

GEBRAUCHS- ANWEISUNG

FÜR DIE

**VICTORIA-
MOTORFAHRRÄDER-
U. EINBAUMOTOREN
FM 38**

AUSGABE JUNI 1949



VICTORIA WERKE A.-G., NÜRNBERG
Gegründet 1886

GEBRAUCHS- ANWEISUNG

FÜR DIE

**VICTORIA-
MOTORFAHRRÄDER-
U. EINBAUMOTOREN
FM 38**

AUSGABE JUNI 1949



VICTORIA WERKE A.-G., NÜRNBERG
Gegründet 1886

Radfahren ohne zu treten

mit dem

VICTORIA-Fahrrad-Motor

Diesen Wunsch soll Ihnen unser 38 ccm Fahrrad-Motor FM 38 oder das vollständige VICTORIA-Motorfahrrad erfüllen.

Nachfolgend finden Sie:

- a) Die technischen Daten
- b) Gebrauchsanweisung und
- c) Fehlerquellen-Hinweise

Es ist sehr wenig, was Sie zu beachten haben, aber dieses Wenige müssen Sie wissen, um nicht die gleichen Behandlungsfehler zu begehen, die andere schon gemacht und längst erkannt haben.

Dieser kleine Motor leistet mehr, als Sie selbst zu leisten in der Lage sind. Wenn Sie trotzdem nicht mehr von ihm verlangen, als Sie sich selbst bei größter Anstrengung zumuten würden, dann werden Sie sehr lange und sehr viel Freude daran haben. Sie sollen deshalb nicht überängstlich sein. Der Motor verträgt schon etwas und darf wirklich ernst genommen werden. Arbeiten Sie aber nicht unnötig daran herum, wenn Sie nichts davon verstehen, sondern befragen Sie Ihren Fachmann.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Freude und wir hoffen, künftig auch Sie zu dem großen Kreis der VICTORIA-Anhänger zählen zu dürfen.

Technische Kennzeichen

MOTOR: 38 ccm — 2-Takt — 1 Zylinder — Block-Motor — Bohrung 35 mm — Hub 40 mm — 5000 Touren maximal — abnehmbarer Leichtmetall-Zylinderkopf — Drehgas — guter zerlegbarer Schalldämpfer.

GETRIEBE: In den Motorblock eingebaut — 2 Gänge — Handschaltung — vom Lenker aus zu bedienen — Kraftübertragung mit Kette auf die Hinterradnabe.

BRENNSTOFFBEHÄLTER: Ca. 2,7 l fassend - Gemisch 1:25 — Wir empfehlen SHELL AUTOOEL 4X.

VERBRAUCH: Ca. 1,5 l auf 100 km — Geschwindigkeit ca. 30 km/Std.
Der einbaufertige Fahrrad-Motor wird mit Gepäckträger, eingebautem Gepäckhalter und Brennstoffbehälter, mit Kettenrad und Befestigungsteilen nebst Kette und dem erforderlichen Werkzeug geliefert.

GEWICHT: Das Gesamtgewicht dieser Ausrüstung beträgt ca. 9,5 kg.
Änderungen der Konstruktion und Ausstattung bleiben vorbehalten!

ACHTUNG! Wir liefern das Zahnrad, wenn nicht ein anderer Hinweis bei der Bestellung erfolgt, auf die TORPEDO-Freilaufnabe passend und können es zunächst auch für unsere VICTORIA-Freilaufnabe liefern. Für den letzteren Fall muß das aber bei der Bestellung angegeben werden.

SEHR WICHTIG! Ein gebrauchtes Fahrrad, besonders wenn es möglicherweise schon Stürze oder Zusammenstöße mitgemacht hat, muß auf jeden Fall auf seine Bruch- und Reißfreiheit untersucht werden, ganz besonders auch die Vordergabel. Kleine unbeachtete Risse erweitern sich mit der Zeit und führen später zu Brüchen, die verhängnisvoll werden können. Beauftragen Sie hierzu den Fachmann, der Ihnen den Motor einbaut.

ERSATZTEILE: Soweit solche benötigt werden, sind stets durch den Victoria-Händler zu bestellen.

