

KREIDLER

Amazona

2 und 3 Gang



KREIDLER

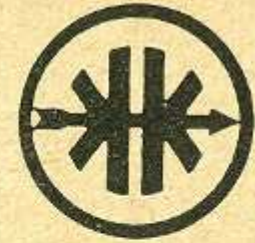
www.kreidlerjournal.com



ANLEITUNG

ZUR BEDIENUNG · PFLEGE · INSTANDHALTUNG

KREIDLER FAHRZEUGBAU · KORNWESTHEIM BEI STUTTGART



ANLEITUNG

zur Bedienung, Pflege und Instandhaltung

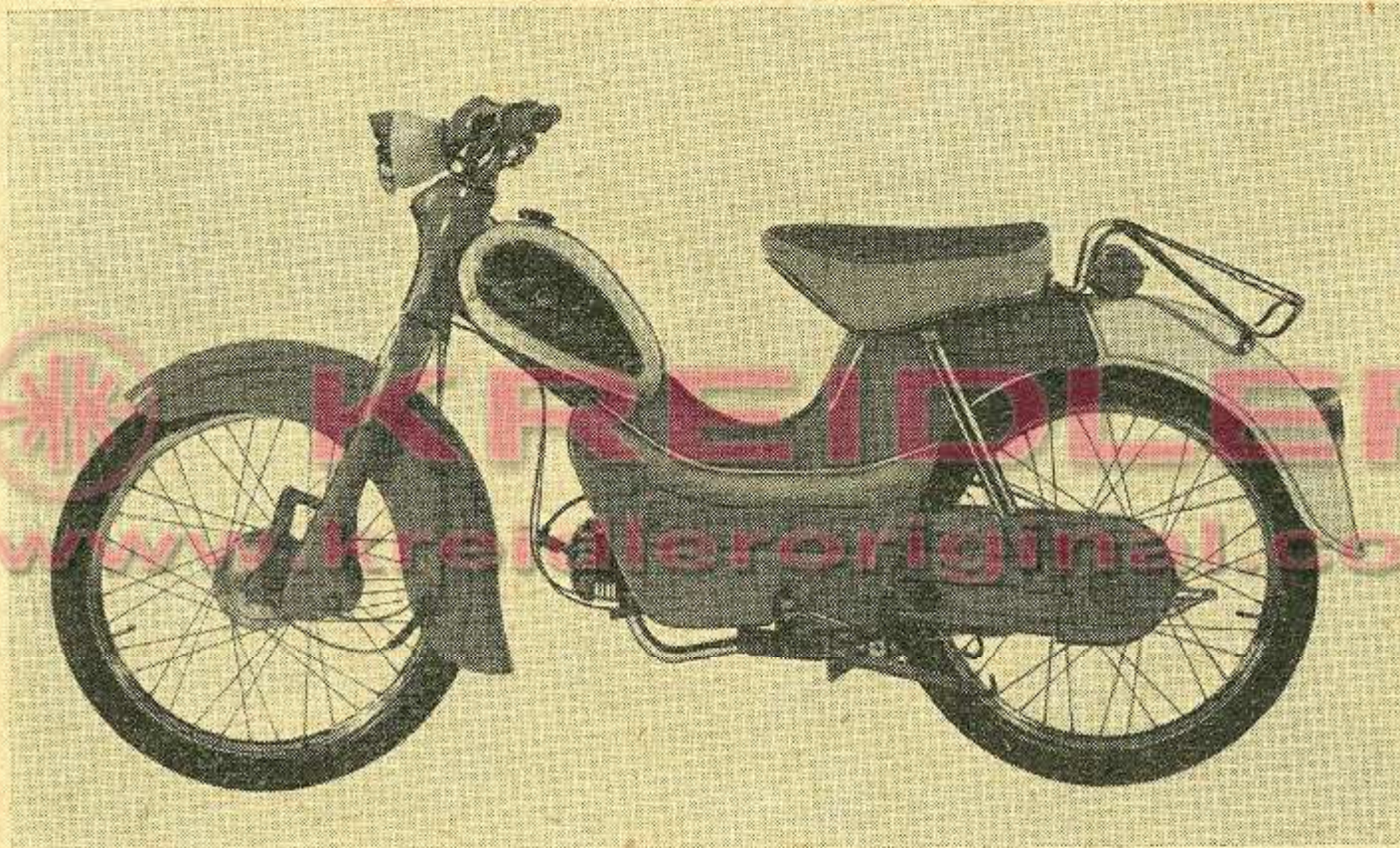
Ihrer

 **KREIDLER AMAZONE**
www.kreidleroriginal.com

2 und 3 Gang

KREIDLER FAHRZEUGBAU · KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

Abteilung der Kreidler's Metall- und Drahtwerke G. m. b. H.



K 523 201

Abbildung 1: Gesamtansicht der KREIDLER AMAZONE

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorwort	5
Fahrzeugdaten	7
Technische Angaben	8
Voran die Verkehrssicherheit	11
Vor dem Start	12
Benzinhahn auf zur ersten Fahrt ...	13
Drei Gänge – richtig schalten	16
Das Anhalten	18
Abstellen	18
Warum muß Ihr Fahrzeug eingefahren werden?	18
Man lernt sich kennen	19
1. Wirkungsweise des Zweitakt- motors	20
2. Der Motor	22
3. Öleinfüll- und Ablauf-Schraube .	22
4. Vergaser	24
5. Lichtmagnetzündler	25
6. Kontrolle der Zündeneinstellung .	25
7. Zündkerze	29
8. Kupplung	31
9. Fahrgestell	34
10. Elektrische Ausrüstung	35
11. Bremsen	38
12. Ein- und Ausbau der Räder	39
13. Vorderrad	39
14. Hinterrad	40

	Seite
Ein gepflegtes Fahrzeug leistet mehr	42
Werkzeug	43
1. Prüfung der Züge und der Schalteinstellung	44
2. Bremsen	46
3. Schrauben und Muttern	46
4. Schlußlicht	47
5. Entkohlen	47
6. Reinigen	48
7. Überwintern	48
Wer gut schmiert – der gut fährt ..	49
1. Motor	49
2. Getriebe	49
3. Vorder- und Hinterradschwinge	50
4. Radnaben u. Tachometerantrieb	51
5. Seilzüge	51
6. Kette	52
7. Gelenke	52
8. Lenkungslager	53
Ratschläge von alten Hasen	54
Pflegearbeiten für „Kreidler- Amazone“ – Aufstellung	56
Schmierplan für „Kreidler-Amazone“	57
Störungen und deren Behebungen .	58

VORWORT

Ihre KREIDLER AMAZONE ist tipp-topp in Ordnung. Dafür stehen wir gerade. Von heute an haben Sie jedoch die Pflicht übernommen, diesen Zustand zu erhalten. Wird sie mit ein klein wenig Liebe betreut, haben Sie auf Jahre hinaus Freude daran. Sie genießen dann ständig den vollen Fahrkomfort.

Die vorliegende Betriebsanleitung wird Sie nicht nur mit dem Fahrzeug und der Pflege vertraut machen, sondern Sie auch in die Lage versetzen, kleinere Störungen, die während des Fahrbetriebs einmal auftreten können, selbst zu beheben. Die Betriebsanleitung bewahrt Sie vor Schaden und erfüllt somit eine Freundespflicht. Wiederholtes Lesen wird Sie mit Ihrem Fahrzeug vollkommen vertraut machen.

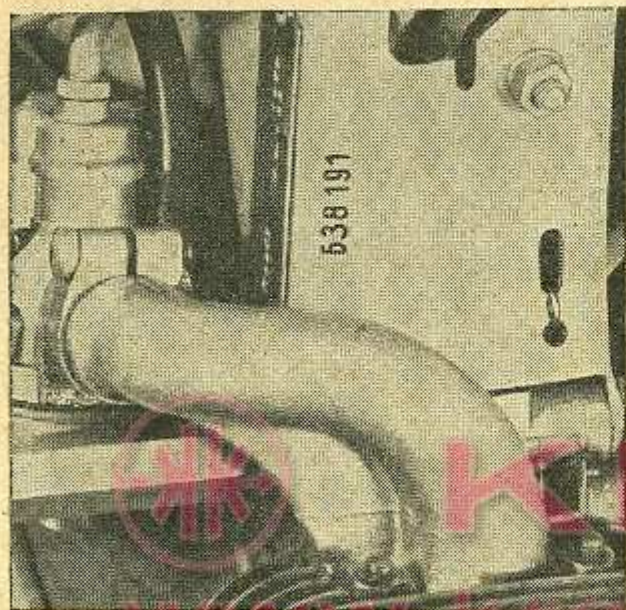
Bleibt noch zu empfehlen, ausdrücklich Original-Kreidler-Ersatzteile zu verlangen, falls es einmal notwendig wird; nicht nur der Garantie wegen, sondern weil allein dadurch „Kreidler-Sicherheit“ gewährleistet ist! Geben Sie Ihrem Kreidler-Händler zur Ersatzteilbeschaffung unbedingt Motor- und Fahrgestell-Nummer an. Der Kreidler-Dienst steht immer zu Ihrer Verfügung!

Mit dem Fahrzeug erhalten Sie eine Garantie- und Pflegedienstkarte. Lassen Sie die darin aufgeführten Pflegearbeiten regelmäßig durchführen und von Ihrem Händler in die Karte eintragen.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und viel Freude!

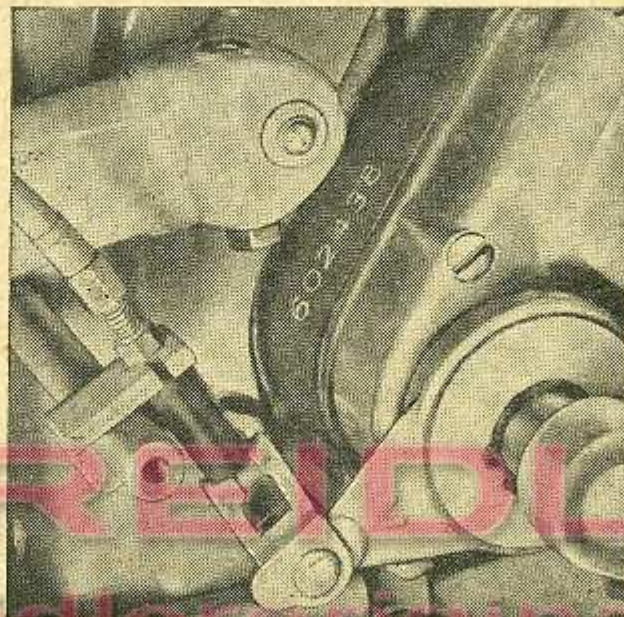
KREIDLER FAHRZEUGBAU, KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

FAHRZEUGDATEN



K 522 202

Abb. 2 Fahrgestell-Nr.



K 522 203

Abb. 3 Motor-Nr.



K 522 204

Abb. 4 Typenschild

Bitte, versäumen Sie nicht, nach dem Erwerb Ihres Fahrzeuges in nebenstehende Spalten die besonderen Daten Ihrer KREIDLER AMAZONE einzutragen. Ihr Händler braucht diese zusammen mit dem jeweiligen Kilometerstand für den Schriftverkehr mit dem Werk.

FAHRZEUGDATEN

Fahrgestell-Nummer:

Motor-Nummer:

Schlüssel-Nummer:

Name des Besitzers:

Anschrift des Besitzers:

Name des Händlers:

Anschrift des Händlers:

Datum der erstmaligen Inbetriebnahme:

Besondere Ausstattung und Änderungen am Fahrzeug:

.....

.....

.....

.....

TECHNISCHE ANGABEN

Motor:

Einzylinder-2-Takt-Motor, luftgekühlt, Bohrung 40 mm ϕ , Hub 39,5 mm, Verdichtung 1:8,5, Hubraum 49 cm³, 1,8 PS Dauerleistung bei 4500 U/min Drehzahl, Flachkolben, Umkehrspülung, Leichtmetallzylinder hart verchromt.

Getriebe:

Motor-Getriebe-Block, 3 Gänge, Stufung: 1. Gang = 1:3,61, 2. Gang = 1:2,0, 3. Gang = 1:1,31, oder 2 Gänge, Stufung: 1. Gang = 1:3,61, 2. Gang = 1:2,0; Schaltung durch Schaltklauen, Betätigung über 2 bzw. 1 Bowdenzug vom Lenker. Doppelte Arretierung der Gänge, einmal im Getriebe, einmal am Lenker, dadurch sicheres Schalten. Anwerfen des Motors durch Tretkurbel im Stand möglich.

Zündung und Lichtanlage:

Schwunglichtmagnetzündler (Wechselstromzündler) mit 17 Watt Lichtleistung. Zündkerze 14 mm Gewinde, 240 WE oder 260 WE Mehrbereichskerze je nach Fahrweise, Vorzündung 21° Kurbelwinkel, Scheinwerfer 100 mm ϕ Lichtaustritt, Birne 15 Watt, dauerabgeblendet, Lichtschalter mit Kurzschlußknopf am Lenker, Klingel.

Vergaser:

Pallas-Ringschwimmervergaser, 10 mm ϕ Durchlaß, Typ H 10/158, Hauptdüse: 55, Spritzdüse: 8 509, Kolbenschieber: 30, Naßluftfilter, Starterklappe vom Lenker zu betätigen.

Antrieb:

Von Kurbelwelle auf Kupplung durch schrägverzahnte Zahnräder, Übersetzung 1:3,67, Mehrscheibenkupplung im Ölnebel laufend. Vom Getriebe zum Hinterrad über Mofa-Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ ", 102 bzw. 98 Glieder. Hinterradübersetzung 1:2,77 bei 3-Gang-Getriebe; 1:2,0 bei 2-Gang-Getriebe.

Fahrgestell:

Preßstahlrahmen, kurzhebelige Vorderradschwinge, Hinterradschwinge mit reibungsgedämpften Federbeinen, Kettenspannung durch Exzenter einstellbar, Dreipunktaufhängung des Motors, Tretkurbeln.

Räder:

Bereifung 23x2.00 Moped,	Luftdruck vorn 1,8 atü, hinten 2,0 atü,
Bereifung 23x2.25 Moped,	Luftdruck vorn 1,5 atü, hinten 2,0 atü,
Bereifung 23x2.25 Motortyp,	Luftdruck vorn 1,5 atü, hinten 2,0 atü.

Bremsen:

Leichtmetallvollnaben mit eingegossenem zentral liegenden Bremsring, Innenbackenbremsen, Trommel- ϕ 102 mm, Betätigung der Vorderradbremse über Bowdenzug durch Handhebel am Lenker, Betätigung der Hinterradbremse über hochdruckfesten Bowdenzug durch Tretkurbel.

Tank:

Tank mit ca. 5,7 Liter Fassungsvermögen, Kraftstoff-Reservehahn mit Sieb, Reserve-menge ca. 0,85 Liter.

Verkleidung:

Motor zur Vermeidung der Verschmutzung des Fahrers vollkommen durch abnehmbare Verkleidungen verschalt.

Ausstattung:

Sattel und Gepäckrost auf 2-Gang-Amazone
Sitzbank und Gepäckträger auf 3-Gang-Amazone
Mittelständer, Lenkerverkleidung mit Einbautachometer 0–60 km/h Meßbereich,
Sicherheitslenkschloß, Werkzeugdose, Luftpumpe.

