

VICTORIA

Vicky Luxus · Vicky III N · Vicky Standard
Preciosa · Avanti · Avanti K

Operation and Maintenance

Usage et Entretien

Manejo y cuidados



We have done our best to give you an efficient machine, up to date, modern in its construction, and last not least extremely economical. Now it's up to you to give your vehicle the right treatment and care and you will be rewarded by absolute reliability on its part. This little manual shall give you many practical hints in this respect. Read it carefully and you will have the least trouble during a long service life of your VICTORIA vehicle. And now for many, many miles of pleasant riding!

Your

ZWEIRAD UNION AG.
EXPORT SERVICE DEPARTMENT

Cher Client,

Avant tout, et comme introduction au présent recueil explicatif et d'entretien concernant la machine «VICTORIA» que vous avez choisie, laissez-nous vous certifier, que nous nous sommes efforcés de mettre à votre service, un véhicule de construction absolument moderne et de toute favorable présentation, dont vous pouvez attendre les meilleurs rendements. Son entretien, tant au point de vue «dépenses», que celui «temps à lui consacrer», sont des plus modestes. Il ne dépend donc plus que de vous-même de vouloir traiter votre machine selon les instructions précises que nous avons établies à votre intention et afin que vous puissiez en exploiter intégralement le rendement avec toute la satisfaction qui en découle. Nous ne pouvons que vous conseiller de suivre attentivement nos instructions de conduite et d'entretien afférentes à votre cyclomoteur ou motocyclette «VICTORIA», qui vous en sera reconnaissant en vous faisant profiter d'un usage fort prolongé et toujours enjolivé de plus amples satisfactions.

Tels sont les souhaits que nous vous dédions, cher Client, et auquel nous ajoutons encore celui de «BONNE CHANCE!» dans toutes vos randonnées!

Votre

ZWEIRAD UNION AG.
«Service Clientèle»

Nos hemos esforzado en entregarle a Vd. un vehículo de perfectas cualidades, progresivo, de modernísima construcción y poco exigente en sus cuidados. Ahora, sólo depende de Vd., concediéndole un correcto trato y un esmerado cuidado, que de él obtenga sólo satisfacciones y la máxima duración. El objetivo que perseguimos al editar este Manual es ayudarle, dándole las mayores facilidades. De él pues obtendrá Vd. instrucciones de gran valor, que teniéndolas en cuenta logrará la máxima atención hacia su vehículo VICTORIA y éste se lo devolverá proporcionándole el máximo rendimiento y alegría constante.

¡Esto es lo que nosotros deseamos a Vd., y que tenga siempre buen viaje!

ZWEIRAD UNION AG.
Export Service



Vicky Standard



Vicky III N



Vicky Luxus

VICTORIA



Avanti SM 52



Preciosa

Technical Data

alteration reserved

Engine

Model	
a) with two-speed gear box	M 51
b) with three-speed gear box	M 51 D
c) with kick starter	M 51 K
Type of engine	Two-stroke, loop-scavenging
Bore	38 mm
Stroke	42 mm
Capacity	47 cc.
Compression ratio	7,2 : 1

Carburettor

	Vicky Luxus Vicky III N Vicky Standard	Preciosa Avanti Avanti K
Type	1/12/78 A	1/12/85 A
Main jet	58	60
Needle jet	2,17	2,15
Needle position	2	3

Clutch


Triple-plate clutch

Gear box

Type	Constant mesh transmission
Number of speeds	2 (M 51) 3 (M 51 D and M 51 K)
Shifting mechanism	Sliding wedge operated

Gear ratios (Gearing)	M 51	M 51 D	M 51 K
Primary drive (engine to gear box)	3.94:1	3.94:1	3.94:1
Gear box			
1 st speed	3.00:1	3.44:1	3.44:1
2 nd speed	1.56:1	2.15:1	2.15:1
3 rd speed	—	1.56:1	1.41:1
Final drive (gear box to rearwheel)	2.14:1	2.14:1	2.14:1
Total reduction			
1 st speed	25.3:1	29.1:1	29.1:1
2 nd speed	13.1:1	18.2:1	18.2:1
3 rd speed	—	13.1:1	11.9:1

Ignition and Lighting System

Magneto generator	Flywheel ignition and lighting generator 6 V / 17 W
Type of ignition	Magneto
Ignition timing	2.25—2.40 mm (.092 in.) before T.D.C.
Contact breaker gap	.4 mm (.016 in.)
Spark plug	Bosch W 225 T 1 or  Beru 225/14 u 2 <i>Lodge HNox CC14</i>
Electrode gap	.5 mm (.020 in.)
Bulbs	
Headlamp	Bilux-Lamp 6 V, 15/15 W
Tail lamp	6 V, 2 W (Avanti K = 6 V, 3 W)

Chassis

Frame	Pressed sheet-steel construction
Vicky Standard Vicky Luxus Avanti Avanti K Preciosa	} With rear swinging arm
Vicky III N	
Front fork	Profile steel fork with pivoting links and torsion spring suspension
Brakes	
Type	Full width hub internal expanding brakes front and rear
Brake drum diameter	89 mm (3 1/2 in)
Rims	
Vicky III N Vicky Standard	} 23 x 2
Vicky Luxus Avanti Preciosa	
Avanti K	1,50 x 19

Tires

Vicky III N Vicky Standard	} 23 x 2,00 reinforced
Vicky Luxus Avanti Preciosa	
Avanti K	23 x 2,50

Fuel and Lubricants

Fuel	Petroil mixture 25 : 1 (25 parts standard gasoline and 1 part high quality oil like Mobil Mix TT or Mobiloil TT)
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fuel tank	Capacity	Reserve
Vicky III N	2.4 ltr. (.53 gal.)	1/3 ltr. (.6 pt.)
Vicky Standard Vicky Luxus Preciosa	3.4 ltr. (.75 gal.) (4.4 ltr.) (. gal.)	1/3 ltr. (.6 pt.) 1/3 ltr. (2 pts.)
Avanti Avanti K	8.4 ltr. (1.85 gal.)	1.15 ltr. (2 pts.)

Lubrication of gear box	Transmission oil SAE 80
Capacity of gear box	360 cc. (.6 pt.)
Standard fuel consumption	approx. 1.3 ltr./100 km (220 mpg. Imp., 180 mpg. US)

Caractéristiques techniques:

sous réserve de modification

Moteur:

Types:

- a) avec boîte à 2 vitesses type M 51
b) avec boîte à 3 vitesses type M 51 D
c) avec kickstarter type M 51 K

Fonctionnement: 2-temps à balayage inverse

Alésage	38 mm
Hauteur de course	42 mm
Cylindrée	47 cm ³
Taux de compression	7,2 : 1

Carburateur

	Vicky Luxus	Preciosa
	Vicky III N	Avanti
	Vicky Standard	Avanti K
type:	1/12/78.A	1/12/85 A
Gicleur principal	58	60
Gicleur à pointeau	2,17	2,15
Position du pointeau	2	3

Embrayage 3 disques à lamelles

Boîte de vitesses transmission par engrenages

Genre	2 (M 51)
Nombre de vitesses	3 (M 51 D et M 51 K)
Changement de vitesses	à clavette coulissante

Démultiplications

Distribution-moteur	M 51	M 51 D	3,94:1
Boîte de vitesses			3,94:1
1. vitesse	3,00:1	3,44:1	3,44:1
2. vitesse	1,56:1	2,15:1	2,15:1
3. vitesse	—	1,56:1	1,41:1
Rapport boîte de vitesses-roue arrière	2,14:1	2,14:1	2,14:1
Démultiplications générales:			
1. vitesse	25,3:1	29,1:1	29,1:1
2. vitesse	13,1:1	18,2:1	18,2:1
3. vitesse	—	13,1:1	11,9:1

Equipement électrique allumage et lumière

Dynamo-magnéto à volant 6/17	
Allemagne	par magnéto
Distance entre les contacts du rupteur	0,4 mm
Point d'allumage 2,25 - 2,40 avant le point mort-haut	
Bougies	Bosch 225 T 1 ou Beru 225/14 u 2
Distance des électrodes	5 mm

Equipement- lumière

Phare	Lampe (Ampoule) Bilux 15/15 W. 6 V.
Feu arrière	Ampoule 6 V. - 2 W.
Feu arrière de l'AVANTI K	ampoule 6 V. - 3 W.

Cadre

en tôle d'acier, construction Pneus
« en coquilles » pressée

«Vicky III N»
«Vicky Standard»
«Vicky Luxus»
«Avanti»
«Preciosa»
«Avanti K»

avec bras oscillant à l'arrière

sans bras oscillant à l'arrière

Fourche avant ... en tubes d'acier profilé avec suspension à bras oscillant

Freins:

système à mâchoires intérieures pour les roues avant et arrière

Diamètre des tambours de freins 89 mm

Jantes:

«Vicky III N»
«Vicky Standard»
«Vicky Luxus»
«Avanti»
«Preciosa»
«Avanti K»

23 x 2

23 x 2¼

1,50 x 19

Pneus

«Vicky III N»
«Vicky Standard»

23 x 2,00 renforcés

«Vicky Luxus»
«Preciosa»
«Avanti»
«Avanti K»

23 x 2,25

23 x 2,50

Carburant et lubrifiant**Carburant**

Mélange essence et huile (de marque) dans la proportion de 25 (essence) et 1 (huile).

- Huiles à conseiller:
Mobil Mobil Mix

Réservoir à carburant

«Vicky III N»
«Vicky Standard»
«Vicky Luxus»
«Preciosa»
«Avanti»
«Avanti K»

Capacité

2,4 lit.

3,4

4,4

8,4

Réserve

1/3 lit.

1/3

0,3

1,15

Lubrifiant pour boîte de vitesses

Huile SAE 80 pour engrenages

Capacité de la boîte

360 cm³

Consommation normale

..... environ 1,3 lit. aux 100 km sur routes non accidentées et vitesse de 30 km/heure

Características técnicas

modificación reservada

Motor

Tipo

- a) con cambio de dos marchas M 51
b) con cambio de tres marchas M 51 D
c) con pedal de arranque M 51 K

Funcionamiento dos tiempos con
barrido
de inversión

Calibre del cilindro 38 mm
Carrera del pistón 42 mm
Cilindrada 47 cc.
Relación de compresión 7,2 : 1

Carburador

Vicky Luxus	Precioso
Vicky III N	Avanti
Vicky Standard	Avanti K
Tipo 1/12/78, A	1/12/85 A
Suridor principal 58	60
Suridor de la aguja 2,17	2,15
Posición de la aguja 2	3

Embrague

embrague de tres
discos y láminas

Cambio

Tipo Tren de engranajes
Número de marchas 2 (M 51)
3 (M 51 D y M 51 K);
Mando cambio de chaveta móvil

Reducciones

	M 51	M 51 D	M 51 K
Eje motriz (motor — caja de cambios)	3,94 : 1	3,94 : 1	3,94 : 1
1ª marcha	3,00 : 1	3,44 : 1	3,44 : 1
2ª marcha	1,56 : 1	2,15 : 1	2,15 : 1
3ª marcha	—	1,56 : 1	1,41 : 1
Caja de cambios — rueda trasera	2,14 : 1	2,14 : 1	2,14 : 1
Reducción total			
1ª marcha	25,3 : 1	29,1 : 1	29,1 : 1
2ª marcha	13,1 : 1	18,2 : 1	18,2 : 1
3ª marcha	—	13,1 : 1	11,9 : 1

Equipo eléctrico de encendido y alumbrado

Dinamo

Volante electro-magnético
6/17 (6 V/17 W)

Encendido

por volante magnético

Momento de inflama-
ción

2,25—2,40 mm antes del
p.m.s.

Separación entre con-
tactos del ruptor

0,4 mm

Bujía

Bosch W 225 T 1, o
Beru 225/14 u 2

Separación de los
electrodos

0,5 mm

Lámparas

Faro delantero

Bilux-Lámpara 6 V 15/15 W

Faro piloto

6 V 2 W
(en Avanti K 6 V, 3 W)

Bastidor

Cuadro	de chapa de acero embutido
Vicky Standard Vicky Luxus Avanti Avanti K Preciosa Vicky III N	con suspensión trasera
	sin suspensión trasera
Horquilla de la rueda delantera	Tubo perfilado con balancín de suspensión
Frenos Sistema	frenos de mordazas interiores en ambas ruedas
Diámetro del tambor de freno	89 mm
Llantas	
Vicky III N Vicky Standard	23 x 2
Vicky Luxus Avanti Preciosa	23 x 2 1/4
Avanti K	1,50 x 19

Neumáticos

Vicky III N Vicky Standard Vicky Luxus Avanti Preciosa Avanti K	23 x 2,00 reforzados
	23 x 2,25
	23 x 2,50

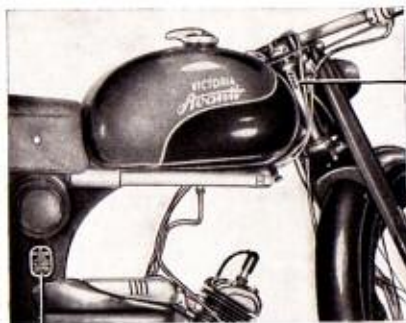
Carburante y lubricante

Carburante Mezcla de carburante y aceite, 25 partes de carburante y 1 parte de aceite para motores de marca acreditada, v. gr. Mobil Mix TT ó Mobil-oil TT

Depósito de gasolina	Cabida	Reserva
Vicky III N	2,5 ltr.	1/8 ltr.
Vicky Standard Vicky Luxus	3,4 ltr.	1/3 ltr.
Preciosa Avanti	4,4 ltr.	1/3 ltr.
Avanti K	8,4 ltr.	1,15 ltr.

Lubricado de engranajes

Cabida de aceite 360 cc.
Consumo normal de carburante aprox. 1,3 ltr. para 100 kms a unos 30 kms/h por terreno llano

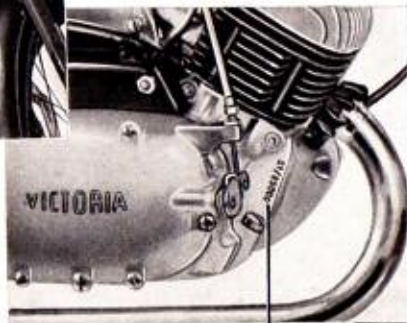


Frame Number
 Numéro du cadre
 Número del bastidor



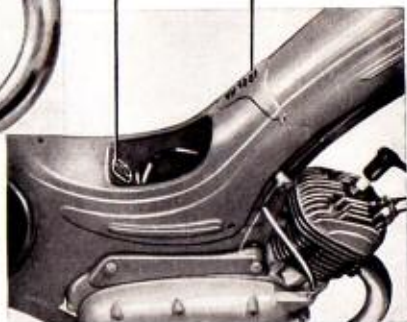
Name Plate
 Plaquette désignation du type
 Rótulo del modelo

Name Plate
 Plaquette désignation du type
 Rótulo del modelo



Engine Number
 Numéro du moteur
 Número del motor

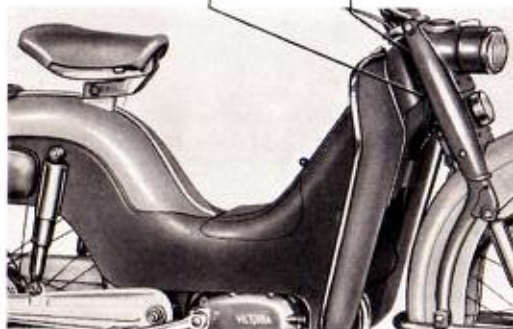
Frame Number
 Numéro du cadre
 Número del bastidor





Name Plate
Plaquette désignation du type
Rótulo del modelo

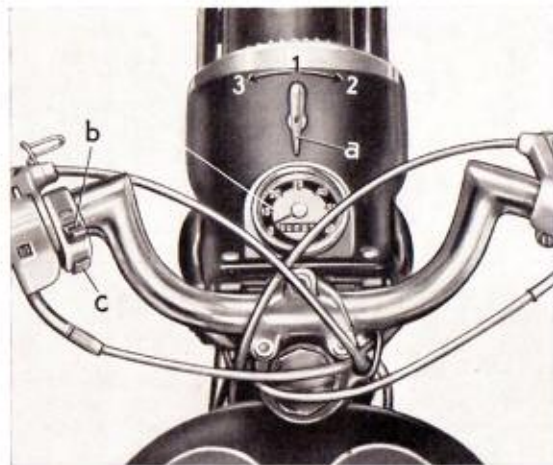
Frame Number
Numéro du cadre
Número del bastidor



Operation

Instructions de service

Instrucciones para el manejo



- a) ignition and lighting switch
- b) dimmer switch
- c) horn push button
- d) speedometer

- a) Manette d'allumage et interrupteur d'éclairage
- b) Interrupteur «code»
- c) Bouton de l'avertisseur électrique
- d) Tachymètre

- a) conmutador de ignición y alumbrado
- b) interruptor de luces
- c) pulsador del claxon
- d) velocímetro

Ignition and Lighting Switch

This switch serves to stop the engine by interrupting the ignition current and to control the lighting which operates only when the engine is running. Position "1" = ignition on
Position "2" = ignition and lighting on
Position "3" = ignition off

Dimmer Switch

The headlamp main beam is to be dimmed any time you pass another vehicle or pedestrian.

Horn-Push-Button

To operate the horn, press the push button.

Speedometer

Before you have sufficient training for estimating the speed by the sound of the engine, the speedometer will be of great help to you. Its needle indicates the vehicle speed in km/h or mph and reminds you to shift to the proper gear at the right time, thus preventing the engine from revving too low or too high. (See "Running In", pages 32—34).

Manette d'allumage et interrupteur d'éclairage

Provoque la mise en court-circuit du courant d'allumage afin d'arrêter le moteur. Sert également d'interrupteur pour la lumière (phare et feu arrière) qui ne fonctionne que lorsque le moteur est en mouvement.

Position 1. = allumage

Position 2. = allumage et éclairage

Position 3. = allumage déconnecté

Interrupteur «code»

Le phare doit être mis en code lorsqu'un véhicule ou un piéton arrivent en sens contraire à celle suivie.

Bouton d'avertisseur

fermant, par simple pression sur le bouton, le circuit de courant électrique provoquant l'appel acoustique.

Tachymètre

Avant que le nouveau motocycliste puisse évaluer exactement la vitesse de circulation de sa machine et qu'il ait acquis le chant régulier et indispensable au fonctionnement du moteur, le tachymètre lui offre d'incontestables services. En effet, l'indicateur indique les vitesses exactes et invite, par conséquent, à la sélection appropriée des vitesses. Le moteur ne doit jamais être forcé à des régimes ni trop lents ni trop poussés. (Voir rubrique «Rodage des moteurs», pages 32—34)

Conmutador de ignición y alumbrado

Mediante esta palanca se interrumpe la corriente de ignición, es decir sirve para parar el motor y conectar el alumbrado, funcionando éste tan sólo cuando el motor se halla en marcha.

Posición «1» = ignición en contacto

Posición «2» = ignición y alumbrado en contacto

Posición «3» = cierre del contacto de ignición

Interruptor de luces

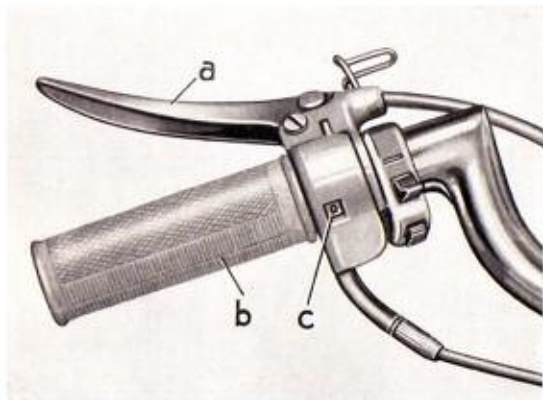
Evítese preocupaciones amortiguando la luz siempre que se cruce con otros vehículos o con algún peatón.