GARANTIE: Wir leisten eine Garantie von 6 Monaten vom Tage der Zulassung, unter Ausschluß aller sonstigen Schadenersatz- usw. Ansprüche, für Mängel, die auf Material- oder Arbeitsfehler zurückzuführen sind und leisten kostenlosen Ersatz oder Instandsetzung nach unserem Ermessen bei frachtfreier Einsendung. Die Vertretung allenfallsiger Garantieansprüche uns gegenüber ist Aufgabe des zuständigen Händlers.

Für Teile, welche wir nicht herstellen, beschränkt sich die Gewähr auf die Abtretung der uns etwa gegen den Erzeuger wegen des Mangels zustehenden Ansprüche.

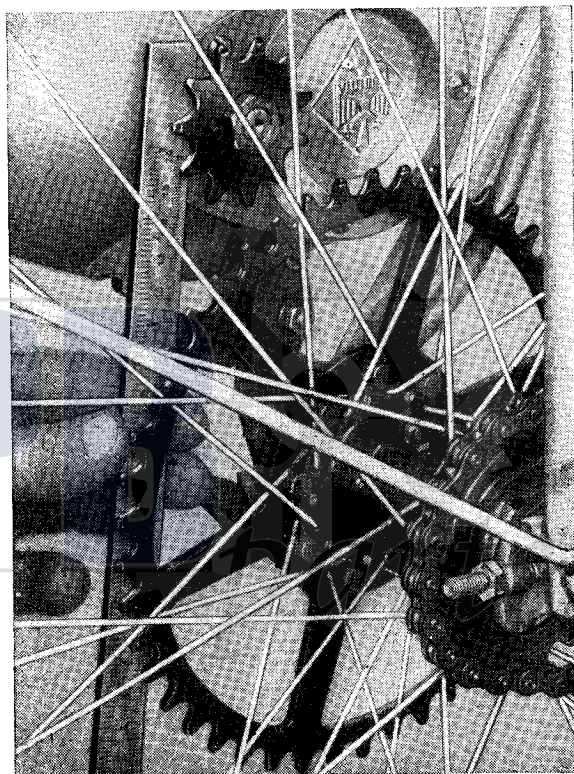
Natürliche Abnutzung, unsachgemäße Behandlung oder Fehler, die von fremden Personen gemacht werden, heben unsere Gewährleistungspflicht auf. Wandlung oder Minderung des Kaufpreises oder Schadenersatz irgendwelcher Art sind ausgeschlossen.

Speichen um die Freilaufnabe gelegt und mittels der drei, mit beiderseitigem Gewinde versehenen Befestigungsbolzen so zusammengeschraubt, daß sie genau wie die sechs eingenieteten Befestigungsbolzen mit den angefrästen Flächen nach innen gedreht zu stehen kommen. Jetzt den Befestigungsflansch auf den Freilaufnabenhals schieben, das Kettenrad auf den Befestigungsflansch aufstecken (die Anschrägung der Bohrung gegen die Speichen) und mit dem dreiteiligen Haltering durch die Speichen hindurch mit Muttern und Federringen verschrauben. Hierbei ist darauf zu achten, daß die angefrästen Flächen der Befestigungsbolzen über den Wulst des Speichenkranzes greifen. (Abbildung 1.)

Nach vollendetem Anziehen überzeuge man sich erst, ob das Kettenrad nicht schlägt.

Das Rad wird dann wieder in den Rahmen eingesetzt und gleichzeitig der Motor ohne Gepäckträger auf der linken Seite der Hinterachse angeschraubt, wobei die mitgelieferte Kettenspannscheibe außen unter die Mutter mit beizulegen ist. Vor dem Auflegen der großen Antriebskette ist erst zu prüfen, ob die beiden Kettenräder zueinander genau fluchten, wobei ein Lineal an das große Kettenrad anzulegen ist. (Abbildung 2.)

Man untersuche die Spur in verschiedenen Stellungen des Hinterrades, da bei einem leichten seitlichen Schlag des Kettenrades verschiedene Abweichungen feststellbar sind. Wenn sich ein Fluchtfehler von mehr als 1 mm ergibt, so ist dieser durch leichtes Abkröpfen des unteren Befestigungsteiles, das zu diesem Zweck vom Motor abzuschrauben ist, zu beseitigen. Wird der Fluchtfehler nicht beachtet, so wird die Antriebskette schon nach kurzer Zeit unbrauchbar. Hierauf ist der Gepäckträger, evtl. durch leichtes Nachbiegen, so anzupassen, daß die



2. Kettenradspur mit Lineal

Enden der Streben sowohl am Motor als auch am rechten Hintergabelende gut anliegen und dann festzuschrauben. Jetzt kann die Antriebskette aufgelegt und durch Verdrehen der Spannscheibe richtig gespannt werden, hierbei ist das Hinterrad zu drehen und nachzuprüfen, ob die Kette an keiner Stelle zu stramm geht. Nunmehr muß der Handschalthebel und der Handgriff am linken Lenkerteil, der Gasdrehgriff und der Dekompressionshebel am rechten Lenkerende befestigt werden. Nach dem Aufstecken des Kraftstoffschlauches und Befestigen der Seilzüge am Rahmen mit Kabelbändern ist der Anbau beendet.