Abmessungen:

Länge über alles: 1880 mm
Breite über alles: 550 mm
Sattelhöhe: 825 mm
Lenkerbreite: 550 mm
Bodenfreiheit: 160 mm

Gewicht:

Fahrfertig: 60 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:
mit Bereifung: 23 x 2.00 135 kg
23 x 2.25 Moped 148 kg
23 x 2.25 Motortyp 190 kg

Änderungen in der Konstruktion und Ausstattung bleiben vorbehalten.

VORAN DIE VERKEHRSSICHERHEIT

Der munter sprudelnde Straßenverkehr stellt oft hohe Ansprüche an Ihre Reaktionsfähigkeit. Folglich muß Ihre Kreidler AMAZONE stets betriebsfähig sein! Und wenn dann eine Verkehrsüberwachung auftaucht und im Interesse aller Verkehrsteilnehmer auch Ihr Fahrzeug „untersucht“, wird sie Ihnen freundlich „gute Fahrt“ wünschen.

Prüfen Sie deshalb vor jeder Abfahrt, ob . . .

- die Bremsen einwandfrei ziehen
- Bowdenzüge und Bedienungshebel ordnungsgemäß arbeiten
- genügend Luft in den Schläuchen ist
- die Lichtanlage auch am hellichten Tag dem Schalter gehorcht

Kontrollieren Sie die Klingel – und der eigenen Sicherheit zuliebe – die wichtigsten Schrauben auf festen Sitz.

Wenn Sie mit der Technik auch nur ein wenig vertraut sind, hilft Ihnen der zur AMAZONE gehörende Werkzeugsatz bei dieser Überprüfung.

VOR DEM START

Zum Fahren der Kreidler AMAZONE sind nur wenige Handgriffe erforderlich, die Sie schnell beherrschen.

Achten Sie auf richtigen Reifendruck, wie er auf Seite 9 vorgeschrieben ist. Vor dem Start muß der Schalthebel auf der Nullmarkierung stehen (Abbildung 5). Nach Antritt einer Fahrt prüfen Sie zweckmäßig durch kurze Betätigung der Fuß- und Handbremse ihre Wirkung. Sie schaffen sich damit das Gefühl der Sicherheit und erfüllen damit Ihre Pflicht den anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber.

Zur guten Fahrt gehört auch der wohlgefüllte Tank. Am besten verwenden Sie ausschließlich Markentreibstoffe und Markenöle der Viskosität SAE 40, wobei besonders die neuen vorge-mischten Spezial-Zweitaktöle empfohlen werden, die neben anderen Wirkstoffen auch korrosionsverhindernde Zusätze enthalten. Das Mischungsverhältnis beträgt 1:25. Der Kraftstoffbehälter faßt 5,7 Liter, wovon 0,85 Liter als Reserve dienen.

Bei Verwendung von offenen Ölen ist es ratsamer, vor allem während der kalten Jahreszeit, ein Korrosionsschutzöl, wie „Desolite“ beizumischen (auf 5 Liter Mischung 1:25 werden 10 cm³ „Desolite“ gebraucht).

Abbildung 5: Schaltdrehgriff in Leerlaufstellung



BENZINHAHN AUF ZUR ERSTEN FAHRT

Nachdem Sie den Kraftstoffhahn geöffnet haben – Hahnstellung nach unten (Abbildung 6) – nehmen Sie das Fahrzeug vom Ständer.

- Vor Inbetriebnahme wird der Schalthebel in die Nullstellung gebracht (Leerlaufstellung), (siehe Abbildung 5).
- Die Tretkurbel mit Pedalen wird fast waagrecht gestellt (Startstellung), (geht leicht, wenn Sie dazu kurzzeitig die Kupplung ziehen).
- Den Gasdrehgriff auf Halbgas bis Vollgas drehen und mit dem rechten Daumen den Starterhebel bis zum Anschlag drücken.
- Mit einem kräftigen und zügigen Druck auf das vorn stehende Pedal treten.
- Ist der Motor angesprungen, wird der Starterhebel langsam losgelassen und Gas weggenommen. Sollte der Motor aber aussetzen und auch trotz Gasgebens nicht ruhiger laufen, muß nochmals kurzzeitig der Starterhebel gedrückt werden.
- Möglichst nicht den Motor im Stand warmlaufen lassen, sondern nach dem Anspringen gleich losfahren.
- Dazu nach dem Aufsitzen den Kupplungshebel ziehen und durch Drehen des Schaltgriffes in den 1. Gang schalten. Kupplungshebel unter gleichzeitigem Gasgeben langsam loslassen. Sollte der 1. Gang im Stand nicht einrasten, ist es zweckmäßig, die Kupplung nochmals kurzzeitig loszulassen.

Durch Aufdrehen des Gasdrehgriffes beschleunigen Sie das Fahrzeug. Bei 10-km-Tempo schalten Sie auf den zweiten Gang. Nach einer weiteren Beschleunigung bis etwa 30-km-Tempo können Sie auf den dritten Gang schalten. Beim 2-Gang-Getriebe schalten Sie bei 15–20 km/h vom 1. in den 2. Gang. Dabei muß beim Schalten jedesmal das Gas weggenommen und der Kupplungshebel angezogen werden.

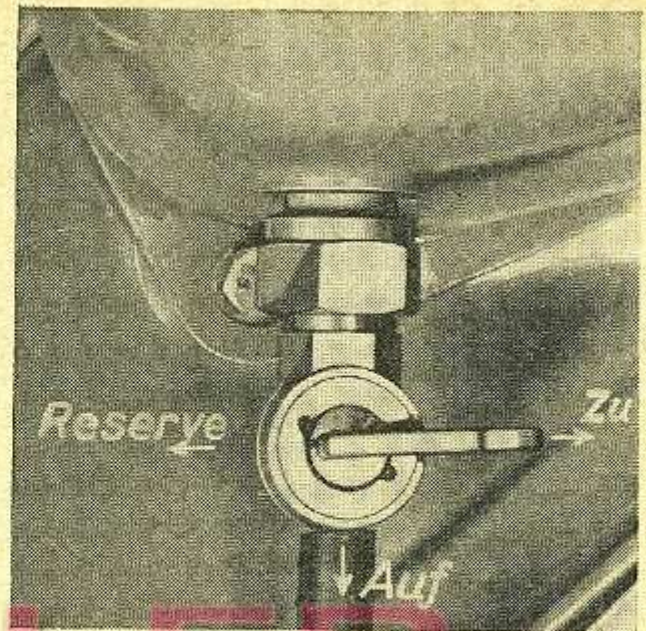


Abbildung 6: Kraftstoffhahn



KREIDLER

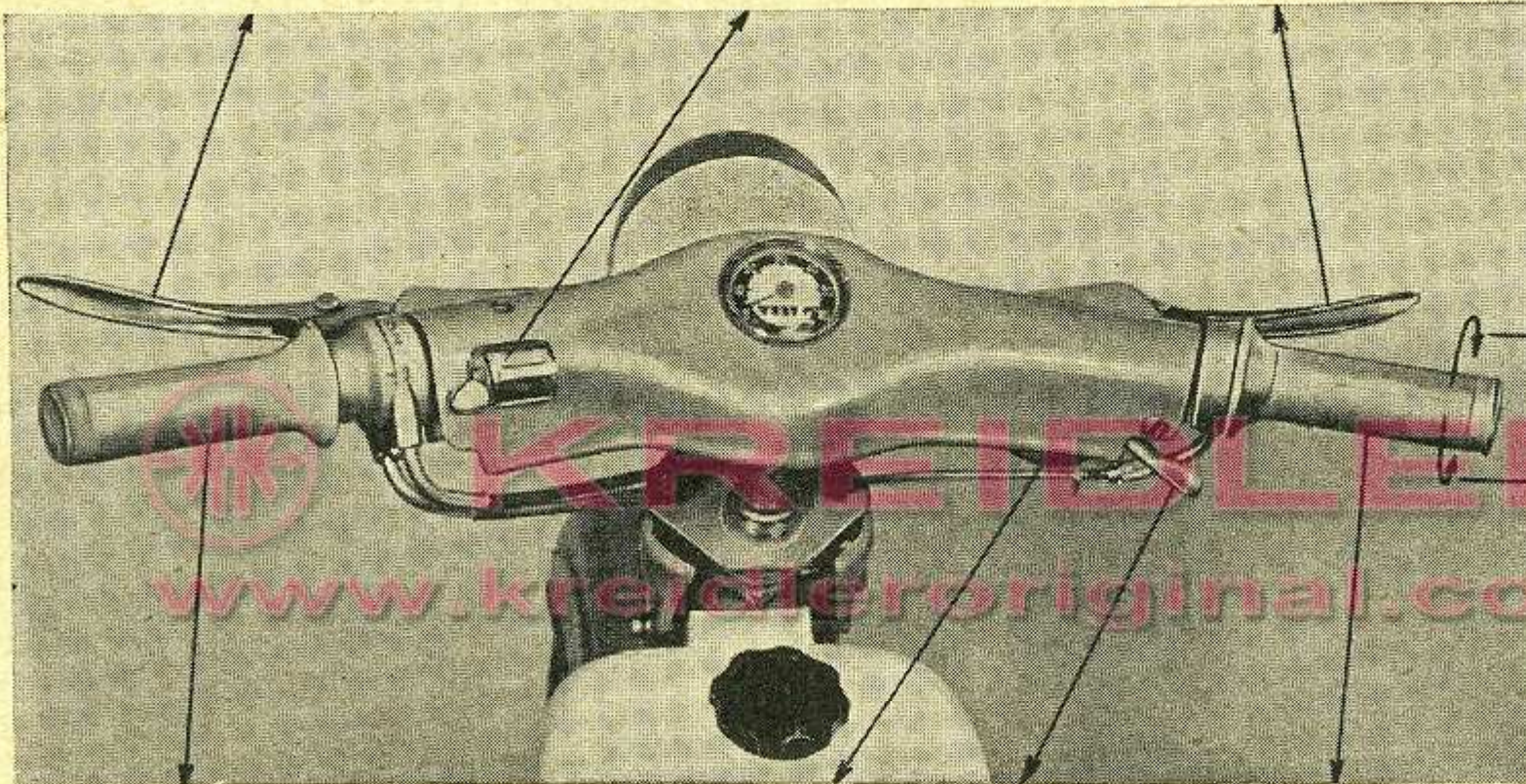
K 522 206

www.kreidleroriginal.com

Kupplungshebel

Lichtschalter, s. auch Abb. 26

Handbremshebel



ZU

auf

Schaltdrehgriff

Klingel Starterhebel

Gasdrehgriff

K 523 207

Abbildung 7: Bedienungshebel am Lenker

ZWEI ODER DREI GÄNGE – RICHTIG SCHALTEN

Das Schalten geschieht mit der linken Hand, wobei Sie nur den Kupplungshebel anzuziehen und auf den gewünschten Gang zu schalten brauchen. Spüren Sie, daß bei einer Steigung die Geschwindigkeit nachläßt, die Tourenzahl sinkt und der Motor nicht mehr schnurrt, was er immer tun soll, dann zögern Sie nicht, den kleineren Gang einzuschalten. Sofort schnurrt der Motor im kleineren Gang weiter und nimmt die Steigungen spielend leicht. Oben angekommen, wählen Sie wieder den nächsthöheren Gang und setzen die Fahrt zügig wie bisher fort. Im Straßenverkehr verhalten Sie sich genau so. Kommen Sie an eine Verkehrsampel oder müssen Sie aus irgendeinem Grund halten, so nehmen Sie das Gas weg, bremsen das Fahrzeug ab oder lassen es ausrollen, ziehen vor dem Halten die Kupplung und schalten auf Leerlauf. Kupplung wieder loslassen. Der Motor läuft nun mit Leerlaufdrehzahl weiter. Es ist nicht empfehlenswert, mit eingeschaltetem Gang und gezogener Kupplung an der Kreuzung minutenlang zu warten bis weitergefahren werden kann. Beim Wiederanfahren ziehen Sie den Kupplungshebel an, schalten auf den ersten Gang und lassen den Kupplungshebel bei gleichzeitigem Gasgeben langsam los. Das Weiterschalten geht dann wie gewohnt.

An Steigungen immer recht zügig schalten und mit schnurrender Drehzahl fahren. Bergab nicht kilometerlang mit geschlossenem Gasdrehgriff fahren, da der Motor sonst zu wenig Schmierung erhält. Es ist besser, bei langem Gefälle ab und zu den Kurzschlußknopf zu drücken und dabei kurz Vollgas zu geben. Dadurch erhält der

Motor mit dem angesaugten Kraftstoff-Luftgemisch auch das zum Schmieren der Kurbelwellenlager und des Kolbens notwendige Öl, das ja im Kraftstoff 1:25 gemischt enthalten ist. Da ein Zweitaktmotor auf Grund seiner Konstruktion beim Gaswegnehmen nicht als Motorbremse wirkt, hat es keinen Zweck, bergab auf einen kleinen Gang zu schalten. Der Motor kommt nur unnötig auf eine verschleißfördernde Überdrehzahl und bremst trotzdem das Fahrzeug kaum ab. Falsch und gefährlich zugleich ist es, bergab in die Leerlaufstellung zu schalten und den Motor abzustellen. Erstens kann die Abtriebswelle im Getriebe trocken laufen und evtl. fressen, weil die Schmierung durch den stehenden Motor unterbrochen ist und zweitens sind Sie nicht mehr in der Lage, sich durch Lichtsignale gegenüber anderen Straßenbenutzern bemerkbar zu machen, da bei Wechselstromanlagen nur Strom vorhanden ist, wenn der Motor läuft.

Genau so verkehrt ist es aber auch, während der Bergabfahrt bei eingeschaltetem Gang nur den Kupplungshebel zu ziehen und den Motor im Leerlauf laufen zu lassen. Keine Ölbad-Mehrscheibenkupplung hält es aus, wenn sie kilometerlang im gezogenen Zustand während der Bergabfahrt belastet wird. Überhitzung und vorzeitiger Verschleiß der Kupplungsdruckstifte und der Reiblamellen sind das Ergebnis einer solchen unsinnigen Beanspruchung. Machen Sie also keine Experimente. Fahren Sie bergab mit eingeschaltetem Gang und verhalten Sie sich wie eingangs erwähnt. Wenn Ihnen die Geschwindigkeit im Gefälle zu hoch wird, dann bremsen Sie eben das Fahrzeug ab. Die Amazone besitzt hinten und vorn echte Leichtmetallvollnabenbremsen, die auch bei langem Gefälle nicht zur Überhitzung kommen.

DAS ANHALTEN

Das Anhalten geschieht durch Gaswegnehmen und Schalten auf Leerlauf. Gleichzeitig werden beide Bremsen zügig bis zum Halten betätigt. Nicht zu scharf bremsen, schleifende Räder bewirken starke Reifenabnutzung und schlechte Bremsverzögerung.

ABSTELLEN

Soll das Fahrzeug für kurze Zeit abgestellt werden, genügt es, das Gas wegzunehmen, den Kurzschlußknopf zu betätigen und den Kraftstoffhahn zu schließen. Bleibt das Fahrzeug nach dem Abstellen längere Zeit, evtl. über Nacht stehen, empfiehlt sich folgende Abstellmethode:

Motor kurz auf höhere Drehzahl bringen, Kurzschlußknopf drücken und gleichzeitig Vollgas geben. Der Motor reichert sich auf diese Weise bis zum Stillstand mit unverbranntem Kraftstoff-Luftgemisch an, wodurch das Starten des kalten Motors erleichtert wird.