Pulsador del claxon

Apriétese el pulsador cuando se quiera usar el claxon.

Velocímetro

Antes de que por los sonidos del motor pueda apreciarse la velocidad a que rueda el vehículo, sírvase del velocímetro que indica la velocidad en kms por hora, para proceder a un correcto cambio de marchas y evitar que el motor funcione con excesivas o deficientes revoluciones. (Véase también «El rodaje», pag. 32).



- a) clutch lever
- b) gear change twist grip
- c) inspection hole

- a) Levier de débrayage
- b) Manette sélectrice des vitesses
- c) Regard (voyant) indicateur de la vitesse enclenchée.

- a) palanca de embrague
- b) puño giratorio selector de cambio de marchas
- c) registro de vigilancia

Clutch Lever

Pulling the clutch lever disengages the clutch, thus cutting off transmission of engine torque to the gear box. Operate the clutch only for starting and stopping the vehicle or for shifting gears. Using the clutch while the vehicle is in motion or waiting at a stop, in gear, with the clutch disengaged wears clutch linings and should be avoided in any case.

Gear Change Twist Grip

You can only turn the gear change twist grip with disengaged clutch, i.e. after pulling the clutch lever, as there is a locking device securing the grip in its different positions.

Gear change twist grip positions:

Position "0" = neutral

Position "1" = 1st gear

Position "2" = 2nd gear

Position "3" = 3rd gear

(only on Avanti K and if the engine is equipped with a three-speed gear box)

The gear selected is indicated in the inspection hole by the figures "1" — "0" — "2" or "3" respectively.

Levier d'embrayage

Le levier d'embrayage débraye la boîte de vitesses du moteur. Il ne doit être manipulé que pour arrêter la machine, pour enclencher une vitesse ou pour changer de vitesse en cours de circulation. Le moteur étant embrayé, il n'est pas à conseiller de manipuler le dit levier d'embrayage inutilement, ni de stationner p. ex. devant un feu rouge de carrefour avec vitesse de démarrage enclenchée et levier-sélecteur débrayé. De tels usages provoquent une usure anormale des garnitures d'embrayage. (Frais de remplacement éventuel inutiles).

Manette sélectrice de vitesses (au guidon)

La manette sélectrice des vitesses (au guidon) ne se laisse tourner, que lorsque le levier d'embrayage est tiré à fond. Le mouvement de cette manette sélectrice de vitesses est arrêté par un ergot lorsqu'une vitesse est enclenchée.

Positions de la manette sélectrice des vitesses:

position «0» = marche à vide

«1» = première vitesse

«2» = deuxième vitesse

«3» = troisième vitesse (Cette troisième vitesse n'est prévue que sur les cyclo-moteurs «Avanti K» modèle spécial à boîte à 3 vitesses)

Les vitesses enclenchées, qui se présentent, du reste, dans l'ordre «1» — «0» — «2» — «3», sont numériquement indiquées dans un regard prévu sur le sélecteur. Ce contrôle empêche toute fausse manoeuvre.

Palanca de embrague

Oprimiendo la palanca se desembraga el motor, es decir se desconecta el motor de la caja de cambios. Acciónese la palanca de embrague sólo para poner o cambiar las marchas. No oprima sin necesidad la palanca de embrague con el motor en marcha, pues con ello se produce un inútil desgaste de forros.

Puño giratorio selector de cambio de marchas

Gírese éste sólo con la palanca de embrague oprimida, ya que ésta está provista de una chaveta de retención que impide cambiar teniendo ya una marcha puesta.

Posiciones del puño giratorio selector para el cambio de marchas:

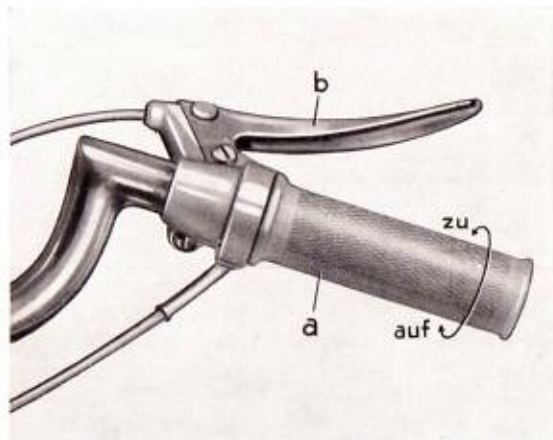
Posición «0» = punto muerto

Posición «1» = 1ª marcha

Posición «2» = 2ª marcha

Posición «3» = 3ª marcha (sólo con Avanti K ó en motores de tres marchas)

La marcha puesta se indica en el registro de vigilancia con los números «1» - «0» - «2» - «3».



a) throttle twist grip
b) hand brake lever

a) Manette rotative pour les gaz
b) Levier du frein à main

a) puño giratorio de gas
b) palanca de freno de mano

Throttle Twist Grip

By turning the throttle twist grip carefully in direction "auf" you lift the throttle slide in the carburettor housing. This increases the supply of fuel-air mixture to the engine which results in a higher speed of the vehicle. Opening the throttle twist grip violently does not lead to a better acceleration, but only to a higher fuel consumption.

Hand Brake Lever

To operate the front wheel brake, pull the hand brake lever. Never apply the brake abruptly or hard, as a blocked front wheel not only reduces the braking effect, but also might cause the vehicle to skid.

Compression Relief Lever

(not installed on Avanti)

To facilitate the starting of the engine, press the compression relief lever on the handle bar which opens the compression relief valve in the cylinder head. Do not operate this lever while the engine is running, nor to stop it, as this will burn the valve. Furthermore the petrol mixture thrown out might damage the paint of the front mudguard.

Poignée rotative des gaz (au guidon)

Par le mouvement rotatif de la poignée des gaz dans la direction «auf,» le segment coulissant dans le carburateur se soulève au prorata de la valeur d'ouverture lui donnée. De cette façon, le moteur obtient plus de mélange carburant et air et implique ainsi une plus grande vitesse de circulation au véhicule. L'ouverture trop rapide (brusque) de l'admission des gaz par rotation intégrale de la manette, n'active nullement le régime du moteur; il consomme tout simplement plus de carburant. Pour éviter toute consommation excessive, ne manipuler la manette de gaz qu'avec modération et doigté.

Poignée du frein à main

Le serrage du frein de la roue avant se fait par manipulation du levier ad-hoc et appuyé très près contre la poignée du guidon. Cette manoeuvre également, ne doit jamais se faire de façon trop brusque. Le cas échéant, la roue avant peut bloquer et la force de freinage devient moins grande, d'autre part, le cycle à moteur dévie de sa route et dérape facilement. Donc, freinez sûrement et sans à-coups.

Manette de décompression

(pas prévu sur les «Avanti»)

Une soupape de décompression montée dans la culasse du cylindre est commandée par une manette de décompression (au guidon), et sert au démarrage, plus aisé du moteur. En d'autres temps

que le démarrage, on ne s'en sert jamais, ni en cours de circulation, ni pour arrêter le moteur. Le mélange de gaz chauds (essence et huile) qui s'échappent par cette soupape de décompression salissent d'abord le pare-boue avant et, ce qui est encore plus grave, brûlent le siège et la soupape.

Puño giratorio de gas

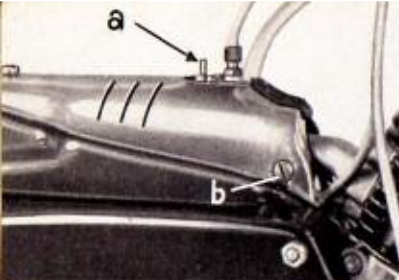
Girando suavemente el puño de gas en la dirección «auf» se abre la compuerta de gases y se conduce más combustible al motor mediante el aire, aumentando progresivamente la velocidad del vehículo. No debe Vd. nunca dar el gas de golpe, pues abriéndolo bruscamente no conseguirá acelerar más sino únicamente un gasto inútil de carburante.

La palanca del freno de mano

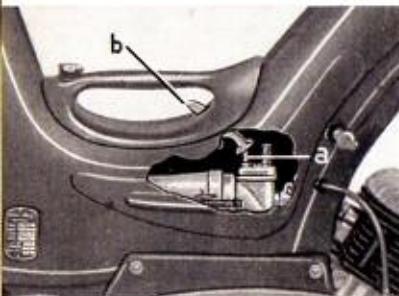
Sirve para accionar el freno de la rueda delantera. Debe operarse siempre con suavidad y teniendo en cuenta que estando las ruedas bloqueadas no hay seguridad de freno y se expone a que resbale el vehículo.

Palanca de descompresión (no existe en Avanti)

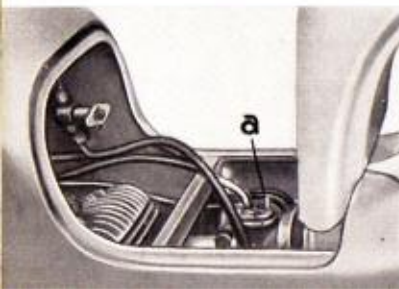
Al oprimir esta palanca se abre la válvula de descompresión en la culata facilitando mucho así el arranque del motor. No debe usarse estando el vehículo en marcha ni para parar el motor, pues entonces se produce un escape de mezcla que ensucia el guardabarros delantero y quema además la válvula descompresora.



- a) easy starting device pin
- b) (on lower picture) easy starting device lever



- a) Pointeau étrangleur d'admission d'air pour démarrage à froid
- b) (sur le photo ci-dessous) Manette auxiliaire de démarrage à froid



- a) resorte de arranque del motor en estado frio
- b) (en la foto abajo) palanca de arranque del motor en estado frio

Easy Starting Device

Press in the easy starting device pin on Preciosa and Avanti or lift the lever on Vicky III N, Vicky Standard and Vicky Luxus respectively before starting cold engine. The choke slide in the carburettor housing being then in its lowest position reduces the carburettor passage so that the motor gets an enriched petrol-air mixture. When the engine has warmed up, open the throttle twist grip once to lift the choke slide. Do not keep the easy starting device in its lowest position when the engine has warmed up, or for starting the warm motor; it not only costs you fuel but also carbonizes the motor and the exhaust system.

Rear Wheel Brake

The rear wheel brake on Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus, Preciosa and Avanti is operated by turning the pedals backward. Make sure not to pedal backwards while riding unless you want to stop, since this will result in an unnecessary wear of the brake lining. On Avanti K which is not provided with pedals a foot-brake-lever is mounted near the right foot-rest.

Pointeau étrangleur d'admission d'air pour démarrage à froid

Par simple enfoncement du pointeau étrangleur d'admission d'air des carburateurs des «Preciosa» et «Avanti», ou par manipulation de la manette auxiliaire des «Vicky III N», «Vicky Standard» et «Vicky Luxus», le segment étrangleur d'admission d'air des carburateurs est engagé dans sa position de démarrage des moteurs froids. L'ouverture d'admission d'air est obturée et le moteur obtient un mélange plus riche. Aussitôt que le moteur a atteint sa température normale, le segment est remonté dans sa position normale par une unique rotation de la manette d'admission des gaz. Outre pour le démarrage à froid des moteurs, et uniquement jusqu'à ce qu'ils aient atteint une température de service convenable, les segments étrangleurs ne peuvent pas être maintenus en leur position d'obturation d'air. Un mélange trop riche augmente notablement la consommation en carburant et encrasse trop rapidement le moteur et l'échappement (tuyau et silencieux).

Frein arrière

Dans les modèles de cyclomoteurs «Vicky III N», «Vicky Standard», «Vicky Luxus», «Preciosa» et «Avanti», les freins arrière sont actionnés par rétro-pédalage, comme aux bicyclettes à moyeu-frein. En cours de route — sauf si l'intention de freinage est donnée — ce rétro-pédalage doit être évité, afin de prévenir une usure trop conséquente des garnitures de freins.

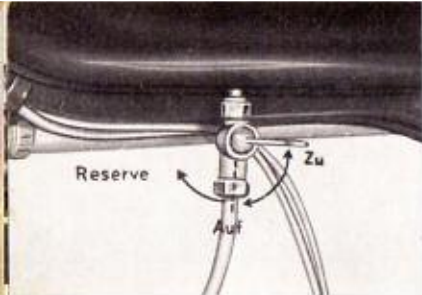
Au modèle de cyclomoteur «Avanti K» (non pourvu de pédalier), une pédale de frein à pied est prévue près du pose-pied de droite.

Resorte de arranque del motor en estado frío

Para poner en marcha el motor estando frío apriétese el resorte en Preciosa y Avanti o acciónese la palanca en Vicky III N, Vicky Standard y Vicky Luxus, haciendo deslizar así la corredera estranguladora a su posición inferior. Dicha corredera reduce la capacidad del orificio de paso al motor recibiendo éste una mezcla más rica. Una vez habiendo recibido el motor suficiente calor para su trabajo, levántese la corredera estranguladora mediante un giro al puño de gas. No se deje la corredera en la posición baja más tiempo del necesario para calentar el motor o hacerlo arrancar estando ya caliente; pues además de representar un inútil desgaste de combustible se deposita carbonilla en el motor y el sistema de escape.

Freno de la rueda trasera

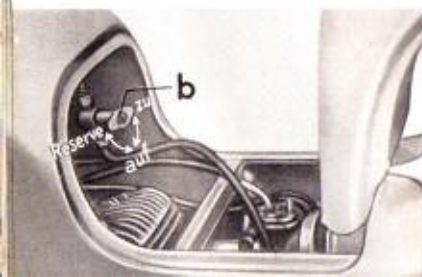
En Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus, Preciosa y Avanti se frena la rueda trasera mediante un retroceso de los pedales, por lo que no debe operarse así durante el viaje no teniendo intención de frenar, pues debilo al roce de forro con el tambor de freno sufre éste un considerable desgaste. El freno de la rueda trasera en Avanti K, debido a que no tiene pedales, consiste en una palanca que está situada cerca del reposapie derecho.



Reserve = reserve
 „Auf“ = open
 „Zu“ = closed



Reserve = réserve
 „Auf“ = Ouvert
 „Zu“ = Fermé



Reserve = reserva
 „Auf“ = abierto
 „Zu“ = cerrado

Fuel Tap

The fuel tap is of the three-way type, reserve, open, and closed, which, being properly handled, prevents a sudden interruption of your ride due to an empty tank. After switching to the "reserve position" there is still a reserve of

- a) $\frac{1}{3}$ ltr. (approx. $\frac{1}{2}$ pint = 13 miles) in the Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus and Preciosa tank and
- b) 1.15 ltr. (approx. 1 quart = 50 miles) in the left tank half and 2 ltr. (approx. $3\frac{1}{2}$ pints = 90 miles) in the right one of Avanti. Before using the reserve in the right tank half, lean vehicle over to the left so that the fuel can flow into the left part of the tank.

After each refill the fuel tap is to be turned to the "Auf" position to secure the fuel reserve. Before stopping the engine, be sure to close the fuel tap so that the carburettor is empty when parking the vehicle; otherwise the volatile components of the fuel in the carburettor will evaporate because of heat radiation of the engine. The remaining non-volatile oily residue would make starting the engine very difficult, if not impossible. After opening the fuel tap before starting the engine again, the carburettor is then fed with fresh, gasifiable petrol mixture which ensures easy starting.

Robinet du réservoir à carburant

Le robinet du réservoir à carburant est du type à trois voies. En s'en servant méthodiquement, aucune randonnée ne doit être interrompue par panne d'essence. Après épuisement de l'approvisionnement normal, il peut être tourné sur «réserve» et celle-ci comporte:

- a) $\frac{1}{3}$ litre dans les réservoirs des «Vicky III N», «Vicky Standard», «Vicky Luxus» et «Preciosa».
- b) 1,15 lit. dans le compartiment de gauche et 2 lit. dans le compartiment de droite des types «Avanti». Si la réserve du compartiment de droite doit être utilisée, on incline son «Avanti» vers le côté gauche afin que le carburant puisse se déverser dans le compartiment de gauche.

Après remplissage du réservoir, le robinet est à poser sur «ouvert» afin de s'assurer une nouvelle réserve en cas de besoin.

Avant de garer la moto ou le cyclomoteur, il est utile de fermer le robinet d'amenée d'essence un peu avant d'arriver à destination. De cette façon le carburateur se vide entièrement et le reste d'essence ne peut s'évaporer sous l'action de la chaleur du moteur, pour n'y laisser qu'un dépôt d'huile qui, au démarrage suivant ne carbure que difficilement, d'où difficultés de mise en marche. Un carburateur vidé qui reçoit un bon mélange d'essence et huile, forme un gaz détonant qui précipite la mise en marche du moteur froid.

Llave de gasolina

Consta ésta de tres pasos, y haciendo buen uso de ella le evitará a Vd. que tenga que interrumpir involuntariamente algún viaje por vacío del tanque, pues cambiando a «reserva» se tiene:

- a) en los tanques de Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus, Preciosa y Avanti $\frac{1}{3}$ ltr. de gasolina aproximadamente,
- b) en la mitad izquierda del tanque de Avanti aproximadamente 1,15 ltr. y en la derecha 2 ltr. (Si se necesita la gasolina de reserva de la mitad derecha hay que inclinar la máquina al lado izquierdo para que afluya todo el carburante a este lado).

Habiendo tomado gasolina, póngase la palanca en posición «Auf» para asegurar la reserva.

Antes de parar el motor, ciérrese la llave de gasolina con tiempo suficiente para que se consuma todo el combustible del carburador hasta que se aparque el vehículo. Con el motor parado en estado caliente se evapora — debido a la irradiación de calor — parte del carburante volátil en el carburador; con el restante aceite menos volátil no puede arrancarse el motor, o en todo caso con mucha dificultad. Al abrir la llave de gasolina antes de usar el vehículo se conduce al carburador vacío una mezcla de carburante lo suficiente volátil, cosa indispensable para el fácil arranque del motor.

Before-Operation Service

Your dealer handed the VICTORIA vehicle to you in serviceable condition so that you can start the engine and take off for your first ride. But before every future trip inspect the items listed below:

1. Tire Pressure
2. Efficiency of the Brakes
3. Fuel Supply
4. Lighting System

The tire pressure is of great importance for the roadholding of the vehicle and the service life of the tires depends on this factor also. Do not fail, therefore, to check the tire pressure at your service station at least once a week.

Quelques conseils pratiques!

Votre moped ou moto «VICTORIA» vous a été remis en état de service immédiat par le concessionnaire de notre marque. Vous avez pu démarrer sur le champ et vous avez goûté du plaisir de votre première sortie sur votre nouvelle machine!

Dès demain, et chaque fois avant de vous mettre en route, vérifiez:

1. le gonflage des pneus
2. l'état des freins
3. la réserve de carburant
4. l'équipement lumière

La pression des pneus est de toute importance pour la sécurité en circulation et notamment pour la bonne tenue de route de votre machine. En outre, des pneus toujours gonflés à la pression requise s'usent beaucoup moins vite. Pour cela, vérifiez-les avant chaque sortie et si ce n'est pas possible, tout au moins une fois par semaine. Des gonfleurs de pneus sont à votre disposition dans tous les postes d'essence.

Examínese...

Su proveedor le ha entregado su vehículo VICTORIA en condiciones para su inmediata puesta en marcha, pudiendo Vd. arrancar el motor tranquilamente y realizar su primera salida. Pero a partir de mañana examínese siempre antes de cada viaje:

1. presión de los neumáticos
2. efecto de los frenos
3. reserva de gasolina
4. luces.

La correcta presión de los neumáticos es de importancia absoluta para la capacidad de adherencia a la pista y para la duración de los neumáticos. Compruébela pues por lo menos una vez a la semana. En cualquier poste de gasolina se hallan con gusto dispuestos para hacerle este servicio.

