ist und zur erhöhten Sicherheit mit drei Arretierungsrasten für die drei Geschwindigkeiten sowie eine Raste für den Leerlauf enthält.

## Kupplung.

Die Kupplung ist eine Lamellen-Mehrplatten-Kupplung. Sie ist mit der Getriebehauptwelle durch Aufkeilen der Kupplungsnahe fest verbunden und besteht aus Innen- und Außen-Lamellen und 4 Asbestbelägen, von denen 3 lose zwischen den Lamellen angeordnet sind. Die Innenlamellen stehen durch Innenknaggen mit der Kupplungsnahe und die Außenlamellen durch Außenknaggen mit der Kupplungsschale in Verbindung. Die Lamellen und die Beläge werden durch die Kupplungsfeder aufeinandergepreßt

- 11 -

und so durch die Reibung die Mitnahme der Hauptwelle bewirkt. Das Auskuppeln erfolgt durch eine Druckstange, die mittels Handhebel und Bowdenzug über einen Kupplungshebel betätigt wird.

## Nachstellen der Kupplung.

Durch Nachstellen der Stellschraube 50920 im Kupplungshebel oder der Schraube 60411 im Kupplungsdeckel und zwar so, daß der Kupplungshandhebel noch ein geringes Spiel besitzt, kann die Kupplungsbetätigung einreguliert werden. Sollte bei etwa abgenutztem Kupplungsbelag die Kupplung nicht mehr genau durchziehen, so braucht man nur die 5 Schlitzschrauben Nr. 50409 gleichmäßig um 1 bis 2 Umdrehungen nach rechts anzuziehen, dadurch werden die Kupplungsfedern wieder gespannt.

## Einstellung der Schaltung.

Wird das Getriebe verstellt, so ist es notwendig, daß die Schaltung nachgeprüft wird. Dies kann am einfachsten in folgender Weise geschehen:

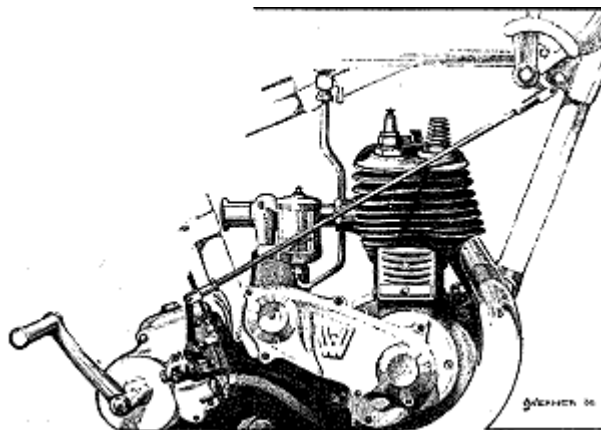


Abbildung 6

- 12 -

1. Getriebe auf dritten Gang stellen. Klemmhebel am Getriebe etwas lösen.
2. Klemmhebel etwa 2 cm aus der senkrechten Lage nach links stellen und in dieser Stellung durch Anziehen der Schrauben wieder befestigen.



3. Schalthebel auf dritten Gang stellen und Verbindungsstange befestigen. Die Feineinstellung kann durch die aufgeschraubten Scharniere erfolgen.

### Räder.

Die Radnaben mit besonders großen und breiten Innenbackenbremsen sind vor eindringendem Staub in den Kugellagern besonders geschützt und bedürfen außer einer zeitweiligen Schmierung mittels Fettpresse durch den eingesetzten Schmiernippel keiner besonderen Wartung.

Die beiden Naben sind mit kräftigen nichtrostenden 4 mm Speichen mit den Felgen verspannt. Die Felgen sind als Sicherheitsfelgen ausgebildet und bieten Gewähr, daß ein Herausspringen der Reifen in den Kurven und beim Fahren mit sehr geringem Luftdruck vermieden ist. Die Reifenmontage erfolgt in der bekannten Weise. Besonders zu beachten ist, daß man in der Mitte der 5 eingepreßten Querrillen zu beginnen hat, unter Beobachtung, daß auf der gegenüberliegenden Seite der Reifen in die Aussparung der Felge zu liegen kommt. Werden diese Winke eingehalten, so ist ein leichtes Demontieren ohne Beschädigung der Drahtreifen gewährleistet.