WARUM MUSS IHR FAHRZEUG EINGEFAHREN WERDEN?

Damit Sie dauerhafte Freude daran haben! Bedenken Sie – alles ist neu. Zylinder, Kolben, Kolbenringe und die Lager. Gewiß, auf dem Prüfstand ist der Motor längere Zeit gelaufen – zur vollendeten Leistung aber gelangt er erst, wenn er in allen „Gangarten“ bergauf und bergab, durch Kurven und über schwierige Straßen marschiert ist – mal mit, mal ohne Gepäck, auf alle Fälle aber unter Ihrer sorgsamem Anleitung.

Während der ersten 500 km empfiehlt es sich nicht (!!) mit Vollgas zu fahren. Sie sollen allerdings auch nicht zaghaft im ersten Gang dahintrudeln, sondern ein zügiges, vernünftiges Tempo anschlagen und nicht nur Kurzstrecken fahren. Der Motor braucht ausreichende Betriebswärme! Ist die 500er-Grenze überschritten, dann können Sie sich ab und zu bis zur Vollgasgrenze wagen. Nach insgesamt 1500 km ist die Maschine mit Sicherheit „frei“. Alle Schrauben und Muttern hatten genügend Gelegenheit, sich zu „setzen“, der Motor dreht „rund“, Sie haben das richtige Gefühl für die Schaltung bekommen.

Vergessen Sie nicht, die 500-km- und die 1500-km-Inspektion durchführen zu lassen, damit unter anderem eventuell lose Schrauben angezogen werden können. Was dabei an Kosten anfallen kann? – Lohn für kurze Überprüfung, Öl, Schmierstoffe und eventuell zu ersetzende Teile, bei denen es sich nicht um Gewährleistung nach unseren Bedingungen handelt.

MAN LERNT SICH KENNEN

Nehmen Sie sich Zeit und versuchen Sie, das „Seelenleben“ der Maschine zu ergründen. Lesen Sie deshalb Ihre Betriebsanleitung immer wieder einmal durch. Sie haben dann mehr Spaß an Ihrem Fahrzeug und können leichter feststellen, ob es auch immer brav „arbeitet“. Hin und wieder wird eine kleine „Wartung“ notwendig sein, aber das kennen Sie ja vom Anzug oder vom Kleid. Bügeln und Knöpfe annähen gehören zur Wartung und Pflege – die chem. Reinigung entspricht dem gründlichen Putzen Ihres Fahrzeuges.

Wirkungsweise des Zweitakt-Motors

Zweitakt-Motoren zeichnen sich durch besonders einfachen Aufbau aus. In das Kurbelgehäuse „a“ wird bei Aufwärtsbewegung des Kolbens „b“ das Kraftstoffluftgemisch aus dem Vergaser „c“ angesaugt. Die darauf folgende Abwärtsbewegung des Kolbens preßt das angesaugte Kraftstoffluftgemisch zusammen.

Sobald bei dieser Abwärtsbewegung des Kolbens die Kolbenoberkante den Auslaßschlitz „f“ freigibt, entweichen die verbrannten Gase des vorangegangenen Arbeitshubs durch diesen Schlitz. Bei der weiteren Abwärtsbewegung

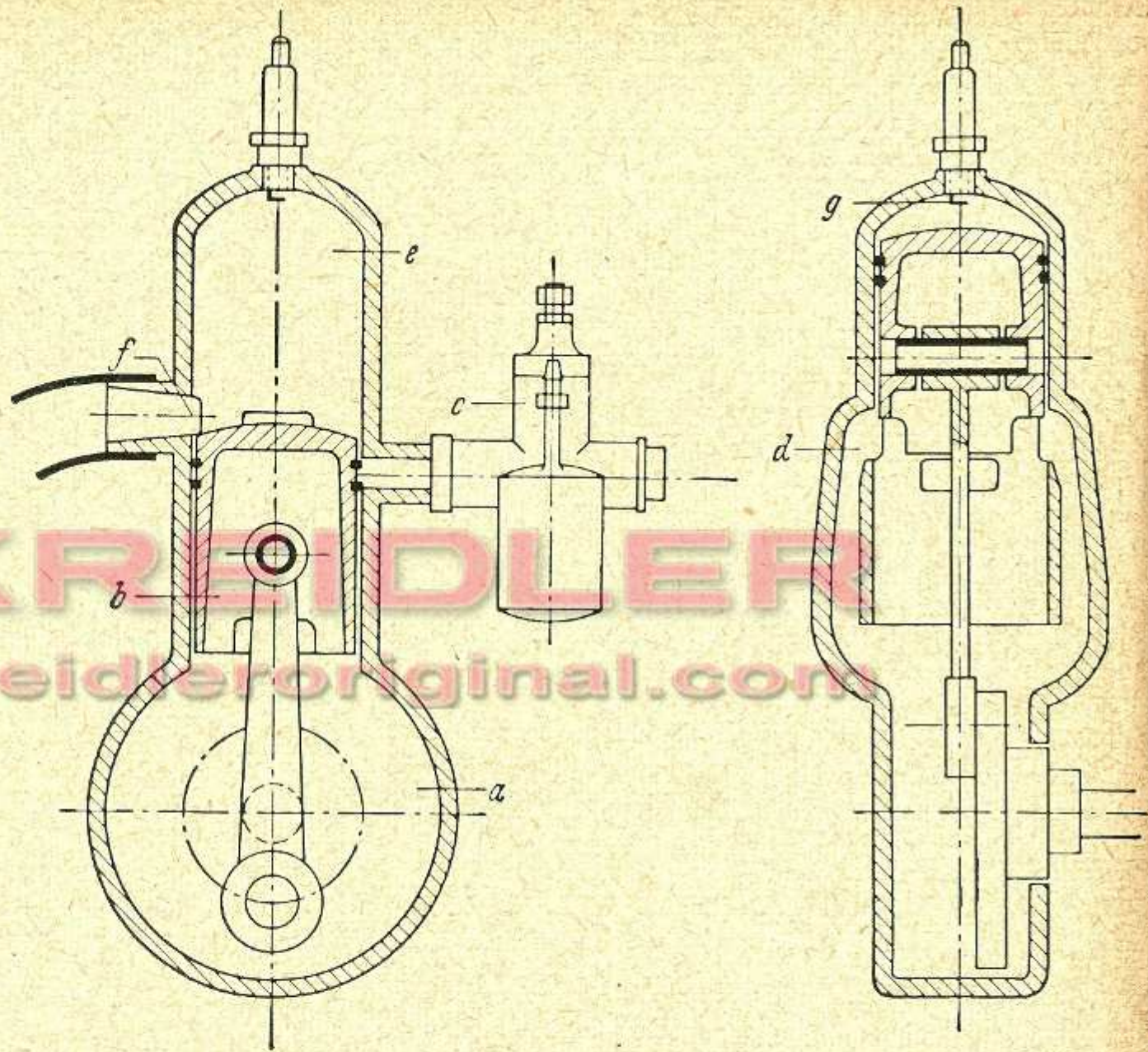


Abbildung 8: Wirkungsweise des Zweitaktmotors

K 540 206

des Kolbens werden die Überströmkanäle „d“ ebenfalls durch die Kolbenoberkante geöffnet, so daß durch diese das zusammengepreßte Kraftstoffluftgemisch in den Zylinder „e“ strömt.

Durch die Aufwärtsbewegung des Kolbens wird das Kraftstoffluftgemisch im Zylinder verdichtet. Kurz vor dem oberen Umkehrpunkt des Kolbens (Totpunkt) wird das zusammengepreßte zündfähige Gemisch durch den Funken der Zündkerze „g“ zum Verbrennen gebracht und der eigentliche Arbeitstakt eingeleitet, bei dem der Kolben nach unten gedrückt wird. Im Zuge der Abwärtsbewegung des Kolbens wird der Auslaßkanal „f“ frei, durch den, wie schon erwähnt, die verbrannten Gase entweichen. Bei jeder Kurbelwellenumdrehung, also bei jedem zweiten Funktionstakt (Zweitakter) wirkt ein arbeitsleistender Kraftimpuls.

Das dem Kraftstoff zugemischte Öl wird beim Ansaugen des Kraftstoff-Luftgemisches in das Kurbelgehäuse durch Zentrifugalwirkung zum größten Teil ausgeschleudert und überzieht alle gleitenden Teile mit dem notwendigen Ölfilm.

www.kreidleroriginal.com

Der Motor

Der Kreidler-Motor und das Getriebe sind in einem Leichtmetallblock zusammengefaßt. Alle Teile sind öl- und staubdicht gekapselt. Der liegende Motor arbeitet nach dem Umkehrspülverfahren und ist an drei Punkten im Fahrzeugrahmen aufgehängt. Die doppelseitig gelagerte Kurbelwelle hat auf beiden Seiten Linksgewinde und läuft auf stark dimensionierten Kugellagern. Die Pleuelstange ist doppelt rollengelagert. Ober- und Unterseite des mit zwei Kolbenringen ausgestatteten Leichtmetallkolbens steuern Einlaß-, Überström- und Auslaßkanäle im hart verchromten Leichtmetallzylinder. Die Zündkerze sitzt im Zylinderkopf 15° nach oben geneigt. Die Schmierung des Motors erfolgt durch Beimischung von Öl und Kraftstoff im Verhältnis

Öl: Kraftstoff = 1:25.

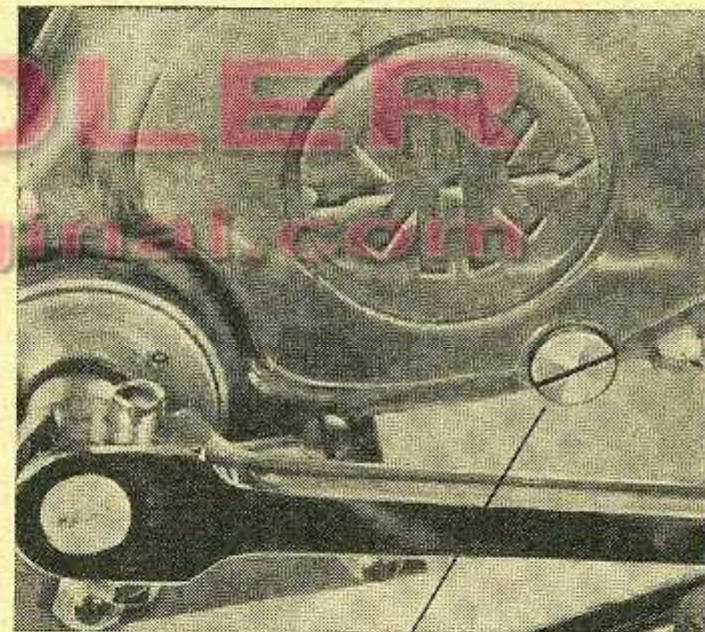


KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Öleinfüll- und -Ablaßschraube

Auf der rechten Seite, an der Unterkante des Kupplungsdeckels sitzt die Öleinfüllschraube (Abbildung 9), die gleichzeitig als Ölstandskontrollschraube dient. Bei der vorgeschriebenen Füllung von 0,25 Liter Getriebe-Öl wird nach Entfernen der Öleinfüllschraube der Ölspiegel sichtbar. Wenn bei leichtem Neigen nach rechts aus der



K 531 209

Abbildung 9: Öleinfüllschraube

Bohrung kein Öl austritt, muß nachgefüllt werden, bis Öl bei senkrecht stehender Maschine in Höhe des Einfülloches steht.

Die Ölablaßschraube (Abbildung 10) befindet sich auf der linken Seite am Gehäuse unterhalb der Tretkurbelwelle.

Getriebeölwechsel

Der Ölwechsel soll nur bei betriebswarmem Motor erfolgen.

Zum Ölwechsel muß sowohl die Ölablaßschraube auf der linken als auch die Öleinfüllschraube auf der rechten Seite herausgeschraubt werden (Abbildung 9 und 10).

Sobald kein Öl mehr läuft, wird die Maschine einmal nach links und dann nach rechts geneigt, bis kein Öl mehr herausläuft. Danach wird die Ölablaßschraube auf der linken Seite mit der Dichtung eingeschraubt und 250 ccm Getriebeöl SAE 80 bei leichtem Neigen der Maschine nach links eingefüllt. Bei Einschrauben der Öleinfüllschraube ist auf eine einwandfreie Dichtung zu achten.

K 522 210



Abbildung 10: Ölablaßschraube

Pallas-Vergaser

Der Pallas-Vergaser H 10/158 mit eingebauter Starterklappe und Naßluftfilter hat 10 mm Durchgang und ist auf dem Ansaugstutzen mittels einer Klemmschraube befestigt. Zur Starterleichterung des Motors ist eine Starterklappe vorhanden, die mittels Zughebel und Seilzug vom Lenker des Fahrzeuges aus betätigt wird. Beim Starten mit der Starterklappe muß der Gasdrehgriff auf Halb- bis Vollgas gestellt werden.

Die Verbrennungsluft wird durch 2 Bohrungen unter der Sitzbank angesaugt und tritt durch den Rahmen, den Ansauggeräuschkämpfer und den Luftfilter in den Vergaser ein, wird unter dem Gasschieber weitergeleitet, mit Kraftstoff aus den Austrittsbohrungen der Spritzdüse angereichert und zum Motor weitergeführt. Der Kraftstoffzufluß zum Vergaser erfolgt über eine Zulauftülle mit Sieb (Abb. 12) zum Gehäuse, in dem sich der Schwimmer befindet. Durch den Schwimmer und die Schwimbernadel wird das Kraftstoff-Niveau konstant gehalten.