Following are the correct tire pressures:

A titre documentaire, les pressions de pneus suivantes sont nécessaires:

A continuación le damos los valores correctos de capacidad de presión:

	Vicky Standard Vicky III N Avanti		Vicky Luxus Precioso		Avanti K	
	atū	lbs/sqin	atū	lbs/sqin	atū	lbs/sqin
front — pneus avant — Neumático delantero:	1,5	21	1,3	19	1,5	21
rear — pneus arrière — Neumático trasero:	2	28	2	28	2	28

Brake Test

Never fail to check the braking effect before taking off for a ride, as this is a main safety factor in traffic.

To do this, briefly test the front and rear wheel brake after vehicle is in motion.

Should the braking effect not be satisfactory, do not continue the ride, but have the brakes repaired first.

Efficacité des freins:

Si d'une part, le code de la route impose à tous les conducteurs de véhicules automobiles de vérifier l'état de leurs freins avant chaque départ, le fait de les avoir essayé et de les avoir trouvés en bon ordre laisse une impression de plus grande sécurité au conducteur. Et pour jouir de cette sécurité, un simple petit coup de frein avant, puis un autre sur celui d'arrière suffisent.

Si l'essai des freins n'est pas satisfaisant, la randonnée doit être interrompue et leur remise en état doit être effectuée sans retard.

El efecto de los frenos

En cumplimiento de las disposiciones oficiales para el tráfico debería Vd. examinar el efecto de los frenos antes de emprender cada viaje. Ya en su propio interés y para sentirse en absoluta seguridad debería probar tanto el freno de la rueda delantera como el de la trasera, después de haber arrancado el vehículo.

Caso de que no funcionen satisfactoriamente, interrumpa en seguida el viaje y repárelos escrupulosamente.

Fuel Supply

With a full fuel tank the fuel capacity is

8.4 ltr. (1.85 gal.) on Avanti and Avanti K

3.4 ltr. (.75 gal.) on Vicky Stand. Vicky Luxus

2.4 ltr. (.53 gal.) on Vicky III N

4.4 ltr. (.97 gal.) on Preciosa

Any commercial quality regular or ethyl gasoline is a suitable fuel. Since the engine is of the two-stroke type and is lubricated by the oil mixed with the fuel, add a high quality engine oil to the gasoline in the ratio 25:1 (i.e. 25 parts gasoline to 1 part oil). The advantages of this lubrication method are an immediate oil supply to all moving parts of the engine and elimination of the difficulties of starting the engine during cold weather.

Réservoirs à carburant

La contenance des réservoirs à carburant s'élève à:

8,4 litres pour les types de moped «Avanti» et «Avanti K»

3,4 litres pour le type «Vicky Standard», «Vicky Luxus»

2,4 litres pour le type «Vicky III N»

4,4 litres pour le type «Preciosa»

Comme carburant sont admises toutes essences usuelles ou «Super» obtenables aux postes d'essence. Étant donné que les moteurs sont des 2-temps qui, comme tous les moteurs de ce type, ne possèdent aucun autre mode de lubrification que celui par admission d'huile dans l'essence, le mélange à verser dans le réservoir à carburant doit être prévu sous 25 parties d'essence et 1 litre d'huile de bonne marque. Les avantages d'une lubrification de moteur par ce système, consiste en ce que les organes du moteur sont continuellement graissés par de l'huile fraîche et que, surtout

Reserva de carburante

Teniendo el tanque completamente lleno de carburante, la reserva del mismo asciende a 8,4 ltr. para Avanti y Avanti K, 3,4 ltr. para Vicky Standard y Vicky Luxus

2,4 ltr. para Vicky III N y

4,4 ltr. para Preciosa

Se empleará cualquier marca acreditada de gasolina o de mayor índice de octano, de la que se pueda proveer en cualquier surtidor. Puesto que el motor es de dos tiempos y que estos motores no llevan lubricación especial, añádese al carburante aceite lubricante, en proporción de 25:1, o sea 25 partes de carburante para una de aceite de buena marca para motores. Las ventajas que se obtienen por este sistema de lubricado son que el motor dispone siempre de aceite nuevo, por lo que no se tienen dificultades en la temporada de frío para su puesta en marcha debido a la viscosidad del aceite.

The oil we recommend to add to the fuel is "Mobil Mix TT" or "Mobiloil TT" which we have tested with best results.

Special two-stroke engine oils such as the brands mentioned above contain additives which prevent the formation of combustion residues or corrosion in the engine.

When using standard oils (which must be of the SAE grades 40 or 50) instead of the special oils recommended above, add "Autol-Desolite K" to the petroil mixture to protect the engine from corrosion.

The proper amount of additive for the running-in period:
0.2 % = 10 cc. additive to 5 ltr.
(approx. 1 gal. 1 pt.) of fuel-oil mixture

After the running-in period:
0.4 % = 20 cc. additive to 5 ltr.
(approx. 1 gal. 1 pt.) of fuel-oil mixture.

en hiver, la mise en marche n'est pas contrariée par l'huile du carter devenue trop épaisse sous l'action du froid.

Comme huile à mélanger à l'essence, nous conseillons: «Mobil Mix TT» ou «Mobiloil TT» qui ont été largement éprouvées et essayées par nos services techniques. Ces huiles spéciales pour 2-temps contiennent des ingrédients qui empêchent toute corrosion ou dépôts de combustion dans les moteurs. S'il n'est pas possible de se procurer les huiles spéciales ci-dessus désignées et que l'emploi des huiles ordinaires des stations d'essence devient nécessaire, ce sont **uniquement** les qualités 40 ou 50 avec ajout d'anti-corrosif «Autol-Desolite K» qui sont à recommander.

Pendant la période de rodage du moteur la quantité d' «Autol-Desolite K» à ajouter au mélange essence-huile est de 0,2% soit 10 cm³ sur 5 litres d'essence, **après la période de rodage du**

Le recomendamos que como aceite para motores de mezcla con el carburante emplee Vd. siempre el «Mobil Mix TT» o «Mobiloil TT», que están ya probados por nosotros. Los aceites especiales para motores de dos tiempos como los mencionados, contienen entre otras cosas ingredientes que impiden la formación de residuos de carbonilla y la corrosión del motor.

Si en lugar de dichos aceites especiales se emplean aceites de calidad corriente (de los que sólo se admiten de grado 40 ó 50), añádase a la mezcla petroil «Autol-Desolite K», para obtener así la debida protección contra los efectos de corrosión. Durante el rodaje:

0,2 % = 10 cc. por 5 litros de combustible

Después del rodaje:

0,4 % = 20 cc. por 5 litros de combustible.

Before filling up the tank, carefully mix any standard oil or "two-stroke" oil, such as "Mobil-oil TT", with the gasoline in a special container.

Self-mixing special two-stroke oils, such as "Mobil Mix TT" can be added to the gasoline in the tank without premixing.

The Lighting System

Switch on the lights with the engine running before you start a ride and check whether the headlight (main and dimmed beam) and the tail light are in order.

The headlight adjustment should also be checked occasionally. The headlight has been adjusted at the factory so that the top of the main light beam lies 5 cm (2 in.) below the centre of the headlamp measured at a distance of 5 m (16.5 feet).

moteur cette quantité d' «Autol-Desolite K» se monte à 0,4% soit 20 cm³ sur 5 litres d'essence.

Les huiles courantes vendues aux postes d'essence, de même que les huiles spéciales pour moteurs 2-temps (p. ex. «Mobil-oel TT», doivent être mélangées à l'essence dans un récipient spécial avant de les verser dans le réservoir de la machine. D'autre part, l'huile (auto-mélangeuse) spéciale «Mobil Mix TT» peut être versée directement dans le réservoir.

Eclairage

L'équipement «éclairage» doit être vérifié (moteur tournant à vide) avant chaque randonnée. Voir en détail si le phare, le code et la lumière arrière fonctionnent convenablement.

En caso de tener que usarse aceites corrientes y de motores de dos tiempos, como el «Mobil-oil TT», mézclense muy bien con el carburante en recipiente aparte antes de ponerlos en el tanque. Aceites especiales para motores de dos tiempos que se mezclan solos pueden añadirse al carburante directamente en el depósito.

El alumbrado

Antes de empezar cada viaje hay que conectar el alumbrado, con el motor en marcha, y comprobar si la luz de carretera, la de cruce y el faro piloto se hallan en perfecto orden. Hay que comprobar también de vez en cuando y estando el vehículo cargado, que a 5 m de distancia del vehículo la proyección de la luz de carretera se halle en la parte del límite superior a 5 cm bajo el centro del faro. (¡Véase figura!)

This measurement should be taken with the rider mounted on the vehicle (see fig.).

The beam can be adjusted by means of a lens-head screw located on the lower front of the headlamp rim. On Vicky III N and Vicky Standard adjustment is accomplished by loosening the headlamp-bracket securing-screw, adjusting the headlamp, and retightening the securing-screw.

De temps à autre, il est prudent de vérifier le réglage en hauteur du phare. Ce phare, avant la sortie du véhicule de l'usine, a été réglé de façon à ce que la limite claire-sombre du faisceau lumineux — sous véhicule chargé — et à 5 mètres de distance, se place à 5 cm en-dessous de la ligne horizontale médiane du phare (voir gravure). Pour le réglage de ce faisceau lumineux, une vis à tête

ronde est placée sur la face avant de la parabole. Le réglage du phare du moped «Vicky III N» et «Vicky Standard» se fait après avoir dévissé la vis de fixation sur la bride.

Al objeto del ajuste del faro, se halla dispuesto un tornillo lenticular en la parte delantera de su marco. Para ajustar el faro en Vicky III N y Vicky Standard hay que soltar antes la tuerca de fijación que se halla en el brazo de soporte del faro.



Starting the Engine

A) Starting cold engine

1. Open the fuel tap and close the throttle twist grip completely.
2. Close the choke slide (see "Easy Starting Device", page 18).
3. Open the throttle twist grip till a slight resistance can be felt. In this position the throttle slide is lifted so that it just touches the bevel of the choke slide without lifting it. The easiest way to find this position is to hold the easy starting device pin or lever respectively with your finger tips when opening the throttle twist grip.
4. Turn the left pedal or the kickstarter on Avanti K respectively into a position which ensures the maximum leverage for starting the engine.

Mise en marche du moteur

A) Moteur froid

1. Ouvrir le robinet d'amenée d'essence et fermer convenablement la poignée des gaz.
2. Fermer le pointeau étrangleur d'amenée d'air (voir indications page 19).
3. Ouvrir la poignée des gaz jusqu'à ce qu'on perçoit une légère résistance. Dans cette position, le segment d'admission des gaz est assez relevé pour qu'il touche la butée de contact, mais sans cependant le relever davantage. Cette position se laisse préciser plus simplement, en ouvrant la poignée des gaz d'une main et en maintenant le pointeau étrangleur ou la manette auxiliaire de démarrage, selon le cas, de l'autre main.
4. Amener la pédale de gauche (kickstarter de l'Avanti K) en position de pédalage et afin qu'il existe une force de lancement suffisante pour

Arranque del motor

A) Con el motor en estado frío

1. Abrase la llave de gasolina y ciérrese por completo el puño giratorio del gas.
2. Ciérrese la corredera estranguladora (véase pag. 19, «Resorte de arranque del motor en estado frío»).
3. Abrase el puño giratorio del gas hasta notar una pequeña resistencia. En esta posición la compuerta de gas se eleva hasta tocar el ángulo del ala de la corredera estranguladora, pero sin hacerla levantar. Para asegurarse de esta posición sujétese el resorte o la palanca de arranque del motor en estado frío en el momento de abrir el puño de gas.
4. Muévase el pedal izquierdo o, en Avanti K, el pedal de arranque hasta obtener una posición que dé bastante capacidad para el arranque.

5. Start the engine with a vigorous stroke of the left pedal crank or the kick-starter.

B) Starting warm engine

1. Open the fuel tap.
2. Open the throttle twist grip once to its full extent and close it again, thus ensuring that the choke slide is in its top position which is necessary for starting the warm engine.
3. Set the throttle twist grip to between $\frac{1}{3}$ and $\frac{1}{2}$ open position.
4. See A) 4 and 5.

Note: Should it be necessary to start the engine by pedalling, i. e. with the vehicle moving, make sure to stop pedalling as soon as the engine runs.

mettre le moteur en mouvement.

5. Lancer le moteur par pédalage énergique sur la pédale de gauche ou, le cas échéant, par poussée du pied sur le kickstarter.

B) Moteur chaud

1. Ouvrir le robinet d'amenée d'essence.
2. Ouvrir totalement la poignée d'admission des gaz et la refermer aussitôt. Ce mouvement a pour but de relever au point haut, l'étrangleur d'amenée d'air qui ne peut, en aucun cas, et lorsque le moteur est chaud, se trouver sur position fermée.
3. Ouvrir la poignée des gaz sur $\frac{1}{3}$ ou $\frac{1}{2}$ de sa course normale. Ensuite, procéder selon les instructions sous «A» 4 et 5.

Remarque: Si le moteur est lancé par pédalage des deux pédales, le conducteur étant assis sur la selle, ce pédalage doit cesser immédiatement après que le moteur tourne.

5. Póngase en marcha el motor accionando con impulso el pedal izquierdo o el pedal de arranque respectivamente, según el caso.

B) Con el motor en estado caliente

1. Abrase la llave de gasolina.
2. Abrase completamente el puño giratorio de gas y ciérrrese de nuevo después, asegurándose así de que la corredera estranguladora se halla en su posición más alta, pues no debe ser cerrada al arrancar el motor.
3. Abrase el puño giratorio del gas en $\frac{1}{3}$ ó $\frac{1}{2}$ de su capacidad total.
4. Compárese con A) 4. y 5.

Nota: Al pedalear en sentido de avance para arrancar el motor, césese tan pronto como el motor se ha puesto en marcha.

Puesta en marcha del vehículo

1. Oprímase la palanca de embrague en toda la capacidad del cable.

Starting the Vehicle

- A) 1. Pull the clutch lever as far as possible to disengage the clutch.
2. Select 1st gear by turning the gear change twist grip forward as far as it will go, till the figure "1" is visible in the inspection hole of the twist grip.
3. Slowly engage the clutch by releasing the clutch lever; when the clutch starts to "take hold", open the throttle sufficiently to maintain engine speed.
- B) Accelerate gradually until the vehicle has reached the speed stated on pages 32 and 33. Then shift to the second gear as follows:
1. Close the throttle quickly, disengage the clutch by pulling the clutch lever and turn the gear change twist grip backwards till the figure "2" is visible in the inspection hole.

Ce qu'on doit savoir pour démarrer correctement:

- 1.- Débrayer en tirant (pressant) la manette d'embrayage aussi loin que sa course le permet.
- 2.- Enclencher la première vitesse en tournant la manette sélectrice des vitesses vers l'avant et jusque contre la butée. A ce moment, le chiffre «1» indique que cette vitesse est enclenchée.
- 3.- Lâcher doucement (lentement) la manette d'embrayage en donnant plus de gaz au moteur pour qu'il puisse démarrer la charge.
- Lorsque le véhicule a atteint la vitesse indiquée (pages 32 et 33) pour cette première vitesse, la deuxième et puis éventuellement la troisième vitesse sont à enclencher de la façon suivante:
- 1.- fermer la manette des gaz, débrayer en tirant (pressant) la manette d'embrayage et tourner la manette sélectrice des vitesses en sens opposé à celui de circulation (disons vers soi) et

2. Póngase 1^a marcha girando el puño selector de cambio de marchas en la dirección de avance hasta llegar a tope. Deberá aparecer entonces en el recorte del puño el número «1».
3. Suéltese lentamente la palanca de embrague acelerando al propio tiempo y con suavidad el motor, para que éste obtenga la capacidad necesaria para mover el vehículo.

Una vez el vehículo haya alcanzado la velocidad que indicamos para 1^a marcha en las pags. 32 y 33, cámbiese a 2^a y 3^a marcha respectivamente (esta última en el caso de que el vehículo esté provisto de ella) observando lo siguiente:

1. Quitese el gas oprimiendo al propio tiempo la palanca de embrague y gírese el puño de cambio de marchas en dirección de retroceso hasta que aparezca la cifra

2. Slowly reengage the clutch and accelerate to desired speed.

In the case of a three-speed transmission the shifting from 2nd to 3rd gear is accomplished as in B) 1. and 2., until the figure "3" is visible in the inspection hole.

- C) Shifting into a lower gear is necessary when the speed of the vehicle drops below the minimum speed for the respective gear. (See pages 32 and 33.)

To shift from 3rd gear into 2nd and through neutral into 1st gear, proceed as follows:

1. Close the throttle and pull the clutch lever.
2. Select gear by turning the gear change twist grip forward.
3. Release the clutch lever slowly and accelerate moderately to avoid an abrupt decrease in speed.

jusqu'à ce que le chiffre de la 2. ou de la 3e. vitesse apparait dans le voyant de contrôle des vitesses enclenchées.

2.- relâcher lentement la manette d'embrayage et donner du gaz.

Le changement de vitesses en sens contraire, c'est à dire passer de 3e en 2. ou de 2. en 1. vitesse est nécessaire, lorsque la vitesse de circulation descend en-dessous des limites prescrites (voir pages 32 et 33).

De 3e en 2e et, en passant au-dessus de la marche à vide, ces changements de vitesse se font comme suit:

1.- Couper les gaz et, avant d'introduire une vitesse moins grande, manœuvrer la manette d'embrayage.

2.- Tourner la manette sélectrice des vitesses dans le sens de la circulation (vers l'avant) et,

3.- relâcher lentement la manette d'embrayage en donnant modérément des gaz, afin que la réduction de vitesse ne se manifeste pas trop brusquement.

«2» ó «3» en el recorte respectivamente.

2. Suéltese lentamente la palanca de embrague dando al propio tiempo y suavemente un poco de gas.

Solamente deberá cambiarse a una marcha inferior cuando la velocidad del vehículo se halle por debajo de la velocidad mínima admisible para la marcha puesta (vease pags. 32 y 33).

Para cambiar de 3^a marcha a 2^a, y por el punto muerto, a 1^a, sígase el orden debajo:

1. Quítese el gas y oprímase la palanca de embrague antes de cada cambio.
2. Póngase la marcha conveniente girando el puño selector de cambio de marchas en dirección de marcha.
3. Suéltese lentamente la palanca de embrague acelerando al propio tiempo y suavemente el motor, para que no sufra éste una brusca reducción de velocidad.

Running-In

The cylinder bore, the piston diameter, and the fittings of the bearings reduce the running-in time so that after 500 km (300 miles) you can start driving with full throttle for short intervals. When running in the engine for the first 500 km (300 miles) however, do not exceed the top speeds given below for the individual gears.

These are the top speeds for the individual gears:

a) two-speed gear box

During the first 500 km (300 miles)	after 500 km (300 miles)
-------------------------------------	--------------------------

1st speed 0—19 km/h (0—12 mph)	0—28 km/h (0—18 mph)
--------------------------------------	-------------------------

2nd speed 19—37 km/h (12—23 mph)	28 km/h - top speed (18 mph - top speed)
----------------------------------------	---------------------------------------------

b) three-speed gear box

During the first 500 km (300 miles)	after 500 km (300 miles)
-------------------------------------	--------------------------

1st speed 0—17 km/h (0—10 mph)	0—24 km/h (0—15 mph)
--------------------------------------	-------------------------

Rodage des moteurs

L'alésage du cylindre, le diamètre du piston et les dimensions des paliers sont tenus dans de telle proportions, que le rendement en puissance totale du moteur peut déjà être exploité — sur de courts parcours — après seulement 500 km de rodage. Il est cependant à recommander, de ne pas dépasser les vitesses-limites indiquées ci-dessous, pendant la période de rodage. Nous donnons encore quelques autres directives, afin que le moteur rodé atteigne le rendement technique prévu, tout en étant constamment en état de service pendant de longues années.