Um das Abmontieren der Kette, sowie des Hinterradbremsgestänges zu vermeiden, wurde die Nabe mit Steckachse ausgerüstet (Abb. 7). Die Kontermutter auf der Innenseite der rechten Hintergabel wird so weit nach

- 13 -

der Nabenseite geschraubt, daß zirka 10 mm Abstand vom Gabellappen entsteht. Sodann wird die Steckachse an der Außenseite der rechten Gabel herausgeschraubt und ausgezogen. Durch seitliches Verschie-

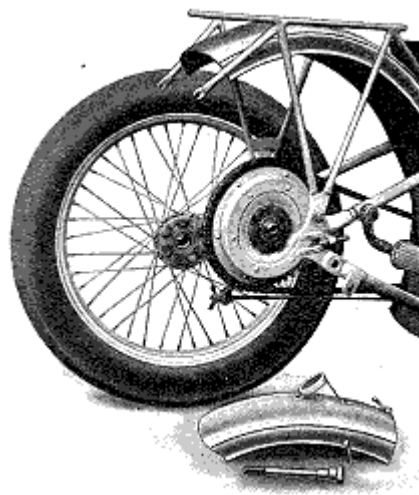


Abbildung 7

ben des Rades aus den Mitnehmerklauen kann dasselbe herausgenommen werden. Zum besonders leichten Herausnehmen des Rades wurde das Hinterrad - Schutzblech geteilt ausgeführt und kann durch Lösen der 3 Befestigungsknebel entfernt werden.

- 14 -

Beim Vorderradausbau muß zuerst das Bremsgestänge ausgehakt werden, sodann sind beiderseits die Achsmuttern zu lösen und die Zwischenscheiben herauszuziehen. Nach Aufstellen des Vorderständers kann das Rad nach unten herausgenommen werden.

### Rahmen.

Der Rahmen der Type K.R. 50 ist ein offener Einrohr-Rahmen aus großdimensionierten Präzisionsstahlrohren. Die Verbindungsteile, wie Steuerkopf, Sitzverbindung, Rahmenbrücke usw. sind aus Spezialmaterial hergestellt. Beiwagenanschluß ist vorgesehen. Durch das neu patentierte Drucklötverfahren wird eine homogene Verbindung der Verbindungsteile mit den Rahmenrohren gewährleistet. Der Rahmen besitzt große Stabilität und Elastizität und ist gegen Verwinden gesichert. Die Hintergabel ist mit dem Rahmen verschraubt und deshalb leicht auswechselbar.

### Fußrasten.

Die Fußrasten, die zu beiden Seiten der Maschine an den Motorbefestigungsblechen angebracht sind, gestatten ein bequemes Aufstellen des Fußes und können nach den Wünschen des Fahrers eingestellt werden, sodaß ein Ermüden auch bei Zurücklegung größerer Strecken ausgeschlossen ist. Die Maschine kann auch mit Fußbrettern ausgerüstet werden.

- 15 -

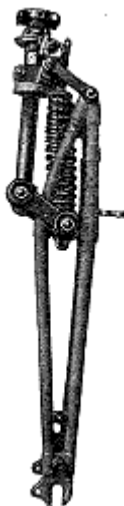


Abbildung 8

### Vordergabel.

Eine der Maschinengröße angepaßte Federgabel (Abbild. 8/9) mit 2 kräftigen Federn schützen den Fahrer vor Erschütterungen und verhüten ein vorzeitiges Ermüden auch bei größten Fahrten. Außer den vier seitlichen mit den Gelenkstücken nachstellbaren Dämpfern wurde im Steuerkopf auch ein während der Fahrt leicht zu verstellender Steuerungsdämpfer eingebaut. Auf gute Pflege und richtige

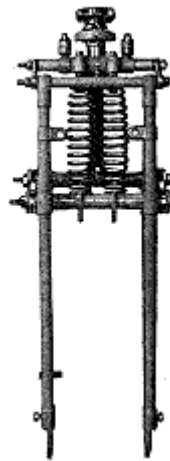


Abbildung 9

Schmierung der Gelenkbolzen soll jeder Fahrer bedacht sein.