Abbildung 11: Vergaser und Ansauggeräuschkämpfer (demontiert)

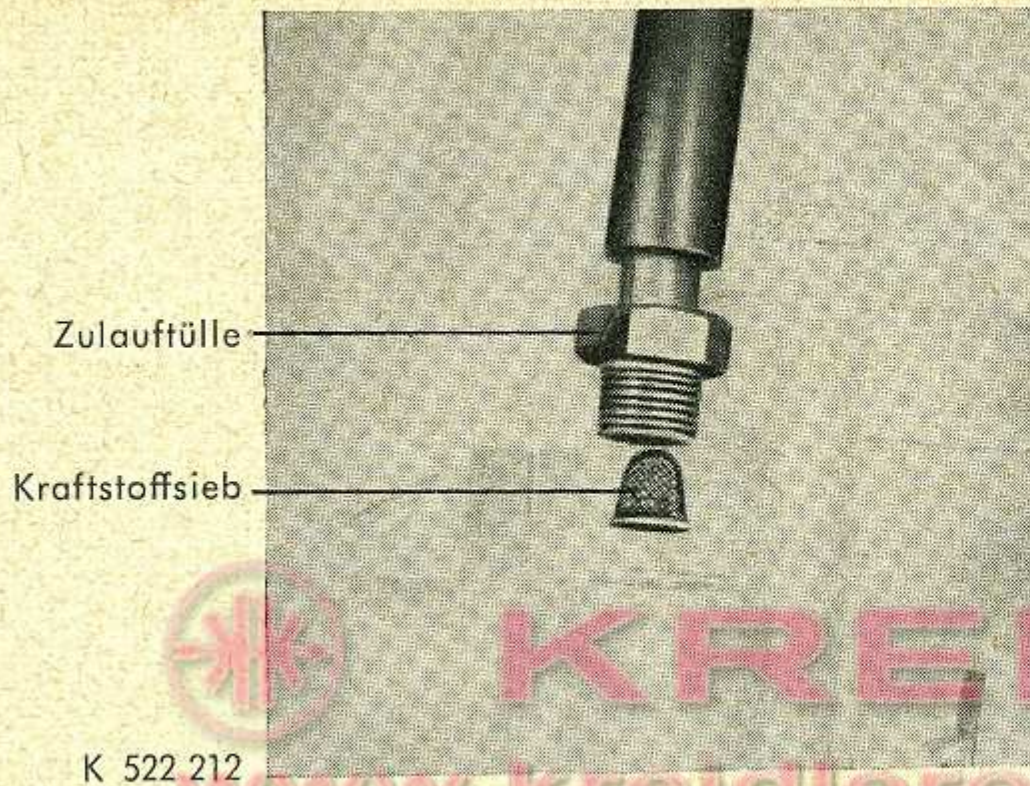


Abbildung 12: Vergaserzulauffülle mit Kraftstoffsieb

Lichtmagnetzündler

Der auf der Kurbelwelle montierte Lichtmagnetzündler (Abb. 15) mit einer Lichtleistung von 17 W liefert außer dem Zündstrom den Strom für Scheinwerfer und Schlußlicht. Zur Kontrolle des Unterbrechers wird der Deckel abgenommen (Abbildung 14). Die Zündergrundplatte ist mit Schrauben in Langlöchern drehbar am Motorgehäuse befestigt (Abb. 15). Alle 3000 km soll der Zündzeitpunkt kontrolliert und nötigenfalls neu eingestellt werden. Eingebrennte Unterbrecherkontakte müssen geglättet bzw. erneuert werden.

Kontrolle der Zündeneinstellung

Die Zündung ist richtig eingestellt, wenn 21° vor o. T., bzw. am Kolbenweg gemessen 1,65 mm vor o. T., der Zündfunke an der Kerze überspringt, d. h. also, wenn zu diesem Zeitpunkt der Unterbrecher gerade zu öffnen beginnt.

Die Kontrolle bzw. Einstellung dieses Zündzeitpunktes ist sehr einfach.

- a) Die Körnermarkierung auf dem Polrad unter die rechte Einkerbung am Gehäuse stellen (siehe Bild 16).
- b) Eine 0,03 mm dicke Einstell-Lehre zwischen den Unterbrecherkontakten muß sich, ohne zu klemmen, herausziehen lassen, wenn Körner und Einkerbung übereinander stehen.

K 523 214

K 522 213

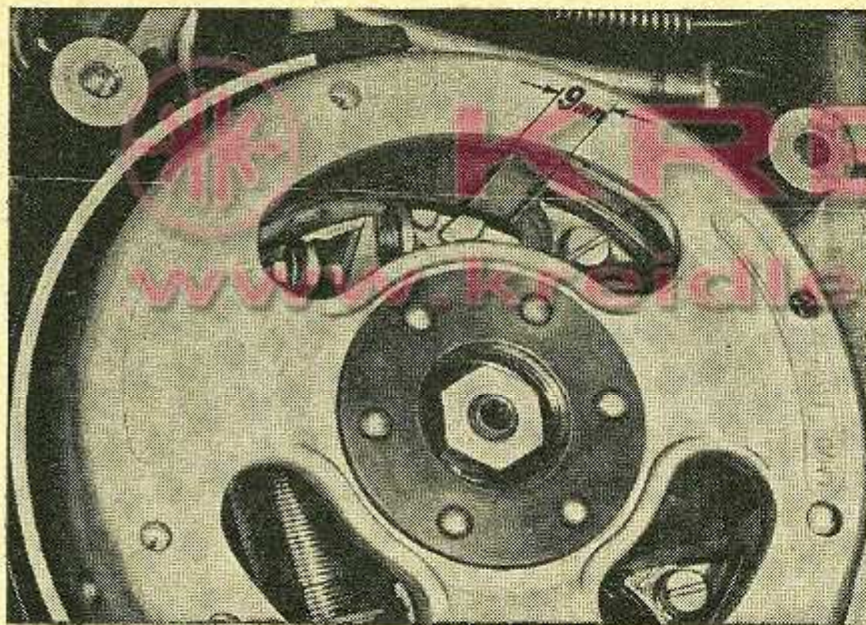


Abbildung 13: Stellung des Polrades bei richtigem Polabriß A

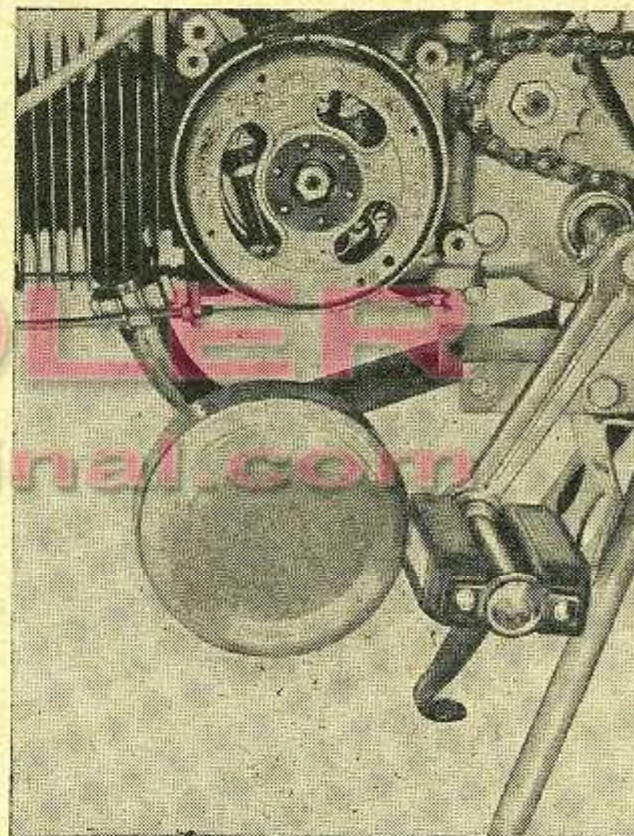
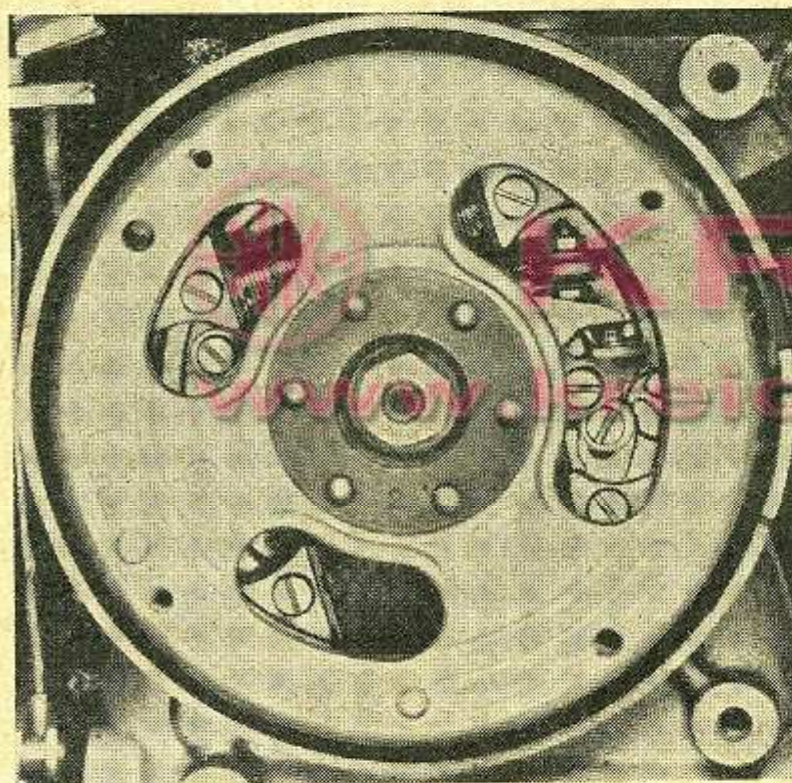


Abbildung 14: Schwunglichtmagnetzünder (Deckel abgenommen)

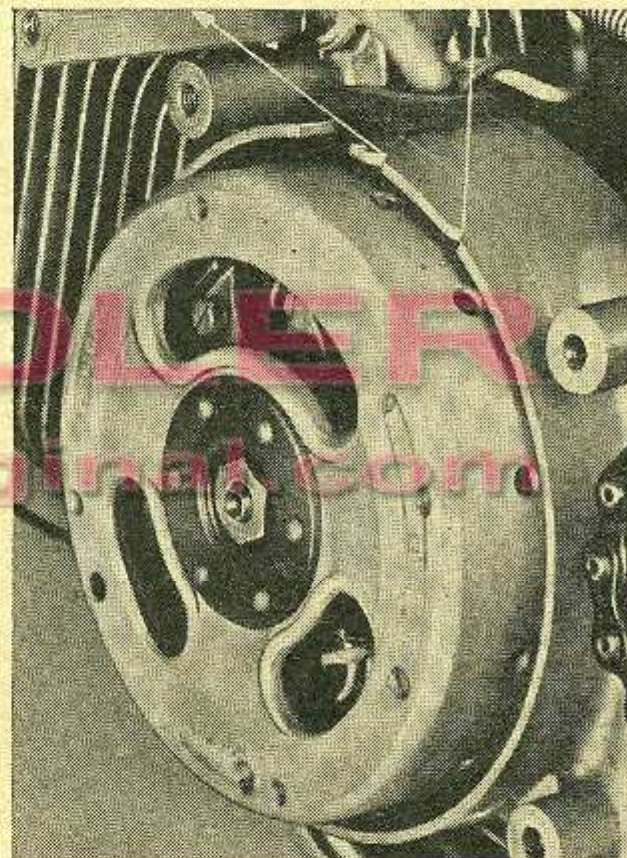
c) Ist dies nicht der Fall, muß nicht die Grundplatte verdreht, sondern der Unterbrecherkontaktabstand so verstellt werden, bis sich die 0,03 mm dicke Lehre leicht herausziehen läßt. Der Kontaktabstand ist erst danach zu prüfen. Er kann zwischen 0,3 mm und 0,4 mm liegen. Er kann aber in Ausnahmefällen auch um 0,1 mm größer oder kleiner als das Sollmaß sein.

Drehrichtung
←



K 523 215

Oberer Totpunkt Vorzündung



K 522 216

Abbildung 15: Schwunglichtmagnetzündler

Abbildung 16:
Schwunglichtmagnetzündler

Ist aus irgendeinem Grunde die Zündanlage demontiert worden, so muß beim Festziehen der Zünder-Grundplatte beachtet werden, daß der für die Zündleistung allein wichtige Polabriß A (siehe Bild 13) mit seinem Maß möglichst zwischen 9 und 12 mm liegt. Unter 6 mm und über 12 mm darf er auf keinen Fall sein, da sonst Startschwierigkeiten, mangelhafter Leerlauf und Zündaussetzer beim langsamen Fahren mit Licht eintreten.

Eingestellt wird die Zündung unter Beachtung des Polabrißmaßes A wie folgt:

1. Polrad auf Zündzeitpunkt einstellen (Körnermarkierung steht unter rechter Gehäuseeinkerbung), also 21° vor o. T.
2. Grundplatte so weit nach rechts oder links verdrehen, bis der Abstand vom vorderen Kerbenrand im Polrad bis zur Stirnseite des Ankerschuhes zwischen 6–12 mm liegt. Nach Möglichkeit den Mittelwert 9 mm einstellen (siehe Bild 13).
3. Der Öffnungsbeginn der Unterbrecherkontakte wird dann, wie unter c) beschrieben, mit der Verstellung des Kontaktabstandes vorgenommen.
4. Die Einhaltung des vorgeschriebenen Maßes für den Polabriß ist wichtiger als die althergebrachte Einhaltung des Unterbrecherkontaktabstandes von 0,3–0,4 mm, der ohne Störung erwarten zu müssen, zwischen 0,2 und 0,5 mm liegen kann.

Die genaue Zündeinstellung, d. h. 21° v. o. T. und 6–12 mm Polabriß ist für die Leistung des Kreidler-Motors von entscheidender Bedeutung. Wenn Sie nicht über die notwendigen Sachkenntnisse verfügen, überlassen Sie bitte diese Arbeit Ihrer Händlerwerkstätte.

Zündkerze

Die Zündkerze soll normal einen Wärmewert von 240 haben. Zu empfehlen ist jedoch die Verwendung einer Mehrbereichskerze 240, wie sie auch serienmäßig ab Werk eingebaut ist, weil eine solche Kerze weder gegen vorübergehende Stadtbummelei noch gegen kilometerlange Autofahrten empfindlich ist. Der Elektroden-Abstand soll 0,4 mm betragen (siehe Abbildung 18).

Zur Erhaltung einer ständigen Betriebsbereitschaft ist es notwendig, die Zündkerze alle 1000 km herauszuschrauben, sie mit einer Drahtbürste zu reinigen und den

K 522 218



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Abbildung 18:
Elektrodenabstand der Zündkerze

Elektrodenabstand auf 0,4 mm zu korrigieren. Für ausgesprochene Stadt- und Kurzstreckenfahrten, bei denen der Motor niemals die volle Betriebstemperatur erreicht, kann eine Kerze mit einem niederen Wärmewert Verwendung finden, jedoch nicht niedriger als WE 190.

Durch die in Kraftstoff und Öl befindlichen Zusätze kann sich bei zu hoher thermischer Belastung des Motors und stark verunreinigtem Luftfilter eine Brücke zwischen Mittel- und Masse-Elektrode bilden. Dies läßt sich aber in hohem Maße vermeiden, wenn der Luftfilter laufend gereinigt und geölt wird. Beim Auftreten einer „Brücke“ an der Zündkerze stellt der Fahrer plötzlich ein Knallen im Auspuff oder im Vergaser fest, eventuell setzt der Motor ganz aus. In diesem Fall braucht nur die Kerze herausgeschraubt und der Faden zwischen den Elektroden mit dem Fingernagel oder einer Nadel abgedrückt zu werden. Die Kerze ist wieder voll verwendbar.

K 522 219



Welche Zündkerze für die jeweilige Fahrweise richtig ist, können Sie aus dem „Kerzengesicht“ erkennen. Eine dunkle, rußige Kerze wird nicht warm genug, es muß in diesem Fall eine Kerze mit niedrigerem Wärmewert verwendet werden. Ist die Kerze dagegen am Isolator rund um die Mittelelektrode zu hell und haben sich dort kleine Perlen gebildet, wird die Kerze zu heiß und es muß eine Kerze mit höherem Wärmewert Verwendung finden. Das richtige „Kerzengesicht“ um den Isolator muß ein rehbraunes bis kaffeebraunes Aussehen haben. Es empfiehlt sich, stets eine intakte Reserve-Kerze mitzuführen.