Vitesses maximum:

a) boîtes à deux vitesses	jusque 500 km (rodage)	après 500 km
---------------------------	------------------------	--------------

1. vitesse	0—19	0—28
------------	------	------

2. vitesse	19—37	28—maximum
------------	-------	------------

El rodaje

El calibre del cilindro y el diámetro del pistón, así como los cojinetes están ajustados de manera que le permite a Vd. ya sacar toda la capacidad del motor, en distancias cortas, a partir de los 500 kms de rodaje. Pero durante este período de rodaje no debe Vd. sobrepasar las velocidades máximas abajo indicadas para cada marcha respectivamente. Si además observa Vd. las siguientes advertencias, logrará que después del rodaje el motor se halle en pleno apogeo y le agradecerá la atención que le habrá dispensado con una larga duración, estando en todo momento dispuesto para el arranque.

Velocidades máximas en las respectivas marchas:

a) cambio de dos marchas	hasta 500 kms	a partir de 500 kms
1ª marcha	0—19	0—28
2ª marcha	19—37	28— max. velocidad

2nd speed
17—27 km/h
(10—17 mph) 24—39 km/h
(15—24 mph)

3rd speed
27—37 km/h 39 km/h - top speed
(17—23 mph) (24 mph - top speed)

But even during the break-in operation it is advisable to run the engine with varying speed, keeping it working in the adequate r.p.m. range. This you can obtain easily by shifting the gears as frequently as would be required on hilly territory, at the same time ensuring that the engine is running smoothly and without jerks. If you keep the engine revving too low, it will not reach the temperature necessary for an efficient and economical combustion of the fuel-air mixture, resulting in an early carbonization of the exhaust system and a higher fuel consumption.

If you observe the above practices, your engine will possess its full power output after the break-in period and you will be proud of a reliable motor of long service life.

b) Boîtes à 3 vitesses

jusque après
500 km 500 km
(rodage)

1. vitesse 0—17 0—24
2. vitesse 17—27 24—39
3. vitesse 27—37 39—maximum

Il est très utile pour le moteur, lorsque pendant la période de rodage (jusque 500 km) il est bien mené et conduit à des vitesses élevées mais non exagérées. Son régime doit rester dans les limites qui permettent des changements de vitesse parfaitement silencieux et ne produisant aucun à-coup en n'importe quelle vitesse de circulation. Un régime trop faible du moteur ne lui accorde pas la température de service nécessaire et qui est indispensable à la combustion intégrale du mélange carburant. Un régime trop faible, appelons cela aussi une conduite par trop hésitante, est toujours cause d'un encrassement prématuré de la tubulure

d'échappement et du silencieux. En outre, il engendre une bien plus haute consommation en carburant.

b) cambio de tres marchas

	hasta 500 kms	a partir de 500 kms
1ª marcha	0—17	0—24
2ª marcha	17—27	24—39
3ª marcha	27—37	39—

max. velocidad

Recomendamos que ya en el período de rodaje se haga correr el vehículo con velocidades variantes. Procúrese para ello cambiar las marchas de manera adecuada. Así el motor funciona siempre en un favorable margen de r.p.m. evitando así que trabaje con brusquedad. Pues funcionando en inadecuadas r.p.m., el motor no alcanza la temperatura indispensable para quemar la mezcla, sin dejar residuos, lo que produce un consumo exagerado de carburante y la formación de carbonilla prematura en el sistema de escape.

When driving downhill, occasionally open the throttle slightly to ensure that the engine receives an adequate lubrication, as on a two-stroke the lubricant is supplied to the motor together with the fuel (petroil mixture). Keep in mind the fact that any motor needs a certain time to warm up and therefore should never be operated at full throttle immediately after starting.

This is especially important in cold weather when the increased cooling retards the expansion of the cylinder while the piston heats up and expands at the normal rate. Under these circumstances even a properly fitting piston might seize, if too much strain is put on the engine while still cold.

To avoid this, set the throttle for moderate idling speed for about 2 minutes after starting to ensure a proper warming up of the engine.

Dans les descentes, la manette des gaz étant normalement fermée, on doit de temps à autre donner un peu de gaz. Ceci s'explique tout naturellement, car le moteur n'est lubrifié que par l'huile fraîche incluse dans le carburant. Si cette dernière manque par suite de la fermeture de la manette des gaz, les organes fonctionnent à sec et d'où risques de dégâts et d'usure plus prononcée.

Tout moteur froid mis en mouvement, doit avoir atteint une certaine température avant de pouvoir le soumettre à un régime normal. Par suite de la grande fraîcheur des parois extérieures du moteur, la dilatation du cylindre est plus lente que celle du piston. Pour cette raison, et principalement en hiver, on laisse tourner le moteur environ 2 minutes en marche à vide un peu plus accentuée que le ralenti, pour que le cylindre et le piston se réchauffent lentement et sans risques.

Bajando una pendiente con el puño de gas cerrado, ábrase éste de vez en cuando, ya que es necesario para la lubricación del motor mediante el aceite que recibe mezclado con el carburante, pues como hemos dicho, los motores de dos tiempos carecen de lubricación automática.

No olvide que el motor no debe funcionar a mucha velocidad inmediatamente después de su puesta en marcha, y hay que dejar que se caliente lo suficiente, pues debido al enfriamiento exterior, el cilindro se dilata más despacio que el pistón. Para evitar perjuicios al pistón, es recomendable hacer calentar el motor dejándolo funcionar a muchas r.p.m. unos 2 minutos en vacío especialmente en invierno.

Maintenance

We are sure you will enjoy riding your VICTORIA vehicle, but never forget that for reliable operation and long service life your vehicle needs a certain scheduled maintenance. Your VICTORIA dealer will gladly take over these services for you. Should you prefer to take care of your machine yourself, though, or should you not be able to call on your VICTORIA dealer, the following Lubrication and Maintenance Guide will give you the necessary hints.

Service d'entretien

Malgré tout le plaisir qu'on éprouve à conduire une «VICTORIA», on ne peut cependant pas oublier que cette machine réclame des soins périodiques. Le concessionnaire de la marque «VICTORIA» est tout indiqué pour entreprendre ce travail, mais il est quelquefois nécessaire, soit que vous n'ayiez ni le temps ni le moyen de lui laisser la machine, de pourvoir vous-même à cet entretien indispensable.

Les explications suivantes vous faciliteront ce travail et nous vous convions de vous en tenir exactement aux directives données.

El mantenimiento

Estamos seguros de que su vehículo VICTORIA le proporcionará muchas satisfacciones, pero no debe Vd. olvidar nunca que él necesita también cuidados regulares y fundamentales. Su proveedor de VICTORIA tendrá mucho gusto en hacer para Vd. estos servicios. En el caso de que hayan dificultades para que los atienda su proveedor y tenga que hacerlo Vd. mismo, sírvase de las instrucciones a continuación.

Maintenance Guide (after 5,000 km = 3,000 miles)

Service A) every 500 km (300 miles)

Check oil level in gear box

Service B) every 3,000 km (2,000 miles)

Change oil in gear box

Clean exhaust system

Have motor decarbonized by your VICTORIA dealer if necessary

Clean wet air filter and dip it into oil

Clean contact breaker points, check contact breaker gap, adjust it if necessary

Provide grease felt pad of contact breaker cam with high duty grease

Clean spark plug, adjust gap of electrodes

Clean chain, dip it into VICTORIA chain grease and adjust chain tension

Grease bearing of clutch lever, lubricate Bowden cable, adjust play in clutch control mechanism

Clean and grease gear change-twist grip, lubricate Bowden cable, adjust excessive play in gear change control mechanism

Clean and grease throttle twist grip, lubricate Bowden cable

Grease bearing of hand brake lever, lubricate Bowden cable, adjust excessive play in front brake control mechanism

Lubricate Bowden cable for rear brake, on "Avanti K" foot brake lever also, adjust excessive play in rear brake control mechanism

Lubricate telescopic legs on "Preciosa", "Avanti" and "Avanti K".

Check steering mechanism, adjust excessive play if necessary

Retighten all screws and nuts

Service C) every 6,000 km (4,000 miles)

Like Service B) with the addition of

Clean carburettor

Remove front and rear wheel, clean and readjust brakes

Lubricate speedometer driving unit

Clean fuel tap (filter gauze on outlet end)

Decarboinze engine (to be done by a VICTORIA dealer)

Dismantle and clean suspension legs on Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus and suspension legs of front wheel swingu swinging arm on Preciosa respectively, and lubricate gliding surfaces.

Service D) every 12,000 km (7,500 miles)

Like Service C) with the addition of

Clean fuel tap (filter gauze on outlet and inlet end)

Dismantle and clean front- and rear-wheel hub, repack bearings with high duty grease

Dismantle and clean steering head, repack bearings with high duty grease

Plan de graissage et d'entretien

A) Tous les 500 km.

Vérifier le niveau d'huile de la boîte de vitesses, le cas échéant compléter jusqu'au niveau normal.

B) Tous les 3000 km.

Vidange d'huile de la boîte de vitesses, remplir jusqu'à niveau avec de l'huile fraîche. Nettoyer le tube et le silencieux d'échappement.

Faire dégraisser le moteur (si nécessaire) par un concessionnaire de la marque « VICTORIA »

Nettoyer le filtre humide et imbiber d'huile propre
Nettoyer les points de contact du rupteur, contrôler les distances des contacts et éventuellement les régler

Pourvoir de graisse résistant à la chaleur le feutre-graisseur de l'articulation du rupteur.

Nettoyer la bougie et en corriger la distance des électrodes.

Nettoyer la chaîne et la graisser avec de la graisse fluide « VICTORIA »; en réajuster la tension.

Graisser l'articulation du levier d'embrayage ainsi que le câble Bowden, contrôler — le cas échéant diminuer — le jeu de la commande d'embrayage

Nettoyer, puis graisser la manette tournante sélectrice des vitesses. Idem pour le câble Bowden. Compenser tout jeu exagéré de ces organes. Nettoyer, puis graisser la manette des gaz, et du câble Bowden.

Graisser l'articulation du levier de frein avant ainsi que du câble Bowden. Supprimer tout jeu excessif dans ces commandes.

Dans le type « Avanti K » le frein arrière est également commandé par câble Bowden. Le graisser et supprimer tout jeu excessif dans cette commande.

Aux « Preciosa », « Avanti » et « Avanti K » graisser les jambes de force à ressort (suspension)

Vérifier la position du guidon, en enlever le jeu excessif.

Resserrer convenablement toutes les vis et écrous.

C) Tous les 6000 km.

En plus de l'entretien prévu sous « B » :

Nettoyer le carburateur

Démonter les roues avant et arrière, nettoyer les garnitures de freins et en faire le réglage

Graisser la commande du tachymètre

Nettoyer le robinet d'amenée d'essence (notamment le filtre à l'extrémité de sortie)

Dégraisser le moteur (confier ce travail à un concessionnaire de « VICTORIA »)

Démonter et nettoyer les amortisseurs aux « Vicky III N », « Vicky Standard », « Vicky Luxus », et, aux « Preciosa » les amortisseurs du bras oscillant de la roue avant, et graisser les glissières.

D) Tous les 12 000 km.

Comme prévu sous « B » et « C » et en plus :

Nettoyer le robinet d'amenée d'essence (notamment le filtre à l'entrée et à la sortie)

Démonter les moyeux avant et arrière, les nettoyer et les graisser au moyen de graisse résistant à la chaleur. Démonter le guidon et en graisser la monture au moyen de graisse résistant à la chaleur.

Guía de cuidados (a partir de 5000 kms)

Asistencia A) cada 500 kms

Contrólese el nivel de aceite en la caja de cambios

Asistencia B) cada 3000 kms

Cámbiense el aceite en la caja de cambios

Límpiese el sistema de escape

Hágase quitar, si hace falta, la carbonilla del motor por su representante de VICTORIA

Límpiese el filtro de aire mojado y mójese de nuevo con aceite

Examínense y límpiense los contactos del ruptor, ajustándolos, si hace falta

LLénese el fieltro de engrase de la leva de interrupción con grasa de elevado punto de fusión

Límpiese la bujía de encendido corrigiendo la separación de sus electrodos

Límpiese la cadena de arrastre y engrásese con la grasa para cadena marca VICTORIA y luego reajústese su tensión

Engrásese el cojinete de la palanca de embrague y los cables Bowden controlando también su juego al operar dicha palanca.

Límpiese y engrásese el puño giratorio selector de cambio de marchas engrasando los cables Bowden correspondientes al mismo, corríjase, si lo hay, excesivo juego en su manejo

Límpiese y engrásese el puño giratorio del gas y engrásense sus cables Bowden

Engrásese el cojinete de la palanca del freno de mano para la rueda delantera, engrasando también sus cables Bowden y corrigiendo el posible juego excesivo en su manejo

Engrásense los cables Bowden del freno de la rueda trasera, o la palanca en Avanti K, corrigiendo el excesivo juego

Lubrifíquense los muelles de suspensión en Preciosa, Avanti y Avanti K

Examínese el manillar corrigiendo su posible juego

Repárese la fijación de todos los tornillos y tuercas

Asistencia C) cada 6000 kms

Repítase la asistencia B y además:

Límpiese el carburador

Desmóntense las ruedas delantera y trasera, límpiense y reajústense los frenos

Lubrifíquese la transmisión al velocímetro

Límpiese la llave de gasolina (colador de la llave de derrame)

Quítese la carbonilla del motor (encárguese este trabajo a un representante de VICTORIA)

Desmóntense amortiguadores de choque con Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus, y amortiguadores del brazo oscilante en la rueda delantera con Preciosa respectivamente, límpiense los mismos y engrásense las carreras de deslizamiento.

Asistencia D) cada 12000 kms

Repítase la asistencia C y además:

Límpiese la llave de gasolina (colador de la llave de afluencia y de derrame)

Desmóntense los cubos de las ruedas delantera y trasera, límpiense los mismos y llénense sus cojinetes con grasa de elevado punto de fusión

Desmóntese, límpiense y llénese de grasa de alto punto de fusión el cojinete del manillar

External Maintenance

Wash the motor block with cleaning solvent or petroleum and then with plenty of water. It is important though that the engine has entirely cooled off before, to prevent a warping of the housing due to a sudden and uneven cooling effect. Never direct the water hose right onto the carburettor or the flywheel generator.

When cleaning the enamelled and chromium-plated surfaces, first spray them with water, then wash them with a sponge and dry with chamois leather.

A final treatment with a good polish is advisable, as this will provide the surfaces with a water repellent wax layer, which protects them against any weather influence.

Entretien extérieur du moteur

Le bloc-moteur est nettoyé à l'essence de nettoyage et au moyen d'un pinceau, puis est rincé au jet d'eau. Avant d'entreprendre ce travail, il est recommandé de laisser refroidir complètement le moteur. La culasse pourrait aussi se gauchir par un trop brusque changement de température. (Douche d'eau glacée). Le jet de lavage ne peut être directement dirigé sur le carburateur ni sur la magnéto.

Toutes les pièces laquées et chromées sont lavées au jet d'eau sous très faible pression, puis lavées à l'éponge. On les essuie de préférence à la peau de chamois.

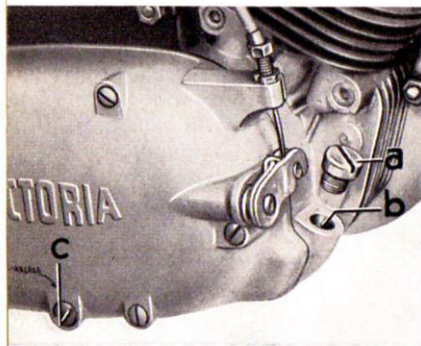
Un traitement subséquent au moyen des produits d'entretien habituels est fort à conseiller. Ces produits forment un film protecteur sur les parties vernies ou chromées et elles sont, par conséquent, moins vulnérables aux intempéries.

Cuidados del exterior

Límpiese el bloque motor con gasolina de lavaje o petróleo y lávese a chorro de agua; pero téngase en cuenta que para esta operación deberá estar el motor completamente frío para evitar una probable retorcadura en el carter debido al enfriamiento súbito y desigual. Tampoco deberá enfocarse el chorro de agua directamente al carburador ni al plato magnético.

Lávensen en primer lugar las partes charoladas y cromadas con un fino chorro de agua, frótense luego con una esponja y séquense con un trozo de gamuza.

Es recomendable seguir cuidándola luego con buen trato. Así deberá aplicarse una finísima capa de cera impermeable al agua y para la protección contra las afluencias del tiempo.



- a) oil filler plug
- b) oil filler opening
- c) oil drain plug

-
- a) Vis-capuchon de fermeture du goulot d'admission d'huile
 - b) Goulot d'admission d'huile
 - c) Vis d'obturation pour la vidange de l'huile de la boîte de vitesses.



-
- a) tornillo de la abertura de envase de aceite
 - b) abertura de envase
 - c) tornillo de la abertura de derrame de aceite

Checking the Oil Level

To check the oil level, the vehicle must be in straight upright position. Unscrew the oil filler plug. The visible oil level must reach up to the threads of the oil filler opening. If it is necessary to add oil, always use the same brand and grade of oil as that which is in the gear box.

Changing the Oil

This should be done only after the engine has warmed up to its normal operating temperature. Unscrew the oil drain plug and also the oil filler plug to ensure a proper draining of the gear box. For refill you need 350 cc. (a little over 1/2 pint) of gear oil SAE 80. We have tested

Gear Oil "Mobil C 80"

which is suitable for both summer and winter operation.

Vérification du niveau d'huile de la boîte de vitesses.

La vérification du niveau d'huile de la boîte de vitesses se fait, le cyclomoteur ou la moto se trouvant en position absolument verticale. Ayant enlevé la vis-capuchon de fermeture, le niveau d'huile doit atteindre les pas de vis du goulot d'introduction d'huile. Si ce niveau n'est pas atteint, on complète avec la même marque d'huile ayant servi pour l'échange d'huile précédent.

Vidange et échange de l'huile de la boîte de vitesses.

En principe, on fait la vidange d'huile de la boîte de vitesses lorsque le moteur est chaud. Pour que l'huile s'écoule plus rapidement, on dévisse les écrous supérieur d'admission et inférieur de vidange en même temps. Pour le nouveau remplissage, on nécessite de 350 cm³ d'huile pour engrenages SAE — groupe 80. Dans nos ateliers, nous avons essayé l'huile pour engrenages « MOBIL C 80 » qui convient aussi bien pour le service d'été que d'hiver.

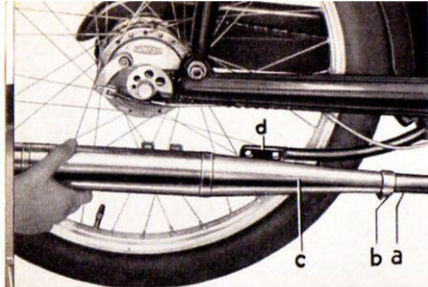
Control del aceite

Quítese el tornillo de envase con el vehículo en posición recta. El nivel de aceite visible entonces debería llegar a los hilos de rosca de la abertura de envase de aceite. Cuando sea necesario añadir aceite, úsese la misma marca y calidad que se usó al rellenar de nuevo.