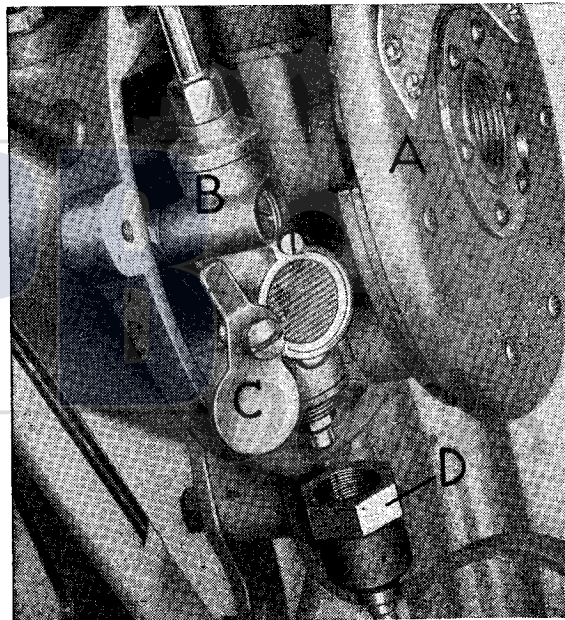
Gebrauchs-Anweisung

Kraftstoff und Schmieröl

Als Kraftstoff soll gutes Markenbenzin verwendet werden, dem 1/25 SHELL AUTO OEL 4X beizumischen ist. Da der Motor ohnedies sehr sparsam ist, wäre es falsch, durch Verwendung von minderwertigen Kraftstoffen die Betriebskosten noch weiter drücken zu wollen, da dadurch nur die Lebensdauer des Motors verringert würde. Benzin-Benzol-Kraftstoffgemisch muß nicht verwendet werden, auch sollen möglichst ungefettete oder wenigstens nur schwach gefettete Öle Verwendung finden. Das Mischen soll in einem Gefäß durch kräftiges Umrühren, keinesfalls erst im Kraftstoffbehälter, erfolgen. Wir empfehlen, sich eine 5-l-Kanne anzuschaffen; je die Hälfte reicht dann zu einer Tankfüllung (genau faßt er 2,7 l). —

Bevor mit dem Fahren begonnen wird, soll noch einiges über den Motor und seine Behandlung gesagt werden. Der Motor arbeitet im Zweitakt und hat bei einer Bohrung von 35 mm und einem Hub von 40 mm ca. 38 ccm Zylinderinhalt. Durch die kräftige Bemessung aller Teile und genaueste Herstellung ist die Lebensdauer eines solchen kleinen Motors ebenso, wie die eines großen. Die gün-

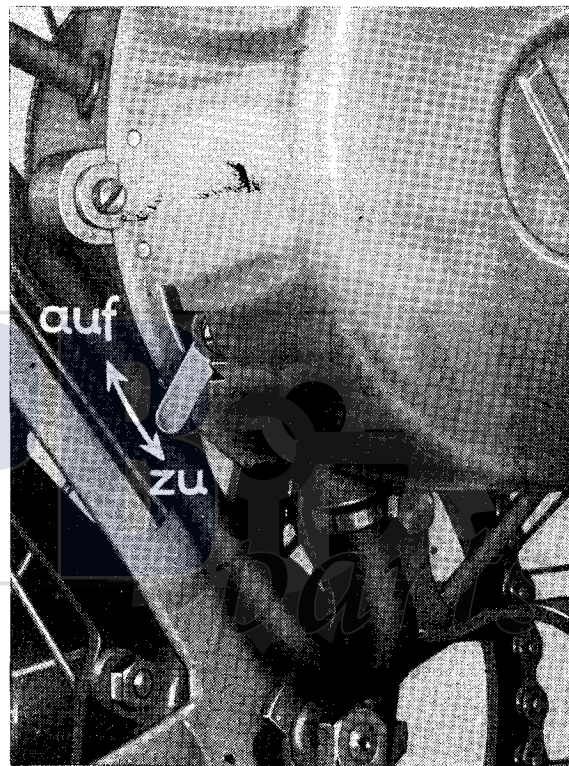
stige Anordnung im Fahrwind und die großen Kühlrippen ermöglichen eine dauernde Ausnützung der Motorleistung, die bei 5000 Umdrehungen pro Minute über 1 PS beträgt. Der Motor besitzt einen Flachkolben und arbeitet mit einer Steilstromspülung. Die Gaseinlaß-Steuerung erfolgt durch eine sehr einfache neuartige Schiebersteuerung.