Abbildung 19: „Brückenbildung“ an der Zündkerze

Kupplung

Die Kupplung der Kreidler-AMAZONE ist eine ständig im Ölbad laufende Mehrscheibenkupplung mit stark dimensionierter Tellerfeder. Durch ihre robuste Ausführung ist der Verschleiß der einzelnen Teile auf ein Minimum herabgesetzt. Die Grund-Einstellung der Kupplung erfolgt am Bowdenzug unten (Abbildung 20). Zu diesem Zweck wird die Gummischutzhülle vorher abgenommen. Bei Einstellung der Kupplung ist darauf zu achten, daß am Kupplungshebel (Abbildung 21) ein Spiel von 4–5 mm vorhanden ist. Die Grundeinstellung soll immer an der unteren Stell-schraube erfolgen, wobei nach der Einstellung die Kontermutter wieder angezogen werden muß. Spätere Einstellungen können, wie in Abbildung 21 gezeigt, am Bowdenzug oben vorgenommen werden.

Wenn die Kupplung trotz ausreichenden Spieles am Lenkerhebel während der Fahrt anfängt zu rutschen, kann es daran liegen, daß die Tellerfeder nicht mehr den notwendigen Anpreßdruck erzeugt. Dies tritt ein, wenn die Reibbeläge nach mehreren tausend Fahrkilometern durch natürlichen Verschleiß schwächer geworden sind. Zum Nachstellen der Tellerfeder wird das Fahrzeug nach dem Schließen des Kraftstoffhahnes auf die linke Seite gelegt, damit wegen dieser Arbeit an der Kupplung das Getriebeöl nicht abgelassen werden braucht. Nach-

K 522 220



Abbildung 20:
Nachstellen der Kupplung am unteren Bowdenzug
(Schutzhülle abgezogen)

dem die rechte Motorverkleidung und der Kupplungsdeckel abgeschraubt sind, wird vor dem Abbiegen der Blechsicherung an den Kupplungsschrauben erst noch kontrolliert, ob der Kupplungsdruckstift noch das nötige Axialspiel hat. Das geschieht einfach, indem man versucht, den aus der Decklamelle herausragenden Zapfen mit der Hand leicht verdrehen zu können. Wenn der Kupplungszug ordnungsgemäß geschmiert und eingestellt ist und wenn die Rückzugfeder den Kupplungshebel am Getriebe mitsamt dem Bowdenzug noch zurückzieht, muß sich der Zapfen leicht drehen lassen. Ist dies nicht der Fall, hat das bloße Nachspannen der Tellerfeder

K 522 221



Abbildung 21:
Nachstellen der Kupplung am Lenker
(Kontermutter wieder festziehen)

K 531 222

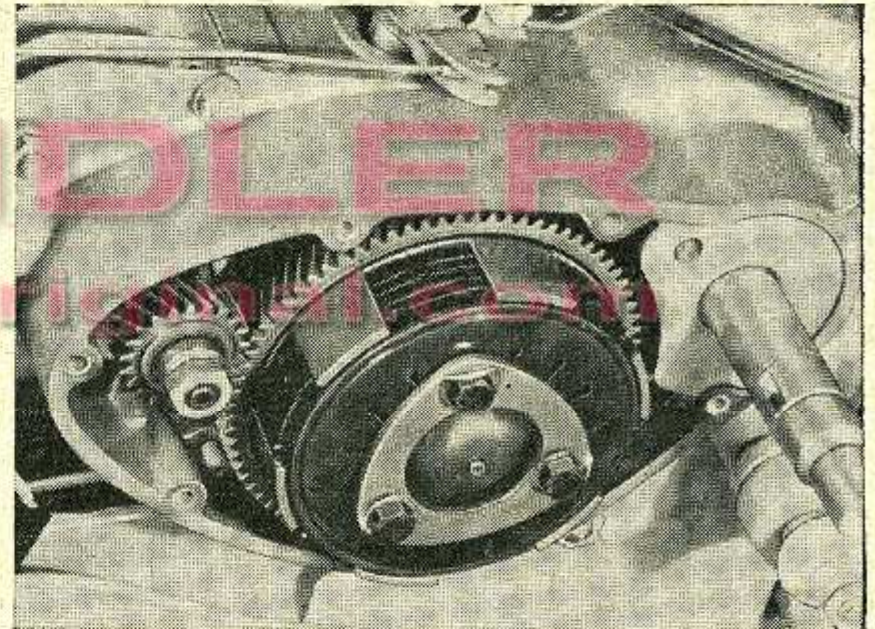


Abbildung 22:
Kupplung (Gehäusedeckel abgenommen)

keinen Sinn, sondern das Axialspiel des Kupplungsdruckstiftes muß durch Wegnahme einer unter der Decklamelle werkseitig beigelegten U-Scheibe vergrößert werden. Das dann notwendige Spannen der Tellerfeder wird wie folgt ausgeführt: die drei Schrauben an der Tellerfeder sind so weit ohne Kraftanwendung hineinzudrehen, bis die Feder plan aufliegt. Alsdann muß jede Schraube wieder genau gleichmäßig $2\frac{1}{2}$ Umdrehungen herausgedreht werden. Auf die Gleichmäßigkeit an den drei Schrauben kommt es an, da sonst die Decklamelle durch eine schief vorgespannte Tellerfeder taumelt und deshalb nicht voll ausgekuppelt werden kann. Nach dieser Einstellung, die auch werkseitig so durchgeführt wird, sind die drei Schrauben durch Umlegen der Blechenden wieder zu sichern.

Hatte der Kupplungsdruckstift genügend Axialspiel, so sind die drei Schrauben nach Aufbiegen des Sicherungsbleches ebenfalls wie beschrieben bis zur Planaufgabe der Tellerfeder anzuziehen und je $2\frac{1}{2}$ Umdrehungen zurückzulassen.

Lassen Sie diese Arbeiten an der Kupplung aber unbedingt bei Ihrem Kreidler-Händler durchführen, weil von der einwandfreien Einstellung die sichere Funktion der Kupplung abhängt.

www.kreidleroriginal.com

Fahrgestell

Preßstahlrahmen, Kurzhebelschwinggabel vorn, Hinterradschwinge mit reibungs-
gedämpften Federbeinen, Kettenspannung durch Exzenter einstellbar (Abbildung 23).
Der Kettendurchhang kann durch das Schauloch geprüft werden. Bei richtiger Ket-
tenspannung kann die Kette je 1 cm nach oben und unten bewegt werden. Beim
Spannen der Kette müssen die Achsmuttern gelockert werden. Beim Verdrehen
der Exzenter Scheiben ist darauf zu achten, daß beim Verdrehen des linken Exzen-
ters um beispielsweise eine Kerbe auch der rechte Exzenter um eine Kerbe verdreht
werden muß, gleichgültig, welchen Abstand die Kerben voneinander haben.
Die Kerben sind so angebracht, daß Verstellung um eine Kerbe immer gleiche Ver-
stellung in Richtung des Achsschlitzes ergibt. Die Kettenspannung wird bei unbe-

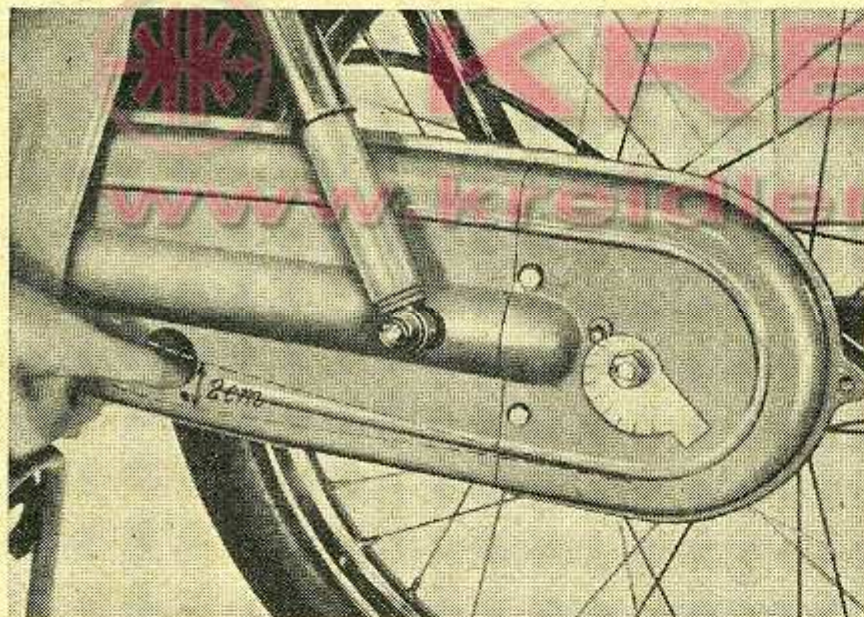


Abbildung 23: Spannen der Kette

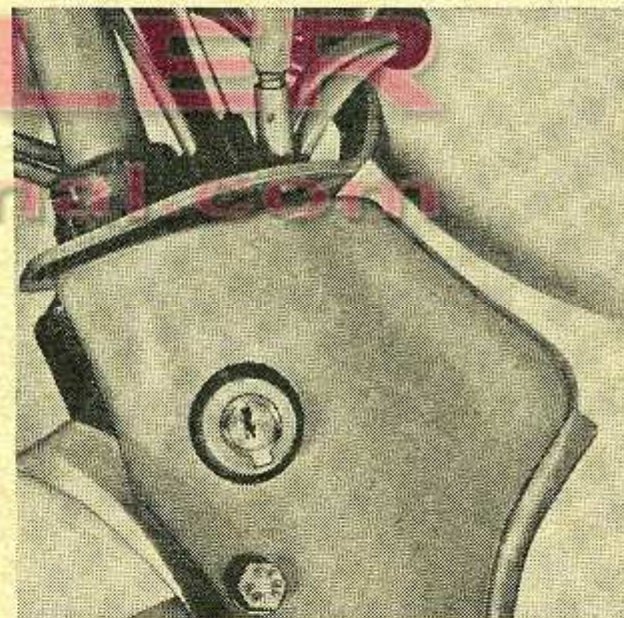


Abbildung 24: Lenkschloß

lasteter, vom Ständer abgestellter Maschine vorgenommen. Nach dieser Arbeit ist eine Kontrolle der Radspur notwendig.

Im Steuerkopf eingebaut ist das Lenkschloß (Abbildung 24). Beim Abschließen des Fahrzeuges muß der Lenker eingeschlagen werden. Der Schlüssel wird in das Schloß eingeführt und nach einer leichten Linksdrehung schiebt man das Schloß in die Sperrung ein. Nach einer leichten Drehung nach rechts kann der Schlüssel herausgezogen werden. Beim Aufschließen wird der Schlüssel eingeschoben und mit einer leichten Drehung nach links kann das Schloß wieder aus der Verriegelung gelöst und nach einer leichten Rechtsdrehung der Schlüssel herausgenommen werden.

K 522 225

Elektrische Ausrüstung

Die gesamte elektrische Anlage wird mit Wechselstrom aus der Lichtquelle des Schwungradzünders versorgt. Deshalb können Scheinwerfer und Schlußlicht nur bei laufendem Motor mit Strom beliefert werden!

Der dauerabgeblendete Scheinwerfer (Abbildung 25) hat einen Spiegeldurchmesser von 100 mm mit einer 15-W-Birne. Die Scheinwerfereinstellung muß öfter kontrolliert werden. Sie muß so sein, daß bei belastetem Fahrzeug in 5 m Entfernung die Hell-Dunkel-Grenze des eingeschalteten Scheinwerfers 5 cm niedriger liegt als die Höhe vom Fußboden bis Scheinwerfermitte beträgt. Zeigt sich bei der Kontrolle, daß der Scheinwerfer nicht die vorgeschriebene Einstellung aufweist, so kann er

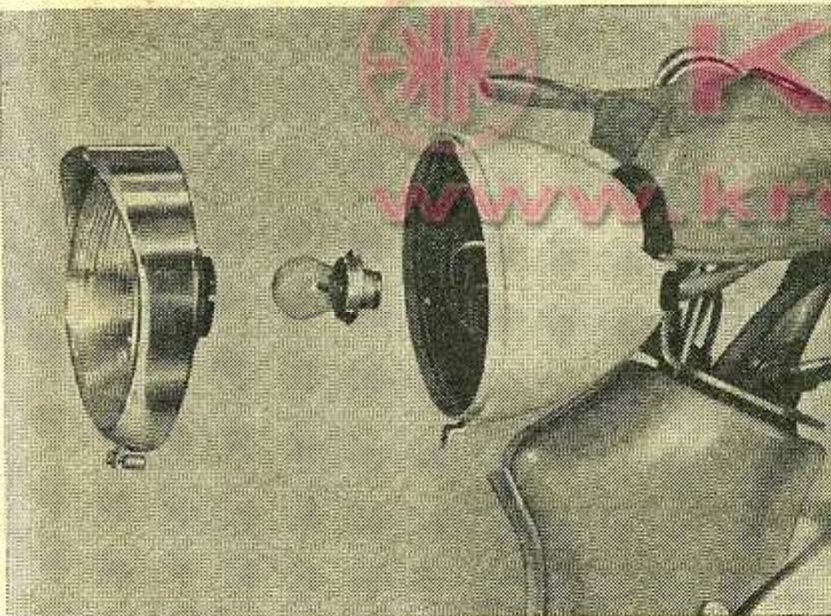


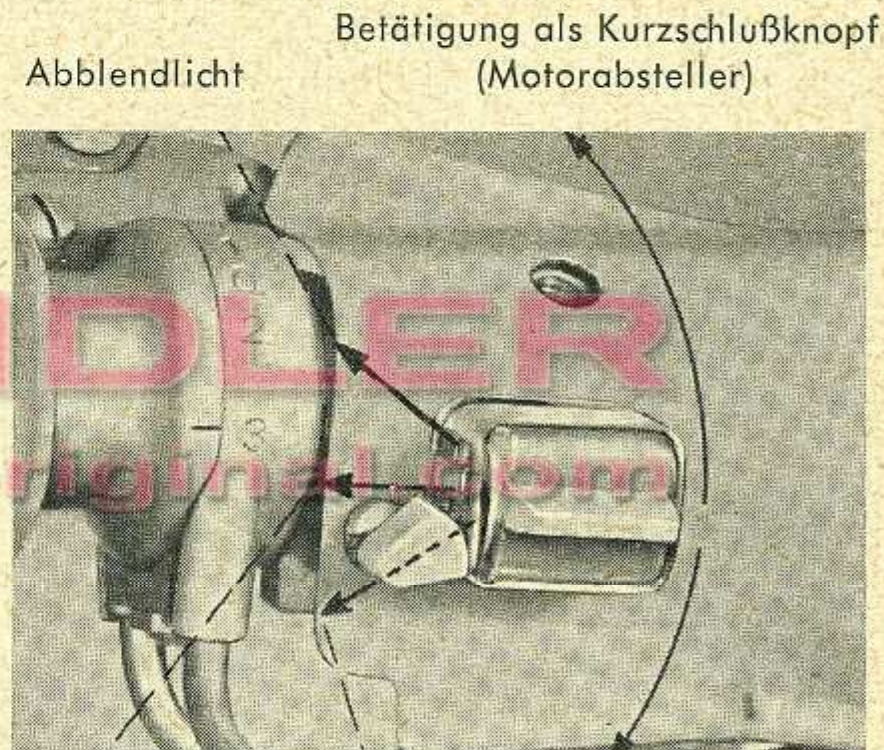
Abbildung 25: Scheinwerfer (demontiert)

nach oben oder nach unten geschwenkt werden. In diesem Falle wird der Glashaltering mit Einsatz losgeschraubt und herausgenommen. Mit Steckschlüssel 10 mm die Sechskantmutter am hinteren Scheitel des Scheinwerfergehäuses lockern und Scheinwerfer nach oben oder unten verdrehen. Dabei darauf achten, daß beim Festziehen der Mutter der Scheitel des Gehäuses in der halbkugelförmigen Prägung des Scheinwerferhalters satt anliegt.