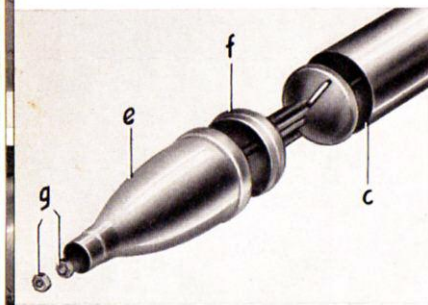
Cambio de aceite

Cámbiese siempre el aceite con el motor en estado caliente. Desenrósqese, a este fin, el tornillo de la abertura de derrame de aceite y el de envase, para que así derrame el aceite mejor y más de prisa. Para llenar de nuevo de aceite se necesita 350 cc. del llamado aceite de transmisión y de calidad SAE 80. Hemos probado nosotros

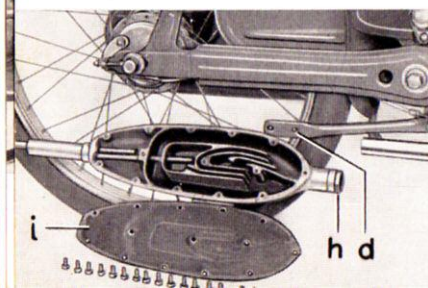
el aceite de transmisión « Mobil C 80 »
y lo recomendamos para verano e invierno.



- a) exhaust pipe
- b) screw of the clamp connection
- c) muffler
- d) strut
- e) muffler end cap
- f) insert
- g) hexagon nut for fixing the muffler end cap
- h) screw of the clamp connection
- i) cover



- a) Tube d'échappement
- b) écrou de blocage de la bride
- c) silencieux
- d) tige
- e) pièce terminale
- f) intérieur
- g) écrou 6-pans pour la fixation de la pièce terminale
- h) écrou de blocage
- ï) couvercle



- a) tubo de escape
- b) tornillo de la conexión en pinza
- c) silenciador
- d) ríostra
- e) parte extrema
- f) inserción
- g) tuerca hexagonal para la fijación de la parte extrema
- h) tornillo de la conexión en pinza
- i) tapa

Cleaning the Exhaust System

A) Cylindric exhaust muffler

Loosen the screw of the clamp connection, unscrew the two hexagon bolts which secure the muffler to the strut and take the muffler off the exhaust pipe. To dismantle the muffler, unscrew the two hexagon nuts sitting in the muffler end cap. You can then take off the latter, remove the insert and clean the complete interior of the muffler.

B) Flat exhaust muffler

Remove the two hexagon bolts which fix the muffler to the strut, loosen the screw of the clamp connection and take the muffler off the exhaust pipe. To dismantle the muffler, unscrew the 14 hexagon screws and lift off the cover. It is not necessary to pay any attention to the gasket, as a new one must be installed at reassembly. The remainders of the gasket on the sealing surfaces of the housing and the cover are to be removed by means of a soft wire brush; the carbon deposits within the housing should be cleaned off with a scraper. The sealing surfaces should never be worked on with a scraper or another sharp tool. This would cause grooves affecting the sealing of the muffler housing. When reassembling the muffler, the new gasket must be provided with a thin film of liquid sealing material on both sides.

Nettoyage du tube et du silencieux d'échappement

A) Pot d'échappement cylindrique

Dévisser l'écrou de blocage de la bride, les deux écrous six-pans qui maintiennent le silencieux sur la tige, et retirer le silencieux du tube d'échappement. Pour l'ouverture de pot d'échappement, les deux écrous six-pans qui se trouvent dans la pièce terminale (manchon) sont à dévisser. La partie terminale peut ensuite être retirée et l'intérieur du pot d'échappement (en somme le silencieux proprement dit) peut être nettoyé.

B) Pot d'échappement plat

Les deux écrous six-pans qui maintiennent le pot d'échappement sur la tige sont à défaire et le pot d'échappement complet doit être retiré de tuyau, après avoir dévissé la vis de blocage. Pour ouvrir le silencieux, les 14 écrous six-pans doivent être dévissés afin de pouvoir soulever le couvercle. Le joint ne doit pas être ménagé, il doit être remplacé à chaque ouverture du pot d'échappement. Les restes de joint adhérant à la surface de jointure, de même que ceux adhérant au couvercle, sont à enlever au moyen d'une brosse métallique tendre ou, dans l'intérieur du pot d'échappement, par un grattoir. Les surfaces de jointure ne peuvent, en aucun cas, être travaillées au moyen du grattoir ou autre instrument coupant. Les éventuelles égratignures influencent défavorablement l'étanchéité des joints. Le nouveau joint, avant le montage, est à imbiber de Curil sur ses deux faces.

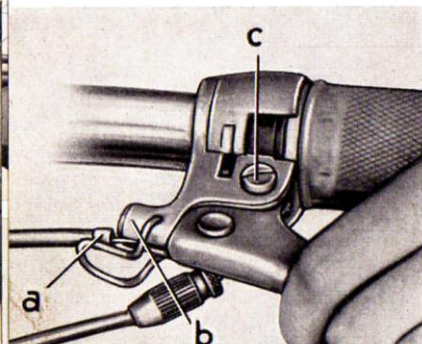
Limpiado del sistema de escape

A) Silencioso cilíndrico

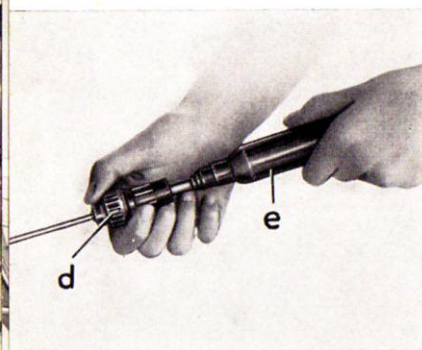
Suéltese el tornillo de la conexión en pinza, quítense los dos tornillos hexagonales de fijación del silenciador a la riostra y sáquese éste del tubo de escape. Para abrir el silenciador suéltese las dos tuercas hexagonales que se hallan en el pitón de la parte extrema del silenciador. Entonces se puede sacar la parte extrema y la inserción y limpiar el silenciador.

B) Silencioso plano

Quítense los dos tornillos hexagonales de fijación del silenciador a la riostra, suéltese el tornillo de la conexión en pinza y sáquese el silenciador del tubo de escape. Para abrir el silenciador, suéltese los 14 tornillos hexagonales y quítense la tapa. No hace falta tener cuidado con la junta, pues de todas formas debe ser sustituida por una nueva. Hay que limpiar de restos la superficie de junta de la caja y de la placa tapadera con un cepillo blando de alambre. La suciedad de carbonillo quítense con un rasquete. No debe usarse nunca un rasquete para las superficies de junta, pues con ello se producen ranuras y grietas que perjudican la junta de la caja. Al montar la nueva junta aplíquese a las dos superficies de junta una capa fina de empaquetadura líquida como v. gr. Curil.



- a) Bowden cable housing
- b) anchorage for Bowden cable housing
- c) pivot bolt
- d) Alra Oil Pressure Adaptor
- e) grease gun



- a) gaine du câble Bowden
- b) encoche de câble Bowden
- c) Vis de fixation de levier à câble Bowden
- d) graisseur sous pression « ALRA »
- e) pompe à graisse

- a) manguito del cable Bowden
- b) anclaje del manguito del cable Bowden
- c) tornillo de la palanca
- d) bomba impelente de aceite "Alra"
- e) prensa de grasa

Lubricating the Clutch Lever, the Hand Brake Lever, and the two Bowden Cables

Prior to lubrication clean the bearing surfaces of the two levers. Remove each lever in the following way:

Pull back the lever, release it, and while doing so, take the end of the Bowden cable housing out of the anchorage on the lever housing, unscrew the pivot bolt and remove the lever. Now the bearing surfaces easily can be cleaned and lubricated with a special grease, such as "Mobilgrease No 4".

To lubricate the Bowden cables, we recommend a special lubricating device, such as the Alra Oil Pressure Adaptor (see figure). With this device, adapted to a grease gun filled with engine oil SAE 20, the oil easily can be pressed into the Bowden cable housing. This method of lubricating the Bowden cables is highly effective and at the same time a means of cleaning the cables, as the dirty oily residues are forced out of the cable housing.

Lubricate all other Bowden cables in the same way. Before lubricating the control cable of the throttle, it is necessary to take the throttle slide out of the carburettor housing (see "Dismantling and Cleaning of the Carburettor", page 58) to avoid the oily residues in the Bowden cable housing penetrating the carburettor.

Graissage du levier d'embrayage, du levier de frein avant et de leurs deux câbles Bowden.

Avant tout graissage, les articulations et parties coulissantes sont à nettoyer. Pour y parvenir, le démontage des leviers se fait de la façon suivante:

Serrer le levier et, en le relâchant, détacher la gaine de câble Bowden de son encoche. Puis dévisser la vis de maintien du levier et retirer ce dernier. Toutes les parties peuvent ainsi être atteintes sans difficulté et, après un sérieux nettoyage, elles sont enduites de graisse spéciale, p. ex: Mobilgrease No. 4.

Pour le graissage des câbles Bowden, nous recommandons l'emploi de l'appareil spécial de graissage sous pression «ALRA» (voir gravure). Au moyen de ce graisseur, qui s'emploie avec une pompe à graisse garnie d'huile pour moteurs SAE 20, l'huile de lubrification est sûrement introduite dans la gaine des câbles Bowden. Non seulement ce mode de lubrification est très efficace, mais en même temps, le câble est nettoyé et débarrassé de toute saleté.

Tous les autres câbles Bowden sont à traiter de la même manière. Toutefois, en traitant celui de la manette des gaz, le segment d'amenée des gaz (voir description sous la rubrique traitant le nettoyage du carburateur, page 59), doit être enlevé. Ceci afin d'éviter, que des restes d'huile de graissage du câble ne s'introduisent dans le carburateur.

Engrase de la palanca de embrague, de freno de mano y los correspondientes cables Bowden

Antes de engrasar dichas palancas límpiase la superficie de los dos cojinetes a cuyo objeto se desmontarán las palancas como sigue:

Apriétese la palanca de mano y —relajándola— sáquese el extremo del manguito del anclaje del cable Bowden, suéltese el tornillo y quítese la palanca. Entonces ya se pueden limpiar perfectamente las superficies de cojinetes y de deslice que se engrasarán luego con una grasa especial, como «Mobilgrease No 4».

Para engrasar los cables Bowden, le recomendamos usar una bomba impelente de aceite, como el aparato «Alra» de la figura. Con esta bomba adaptada a una prensa de grasa llenada con aceite para motores SAE 20 se inyecta el aceite con seguridad al manguito del cable Bowden. Este sistema de engrase para los cables Bowden es muy intenso y al mismo tiempo se limpian del resto de aceite sucio por medio de la presión.

Engrásense de igual manera el resto de los cables Bowden, y no debe olvidarse al engrasar los del puño del gas sacar la compuerta (vease «Desmontaje y limpieza del carburador», pag. 59), para que los restos del aceite en el manguito no penetren al carburador.

Dismantling and Lubricating the Gear Change and Throttle Twist Grip

A. Gear Change Twist Grip

Loosen the screw of the clamp connection, take the twist grip assembly off the handle bar and remove the housing from the twist grip.

B. Throttle Twist Grip

Turn back adjusting screw until you feel a slight resistance, turn the twist grip into "open" position and while turning it back to "closed", take the guiding tube out of the anchorage. Now turn the twist grip slowly till the nipple socket is at level with the opening in the twist grip housing. In this position the twist grip can be taken off the handle bar.

Clean all parts of both twist grips as well as the handle bar ends and lubricate all sliding surfaces with a special grease, such as "Mobilgrease No 4".

Démontage, nettoyage et graissage de la manette (poignée) sélectrice des vitesses et de la poignée des gaz.

1.- Poignée rotative pour la sélection des vitesses: Débloquer la vis de blocage, retirer la poignée complète du guidon et retirer le mécanisme du creux de la poignée.

2.- Poignée rotative des gaz:

Dévisser la vis de réglage jusqu'à ce qu'on ressent une certaine résistance, poser la poignée sur la position « ouverte » et en la refermant, retirer le tube à chicane hors de son appui. Ensuite on tourne le tube (lentement et avec prudence) jusqu'à ce que la griffe d'entraînement et l'ouverture pratiquée dans le boîtier du dispositif d'entraînement se trouvent en face l'un de l'autre. C'est à ce point défini, que le tube d'entraînement se laisse détacher du guidon.

Toutes les parties détachées, ainsi que les bouts du guidon sont à nettoyer convenablement et les parties coulissantes ou mobiles doivent en être graissées à la graisse « Mobilgrease No. 4 ».

Desmontaje y engrase del puño giratorio selector de cambio de marchas y del puño giratorio de gas

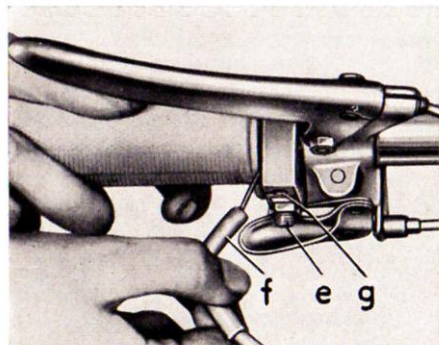
A) Puño selector de cambio de marchas

Suéltese el tornillo prisionero, quítese todo el puño del manillar y sáquese su carcasa.

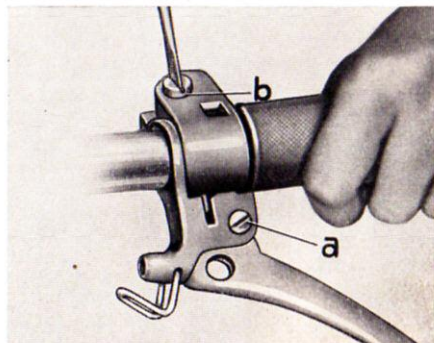
B) Puño giratorio del gas

Aflójese el tornillo de ajuste hasta notar cierta resistencia, póngase el puño en posición «Auf» y cerrándolo nuevamente, sáquese el manguito de guía del anclaje. Gírese luego lentamente el puño hasta que la garra de arrastre coincida con la abertura en la carcasa del puño; en esta posición se puede quitar el puño giratorio del manillar.

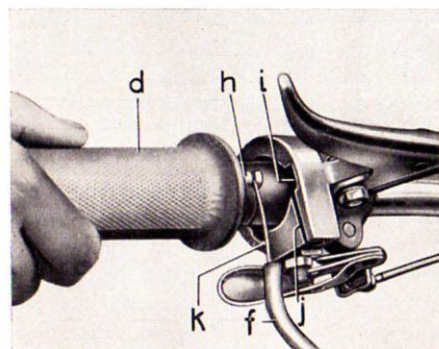
Límpiese a fondo todas las piezas de los dos puños giratorios así como los extremos del manillar. Engrásense luego las superficies de deslice con la grasa especial « Mobilgrease No 4 ».



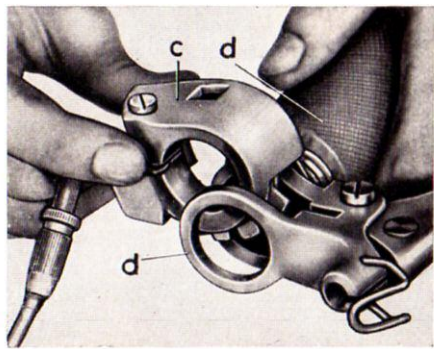
- a) pivot bolt
- b) screw of the clamp connection
- c) housing
- d) twist grip
- e) adjusting screw
- f) guiding tube
- g) anchorage
- h) nipple socket
- i) opening in the twist grip housing

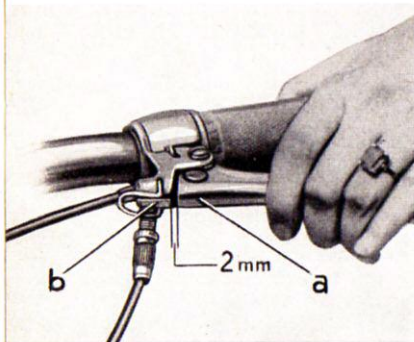


- a) Vis du levier des gaz
- b) Vis de blocage
- c) Boîtier
- d) Tube intérieur
- e) Vis de réglage
- f) Tube de réglage
- g) Appui
- h) Griffes d'entraînement
- i) Ouverture dans le Coûtier de la menotte



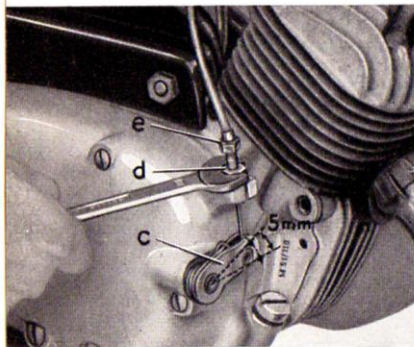
- a) tornillo de la palanca
- b) tornillo prisionero
- c) carcasa
- d) puño
- e) tornillo de ajuste
- f) manguito de guía
- g) anclaje
- h) garra de arrastre
- i) abertura en la carcasa del puño giratorio





- a) clutch lever
- b) stop
2 mm (.08 in.) =
clearance of the
clutch lever
- c) clutch release lever
on clutch cover
- d) counter screw
- e) adjusting screw
on clutch cover
- 5 mm (.2 in.) =
clearance of the
clutch release lever

- a) Manette
d'embrayage
- b) butée
jeu de 2 mm dans
la manette
d'embrayage
- c) levier d'embrayage
sur le couvercle
de l'embrayage
- d) contre-écrou
- e) vis de réglage
jeu de 5 mm du
levier d'embrayage
sur le couvercle
de l'embrayage



- a) palanca de
embrague
- b) tope
2 mm = juego de la
palanca de embrague
- c) maneta en la tapa
de embrague
- d) contratuerca
- e) tornillo de ajuste
5 mm = juego de la
maneta en la tapa
de embrague

Adjusting the Clutch

The clearance between the clutch lever and the stop is subject to the normal wear and tear of the clutch lining. If the normal free play has increased, the clutch does not disengage completely upon operating the clutch lever. If there is no free play, the clutch slips while driving. Therefore, check this clearance, which normally should be 2 mm (.08 in.) from time to time and adjust it by means of the adjusting screw if necessary. If there is excessive play, turn the adjusting screw outward, if there is not enough play, turn the adjusting screw inward.

In case the wear and tear of the clutch discs has progressed further, it is possible that even with the clearance of the clutch lever being normal, the clutch slips. Under these circumstances the free play of the clutch release lever on the clutch cover is to be checked. It should be 5 mm (.2 in.). If it is considerably less or if there is no play at all, the spacers behind the clutch push rod are to be taken out. Since for this operation it is necessary to remove the clutch cover, we advise you to have this adjustment done by your VICTORIA dealer.

Réglage de l'embrayage.

L'usure normale des garnitures d'embrayage influence notamment le jeu entre la manette (levier) d'embrayage et la butée d'embrayage. Lorsque ce jeu est trop grand, l'embrayage n'est pas suffisamment libre en débrayant. Si, au contraire, il n'y a pas suffisamment de jeu, l'embrayage frotte en cours de route. Il est donc prudent de vérifier, de temps à autre, le jeu correct (soit 2 mm) de l'embrayage. Si nécessaire, le reporter dans les normes prescrites.

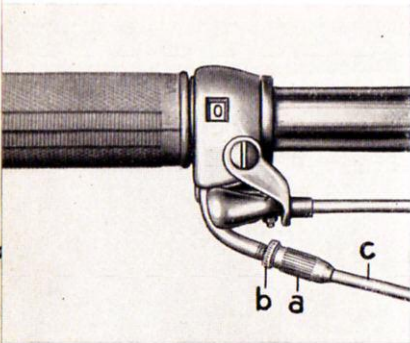
Trop de jeu d'embrayage se règle par dévissage de la vis de réglage, trop peu de jeu d'embrayage se règle par mouvement contraire, donc vissage de la vis de réglage. Lorsque l'usure des lamelles d'embrayage est assez conséquente, il est possible que, moyennant un jeu normal dans le levier d'embrayage, l'embrayage patine. En pareil cas, le jeu admis est à vérifier sur le couvercle de l'embrayage. Ici le jeu toléré est de 5 mm. Si la différence de jeu est beaucoup plus petite, ou que l'embrayage fonctionne absolument sans jeu, les disques intercalaires derrière la tige de pression sont à enlever. Ce travail ne peut se faire sans enlever le couvercle de l'embrayage et par ce fait, nous conseillons de confier ce travail au concessionnaire de « VICTORIA ».