3. Magnet mit Vergaser bei abgenommener Kappe und geöffneter Startklappe

Um auch im bergigen Gelände oder im dichten Verkehr ohne Mittreten fahren zu können, ist ein Zweiganggetriebe im Motorgehäuse eingebaut, das von dem am linken Lenker sitzenden Handhebel (Abb.8) geschaltet wird, ohne daß dabei eine Kupplung zu bedienen ist, wodurch normalerweise keine Bedienungsfehler möglich sind. Unstatthaft ist aber beim Bergabfahren im Leerlauf, den kleinen Gang einzuwerfen, um den Motor als Bremse wirken zu lassen. In diesem Falle würden Gewalten auftreten, die bei dem kleinen Motor ebenso wie bei dem stärksten Wagen zu Beschädigungen der Antriebs- und Getriebeteile führen können. Auch der 2. Gang wird richtig erst nach entsprechender Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit bei gleichzeitigem kurzen Anheben des Entlüfters nur langsam eingelassen.

Der Schwungradmagnet (Abb. 3A) u. der schwimmerlose Vergaser (Abb. 3B) sitzen unter der leicht abnehmbaren Schutzhaube und sind daher vor Beschädigungen und Verschmutzung geschützt, aber bei abgenommener Haube sehr gut zugänglich. Außer dem Reinigen des Benzinfilters am Vergaser, dem Auswechseln einer Zündkerze und dem Auffüllen von Getriebeöl — wir empfehlen SHELL AUTOEL 4 X — durch die hierfür vorgesehene Einfüllschraube, bleibt dem Fahrer keine Motorwartung. Hierbei ist der richtigen Bemessung des nachzufüllenden Getriebeöles einige Beachtung zu schenken. Der Verbrauch an Getriebeöl beträgt durchschnittlich ca. 10 ccm (= 1 Eßlöffel voll) für 200-250 km Fahrstrecke und diese Menge ist jeweils nach den genannten Fahrkilometern zu ergänzen. Zur Kontrolle des höchstzulässigen Ölstandes dient eine besondere Ölstandschraube im vorderen Gehäusedeckel, welche nach Abnehmen der Abdeckhaube zugänglich ist. Am besten wird beim Nachfüllen in der Weise verfahren, daß bei herausgenommener