Auf der Lenkerverkleidung links befindet sich der kombinierte Schalter für Licht- und Kurzschlußknopf (Abbildung 26). Schalterstellung nach unten = aus, Mitte und oben Licht eingeschaltet. Die Anschlüsse vom Lichtmagnetzünder zum Scheinwerfer, Lenkerschalter und Rücklicht sind aus dem Schaltplan (Abbildung 27) zu ersehen.



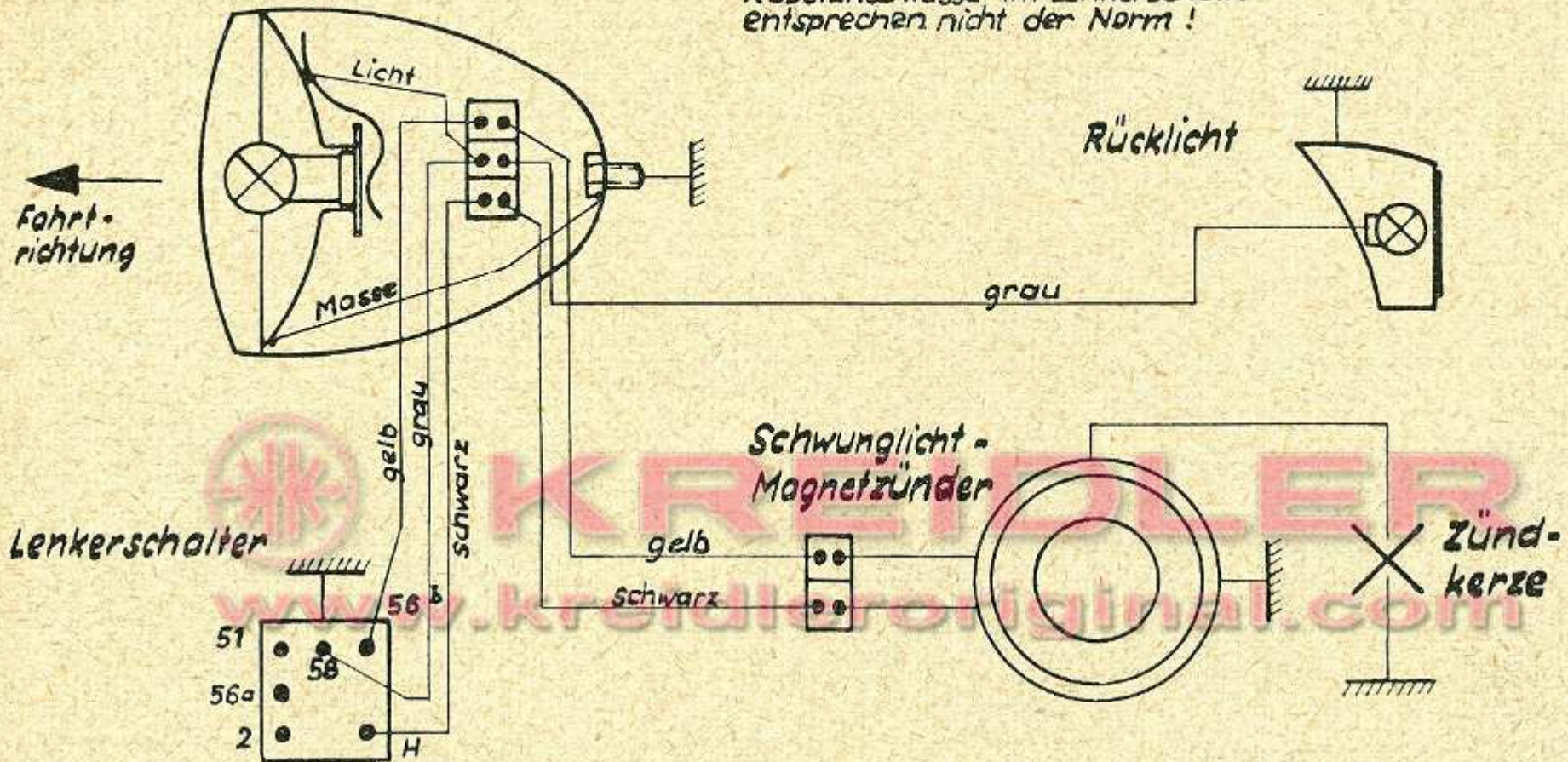
Abbildung 26: Licht- und Abblendschalter



Abblendlicht aus Betätigung als
(Fernlicht bei Exportmaschinen) (bei Maschinen mit Schnarre)

Scheinwerfer

Achtung! Klemmenbezeichnungen und Kabelanschlüsse im Lenkerschalter entsprechen nicht der Norm!



Bremsen

Beide Räder sind mit echten Leichtmetall-Vollnabenbremsen ausgerüstet. Ihr Durchmesser beträgt 102 mm. Das Nachstellen der Vorder- und Hinterradbremse wird an den Bowdenzugnachstellschrauben (Abb. 28 und 29) vorgenommen. Nach der Einstellung sind die Kontermuttern der Nachstellschrauben wieder anzuziehen. Reicht die Nachstellschraube nicht mehr aus, so kann der Bremshebel auf der Kerbverzahnung des Bremsknebels um einen Zahn versetzt werden.

Abbildung 29: Nachstellen der Vorderradbremse
Schmiernippel für Hinterradschwinge

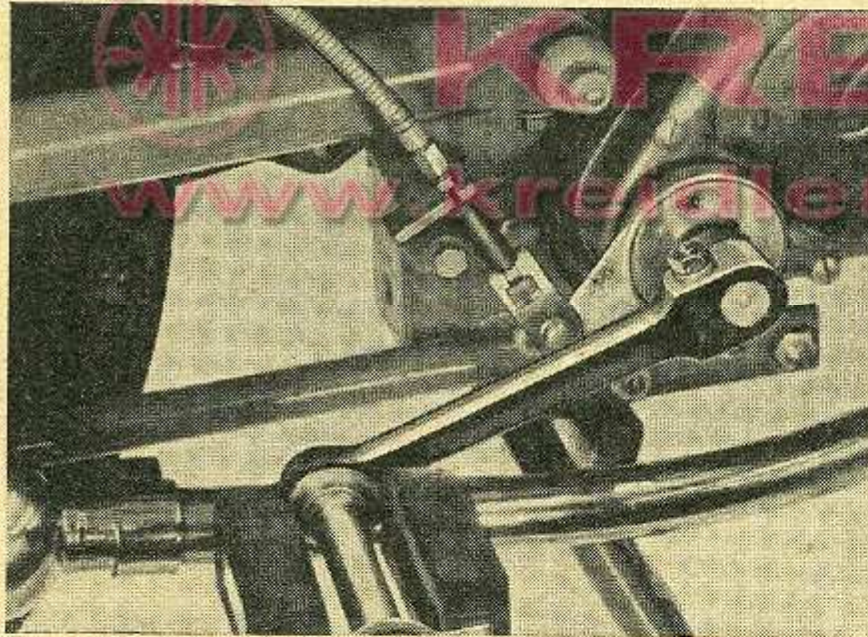
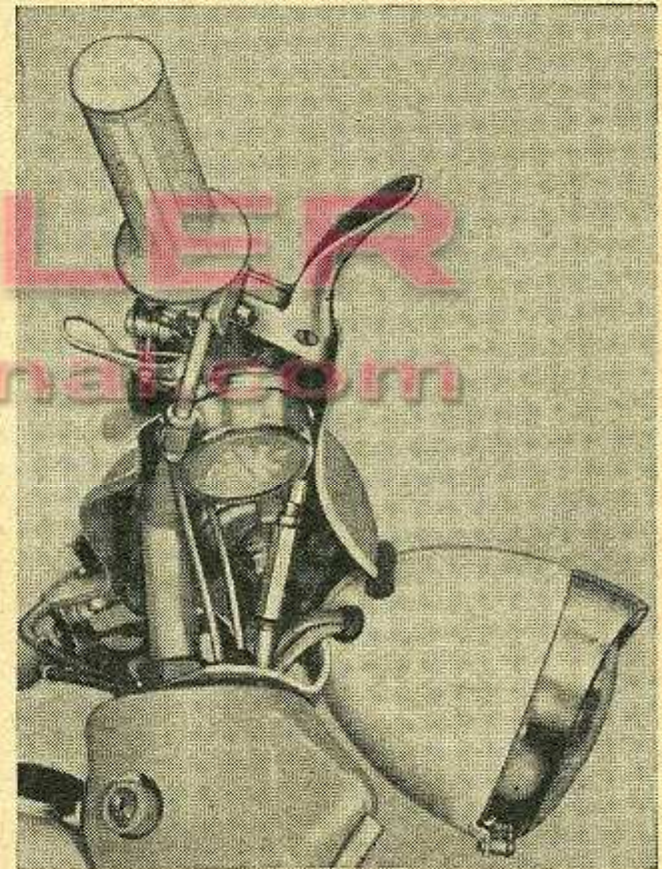
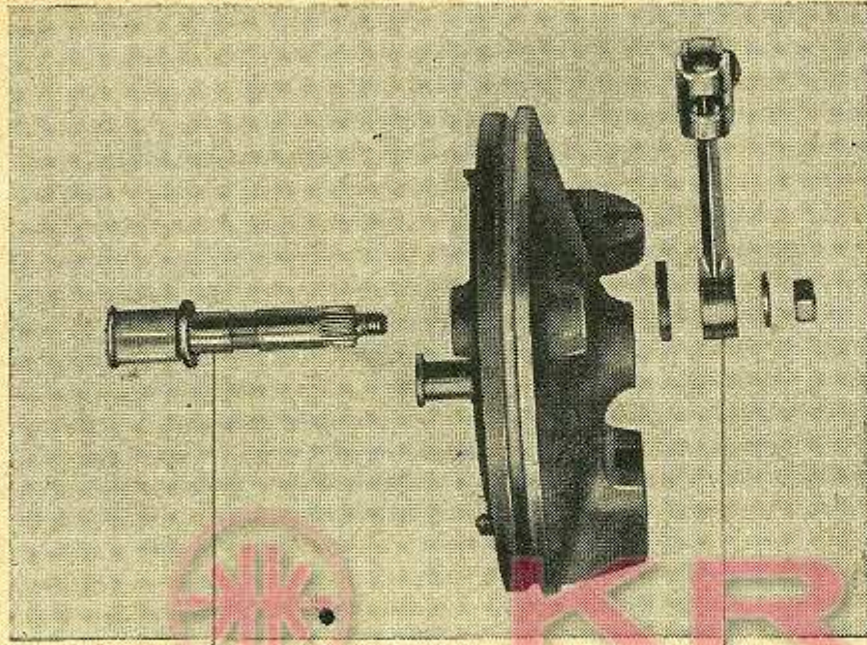


Abbildung 28: Nachstellen der Hinterradbremse

K 531 228

K 523 229





Bremsknebel

Bremshebel

Prüfen Sie beim Nachstellen, ob die Räder bei gelösten Bremsen leicht laufen! Im übrigen werden Sie als guter Fahrer die Geschwindigkeit überwiegend mit dem Gasdrehgriff regulieren. Bremsen betätigt man nur in Ausnahmefällen. Sollten sich im Laufe der Zeit die Bremsbeläge abnutzen, dann zögern Sie nicht, diese erneuern zu lassen. Gute Bremsen erhöhen die Fahrsicherheit. Die Bremsbeläge sind aufgeklebt, deshalb nur Austauschbacken verwenden.

Abbildung 30: Bremsdeckel hinten

Ein- und Ausbau der Räder

Müheless lassen sich beide Räder aus- und einbauen. Beachten Sie lediglich die Reihenfolge der Handgriffe:

Vorderrad (Abbildung 31):

Vor dem Radausbau wird erst die Tachowelle und der Handbremsbowdenzug von der Nabe entfernt, gegebenenfalls muß dazu die Nachstellschraube des Bremsbowdenzugs unter der Scheinwerferverkleidung gelockert werden.

Dann Sechskantschraube zwischen Zuganker und Bremsmomentabstützung entfernen.

Beim Lösen der Radmutter ist zu beachten, daß die Achse auf der linken Seite Linksgewinde hat.

Die Achsmuttern brauchen nur so weit herausgeschraubt zu werden, bis ihr zylindrischer Teil aus dem Schwinghebel herausragt, dann kann das Rad nach vorn abgezogen werden.

Beim Einbau ist darauf zu achten, daß die beiden Gummikonen und das Distanzröhrchen in der Bohrung des Bremsmomentabstützhebels sitzen. Die Achsmuttern sind wieder fest anzuziehen und von Zeit zu Zeit auf festen Sitz zu prüfen.

K 522 231



Abbildung 31: Ausbau des Vorderrades

Hinterrad (Abbildung 32)

Zum Ausbau des Hinterrades werden zuerst die Achsmuttern gelöst. Dabei ist zu beachten, daß die Achse auf der linken Seite Rechtsgewinde und auf der rechten Seite Linksgewinde hat.

Dann wird das Hinterteil des Kettenschutzes entfernt und das Rad aus den Ausfallenden nach unten herausgenommen. Die Hinterradkette kann über das Kettenrad abgehoben und braucht nicht am Kettenschloß geöffnet zu werden.

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge. Zuerst wird das Rad in die Ausfallenden eingeführt, dann die Kette aufgelegt und der Bremsdeckel mit seiner Bremsmomentabstützung so an den U-förmigen Bremsanschlag in der Schwinge gedreht, daß sich das Rad leicht nach hinten schieben läßt, so wie es die richtige Kettenspannung erfordert (siehe Seite 34 unter Fahrgestell). Bitte, darauf achten, daß die beiden Achsmuttern nicht miteinander vertauscht werden. Die Mutter mit dem Rechtsgewinde gehört auf die linke Seite und die mit dem Linksgewinde auf die rechte Seite.

K 522 232

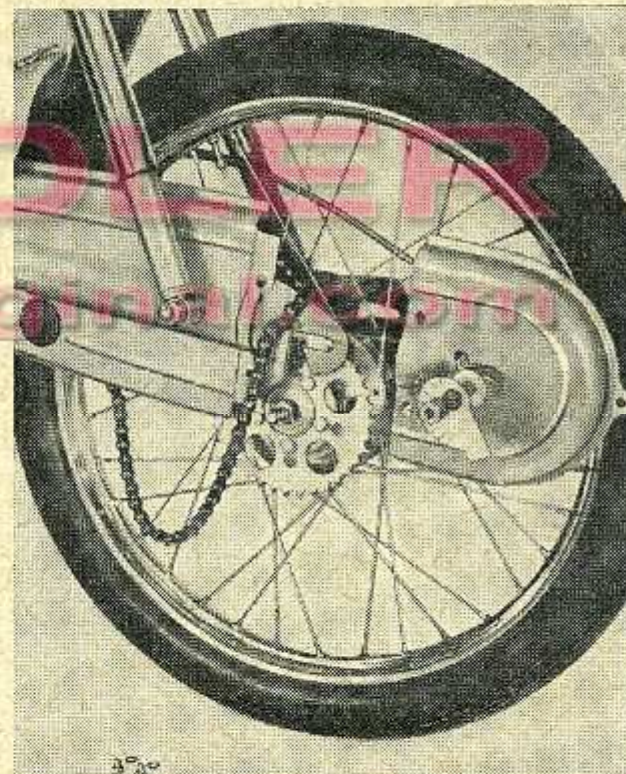


Abbildung 32: Ausbau des Hinterrades

EIN GEPFLEGTES FAHRZEUG LEISTET MEHR

Ihre Kreidler-Amazone ist in hohem Grade verschleißfest gebaut. Das ist jedoch kein Freibrief. Sie muß von Zeit zu Zeit durchgesehen werden. Schließlich ist es ja ein Motorfahrzeug, an dem sich eine Menge bewegt, das Sie bergauf und -ab auf guten und schlechten Straßen, mit und ohne Gepäck, transportieren soll.