Ajuste del embrague

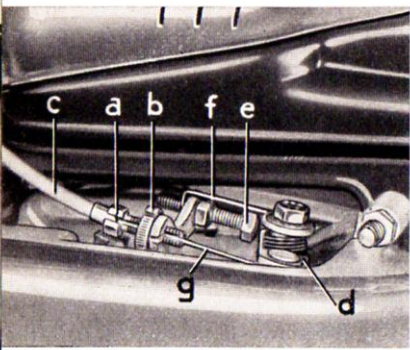
Por el desgaste normal del forro del embrague se cambia el juego entre la palanca y el tope del mismo. Con excesivo juego no se suelta bastante el embrague al desembragar, y si no lo hay, frota durante el viaje, por lo cual deberá examinarse y corregirse si hace falta, mediante el tornillo de ajuste el juego, que deberá ser de 2 mm.

De haber excesivo juego, aflójese el tornillo de ajuste; de ser este deficiente, deberá apretarse el mismo.

En caso de que los discos de embrague estén muy gastados ya, es posible que éste resbale aunque haya el juego normal en la palanca. En tal caso examínese el juego de la maneta de embrague en la tapa del mismo, el cual debe ser de 5 mm y si es mucho menos o nulo quítense las arandelas dispuestas detrás de la varilla apriionadora. Dado que para ello hay que quitar la tapa de embrague, le recomendamos encargue este trabajo a su representante de VICTORIA.



- a) adjusting screw
- b) lock nut
- c) Bowden cable housing
- d) shifter lever
- e) stop
- f) return spring
- g) Bowden cable



- a) Vis de réglage
- b) Contre-écrou
- c) Gaine du câble Bowden
- d) Levier de changement de vitesses
- e) Vis-butée
- f) Ressort de rappel
- g) Ame du câble Bowden

- a) tornillo de ajuste
- b) contratuerca
- c) manguito del cable Bowden
- d) maneta de cambio
- e) tornillo de tope
- f) muelle de atracción
- g) cable Bowden

Adjusting the Gear Shifting Mechanism

Mainly with a new vehicle the adjustment and thus the function of the gear shifting mechanism is influenced by the normal stretching of the Bowden cable. Shifting troubles are to be remedied as follows:

- a) Two-speed gear box
 1. Engage 2nd gear.
 2. Decrease excessive play of the Bowden cable housing by turning the adjusting screw at the gear change twist grip. (The play of the Bowden cable housing should not exceed 2 mm = .08 in.).
 3. To check the correct adjustment, shift to neutral and turn the chain sprocket or the rear wheel. If there is a resistance or a grinding noise in the gear box, the shifter fork is not properly in neutral position. By turning the adjusting screw on the handle bar clockwise or counter-clockwise this fork is adjusted to that position in which, while turning the chain sprocket or the rear wheel, the noise in the gear box has disappeared.
- b) Three-speed gear box

Shifting troubles can be remedied with your vehicle in motion by means of the adjusting screw at the gear change twist grip.

Réglage du sélecteur des vitesses

Par une dilatation normale du câble Bowden et notamment dans les premiers temps d'utilisation d'une nouvelle machine, le sélecteur des vitesses se dérègle facilement et sa fonction en souffre naturellement. On y remédie de la façon suivante:

a) Boîtes à 2 vitesses

- 1.- Enclencher la seconde vitesse.
- 2.- Eliminer le jeu de la gaine du câble Bowden à la menotte tournante au guidon. (Le jeu maximum de cette gaine Bowden ne peut être que de 2 mm en mouvement va-et-vient). La reprise du jeu se fait à la vis de réglage.
- 3.- Ensuite contrôler le travail en enclenchant la marche à vide en faisant tourner la roue arrière (à la main) ou en manoeuvrant le pignon denté. Si on constate une certaine résistance, le cas échéant, un bruit dans la boîte de vitesses, le réglage en marche à vide n'est pas parfait et on en règle la position en détournant ou en revissant la vis de réglage au guidon. Lorsque tout bruit ou toute résistance ont cessé en faisant tourner la roue arrière à la main ou en manipulant le pignon denté une nouvelle fois, le réglage est achevé.

b) Boîtes à 3 vitesses

Les inconvénients dans les changements de vitesses peuvent être éliminés, en cours de circulation, en manipulant la vis de réglage à la manette tournante au guidon.

Ajuste del cambio de marchas

Especialmente al principio hay fallos en el ajuste del cambio de marchas debido a la normal dilatación del cable Bowden. Los defectos en el cambio se eliminan como sigue:

a) Cambio de dos marchas

1. Póngase la 2ª marcha.
2. Quítese el juego excesivo del manguito del cable Bowden mediante el tornillo de ajuste del puño selector del cambio de marchas (el manguito debe tener solamente un espacio de 2 mm).
3. Para comprobar el ajuste, póngase punto muerto y gírese el piñon de cadena, o sea la rueda trasera. Si se nota entonces cierta resistencia o ruido de carraca en la caja de cambios es que éste no está bien ajustado en posición de punto muerto. Corrijase entonces dando vueltas al tornillo de ajuste al lado derecho o izquierdo hasta que, girando el piñon de cadena o rueda trasera, dejen de oirse tales sonidos.

b) Cambio de tres marchas

Durante el viaje se pueden corregir los defectos que aparezcan mediante el tornillo de ajuste del puño giratorio selector de cambio de marchas. Para ello deberá ponerse la 2ª marcha y girarse el tornillo de ajuste a la izquierda

For this adjustment always engage 2nd gear and turn the adjusting screw clockwise or counter-clockwise far enough so that upon a sudden acceleration the transmission does not jump out of gear.

With the vehicle at a standstill adjustment is to be done as follows:

1. Engage 2nd gear and disconnect the return spring on the shifter lever.
2. Turn the shifter lever to the left or to the right until you find a spot with a positive resistance. Then the sliding wedge spindle is exactly in 2nd gear position and the shifter lever stands at about a 90° angle to the parting line of the two engine housing halves.
3. If there is any play in the gear shift control, that means in the Bowden cable housing, eliminate the play completely

En procédant de la sorte, il est toujours nécessaire d'enclencher la deuxième vitesse et revisser ou détourner la vis de réglage au guidon, jusqu'à ce que cette vitesse ne saute plus en donnant un excès de gaz.

Lorsque la machine stationne, ce réglage se fait comme suit:

- 1.- Enclencher la deuxième vitesse et défaire (sans l'enlever complètement) le ressort de rappel de la manette de changement de vitesses.
- 2.- Tourner la manette sélectrice des vitesses vers la droite ou vers la gauche et jusqu'à ce qu'elle est nettement arrêtée à un endroit quelconque de sa course. C'est en cette position exacte que ce trouve la clavette coulissante de cette deuxième vitesse, tandis que le levier de changement de vitesse se trouve approximativement à angle droit vis à vis du joint de séparation des deux moitiés du boîtier.

o derecha hasta que al dar a de golpe no se suelte la marchg.

El ajuste se hará teniendo el vehículo parado y de la manera siguiente:

1. Póngase la 2^a marcha y suéltese el muelle de atracción de la maneta de cambio.
2. Gírese la maneta a la izquierda o derecha hasta notar cierta resistencia, entonces la horquilla del cambio está en posición de 2^a marcha, y la maneta de cambio se halla, aproximadamente, a 90° con respecto a la ranura de unión entre las partes del cárter.
3. Quítese completamente el juego, en esta operación, del manguito del cable Bowden mediante el tornillo de ajuste del puño giratorio selector del cambio de marchas o por el tornillo dispuesto en la tapa del cárter.

by means of the adjusting screws on the gear change twist grip or on the engine housing.

It is important that on the two-speed as well as on the three-speed gear box the adjustment of the stop on the engine housing should not be altered. Should it be necessary for some reason to readjust this stop, follow the instructions below:

1. Engage 2nd gear on the two-speed and 3rd gear on the three-speed gear box. Turn the stop away from the shifter lever far enough so that the lever is not adjacent to the stop any longer. In this position of the shifter lever the Bowden cable housing must have some free play to avoid any tension of the Bowden cable which might influence the shifter lever.
2. Turn stop towards the shifter lever till it just touches same and then one full turn more

3.- Reprendre totalement le jeu de la gaine du câble Bowden en dévissant, le cas échéant, revissant la vis de réglage à la manette sélectrice des vitesses, ou au carter du moteur.

Que ce soit dans le réglage des boîtes à deux ou à trois vitesses, il est utile de s'assurer si la vis-butée est restée dans sa position originale. Si, pour une raison quelconque cette vis-butée devait être réglée, on voudra bien s'inspirer des indications suivantes:

1.- Enclencher la deuxième vitesse des boîtes à 2 vitesses, la troisième vitesse dans celles à 3 vitesses, puis dévisser la vis-butée aussi loin que possible du levier de changement de vitesse et jusqu'à ce que ce dernier ne la touche plus. En cette position (du levier), la gaine du câble Bowden doit avoir un peu de jeu pour que le levier ne soit pas directement tenu par le câble même.

Téngase presente para los cambios de dos y de tres marchas que no deberá ser desplazado el tornillo de tope. Si por cualquier motivo es preciso ajustar éste, atiéndase a las siguientes instrucciones:

1. Póngase 2^a marcha en el cambio de dos marchas y 3^a en él de tres y sepárese el tornillo de tope de la maneta de cambio hasta que no se toquen y en esta posición de la maneta de cambio el mango del cable Bowden debe tener el juego suficiente para que éste no retenga la maneta de cambio.
2. Gírese ahora el tornillo de tope acercándolo así a la maneta de cambio y cuando la toque debe darse aún una

so that the stop counteracts the spring tension of the lever. If the afore said is neglected the sliding shoe on the two-speed transmission or the sliding shoes on the three-speed transmission respectively chafe against one of the inner walls of the shifter ring which causes an early wear of the sliding shoes and the shifter ring.

3. Adjust gear shifting mechanism as described on pages 50—53).

2.- Puis tourner (visser) la vis-butée jusque près du levier et **forcer un seul tour de vis en plus**, afin que le tension du ressort soit reprise par la butée. Ces recommandations de réglage doivent être bien suivies pour éviter que la pièce balladeuse du changement de vitesses dans les boîtes à deux vitesses, les pièces balladeuses dans les boîtes à trois vitesses, ne touchent la paroi de la bague de changement de vitesses et que la pression de frottement ainsi créée ne provoque une usure prématurée des pièces balladeuses et de la bague de changement de vitesses.

3.- Ensuite, procéder au réglage final du changement de vitesses comme décrit aux pages 51—53.

vuelta más, presionando así contra el muelle de atracción. No observando estas instrucciones ocurre que el patín de la horquilla de cambio en él de dos marchas y los patines en él de tres presionan en la pared de la arandela del cambio, resultando de este continuo roce lateral un inútil y considerable desgaste de la arandela y patines.

3. Ajustese el cambio de marchas según descripción en las pags. 51—53.

Cleaning the Wet Air Filter

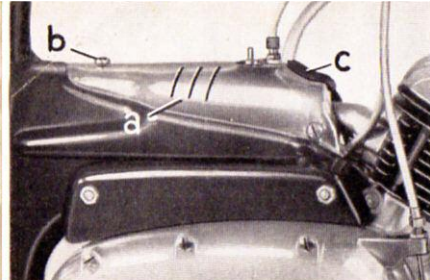
There is no specified mileage after which the wet air filter has to be cleaned (see figures on pages 56 & 58), as this depends on the individual atmospheric conditions (dust, sandy roads, etc.). It is better to clean the filter rather once too often than not often enough, as a dirty filter will cause a reduction of the engine power output and a high fuel consumption. Under normal operating conditions we recommend to clean the filter every 3,000 km (2,000 miles) by removing it as described under "Service of the Carburettor", (pages 56—58). Then wash the filter in cleaning solvent, allow it to dry, and moisten it with thin oil.

Nettoyage du filtre d'air (humide).

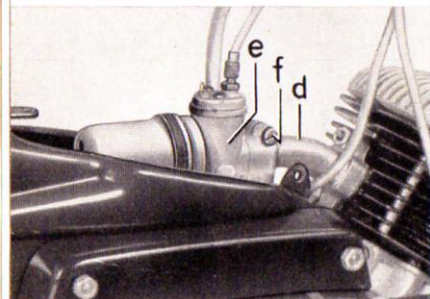
Des périodes exactement définies pour le nettoyage du filtre à air (humide) — voir gravures pages 56 et 58 — ne peuvent être données. Elles dépendent notamment de l'état poussiéreux des routes parcourues pendant un temps plus ou moins long. De ce fait, il est préférable de nettoyer le filtre un peu plus souvent que cela semblerait nécessaire. Le filtre sale diminue le rendement du moteur et augmente considérablement la consommation en carburant. Normalement, ce filtre doit au moins être nettoyé une fois tous les 3000 km. Il est alors démonté — voir détails sous la rubrique: Nettoyage du carburateur, pages 57 à 59 —. Le filtre démonté est lavé à pleine essence, puis trempé dans de l'huile très liquide que l'on laisse égoutter complètement (secouer fortement pour en extirper les restes d'huile superflus) avant de le remonter sur le carburateur.

Limpieza del filtro de aire mojado

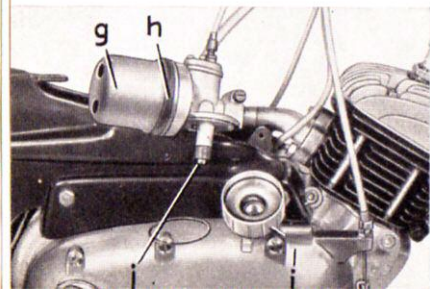
Es difícil fijar una norma en kms recorridos para el lavado de filtro de aire mojado (véase fig., pags. 56/58), pues esto depende de lo polvoriento que sea la región en que viaja el vehículo. Es preferible limpiarlo excesiva que deficientemente, pues la suciedad del filtro además de reducir la eficacia del motor aumenta el consumo de gasolina. En condiciones normales de viaje, límpiase el filtro cada 3000 kms aproximadamente para lo cual se sacará el mismo según instrucciones del capítulo «Cuidados del carburador», pag. 57. Lávese luego el filtro con gasolina, séquese y póngase en aceite de mucha fluidez, dejándolo descurrir luego o mejor aún sacudirlo un poco.



- a) carburettor cowling
- b) slotted screw
- c) rubber insert
- d) intake elbow
- e) carburettor
- f) carburettor clamp screw
- g) intake silencer
- h) clamp connection
- i) float chamber
- j) main jet



- a) Blindage
- b) Vis à fente
- c) Pièce de caoutchouc
- d) Tube d'aspiration
- e) Carburateur
- f) Vis de blocage
- g) Silencieux d'aspiration
- h) Bride de fixation
- i) Boîtier du flotteur
- j) Gicleur principal



- a) tapa protectora
- b) tornillo de cabeza hendida
- c) inserción de goma
- d) tubo de aspiración
- e) carburador
- f) tornillo prisionero
- g) silenciador de aspiración
- h) conexión en pinza
- i) tacilla del flotador
- j) surtidor principal

Service of the Carburettor

The carburettor is to be cleaned every 6,000 km (4,000 miles) unless an earlier cleaning should become necessary due to a clogged main jet. For this operation the carburettor is to be removed from the engine as follows:

A) On Avanti and Avanti K

1. Take off the carburettor cowling after having removed the 3 slotted screws and the rubber insert.
2. Loosen the screw of the clamp which fixes the carburettor to the engine and remove carburettor from the intake elbow.
3. If a thorough cleaning of the complete carburettor is necessary, the intake silencer is to be removed (see page 58), for which operation the screw of the clamp connection is to be loosened.

B) On Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus and Preciosa

1. Loosen the knurl screw and take off the carrying handle. (Open engine cover on Preciosa.)
2. Take the intake silencer spring clips off the carburettor, push the intake silencer backwards and take it out.
3. Loosen the screw of the clamp which fixes the carburettor to the engine and remove the carburettor from the intake elbow. This screw is accessible through the hole in the frame by means of a screw driver.

Entretien du carburateur

Outre le nettoyage périodique et régulier du carburateur tous les 6000 km, ou lorsque le gicleur principal en est bouché, démonter le carburateur comme suit:

A) Cyclomoteurs « Avanti » et « Avanti K »

- 1.- Enlever le blindage du carburateur en dévissant les 3 vis à fente et la pièce en caoutchouc.
- 2.- Dévisser le vis de fixation et retirer le carburateur du tube d'aspiration.
- 3.- Si un nettoyage intégral du carburateur s'impose (voir description page 59) l'enlèvement du silencieux d'aspiration est nécessaire (détacher le vis de la bride de fixation).

B) Aux «Vicky III N», «Vicky Standard», «Vicky Luxus» et «Preciosa»

- 1.- Dévisser la vis moletée et enlever la griffe de fixation. Au «Preciosa» ouvrir le capot.
- 2.- Défaire le ressort de maintien du silencieux d'aspiration de son attache au carburateur, glisser ce silencieux vers l'arrière et l'enlever.
- 3.- Lâcher la vis de fixation du carburateur et enlever ce dernier en le faisant glisser sur son tube d'aspiration. La susdite vis de fixation est atteinte par un tournevis introduit dans le perçage pratiqué dans le cadre.

Cuidados del carburador

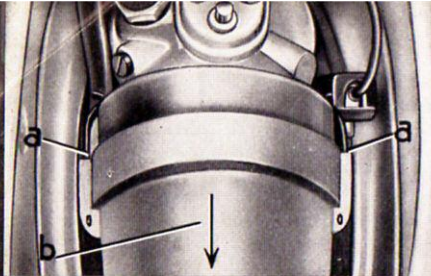
Limpíese cada 6000 kms el carburador a menos que sea necesario hacerlo antes debido a un taponamiento en el surtidor principal. Para limpiar el carburador se procederá como sigue:

A) Avanti y Avanti K

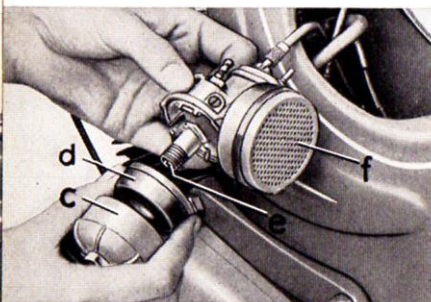
1. Aflójense los tres tornillos de cabeza hendida, sáquese la tapa protectora del carburador y quítese la inserción de goma.
2. Suéltese el tornillo prisionero y sáquese el carburador del tubo de aspiración.
3. Si hay que limpiar a fondo el carburador (véase la descripción en pag. 59), quítese el silenciador de aspiración, para cuyo fin deberá soltarse el tornillo de la conexión en pinza.

B) Con Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus y Preciosa

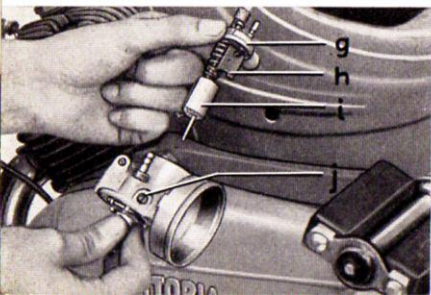
1. Aflójese el tornillo grafilado quítese el asidero. Abrese la tapa del motor en la Preciosa.
2. Sepárense los muelles fiadores del carburador, apriétese atrás el silenciador de aspiración quitándolo luego.
3. Suéltese el tornillo prisionero del carburador y sáquese éste del tubo de aspiración. El tornillo prisionero es accesible con un destornillador por el orificio en el cuadro.