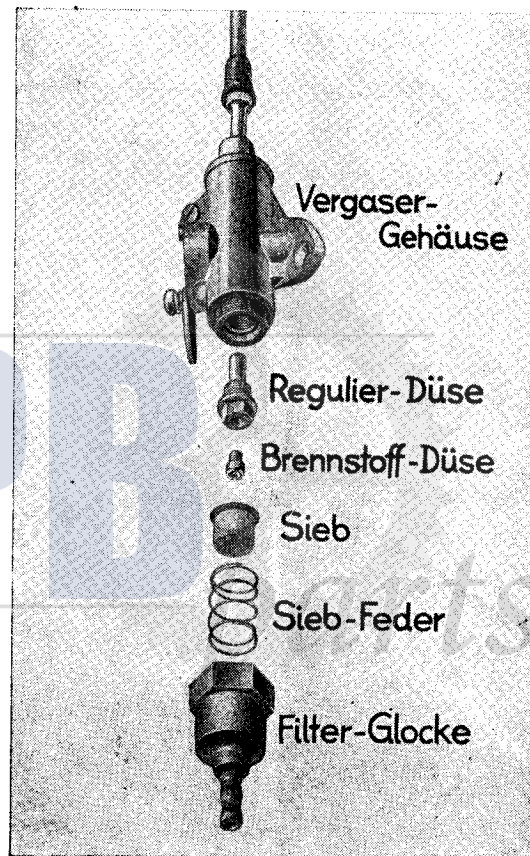
4. Startklappen-Hebelbedienung

Ölstandschaube nur soviel Öl durch die obere Einfüllöffnung ergänzt wird, bis dieses aus dem Ölstandsloch herauszulaufen beginnt. Zu achten ist dabei darauf, daß das Rad senkrecht steht. Eine größere Getriebeölmenge, als die angegebene, wirkt auf die Funktion des Motors störend und ist deshalb tunlichst zu vermeiden. Alle 3000 km oder wenn sich ein merkliches Nachlassen der Leistung zeigt, soll eine Werkstatt aufgesucht werden, da Arbeiten wie Zündungsnachstellen, Nachstellen der Gangschaltung usw., nicht vom Fahrer vorgenommen werden sollen.

Eine zeitweilige Reinigung des Aggregates, besonders der Kühlrippen, des Zylinders sowie der Antriebskette, die auch ab und zu einmal abgenommen und mit altem Benzin gewaschen und neu gefettet werden sollte, ist sehr zu empfehlen. Der Auspufftopf ist zerlegbar und muß ebenfalls alle 3000 bis 5000 km gereinigt werden. Ebenso ist der Zylinderdeckel abzunehmen und von anhaftender Ölkohle zu reinigen.

Der Start

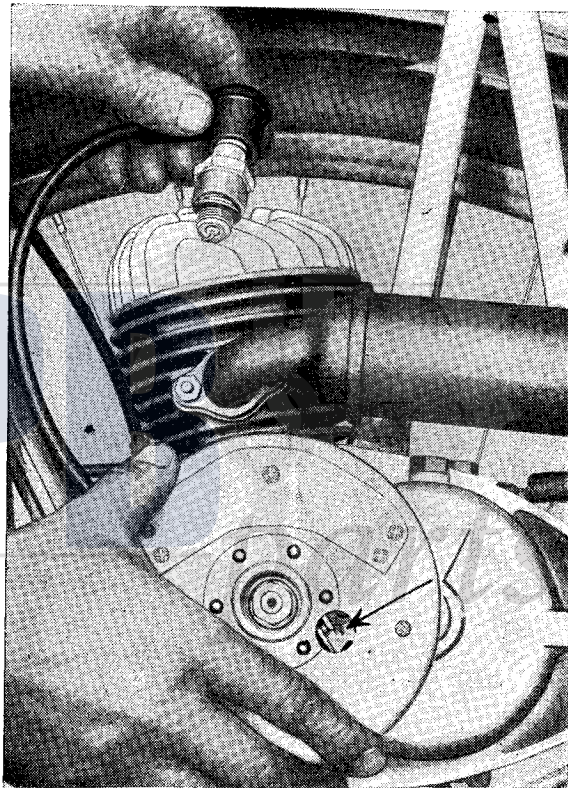
Der Benzinhahn wird geöffnet und der Gasdrehgriff wird ganz nach innen, also auf Vollgasstellung, gedreht. Hierdurch wird die Kraftstoffregulirnadel von ihrem Sitz angehoben und der Motor eingespritzt. Nun wird zunächst solange gewartet, bis der Kraftstoff unten am Schlauch abtropft. Dies dauert etwas länger, wenn die Kraftstoffleitung vollständig leer war, da erst die in der Leitung und im Vergaser befindliche Luft von nachfließendem Kraftstoff verdrängt werden muß. Bei Inbetriebnahme des Motors oder nach längerem Stillstand ist deshalb zweckmäßig, die Kraftstoffleitung vor dem Start zu entlüften. Dies geschieht in der Weise, daß bei geöffnetem