K 522 233

Das dem Fahrzeug mitgegebene Werkzeug (Abbildung 34) ist in einer Werkzeugdose auf dem Hinterkotflügel untergebracht. Die Luftpumpe befindet sich unter der Sitzbank. Bei Fahrzeugen mit Sattel sitzt die Luftpumpe unter dem Gepäckträger.

Fahren Sie laufend mit belastetem Gepäckträger, so ist es zweckmäßig, einen Verstärkungsgürtel für den hinteren Kotflügel zu montieren, damit dieser bei zu starker Belastung des Gepäckträgers bei Einwirkung von Seitenkräften entlastet wird. Den Verstärkungsbügel, der auch äußerlich Ihre „Amazone“ verschönert, können Sie von Ihrem KREIDLER-Händler beziehen.

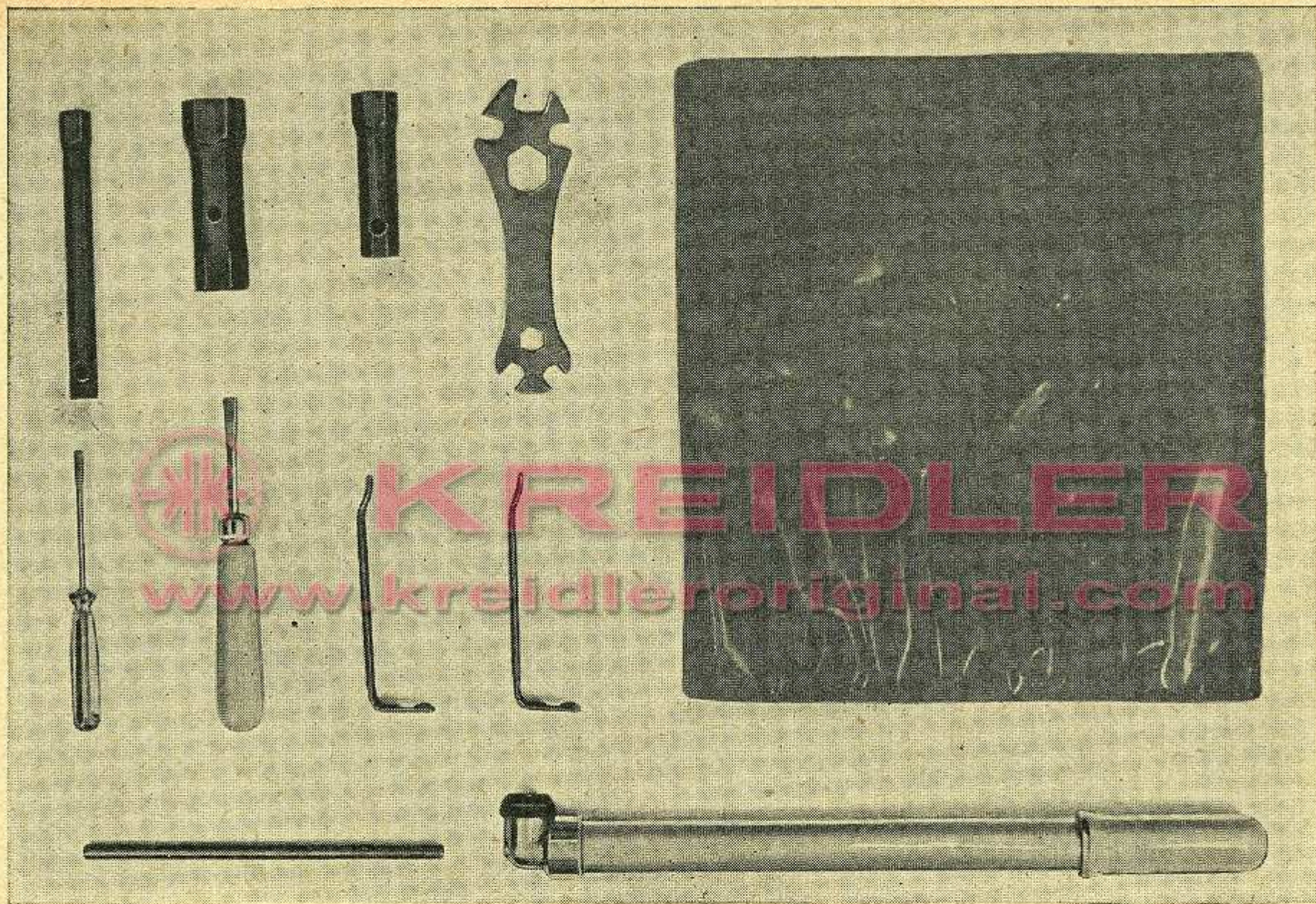
Werkzeugdose

Gepäckträger

Verstärkungsbügel



Abbildung 33



K 522 234

Abbildung 34: Werkzeugsatz für Moped KREIDLER AMAZONE

1. Prüfen der Züge und der Schalteinstellung

a) Beim 3-Gang-Getriebe

Die Züge werden an den Stellschrauben unter der Gebläsehaube eingestellt (Abbildung 36). Den Doppelschalthebel unter dem Motorgehäuse in 2. Gang-Stellung einrasten lassen. In dieser Stellung steht der Hebel nahezu quer zur Fahrtrichtung. Durch Drehen am Hinterrad feststellen, ob der Gang eingerastet ist; Rad darf sich nicht drehen. Schaltdrehgriff am Lenker ebenfalls in 2. Gang-Stellung einrasten lassen. Dann Züge an den Stellschrauben gleichmäßig spannen; jedoch nur so weit, daß sich der Schaltdrehgriff noch leicht drehen läßt. Zu straff gespannte Bowdenzüge ergeben eine schwergängige Schaltung.

K 522 235

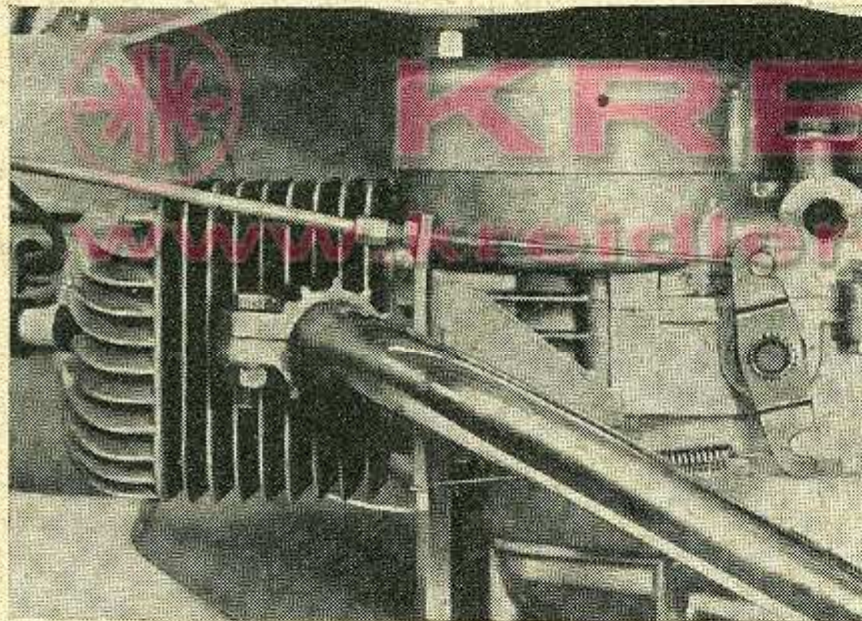


Abbildung 35: Nachstellschraube für Schaltzug (2-Gang) und unterer Schalthebel

K 523 236

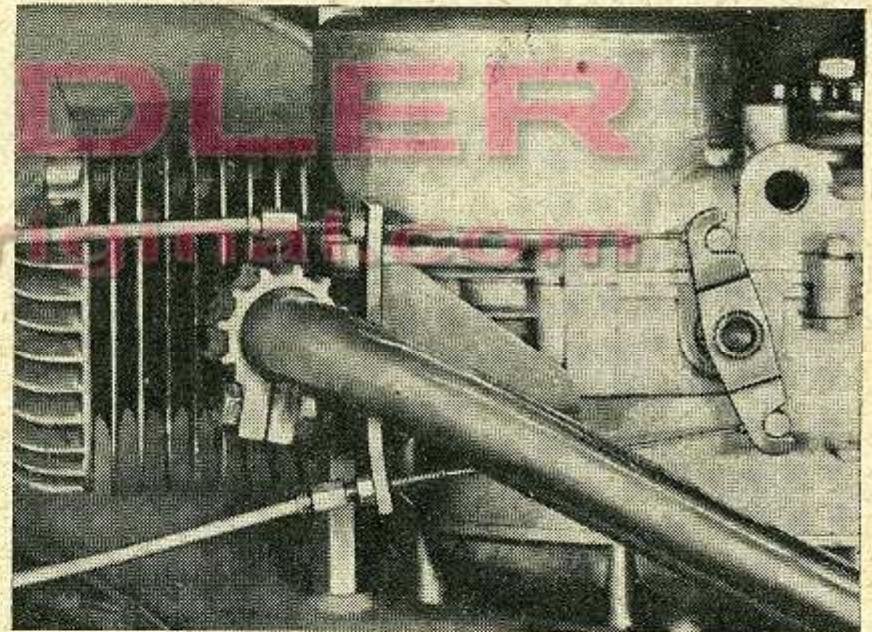


Abbildung 36: Nachstellschrauben für Schaltzüge (3-Gang) und unterer Schalthebel

Zum Prüfen der richtigen Schalteinstellung Getriebe auf Leerlauf schalten; das Hinterrad muß sich leicht drehen lassen. 1. und 3. Gang schalten. Kupplungsgriff muß hierbei in beiden Fällen in die Nase des Drehgriffs einrasten. Hinterrad darf sich auch in der 1. und 3. Gang-Stellung nicht drehen lassen. Die Schaltbowdenzüge sind richtig eingestellt, wenn sie in der Leerlaufstellung noch ein geringes Längsspiel von etwa 0,3 bis 0,5 mm haben, oder wenn mit dem Finger auf das freie Ende zwischen Nippel und Stellschraube gedrückt wird, muß hier ein Spiel von 3 bis 5 mm vorhanden sein (Abbildung 37).

Bei einem eventuellen Bowdenzugwechsel werden die beiden Nachstellschrauben ganz herausgedreht. Die Bowdenzugnippel können dann nach Belieben aus- oder eingehängt werden. Bei Einstellung der

K 523 237

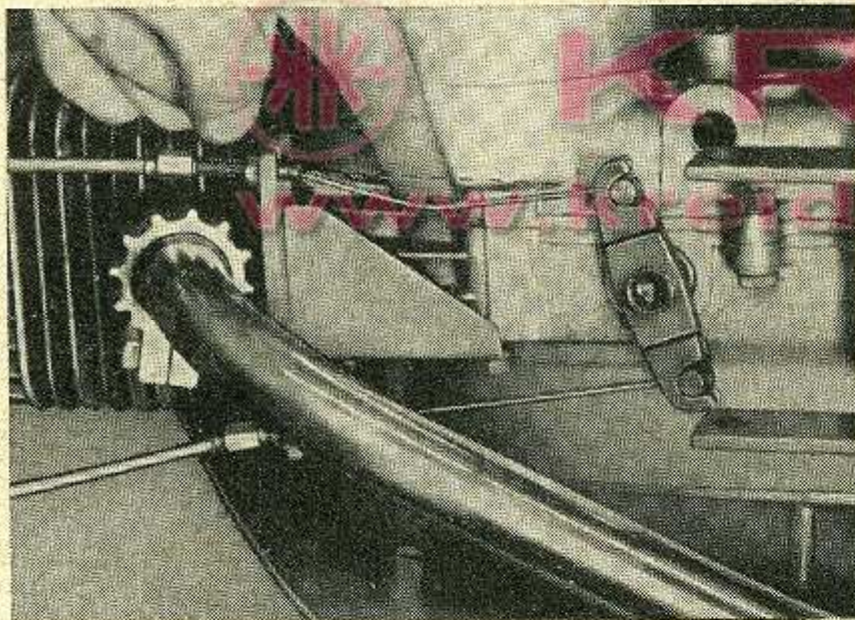


Abbildung 37: Prüfen der Schalteinstellung

Einstellung der Schaltung muß der untere Schalthebel wieder querstehen (2. Gang-Stellung) und die Bowdenzüge, wie vorgeschrieben, wieder gleichmäßig angezogen werden. Bei einer Schaltzugerneuerung brauchen am Lenker keine besonderen Einstellmaße beachtet zu werden.

Es ist darauf zu achten, daß der im Lenkerschalthebel vorn eingehängte Bowdenzug am unteren Schalthebel in Fahrtrichtung rechts eingebaut wird.

b) **Beim 2-Gang-Getriebe**

Leichtes und richtiges Schalten des 2-Gang-Getriebes hängt zum größten Teil von der ordnungsgemäßen Einstellung und Pflege des Schaltbowdenzuges ab. Die Gangschaltung vom Leerlauf in den 1. Gang und auch vom 2. in den 1. Gang geschieht durch den Schaltbowdenzug, während das Schalten vom 1. in den 2. Gang eine Zugfeder übernimmt.

Zum Einstellen bzw. Überprüfen der Schaltung wird zuerst die Zugfeder ausgehängt, der Schalthebel am Lenker und am Motor auf den 1. Gang gestellt und die Nachstellschraube der Bowdenzughülle so weit herausgedreht, bis im Bowdenzug kein Längsspiel mehr vorhanden ist.

Nach dem Einhängen der Zugfeder wird am Lenker auf Leerlaufstellung geschaltet und durch Drehen am Hinterrad probiert, ob sich das Rad frei bewegen läßt.

Beim Schalten vom 1. auf den 2. Gang muß die Zugfeder den Schalthebel leicht und zügig bis zum Anschlag hineinziehen. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß der Bowdenzug und die Nippel immer gut geölt sind.

2. **Bremsen**

Außer der Kontrolle vor Antritt einer Fahrt müssen die Bremsen in regelmäßigen Abständen – etwa alle 1500 km – kontrolliert und erforderlichenfalls nachgestellt werden, so daß stets die bestmögliche Bremswirkung erzielt wird. Siehe auch S. 38.

3. **Schrauben und Muttern**

Sämtliche Schrauben und Muttern sind in regelmäßigen Abständen auf festen Sitz zu prüfen und gegebenenfalls nachzuziehen. Bei dieser Gelegenheit auch Speichen nachziehen (siehe Seite 56).