- a) spring clips
- b) intake silencer
- c) float chamber
- d) float
- e) main jet
- f) wet air filter
- g) cover
- h) choke slide
- i) throttle slide
- j) idler adjusting screw



- a) Ressorts de maintien
- b) Silencieux d'aspiration
- c) Cuvette du flotteur
- d) Flotteur
- e) Gicleur principal
- f) Filtre à air (humide)
- g) Dispositif de fermeture
- h) Coulisse de lancement du moteur
- i) Coulisse des gaz
- j) Vis de réglage de la marche à vide



- a) muelles fiadores
- b) silenciador de aspiración
- c) tacilla del flotador
- d) flotador
- e) surtidor principal
- f) filtro de aire mojado
- g) tapa de cierre
- h) corredera estranguladora
- i) compuerta
- j) tornillo de ajuste para marcha en vacío

Removal and Cleaning of the Jet

Loosen the float chamber with a 14 mm (35/64 in.) wrench and screw it off the carburettor housing. The main jet is then visible and can be screwed out with a screw driver. Clean the jet only by means of compressed air or a tire pump; if necessary clean it with a bristle. Never use a piece of wire or a needle!

Dismantling and Cleaning of the Carburettor

For a thorough cleaning of the carburettor the cover is to be removed after loosening the two screws. Then pull the throttle slide and the choke slide out of the carburettor housing and take out the idler adjusting screw.

Wash the carburettor housing, the float chamber, and the float with cleaning solvent, and clean the passages in the carburettor body by blowing them through with compressed air or by means of a tire pump.

Démontage et nettoyage du gicleur

Démonter le carter du flotteur au moyen d'un clef à écrous de 14 mm. Le gicleur principal se laisse enlever au moyen d'un tournevis. Il est nettoyé par soufflage au jet d'air ou en passant une fine soie de porc dans son ouverture. Ne jamais employer un fil métallique ni une aiguille!

Démontage et nettoyage du carburateur

Pour un nettoyage complet du carburateur, il est nécessaire d'enlever le dispositif de fermeture en dévissant les deux vis de blocage, de retirer la coulisse de lancement du moteur et de dévisser la vis de réglage de marche à vide.

Toutes les pièces: cuvette du carburateur, flotteur et sa cuvette, sont à laver à l'essence. Tous les petits canaux sont soumis au jet d'air sous pression ou à celui d'une pompe à pneus.

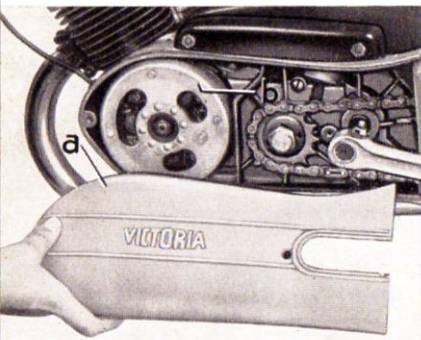
Desmontaje y limpieza del surtidor

Suéltese la tacilla del flotador con una llave de 14 mm desenroscándola de la caja del carburador. Entonces queda visible el surtidor principal pudiéndose desenroscar con un destornillador, y límpiase luego éste con aire comprimida o con una bomba de aire pudiéndose hacer también, si es preciso, con una cerda, pero nunca con alambre o aguja.

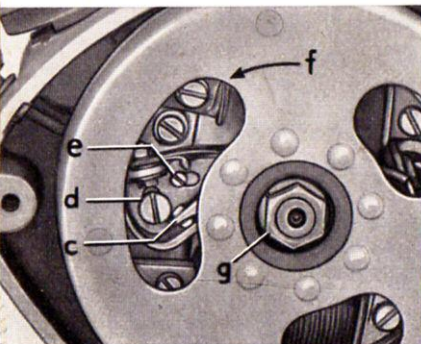
Desmontaje y limpieza del carburador

Para limpiar perfectamente el carburador, se quita la tapa de cierre sacando antes los dos tornillos. Se sacan luego la compuerta y la corredera estranguladora de la caja del carburador y se desenrosca el tornillo de ajuste para marcha en vacío.

Lávase luego en gasolina la caja del carburador, la tacilla del flotador y el flotador mismo, soplando con aire comprimido o con una bomba de aire los pasos de la caja del carburador.



- a) cover over flywheel
- b) flywheel
- c) contact breaker points
- d) lock screw of the adjustable point assembly
- e) adjusting screw
- f) turning direction of flywheel
- g) hexagon nut securing flywheel to crankshaft



- a) Calotte
- b) Roulette-commande des pôles
- c) Contacts de rupteur (vis platinées)
- d) Vis de fixation de la plaque de rupteur
- e) Vis de réglage
- f) Sens de rotation
- g) Ecrrou six-pans pour le blocage de la roulette-commande des pôles

- a) tapa protectora
- b) volante magnético
- c) contactos del ruptor
- d) tornillo fijador de la tapa de contacto
- e) tornillo de ajuste
- f) dirección de giro
- g) tuerca hexagonal para la fijación del volante magnético

Cleaning and Adjusting the Contact Breaker Points

Clean the contact breaker points every 3,000 km (2,000 miles) and check the contact breaker gap. The points should be cleaned by means of a small brush soaked with gasoline and are then to be dried with a clean linen cloth. Contact breaker points that are burnt or pitted should be renewed or, if the damage has not progressed too far, be redressed with a clean fine-cut contact point file. After every cleaning or after installing new points the contact breaker gap is to be checked. (The maximum gap, i. e. with the breaker lever on the highest point of the cam, should be .3— .4 mm = .012—.016 in.).

For cleaning and adjusting the contact breaker points take off the cover over the flywheel and turn the flywheel until the contact breaker points are visible in the flywheel cut-out. If the contact breaker gap is to be corrected, loosen the lock screw and adjust the gap by turning the adjusting screw.

Lubrication of the Grease Felt Pad

After cleaning the points it is necessary to provide the felt pad on the contact breaker cam with some high duty grease. You can easily accomplish this by means of a screw driver dipped into this grease and inserted through the cut-out of the flywheel to the underside of the pad.

Nettoyage et réglage des contacts du rupteur

Les contacts du rupteur se nettoient de préférence tous les 3000 km et à cette occasion, il est utile de vérifier la hauteur de course du rupteur. Les contacts sont nettoyés au moyen d'un petit pinceau imbibé d'essence pure et séchés au moyen d'un petit linge de toile. Lorsque des contacts montrent des points de brûlures (provoqués par des étincelles de rupture), on passe simplement une fine lime (à contacts) entre les deux contacts du rupteur afin de les égaliser. Des rupteurs trop abimés sont à renouveler. Après chaque nettoyage des rupteurs et de leurs contacts (autrement appelés: vis platinées), la distance de rupture est à vérifier. Cette distance, lorsque le rupteur se trouve au point haut de la came, doit avoir 0,3 à 0,4 mm.

Pour le nettoyage et le démontage des contacts du rupteur, la calotte doit être enlevée et la roulette en commandant les pôles est tournée jusqu'à ce que l'intervalle des contacts est suffisamment grand pour pouvoir observer les points de contact proprement dits. Lorsque la distance entre les contacts (vis platinées) est à régler, il suffit de desserrer la vis de fixation ad-hoc et de manipuler la vis de réglage jusqu'à ce que la distance requise est atteinte.

Graissage du feutre lubrifiant du rupteur

Après chaque nettoyage des contacts du rupteur, on ne peut oublier de trotter un petit peu de graisse résistant à la chaleur sur le fond du

feutre. On l'atteint avec un tournevis dont la pointe a été trempée dans la graisse et en la passant par l'ouverture de la roulette de commande des pôles.

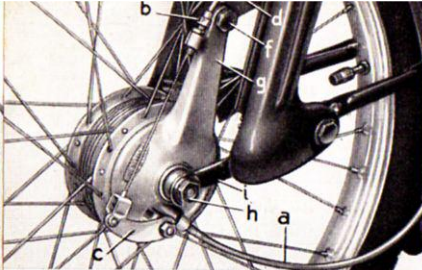
Limpieza y ajuste de los contactos del ruptor

Cada 3000 kms de recorrido límpiense los los contactos del ruptor y examínese su distancia. Límpiense con un pincelito empapado de gasolina y séquense luego con un trozo de lienzo blanco. Si los contactos están quemados afílese pasando entre ellos una lima de contacto superfina. Si están muy quemados deberán ser reemplazados en seguida por otros nuevos. Después de haber limpiado o cambiado los contactos, examínese su distancia (éste debe ser, cuando el martillo del ruptor se halla en el punto superior de la leva 0,3—0,4 mm).

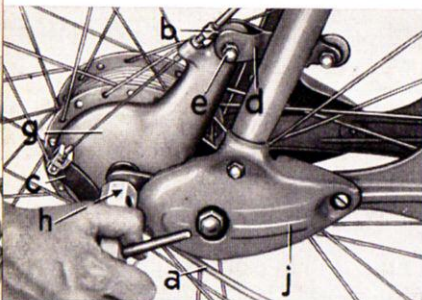
Para limpiar y ajustar los contactos del ruptor debe quitarse la tapa protectora y girarse el plato magnético hasta que en el recorte se divisen los mismos. Si hay que corregir la distancia entre los contactos, aflójese el tornillo fiador y corriajese ésta mediante el tornillo de ajuste.

Lubrificado del fieltro de engrase

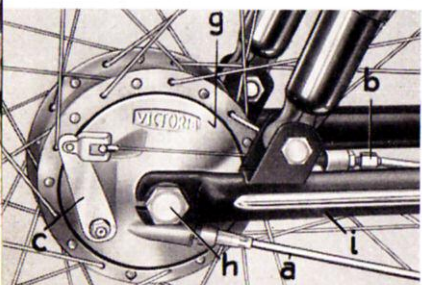
Habiendo limpiado los contactos del ruptor no debe olvidar de poner un poco de grasa de alto punto de fusión en la base inferior del fieltro de engrase, siendo ésta accesible por un destornillador untado de dicha grasa a través de la abertura del volante magnético.



- a) speedometer drive cable
- b) adjuster for front brake
- c) brake lever
- d) brake shackle arm
- e) Spring-Stop safety nut
- f) shackle bolt
- g) brake flange plate
- h) axle nut
- i) swinging arm
- j) cover plate



- a) Arbre de commande du tachymètre
- b) Vis de réglage du frein avant
- c) Manette du frein avant
- d) Levier oscillant
- e) Erou de blocage à ergots
- f) Pivots des paliers des bras oscillants
- g) Couvercle du tambour de frein
- h) Boulons d'axe
- i) Bras oscillants
- j) Capuchon (blindage)



- a) cable transmisor al velocímetro
- b) tornillo de ajuste del freno delantero
- c) maneta de freno
- d) maneta oscilante
- e) tuerca Spring Stop de seguridad
- f) bulón de cojinete de la maneta oscilante
- g) tapa de freno
- h) tuercas del eje
- i) balancín de suspensión
- j) tapa obturadora

Removal of the Front Wheel

1. Disconnect the speedometer drive cable from the front brake assembly.
2. Screw in the adjuster for the front brake entirely and unhook the Bowden cable.
3. Remove the brake shackle arm (unscrew Spring-Stop safety nut, push out shackle bolt).
4. Loosen the axle nuts and take the front wheel out of the swinging arms.

Note: A spare Spring-Stop safety nut is in your toolbox. Only use this as replacement in case you should lose the nut originally fitted to your vehicle. Never use an ordinary hexagon nut, as only a Spring-Stop safety nut guarantees the necessary safety.

Cleaning the Front Wheel Suspension

(on Vicky III N and Vicky Standard)

There is no specified mileage after which the front wheel suspension must be cleaned as this depends on the road conditions. If the springing efficiency of the front wheel decreases, proceed with the cleaning as follows:

1. Remove the cover plate, push the pivot pins out of the swinging arms and take out latter.
2. Lift the cover rings off the swinging arms, take out the plastic discs and clean all parts thoroughly.
3. Before reassembling provide the outer circumference and the inner sides of the plastic discs as well as both sides of the rubber spring elements with a slight film of graphite powder.

Démontage de la roue avant

- 1.- Retirer l'arbre de commande du tachomètre de son logement dans le couvercle du tambour de frein.
- 2.- Visser complètement la vis de réglage du frein avant et détacher le câble de frein au couvercle du tambour.
- 3.- Détacher les bras oscillants du couvercle du tambour de frein en dévissant les écrous de blocage à ergots et en retirant la buselure du coussinet.
- 4.- Lâcher les écrous d'axe et enlever la roue avant des bras oscillants.

Remarque: S'il est nécessaire de remplacer les écrous de blocage à ergots, ne pas employer (la remplacer par) de quelconques écrous six-pans. Ce ne sont vraiment que les écrous du modèle original qui offrent toute la sécurité voulue. Un écrou de rechange est prévu dans la trousse d'outillage.

Nettoyage de la suspension avant (Cyclomoteurs «Vicky III N» et «Vicky Standard»)

Le moment exact pour un entretien de la suspension avant ne se laisse pas définir à l'avance. Les routes parcourues, ou bien mieux dit, leur état (boueux, poussiéreux) détermine le besoin ou non de nettoyer ces organes. On remarque du reste le besoin d'effectuer ce travail, lorsque la suspension n'est plus aussi souple qu'au début. On procède comme suit:

- 1.- Démontez le blindage, enlever les pivots de palier des bras oscillants et en détacher les derniers.
- 2.- Enlever les capuchons de protection, en enlever les rondelles en matière plastique et nettoyer tous ces éléments.
- 3.- Avant le remontage, toutes les surfaces de ces pièces, de même que les surfaces intérieures des rondelles en matière plastique et les ressorts en caoutchouc doivent être saupoudrés avec du graphite en poudre.

Desmontaje de la rueda delantera

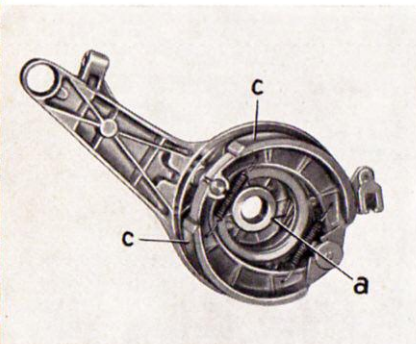
1. Sáquese el cable transmisor al velocímetro de su anclaje en la tapa de freno de la rueda delantera.
2. Apriétase el tornillo de ajuste del freno de la rueda delantera desenganchando el cable en la tapa de freno.
3. Suéltese la maneta oscilante de la tapa de freno (quítase la tuerca Spring Stop de seguridad apretando hacia fuera el bulón de cojinete).
4. Suéltense las tuercas del eje y sáquese la rueda delantera de los balancines de suspensión.

Obsérvese: Caso de tener que cambiar la tuerca Spring Stop de seguridad, no debe emplearse cualquier tuerca hexagonal; sólo la indicada para ello tiene las condiciones necesarias, y por ello encontrará en la caja de herramientas una de repuesto.

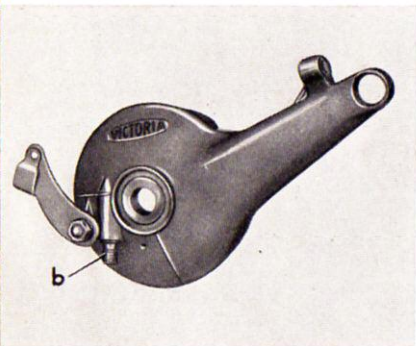
Limpieza de la suspensión delantera (con Vicky III N y Vicky Standard)

No podemos fijar plazo para esta ejecución, pues ello depende de las condiciones de camino en que se viaje, pero caso de que no funcione con blandura habitual, límpiense del modo siguiente:

1. Quitando la tapa obturadora sepárense los bulones del cojinete de los balancines de suspensión y sáquense los balancines.
2. Separando las tapas de protección se sacarán los discos plásticos, limpiándolo todo con gran cuidado.
3. Antes de volver a montar, empólvense las superficies interiores y el reborde exterior de los discos plásticos así como el muelle de goma con polvos de grafito.



- a) speedometer drive pinion
- b) bushing
- c) brake shoes with lining



- a) Pignon de commande
- b) Buselure de palier
- c) Mâchoire avec sa garniture

- a) rueda sin fin
- b) casquillo del cojinete
- c) mordazas con forro

Lubricating the Speedometer Drive

Every 6,000 km (4,000 miles) the speedometer drive is to be cleaned and lubricated for which purpose the front wheel must be removed (see page 62). The brake flange plate, the brake shoes, and the speedometer drive pinion are to be washed with cleaning solvent and afterwards the teeth of the pinion and the bore of the lower bushing are to be provided with high duty grease. It is very important that for the lubrication of the speedometer drive only high duty grease, such as "Mobilgrease No 5", is used.

Adjusting the Front Brake

If the braking power is not efficient or if there is too much free play in the front brake control, the brake is to be adjusted as follows:

- 1 Turn out the adjuster (see figure, page 62) far enough so that the brake shoes are dragging on the brake drum.
2. Turn adjuster inwards so that, while spinning the front wheel, the brake shoes are just free and do not drag any longer. Then tighten the lock nut securely.

If after this adjustment the braking effect is not satisfactory, the brake is either dirty or the brake lining is excessively worn. Dirty brakes are to be cleaned with cleaning solvent, but never with fuel-oil mixture, as oil should never get into the brakes.

Lubrification de la commande du tachymètre

Cette commande du tachymètre est à nettoyer et à graisser tous les 6000 km. Pour y parvenir, il est nécessaire de démonter la roue avant (voir pages 63). Le couvercle du tambour de frein, les mâchoires du frein et le pignon de commande du tachymètre sont à nettoyer dans de l'essence de nettoyage. Ensuite, la dentelure du pignon et l'alésage de la buselure du palier inférieur sont à remplir de graisse résistant à l'action de la chaleur. Nous recommandons expressément de se servir de graisse spéciale (p. ex. Mobilgrease No. 5) pour la lubrification du pignon d'entraînement du tachymètre.

Réglage du frein avant:

Quand l'efficacité du frein avant diminue ou qu'il y a trop de jeu dans sa commande, le réglage doit être prévu comme suit:

1.- Détourner la vis de réglage (voir gravure page 62), jusqu'à ce que les mâchoires de frein frottent contre le tambour.

2.- Revisser la vis de réglage jusqu'à ce que les mâchoires ne frottent plus contre le tambour et bloquer la vis de réglage par le contre-écrou. Si, après un tel réglage l'efficacité du frein n'est pas satisfaisante, il est possible que l'intérieur du tambour soit sale ou que la garniture de frein soit trop usée. Dans le premier cas, un nettoyage complet à l'essence de nettoyage s'impose (ne jamais employer le mélange essence-huile du réservoir).

Engrase de la transmission del velocímetro

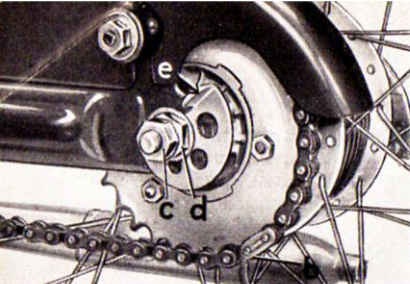
Deberá limpiarse y engrasarse la transmisión del velocímetro cada 6000 kms, para lo que se desmontará la rueda delantera (véase pag. 63) y limpiará la tapa del freno, las mordazas y la rueda sin fin con gasolina de lavaje. Llénense los entre-dientes de la rueda sin fin y el agujero del casquillo inferior del cojinete con grasa de elevado punto de fusión. Le aconsejamos que para la transmisión de velocímetro use sólo grasa de alto punto de fusión, como «Mobilgrease No 5».