### Lenkstange.

Die Lenkstange hat eine bequeme und gefällige Form und ist drehbar angeordnet, sodaß man sie nach Lösen der beiden Klemmschrauben nach Wunsch verstellen kann. An ihr sind die Bedienungshebel befestigt, links der Ausheber-, der Kupplungs- und Zündungshebel, rechts die Gas-, Lufthebel, sowie der Handbremshebel.

### Bremsen.

Großer Wert wurde bei K.R.50 auf die Bremsen gelegt (Abb. 10). Durch Betätigung des Fuß-

- 16 -

bremspedals wird ein gleichzeitiges Bremsen des Hinter- und Vorderrades bewirkt.

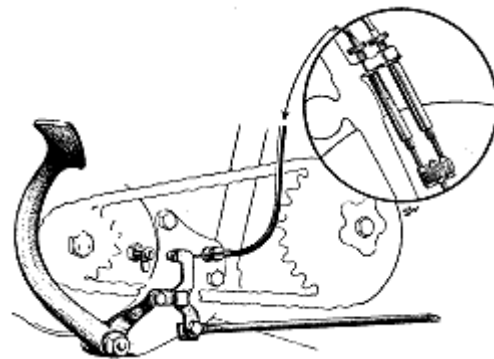


Abbildung 10  
Schema für Doppelbremsung (Wirkung der Vierradbremse)

Die Wirkungsweise der Bremsanordnung ist folgende: Durch Bedienen des Fußbremspedals, welches auf dem unteren Motorbefestigungsbolzen drehbar angeordnet ist, wird ein Ausgleichstück betätigt, an dessen unterem Arm das Fußbremsgestänge und am oberen Arm das Bowdenkabel für die Vorderradbremse angebracht sind. Anschlagbolzen am Motorbefestigungsblech begrenzen den Weg des beweglich aufgehängten Ausgleichstückes. Es wird hierdurch erreicht, daß zuerst die Fußbremse eine gewisse Bremsfähigkeit ausübt und dann zusätzlich die Vorderradbremse in Aktion tritt. Hierdurch wird ein sofortiges gleichzeitiges Bremsen beider Räder erreicht und ein Schleudern vermieden.

Die Vorderradbremse kann unabhängig von oben beschriebener Bremsanordnung noch durch Handhebel vom Lenker aus bedient werden.

- 17 -

Das Nachstellen der Hinterradbremse geschieht durch die Flügelmutter am Ende des Fußbremsgestänges.

Die Vorderradbremse nebst kombinierter Bremse kann nur durch die beiden randrierten Muttern an der Vordergabel nachgestellt werden.

Durch Aufstellen des Rades auf beide Ständer können die Bremsen genau eingestellt und die Wirksamkeit besonders bei abgenutztem Bremsbelag nachgeprüft werden.

### **Sattel.**

Um ein besonders sicheres Fahren zu gewährleisten wurde die Sitzhöhe dieser Maschine sehr tief gelegt und ein sehr weichfederter Sattel verwendet.

### **Brennstoff-Behälter.**

Der Brennstoffbehälter ist als Satteltank ausgebildet und hat ein Fassungsvermögen von 12 Liter, die für ca. 300 km, je nach Gelände ausreichen.

### **Stützständer.**

Das Aufstellen des Rades ist besonders leicht. Durch Auftreten mit dem linken Fuß auf den Bolzen des Ständers und etwas Rückwärtsziehen des Rades wird dasselbe ohne besondere Kraft gehoben.