5. Vergaser in seiner Zusammensetzung

Kraftstoffhahn der Schlauch vom Vergaser unten abgezogen und sofort, nachdem Kraftstoff aus dem Schlauchende austritt, wieder auf den Anschlußstutzen des Vergasers aufgeschoben wird. Nun stelle man den Schalthebel am Lenker links (Abbildung 8) auf Leerlauf in Mittelstellung, besteige das Rad, bringe dieses durch kräftiges Treten in Fahrt, ziehe den Dekompressionshebel und lasse den Schalthebel durch Auslösen der kleinen Sperrklinke nach vorne springen, wodurch der Normalgang eingreift. (Nicht mit kleinem Gang starten!) Springt der Motor nach Loslassen des Dekompressionshebels an, so trete man noch etwas mit, bis der Motor richtig auf Touren gekommen ist. Springt er nicht sogleich an, ist es sinnlos, sich lange Strecken abzutrapeln, sondern man schalte sofort wieder auf Leerlauf und wiederhole den Startvorgang noch einmal. Erfolgt keinerlei Zündung: siehe Fehlerquellen (Seite 21). Für die Winterzeit ist eine Startklappe (Abbildung 3 C) vorgesehen, die solange geschlossen bleibt, bis der Motor genügend angewärmt ist, dann aber unbedingt wieder geöffnet werden muß, was durch Verstellung des Hebels (Abbildung 4) geschieht.

Die Geschwindigkeit wird durch den Gasdrehgriff reguliert und nur bei stärkeren Steigungen, wenn der Motor im Normalgang nicht mehr durchzieht, oder bei starkem Verkehr, wird rechtzeitig auf den kleinen Gang durch vollständiges Anziehen des Schalthebels ohne Betätigung der Sperrklinke umgeschaltet. Beim Anhalten wird der Gasdrehgriff zuge dreht und der Schalthebel in die Mittelstellung (Lösen des kleinen Sperrhebels) auf Leerlauf gestellt. In dieser Stellung kann auch wie mit jedem normalen Fahrrad ohne Motor gefahren werden. Zum schnellen Anhalten werden die Freilauf rücktrittsbremse



6. Prüfen des Funkens durch Magnet drehen

sowie die Handbremse in gewohnter Weise betätigt, unter gleichzeitiger Schließung des Gasdrehgriffes.

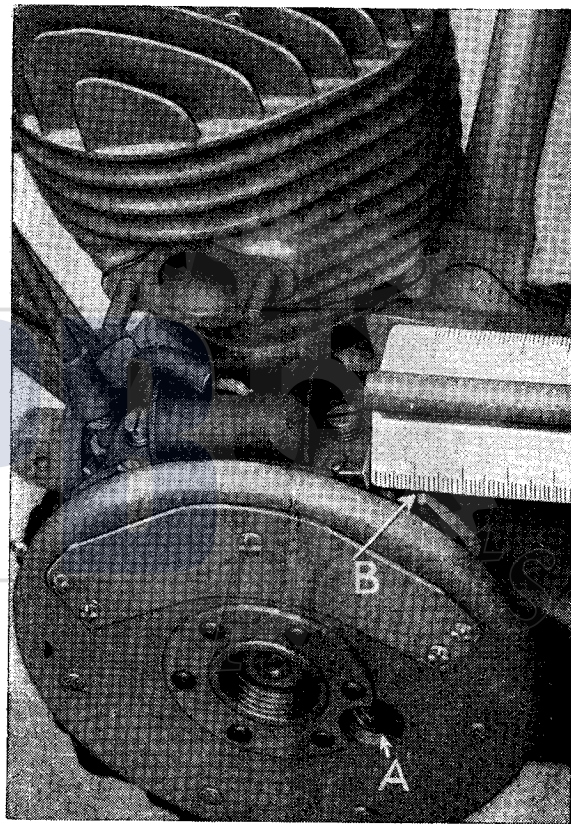
Bei längeren Fahrtpausen muß der Kraftstoffhahn geschlossen werden.

Neue Motoren dürfen erst nach ca. 500 km Einfahrtstrecke voll beansprucht werden, da die beweglichen Teile erst allmählich aufeinander einlaufen. Je vorsichtiger der Motor in der ersten Zeit gefahren wird, um so länger und besser wird er gebrauchsfähig bleiben. Auf langen, geraden Strecken — besonders auf Autobahnen — fahre man nicht dauernd mit Vollgas, sondern nur mit etwa $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$ Gas. Was man einem großen teuren Motorrad oder Wagen nicht zumutet, darf man billigerweise auch nicht von diesem kleinen Maschinchen verlangen. — Man probiere ab und zu durch Drosselung der Drehzahl, ob der Motor noch sein gutes Anzugsvermögen hat, was einen Beweis für seinen einwandfreien Zustand bildet.

Die hauptsächlichsten Störungsquellen können in der Zündung sowie im Vergaser liegen. Beachten Sie den Artikel „Fehlerquellen“ (Seite 21).