Ajuste del freno de la rueda delantera

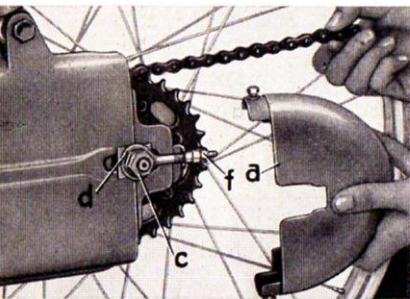
Cuando el freno no actúe debidamente o haya mucho juego al frenar, deberá ajustarse del modo que sigue:

- 1) Aflojese el tornillo de ajuste (fig. en pag. 62) hasta que las mordazas froten con el tambor del freno.
- 2) Apriétese entonces el tornillo de ajuste hasta que, girando la rueda, las mordazas ya no toquen el tambor, y apriétese la contratuerca.

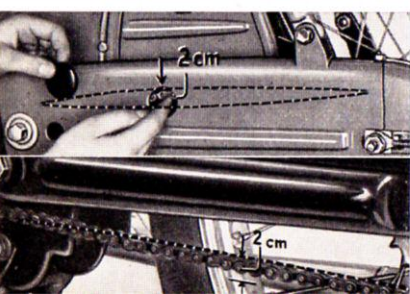
Si después del ajuste del freno, éste aún no funciona bien, es que está sucio o tiene el forro gastado. Para limpiar los frenos sucios, no deberá emplearse mezcla, sino gasolina para lavar.



- a) cap of the chain case
- b) chain connecting link
- c) axle nut
- d) hexagon nut of the driving plate
- e) chain tensioner
- f) rear wheel adjusting nut
2 cm (3/4 in.) = chain slack



- a) Calotte du blindage de la chaîne
- b) Maillon-raccord de chaîne
- c) Ecrou de l'axe arrière
- d) Ecrou 6-pans pour la fixation de l'entraînement
- e) Tendeur de chaîne
- f) Ecrou du tendeur
2 cm = amplitude-tolérance de détente de la chaîne



- a) tapa cubrecadenas
- b) cierre de la cadena
- c) tuerca del eje corredizo
- d) tuerca hexagonal para fijar la placa de arrastre
- e) tensor de cadena
- f) tuerca tensora de la cadena
2 cm = comba

Maintenance of the Rear Drive Chain

Every 3,000 km (2,000 miles) the chain is to be cleaned with cleaning solvent and after it has dried it should be treated with VICTORIA chain grease. For this operation remove the chain as follows:

1. On Vicky Standard, Vicky Luxus and Preciosa take off the rear cap of the chain case.
2. Using pliers lift the split end of the connecting link spring clip out of the link pin notch. Remove the spring clip from the other link pin notch. Pull off the link side plate and push the link out of the chain ends.
3. Shift to neutral and pull on upper half of the chain until removed.

Chain Tension

Every 3,000 km (2,000 miles) the chain tension is to be checked. For this turn the wheel and rotate the chain to position of least slack. (On Vicky Standard, Vicky Luxus and Preciosa an inspection hole is provided in the chain case.) Use free up-and-down movement of finger to lift the chain and depress it to determine tightest position. At position of least slack a correctly adjusted rear chain has 20 mm (3/4 in.) free up-and-down movement midway between the sprockets.

To adjust the chain tension:

1. Loosen the axle nut and the hexagon nut of the driving plate.
2. Rear chain adjustment and rear wheel alinement are both made.
 - a) on Avanti and Avanti K by means of turning the chain tensioner,
 - b) on Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus and Preciosa by means of the rear wheel adjusting nuts.

Caution: It is important that the rear wheel is correctly alined, that means that the tire runs approximately midway between the rear swinging arms or the lower rear frame respectively. If the rearwheel is not correctly alined, vehicle steering will be affected and the sprockets will wear excessively on one side.

3. Retighten the axle nut and the hexagon nut securely

Entretien de la chaîne

Tous les 3000 km la chaîne est à nettoyer dans de l'essence. Bien la sécher et la tremper dans de la graisse liquide spéciale «VICTORIA». Le démontage de la chaîne s'effectue comme suit:

- 1.- Cyclomoteur "Vicky Standard", «Vicky Luxus» et «Preciosa». — Enlever le cachechaîne.
- 2.- Détacher le ressort de sécurité du maillon de raccordement en le faisant glisser longitudinalement et retirer le maillon-raccord.
- 3.- Enclencher la marche à vide et retirer la chaîne de son pignon.

Tension de la chaîne

De temps à autre, la tension de la chaîne doit être contrôlée. Pour se faire, on soulève la chaîne du doigt et dans le milieu entre le pignon-moteur et le pignon de la roue arrière (aux «Vicky Standard», «Vicky Luxus» et «Preciosa» une petite ouverture est prévue à cet effet dans le blindage de chaîne), jusqu'à ce que la chaîne soit fortement tendue sous cette pression du doigt. La distance entre le point inférieur et supérieur du passage de chaîne doit avoir 2 cm

Réglage de la tension de la chaîne

- 1.- Débloquer la vis six-pans de l'axe de roue arrière ainsi que la vis six-pans de l'entraînement.
- 2.- Déplacer la roue arrière dans le sens voulu,
 - a) aux cyclomoteurs «Avanti» en tournant le tendeur dans le sens voulu,
 - b) aux "Vicky III N", «Vicky Standard», «Vicky Luxus» et «Preciosa» en tournant ou détournant les écrous de tension.

Remarque: Toujours veiller à ce que la voie de la roue arrière soit correcte comparativement à celle de la roue avant. Une roue arrière placée de façon inclinée dans sa suspension influence défavorablement la tenue de route du cyclomoteur.

- 3.- Rebloquer les écrous six-pans débloqués au début.

Cuidados de la cadena de arrastre

Deberá ésta limpiarse cada 3000 kms de recorrido con gasolina secándola luego y engrasándola con grasa para cadena VICTORIA. Desmóntese para ello como sigue:

1. En Vicky Standard, Vicky Luxus y Preciosa quítese la tapu cubrecadenas.
2. Sepárese del eslabón de conexión, con alicates de boca plana, el muelle de seguridad del cierre de la cadena.
3. Poniendo punto muerto, quítese la cadena.

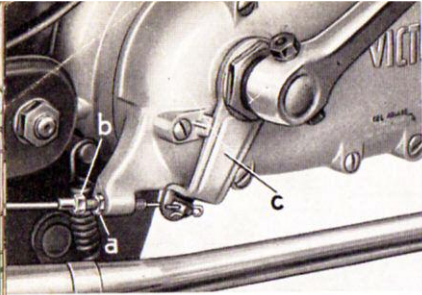
Tensión de la cadena

Hay que controlar de vez en cuando la tensión de la cadena. Para ello se levanta con un dedo la cadena (en Vicky Standard, Vicky Luxus y Preciosa hay un agujero en el cubrecadenas) en la mitad entre los piñones hasta que ésta ya no ceda. La distancia del punto más alto al más bajo debe ser de 2 cm (= comba).

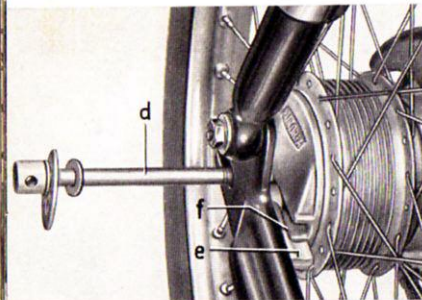
1. Suéltese la tuerca hexagonal del eje corredizo y la de fijación de la placa de arrastre respectivamente.
2. Desplácese lo necesario la rueda trasera.
 - a) en Avanti y Avanti K girando los tensores de cadena.
 - b) en Vicky III N, Vicky Standard, Vicky Luxus y Preciosa por las tuercas tensoras.

Obsérvese: Cuidese de dejar la rueda trasera en posición alineada, pues de estar la misma en posición inclinada, o sea, oblicua al balancín, dificulta al vehículo su adherencia a la pista

3. Apriétense las tuercas hexagonales flojas.



- a) lock nut
- b) adjusting screw
- c) brake lever
- d) knock-out axle
- e) brake anchorage
- f) notch for brake anchorage in brake flange plate



- a) Contre-écrou
- b) Vis de réglage
- c) Levier de frein
- d) Axe arrière
- e) Contre-boutoir de frein
- f) Encoche du contre-boutoir dans le couvercle de tambour de frein



- a) contratuerca
- b) tornillo de ajuste
- c) maneta de freno
- d) eje corredizo
- e) sujeta-freno
- f) anclaje para sujeta-freno en la tapa de freno

Adjusting the Rear Brake

The brake lever on the rear wheel hub should have as little free play before brake operation as possible to secure immediate braking effect in vehicle operation.

Adjustment of the brake control mechanism, which is subject to alteration by adjusting the chain tension and by normal wear of the brake linings, is done by means of the adjusting screw on the engine housing. After loosening the lock nut the adjusting screw is to be turned accordingly (see "Adjusting the Front Brake", page 65).

Removal of the Rear Wheel

1. Unhook the brake control cable from the rear wheel hub, remove the axle nut from the knock-out axle (secure axle by means of a spindle) and pull out the knock-out axle.
2. Push the brake anchorage forward far enough so that it comes clear out of the anchorage notch on the brake flange plate, and remove the anchorage.
3. Pull the brake drum or the driving dogs respectively out of the driving plate and remove the wheel.

Maintenance of the Rear Spring Telescopic Legs

For lubrication of the telescopic legs the upper part of same is provided with an oil filler opening which is closed by a bottom head screw. This screw is to be removed every 3,000 km (2,000 miles) and 2 cc. engine oil (SAE 20 such as "Mobiloil Arctic") are to be added.

Réglage du frein arrière

La course tolérée entre le levier de frein fixé au moyeu de la roue arrière doit être aussi courte que possible. En d'autres termes, depuis sa position de non utilisation et jusque sa position au commencement de l'action de freinage effectif, sa course doit être aussi réduite que possible. Ceci uniquement pour que le frein agisse spontanément en cas de besoin.

Le réglage de ce frein arrière, qui se modifie du reste par simple modification de réglage de tension de la chaîne et aussi par l'usure normale des garnitures des mâchoires, se fait habituellement de la vis de réglage ad-hoc placée sur le carter du moteur. Après en avoir débloqué le contre-écrou, on visse la vis ou on la détourne, selon le cas, et selon les mêmes données que celles relatives au frein avant — voir page 65.

Démontage de la roue arrière

- 1.- Simplement détacher le câble de frein au moyeu arrière, enlever la vis 6-pans de l'axe arrière (de roue) en maintenant cet axe au moyen d'une broche, puis enlever cet axe.
- 2.- Déplacer le contre-boutoir du frein vers l'avant et jusqu'à ce qu'il ne tienne plus dans son encoche dans le couvercle du tambour et l'enlever.
- 3.- Détacher la roue et les entraîneurs de la bride d'entraînement, puis enlever la roue complète.

Entretien des jambes de suspension à ressorts

Pour la lubrification de ces organes de suspension arrière il est prévu une petite ouverture pour l'introduction de l'huile. Cette ouverture d'entretien est obturée par une vis à tête demi-ronde. On la dévisse tous les 3000 km et on y laisse couler 2 cm² d'huile (SAE 20 ou «Mobil Arctic»).

Ajuste del freno de la rueda trasera

La distancia de la maneta de freno, en el cubo de la rueda trasera, desde su estado de reposo hasta el principio del efecto de frenar, debe ser lo mínimo posible, para que en caso de necesidad funcione el freno con rapidéz.

Para ajustar la acción del freno, que varia al ajustar la tensión de la cadena y por desgaste de forros del mismo, úsese el tornillo de ajuste dispuesto en el carter. Ajústese correspondientemente el tornillo una vez suelta la contratuerca (véase «Ajuste del freno de la rueda delantera», pag. 66).

Desmontaje de la rueda trasera.

1. Suéltese el cable del freno del cubo de la rueda trasera, sáquese la tuerca hexagonal del eje corredizo (apretando el mismo con un punzón) y quítese luego dicho eje.
2. Deslícese hacia delante el sujeta-freno hasta que se desprenda del anclaje en la tapa del freno, quitando luego aquel.
3. Sáquese el tambor de freno o las garras de arrastre de la placa de arrastre respectivamente, y quítese la rueda trasera.

Cuidado de los brazos oscilantes.

Para engrasar los brazos oscilantes se hará mediante una abertura de envase de aceite dispuesta en la parte superior para dicha operación, que se cierra mediante un tornillo semi-redondo. Cada 3000 kms deberá quitarse este tornillo poniendo en la abertura 2 cc. de aceite (SAE 20, como v. gr. «Mobil Arctic»).

INDEX

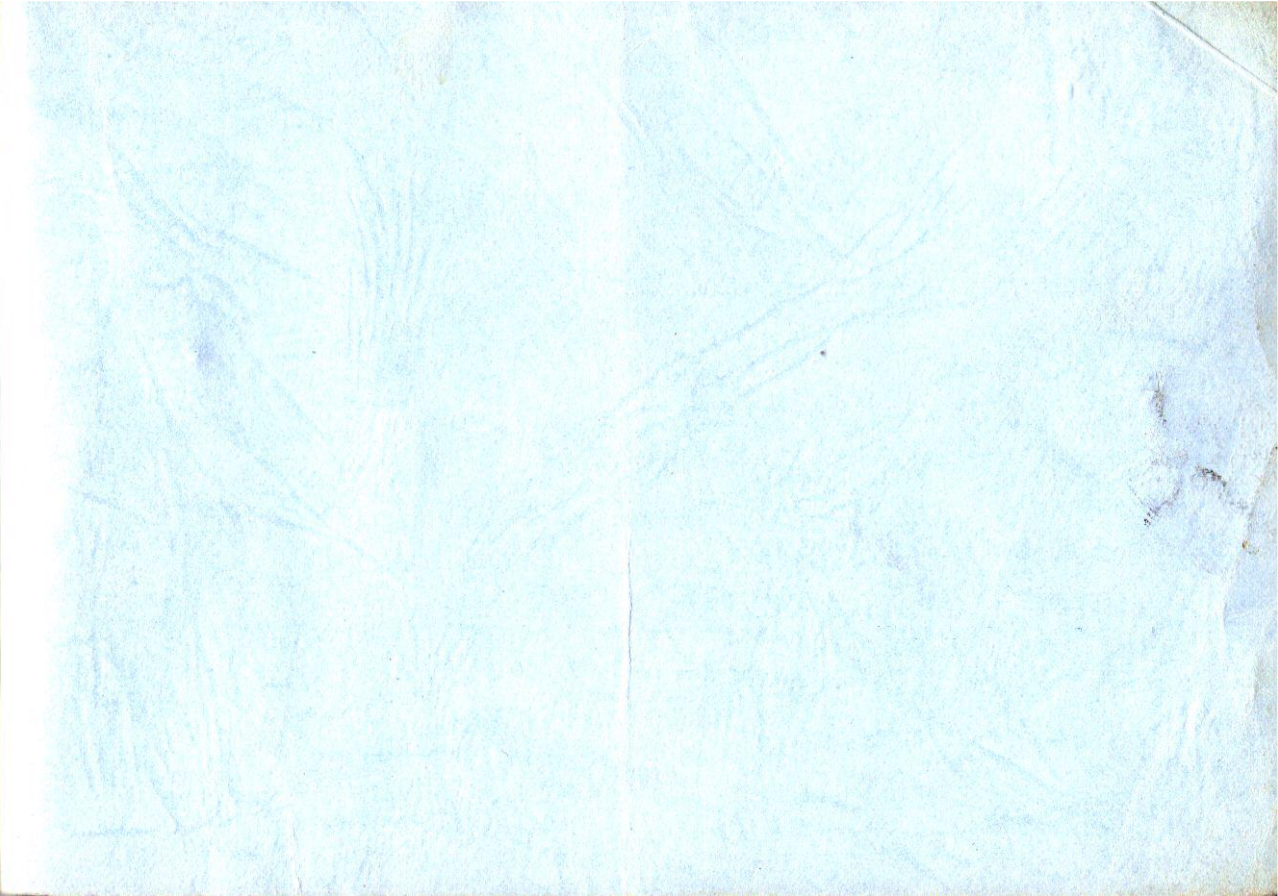
	Page
Introduction	1
Pictures "Vicky III N" and "Vicky IV"	2
Picture "Avanti"	3
Technical Data	4—5
Nameplate and Serial Numbers	10
Operation	11—34
The Controls	12—20
Before-Operation Service	22—27
Starting the Engine	28—29
Starting the Vehicle	30—31
Running-In	32—34
Maintenance	35—69
Maintenance Guide	36
External Maintenance	39
Checking the Oil Level and Changing the Oil	40
Cleaning the Exhaust System	42
Lubricating the Hand Levers and Bowden Cables	44—47
Adjusting the Clutch	48
Adjusting the Gear Shifting Mechanism	50—54
Cleaning the Wet Air Filter	55
Service of the Carburettor	56—58
Cleaning and Adjusting the Contact Breaker Points	60
Removal of the Front Wheel	62
Cleaning the Front Wheel Suspension on "Vicky III N" and "Vicky IV"	62
Lubricating the Speedometer Drive	65
Adjusting the Front Brake	65
Maintenance of the Rear Drive Chain and Adjusting the Chain Tension	67
Adjusting the Rear Brake	69
Removal of the Rear Wheel	69
Maintenance of the Rear Spring Telescopic Legs	69

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	1
Gravures « VICKY III N » et « VICKY IV »	2
Gravure « AVANTI »	3
Caractéristiques techniques	6 et 7
Plaque et caractéristiques constructives	10
Instructions de service	11 à 34
Leviers et manettes de commande	13 à 21
Instructions de service avant chaque départ	22 à 27
Lancement du moteur	28 et 29
Le démarrage	30 et 31
Le rodage	32 à 34
Entretien et graissage	35 à 70
Plan d'entretien	37
Soins extérieurs	39
Contrôle niveau d'huile et vidange d'huile	41
Nettoyage de l'échappement	43
Graissage des câbles Bowden, leviers et manettes	45 à 47
Réglage de l'embrayage	49
Réglage du sélecteur de vitesses	51 à 54
Nettoyage du filtre à air (humide)	55
Nettoyage du carburateur	57 à 59
Nettoyage et réglage des contacts du rupteur	61
Démontage de la roue avant	63
Nettoyage de la suspension avant des cyclomoteurs « VICKY III N » et « VICKY IV »	63 et 64
Graissage de la commande du tachymètre	66
Réglage du frein avant	66
Entretien de la chaîne et réglage de sa tension	68
Réglage du frein arrière	70
Démontage de la roue arrière	70
Entretien des jambes de suspension à ressorts	70

SUMARIO

	Pags.
Introducción	1
Fig. "Vicky III N" y "Vicky IV"	2
Fig. "Avanti"	3
Características técnicas	8—9
Rotulo del modelo, número del motor y bastidor	10
Instrucciones para el manejo	11—34
Palancas de operación	13—21
Examínese	22—27
Arranque del motor	28—29
Puesta en marcha del vehículo	29—31
El rodaje	32—34
El entretenimiento	35—70
Guía de cuidados	38
Cuidados del exterior	39
Control del aceite y cambio de aceite	41
Limpieza del sistema de escape	43
Engrase de las palancas de operación y los cables correspondientes Bowden	45—47
Ajuste del embrague	49
Ajuste del cambio de marchas	51—54
Limpieza del filtro de aire mojado	55
Cuidados del carburador	57—59
Limpieza y ajuste de los contactos del ruptor	61
Desmontaje de la rueda delantera	63
Limpieza de la suspensión delantera en "Vicky III N" y "Vicky IV"	63—64
Engrase de la transmisión del velocímetro	66
Ajuste del freno de la rueda delantera	66
Cuidados de la cadena de arrastre y tensión de la cadena	68
Ajuste del freno de la rueda trasera	70
Desmontaje de la rueda trasera	70
Cuidado de los brazos oscilantes	70



ZWEIRAD UNION AG. NÜRNBERG
DKW — VICTORIA — EXPRESS

8. 59. 5. Bestell-Nr. 1070081000

IceniCAM Information Service