### **Werkzeug.**

Jedem Motorrad ist ein Spezialwerkzeug beigegeben, welches ausreicht, eventuelle Reparaturen auszuführen. Außerdem enthält es eine Fettpresse. Die Werkzeuge sind in einem Werkzeugkasten unter dem Sattel untergebracht. Auch wird eine kräftige Luftpumpe mitgeliefert, welche am vorderen Rahmenrohr befestigt ist.

- 18 -

### **Zubehörteile.**

Für den Fahrer sehr augenfällig ist über dem Satteltank das Armaturenbrett (Abb. 11) angeordnet.



Abbildung 11  
Armaturenbrett mit Tachometer und Uhr

Der vom Getriebe angetriebene Tachometer sowie Uhr sind deshalb leicht ablesbar.

Der Victoria-Soziussitz ist besonders weich gefedert und kann auf dem Gepäckträger befestigt werden. Durch seine Konstruktion werden seitliche Schwankungen vermieden. Dadurch ist größtmögliche Sicherheit für den Fahrer und den Mitfahrer erreicht. Die Soziusfußrasten sind verstellbar angeordnet.

- 19 -

## Anweisung für den Gebrauch

des

### Victoria-Motorrades Type K. R. 50

#### I. Betriebsfertigmachen der Maschine:

1. Auffüllen des Oeltanks mit SHELL AUTOÖL, im Sommer 4X = Golden Shell, im Winter 3X = Triple Shell oder einheitlich Shell Voltol oder mit Gargoyle-Mobilöl B im Sommer und Gargoyle-Mobilöl TT im Winter oder Castrol XL.
2. Auffüllen des Brennstofftanks mit Benzin (im Sommer kann man 1/3 Benzol zusetzen. Ein größerer Benzolzusatz ist nicht zu empfehlen).
3. Nachsehen, ob die Reifen richtig aufgepumpt sind.
4. Sich überzeugen, daß die Bremsen richtig funktionieren.

#### II. Inbetriebnahme:

1. Hochklappen des Hinterradstützständers.
2. Oelhahn am Oeltank öffnen. (Durch Abschrauben der Oeltankverschraubung bei laufendem Motor überzeuge man sich ob die Oelpumpe in Ordnung

- 20 -

ist und eine Rückförderung des Oeles durch das Rücklaufrohr stattfindet).

3. Schalthebel auf Leerlauf stellen.
4. Benzinahn öffnen, Schwimmer leicht tupfen, bis der Vergaser zu tropfen beginnt.
5. Zündungshebel (das ist der Hebel links oben am Lenker) auf etwa Mittelstellung seines Anschlags stellen.
6. Lufthebel (oberer Hebel des Doppelhebels rechts am Lenker) schließen, Gashebel (das ist der untere der beiden Hebel) etwas öffnen.
7. Drücken auf den Knopf am Schwimmergehäuse bis einige Tropfen Benzin überlaufen, Lüften des Auspuffventils durch Anziehen des

kleinen Handhebels links am Lenkergriff und zu gleichen Zeit kräftiges Herabtreten der Starterkurbel. Nach Durchtreten der Starterkurbel bis ungefähr zur Hälfte läßt man den Ausheberhebel los, worauf der Motor anspringt.

8. Einstellen des Gashebels auf Leerlauf (unnötig hohe Tourenzahl des unbelasteten Motors vermeide man) und Einnahme des Sitzes.
9. Anheben des Kupplungshebels (großer Handhebel links am Lenker) und Einschalten des kleinen Ganges (Stellung 1 an der Segmenttraste - wird wesentlich erleichtert durch nicht so hohe Motor-Tourenzahl).