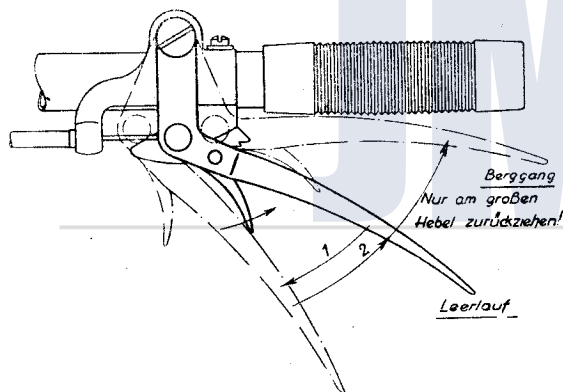
Als Zündkerze ist die Bosch-Kerze mit der Bezeichnung W 95 T1 zu verwenden. Beim Einsetzen von neuen Zündkerzen ist besonders zu beachten, daß diese häufig einen Elektrodenabstand von 0,7 mm haben, wie dies für Fahrzeuge mit Batteriezündung richtig ist, während er für Magnetzündung nur 0,4 mm betragen soll. Es sind daher die Elektroden durch einen leichten Schlag auf diesen Abstand, der etwa einer Postkartenstärke entspricht, nachzubiegen.

Da die richtige Kraftstoffmenge durch die sehr kleine Bohrung der Brennstoffdüse, die im Vergaser sitzt, dosiert



7. Magnet mit Kontaktabstand-Abriß

wird, ist zur Vermeidung der Verstopfung dieser Bohrung ein Brennstofffilter (Abbildg. 5) vorgesehen, das von Zeit zu Zeit einer Reinigung bedarf. Wenn der Motor öfters während des Betriebes aussetzt oder plötzlich ganz stehen bleibt, so ist dies gewöhnlich auf Störung der Kraftstoffzufuhr zurückzuführen. Es ist zuerst der Brennstoffschlauch unten am Vergaser abziehen und bei geöffnetem Kraftstoffhahn zu prüfen, ob vielleicht der Hahn oder der Schlauch selbst verstopft sind. Andernfalls ist die Filterglocke (Abbildg. 3D) nach vorheriger Abnahme des Schutzdeckels vom Vergaser abzuschrauben und die



Normalgang
Auch zum Anfahren benutzen - kleine Klinke nach rückwärts drücken - dann schwenkt großer Hebel nach vorne.

8. Die Stellungen der Gangschaltung

Siebglocke zu reinigen. Bei dieser Gelegenheit ist gleich die Brennstoffdüse herauszuschrauben und auf freien Durchgang zu prüfen. Evtl. Fremdkörper sind mit einer Borste, keinesfalls mit einer Nadel, welche die Bohrung erweitern könnte, zu entfernen. (Abbildg. 5 zeigt die folgerichtige Zusammensetzung des Vergasers.) Nach dem Zusammenbau des Vergasers ist vor dem Wiederaufsetzen der Schutzkappe zu prüfen, ob der Magnet noch einen guten Zündfunken gibt, wozu die Kerze herausgeschraubt und samt dem Kabel mit ihrem Gewindeteil an die Masse des Zylinders gehalten wird. Bei raschem Hin- und Herdrehen mit der Hand an der Schwungscheibe, gerade an der Stelle, wo die in dem runden Guckloch der Schwungscheibe sichtbaren Kontakte sich voneinander abheben, muß an der Kerze ein Funke überspringen (Abbildg. 6). Verölte Kontakte sind zu reinigen und schadhafte Zündkabel müssen erneuert werden, da sie die Ursache von Zündstörungen sind. Die Kontakte (Abbildg. 7A) müssen sich gerade zu öffnen beginnen, wenn der Kolben bei einer Drehung im Uhrzeigersinn an der Schwungscheibe noch 1,5 mm vor dem oberen Totpunkt angelangt ist und dabei müssen die Polschuhkanten des Schwungrades von denen der Zündspule bereits 10—11 mm Abstand (Abbildg. 7B) haben.

Der Kontakthub bei völliger Öffnung beträgt 0,4 mm. Korrekturen an dieser Einstellung sind aber nur von einem Fachmann vorzunehmen.

Fehlerquellen

Motorstörungen

Die Störungen sind in der Reihenfolge zu suchen, wie sie nachstehend aufgeführt sind!

1. Der Motor springt nicht an!

Bei ganz geöffnetem Gasdrehgriff tropft kein Kraftstoff von dem Kraftstoffschlauch ab.

Kraftstoffhahn nicht geöffnet.

Kein Kraftstoff mehr im Tank.

Kraftstoffleitung verstopft (Schlauch vom Vergaser abziehen und sehen ob Kraftstoff kommt).

Düse verstopft (herausschrauben und mit Borste oder durch Ausblasen reinigen).

Kraftstofffilter ist verschmutzt.

Schlechter Kraftstoff, der nur schwer zündet, eventl. Zündkerze etwas anwärmen.

Motor ist zu kalt (Starterklappe schließen bis der Motor etwas warmgelaufen ist. Wiederöffnen nicht vergessen!)

Zündkerze verölt, defekt oder hat zu großen oder zu kleinen Kontaktabstand (0,4 mm).

Zündkabel beschädigt (erneuern oder behelfsmäßig durch Isolierung instandsetzen).

Kabelschuh ist lose.

Unterbrecherkontakte sind verölt (mit faserfreiem Lappchen auswischen), oder verschmort (dann mit feiner Feile reinigen).

2. Der Motor bleibt stehen oder setzt aus:

Zündstörungen (zu wenig Frühzündung [1,5 mm]), wie oben.

Störungen in der Kraftstoffzufuhr oder am Vergaser, wie oben.

Der Motor ist zu heiß oder der Kolben klemmt.

Die Düse ist zu klein oder nicht völlig sauber.

Die Kraftstoffleitung durch Verschmutzung gestört.

Ungeeignetes oder zu wenig Öl beigemischt, oder der Motor ist nicht vorschriftsmäßig eingefahren.

3. Der Motor arbeitet unregelmäßig:

Schlechte oder verölte Zündkerze.

Defektes oder loses Zündkabel.

Zündung verstellt oder Kontakte unsauber.

Kleiner Fremdkörper od. Wassertropfchen vor d. Düse.

4. Der Motor viertaktet:

Beim Kraftstoffgemisch zu viel Öl beigemischt.

Düse zu groß.

Zu viel Öl im Getriebegehäuse.

Düsennadel oder Düse abgenützt.

Startklappe nicht geöffnet.

5. Die Motorleistung ist schlecht:

Verstellte Zündung (0,4 mm Kontakthub, 1,5 mm vor oberem Totpunkt, 10 — 11 mm Abriß an den Polschuhen).

Düse verstopft.

Schwache Kompression durch festsitzende oder abgenützte Kolbenringe.

Auspuffschlitz und Auspufftopf durch Ölkohle verlegt. (Alle diese Fehler sollen nur von einem Fachmann beseitigt werden.)

6. Der Motor knallt:

Motor noch zu kalt (Startklappe kurze Zeit schließen).

Düse zu klein oder verlegt.

Ungeeignete oder defekte Zündkerzen.

7. Der Motor wird zu heiß:

Zu wenig Frühzündung (1,5 mm vor oberem Totpunkt).

Zu kleine Düse.

Zu wenig oder ungeeignetes Öl beigemischt.

Auspuffanlage verstopft.

Die Kühlrippen sind stark verschmutzt.

8. Der Kraftstoffverbrauch ist zu hoch:

Kraftstofftank, Kraftstoffschlauch undicht.

Düse zu groß.

Benzinhahn wurde bei stehendem Motor längere Zeit nicht geschlossen.

9. Der Motor geht in einem der beiden Gänge durch:

Die Schaltung ist nachzustellen (an der Stellschraube hinter dem Zylinder).

Spreizringe sind abgenützt (erneuern).

10. Nachstellen der Antriebskette:

Diese kann durch die spiralige Scheibe an der linken Seite nachgestellt werden.

Denken Sie daran, daß Sie radfahren wollen ohne zu treten, aber nicht rennfahren oder gar mit zwei Personen fahren, denn der Motor hat nur 38 ccm! Alle schwierigen Arbeiten überlasse man, wenn möglich, dem sachkundigen Mechaniker, am besten den VICTORIA-Vertretern, die unsere Maschinen bis zur letzten Schraube kennen. Es ist unzumutbar, aus Wissensdrang am Kraftrad herumzubauen. Auch löse man nie eine Mutter, wenn es nicht notwendig ist, denn wie leicht verißt man, sie wieder festzuziehen.

VICTORIA
parts