- 21 -

10. Unter **langsamem** Nachlassen des Kupplungshebels Gas geben; das Rad fährt an.
11. Schalten auf die höheren Gänge durch Abdrosseln des Gases, Anheben der Kupplung und Bewegen des Schalthebels von Stellung 1 auf 2, bzw. 2 auf 3, Loslassen der Kupplung und Gas geben.
12. Stellung des Zündungshebels auf Frühzündung (volle Frühzündung nur bei höchster Tourenzahl). Öffnen des Lufthebels, soweit es der Motor verträgt (die Grenze ist zu erkennen beim Nachlassen der Leistung des Motors oder Knallen im Vergaser).
13. Regulierung der Fahrtgeschwindigkeit durch den Gas- und Lufthebel und bei größeren Unterschieden der Geschwindigkeiten Nachstellen des Zündhebels.
14. Bei starken Steigungen und langsamen Geschwindigkeiten Luftregulierhebel etwa halb schließen, sowie den Schalthebel des Getriebes auf Gang 1 oder 2, je nach Gelände, einstellen. Dabei darf nicht unterlassen werden bei jedesmaligem Schalten die Kupplung zu heben.

Sollte der Motor beim Fahren auf Steigungen ein klopfendes Geräusch geben, so ist der Zündungshebel in der Richtung auf Spätzündung so weit zu verdrehen, bis das Geräusch aufhört.

15. Das Bremsen geschieht durch:

Abstellen des Gases und Betätigung der kombinierten Bremse mit dem linken Fuß.

- 22 -

Schnelles Bremsen geschieht, durch:

Abstellen des Gases, Ausheben der Kupplung, Betätigung der Bremse wie oben.

16. Abstellen des Motors: Zurückstellen des Gashebels, Schalthebel auf Leerlaufstellung, Abstellen des Motors durch Betätigung des Ausheberhebels, Schließen des Öl- und Benzinahnes.
17. Behandlung des Vergasers und des Magneten siehe beigegebene Spezialanweisungen.

### III. Allgemein ist zu beachten:

1. Das Getriebe ist von Zeit zu Zeit (nach ca. 800 km) mit SHELL Getriebeöl oder mit Gargoyle-Oel C aufzufüllen. Am Anfang empfiehlt es sich, das Getriebe öfters nachzusehen, da das Oel möglicherweise schneller verbraucht wird und ein Oelmangel die Zerstörung des Getriebes bedingen würde. Das Einfüllen der dicken Oele erleichtert man durch Anwärmung derselben.
2. Oefteres Durchschmieren (bei größeren Fahrten täglich) der sämtlichen Schmierstellen (Preßnippel) mit der Fettpresse (zu füllen mit SHELL Hochdruckschmierfett Rot), insbesondere der Schwinghebellagerung und Ventildführungen am Motor mit Motorenöl.
3. Anfangs ist die Ventilbetätigung öfters etwas nachzustellen. Das Spiel zwischen Stößel und Ventilkegel soll bei kaltem Motor und geschlosse-

- 23 -

nem Ventil ungefähr die Stärke eines Kartenblattes (0,1 bis 0,2 mm) betragen. Um die Nachstellung regulieren zu können, löse man die untere Kontremutter des Stößels und drehe die Stößelkappe nach oben bis sich vorgenanntes Spiel ergibt. Hierauf ist die Kontremutter wieder fest gegen die Stößelkappe zu ziehen.

4. Behandlung der Ketten geschieht durch Reinigen derselben (Abwaschen mit Benzin oder Petroleum) und Schmieren mit normalem Motoröl oder Einlegen in angewärmtes Fett. Wir empfehlen auch hierfür die Verwendung von SHELL AUTOÖL bzw. Shell Hochdruck-Schmierfett Rot. Das Nachstellen der Ketten geschieht durch Verstellen des Getriebes bzw. des Hinterrades.
5. Der Steuerungsdämpfer ist nur bei schneller Fahrt nötig und erleichtert in wenig angezogenem Zustand das Fahren. Bei langsamer Fahrt ist er zu lösen.
6. Die Maschine darf während der ersten 500 km nicht über 40 km im großen, 27 km im mittleren, 18 km im kleinen Gang gefahren werden. Erst nach 1000 km kann man die Geschwindigkeit der Maschine voll ausnützen.

---

**VICTORIA - WERKE A. - G. NÜRNBERG**

- 24 -