4. **Schlußlicht**

Bei Antritt jeder Fahrt, vor allem bei Dunkelheit, überzeugen Sie sich davon, daß außer dem Scheinwerfer auch das Schlußlicht brennt. Eine neue Birne ist billiger als ein Strafzettel oder langer Krankenhausaufenthalt, wenn Sie wegen einer nicht brennenden Schlußlampe von hinten angefahren werden. Vorsichtige Fahrer werden immer eine 2-Watt-Birne für das Rücklicht mit sich führen.

5. **Entkohlen**

Die Auspuffanlage (Schalldämpfereinsatz und Endstück), Abbildung 38, und der Auslaßkanal müssen alle 3000 km von Ölkohleinsatz gereinigt werden. Im Motor

K 522 238

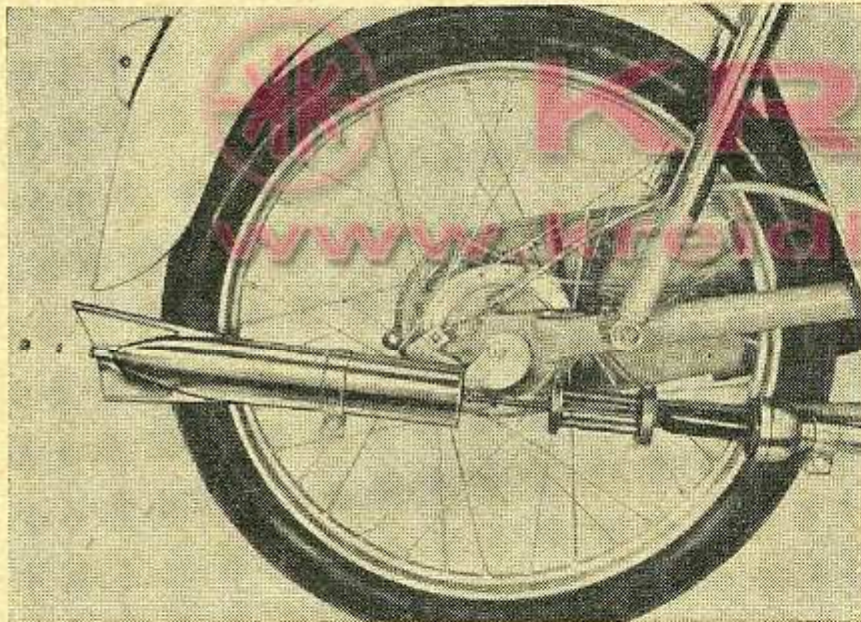


Abbildung 38: Auspuffanlage (demontiert)
(2-Gang-Ausführung)

K 523 238

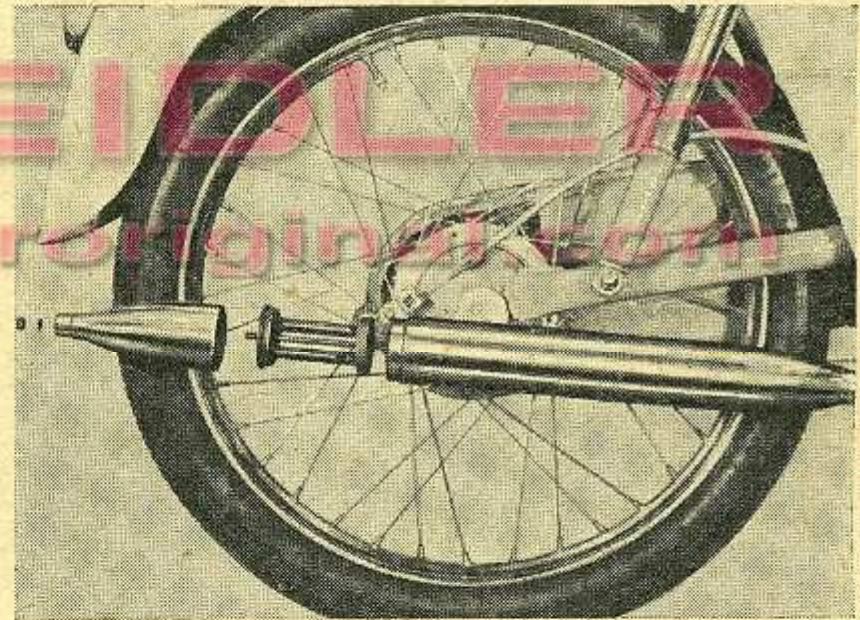


Abbildung 38: Auspuffanlage (demontiert)
(3-Gang-Ausführung)

und in der Auspuffanlage setzt sich nach längerem Gebrauch Ölkohle ab, welche die Leistung des Motors beträchtlich herabsetzt. Das Entrüßen lassen Sie am besten durch Ihre Kundendienst-Stelle durchführen.

6. Reinigen

Nach dem Waschen des Fahrzeuges sollte mindestens alle 4–6 Wochen der Lack mit einer guten Lack-Politur behandelt werden, damit er nicht austrocknet, rissig und stumpf wird.

Ebenso brauchen alle Chromteile eine laufende Behandlung mit einer handelsüblichen Chrompaste, damit sie gegen das Verrosten geschützt sind.

7. Überwintern.

a) Fahrgestell

Nach gründlicher Reinigung das Fahrzeug mit gutem Rostschutzmittel wie „Caramba“ einsprühen. Am zweckmäßigsten für die Überwinterung ist ein trockener Raum mit wenig Temperaturunterschied.

b) Motor

Bei geschlossenem Kraftstoffhahn Vergaser leerfahren, da sonst bei längerem Stillstand das Benzin im Vergaser verdunstet und das zurückbleibende Öl verharzt und die Düse verstopft. Kerze herausrauben und durch die Zündkerzenöffnung etwas Korrosionsschutzöl, z. B. „Desolite“ etwa 1–2 ccm, in den Zylinder einlaufen lassen. Das Hinterrad bei eingeschaltetem 2. Gang ein- bis zweimal durchdrehen, damit das durch die Kerzenöffnung eingeträufelte Öl auf der Zylinderwandung und im Kurbelraum gleichmäßig verteilt wird. Kerze danach wieder einschrauben.

WER GUT SCHMIERT – DER GUT FÄHRT

Kraftstoff und Öl sollen nicht im Kraftstoffbehälter des Fahrzeuges gemischt werden, wenn das verwendete Öl kein vorgemischtes Zweitakt-Spezialöl ist, sondern in einem dafür geeigneten Mischgefäß. Auch ist es zweckmäßig, beim Tanken möglichst ein Sieb zu benützen, damit auch nicht kleinste Schmutzkörper in den Kraftstoffbehälter kommen. Störungen durch Schmutz im Benzin, wie verstopfte Vergaserdüsen usw., sind genau so lästig wie irgendein anderer Defekt, dabei sind sie bei einiger Sorgfalt zu vermeiden. Von Zeit zu Zeit nehmen Sie das Sieb des Kraftstoffhahns und der Zulauffülle (siehe Abbildung 12) heraus und reinigen es sorgfältig, am besten mit Preßluft. Versuchen Sie keinesfalls, es mit einer Nadel zu reinigen, da hierdurch die Siebmaschen auseinandergedrückt werden und Schmutz durchlassen. Der Schmutz würde dann in den Vergaser gelangen und dort die Düsen verstopfen.

1. Motor

Der Motor wird durch das dem Kraftstoff beigemischte Öl geschmiert. Das Mischungsverhältnis beträgt 1:25, d. h. ein Teil Öl auf 25 Teile Kraftstoff (siehe S. 12).

2. Getriebe

Nach 500 km Fahrstrecke lassen Sie bei warmem Motor erstmals das Öl ab (siehe Seite 22, Abbildung 9 und Abbildung 10), reinigen die Ölablaßschraube (Abbildung 9) von anhängendem Schmutz und füllen 250 ccm neues Getriebeöl SAE 80 ein (Getriebeöl SAE 80 entspricht in der Viskosität einem Motorenöl von SAE 20 und 30). Auf keinen Fall ein dickes Getriebeöl verwenden, weil sich dann besonders bei Kälte Startschwierigkeiten durch festklebenden Pedalstartermitnehmer ergeben. Außerdem schluckt das dicke Öl einen erheblichen Teil der Motorleistung. Weiterer Ölwechsel wie im Schmierplan angegeben.

3. Vorder- und Hinterradschwinge

Die beiden Vorderradschwingehebel (Abbildung 39) und die Hinterradschwinge (Abbildung 28) sind in Bronzebüchsen gelagert und sind deshalb regelmäßig alle 1000 km an den vorgesehenen Schmiernippeln laut Schmierplan abzuschmieren.

K 522 239



Abbildung 39: Schmiernippel an den Vorderradschwingehebeln

Nippel

4. Radnaben und Tachometerantrieb

Vorder- und Hinterradnabenlager sind, wie in dem Schmierplan angegeben, regelmäßig zu schmieren. Beim Abschmieren des Tachometerantriebs (Abbildung 40) ist vor dem Abschmieren die Tachometerwelle zu entfernen. Die Radnaben werden alle 10000 km auseinandergenommen und die Kugellager mit frischem Wälzlagerfett versehen. Diese Arbeiten lassen Sie zweckmäßigerweise bei Ihrer Kundendienststelle durchführen.

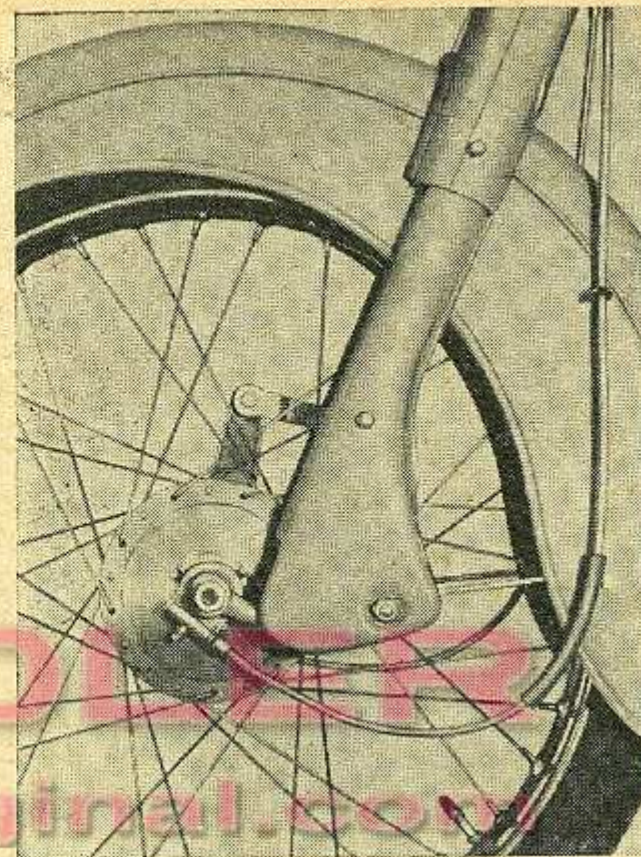


Abbildung 40: Tachometerantrieb

K 522 240

5. Seilzüge

In die Hüllen der Seilzüge tröpfeln Sie alle 1500 km einige Tropfen mit Benzin vermishtes Öl. Die Seilzüge dabei vorher aushängen.

Wollen Sie sich diese etwas schmutzige Arbeit erleichtern, so besorgen Sie sich im einschlägigen Fachhandel eines der zahlreich angebotenen Seilzugschmiergeräte. Nach dem Abschmieren des Vorderradbremseiles soll der Lenker im Stand möglichst nach rechts eingeschlagen werden, damit evtl. aus dem Bowdenzug abtropfendes Öl nicht über den Bremsdeckel in die Bremstrommel laufen kann.



Abbildung 41: Laufrichtung der Kette

6. Kette

Die Kette ist alle 3000 km abzunehmen, gründlich in Waschbenzin zu reinigen und dabei die einzelnen Kettenglieder in ihren Gelenken zu bewegen. Dann in ein Bad von erwärmtem Kettenfett legen und vor dem Wiederauflegen abtropfen lassen. Wird die Kette gut gepflegt, hat sie eine lange Lebensdauer.

Die Schließfeder des Kettenschlosses muß so eingesetzt werden, daß ihr nicht geschlitztes Ende in der Laufrichtung der Kette vorne liegt (Abbildung 41).

7. Gelenke

Die Gelenke der Bedienungshebel sind alle 1500 km zu ölen.

8. Lenkungslager

Die Lenkungslager werden nach etwa 10000 km ausgebaut, gründlich gereinigt und mit frischem Wälzlagerfett versehen.

Alle 3000 km wird die Steuerkopflagerung auf Spiel kontrolliert. Zu diesem Zweck wird die Steuerrohrverkleidung nach Lösen der Schrauben mit einer leichten Rechtsdrehung (Abbildung 42) abgenommen und die gerändelte Lagerschale nachgezogen (Abbildung 43).



Abbildung 42: K 540 242
Abnehmen der Steuerrohrverkleidung



Abbildung 43: K 540 243
Nachziehen der Lagerschale

PFLEGEARBEITEN FÜR „KREIDLER AMAZONE“

durchzuführen bei	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	u. weiter alle km
Motor						
1. Luftfilter säubern	○	○	○	○	○	1500
2. Ansauggeräuschkämpfer innen reinigen			○		○	3000
3. Vergasersieb säubern			○		○	3000
4. Kupplungsspiel prüfen	○	○	○	○	○	1500
5. Schaltzüge kontrollieren (dürfen nur wenig Spiel haben)	○	○	○	○	○	1500
6. Auspuffanlage demontieren und entrußen			○		○	3000
7. Auspuffstutzen entrußen			○		○	3000
8. Zylinderkopf und Kolbenboden entrußen					○	6000
Fahrgestell						
1. Schrauben und Muttern auf festen Sitz prüfen	○		○		○	3000
2. Steuerkopflagerung auf Spiel kontrollieren	○		○		○	3000
3. Radspur kontrollieren	○	○	○	○	○	1500
4. Beide Räder auf Schlag überprüfen	○	○	○	○	○	1500
5. Speichen auf festen Sitz überprüfen	○		○		○	3000
6. Bremsen prüfen, evtl. nachstellen	○	○	○	○	○	1500
7. Kettenspannung kontrollieren	○	○	○	○	○	1500
Elektrische Anlage						
1. Licht- und Scheinwerfereinstellung prüfen	○	○	○	○	○	1500
2. Unterbrecherkontaktabstand prüfen, evtl. Kontakte säubern und nachstellen			○		○	3000
3. Zündung kontrollieren, Vorzündung 21° v.o.T. = 1,65 mm Kolbenweg			○		○	3000
4. Schmierfilz am Unterbrechernocken leicht einfetten			○		○	3000
5. Zündkerze reinigen (Elektrodenabstand 0,4 mm)	○	○	○	○	○	1500

SCHMIERPLAN FÜR „KREIDLER AMAZONE“

durchzuführen bei	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	u. weiter alle km
● Ölwechsel im Getriebe	○				○	6000
● Ölstand im Getriebe prüfen, evtl. nachfüllen		○	○	○		1500
* Stecknippel an Kupplung und Schaltzug ölen	○	○	○	○	○	1500
■ Bremsknebel der Vorder- und Hinterradbremse fetten			○		○	3000
▲ Tachometerantrieb abschmieren		○	○	○	○	1500
∇ Kette reinigen und neu einfetten			○		○	3000
* Kette ölen	○	○		○		1500
▲ Vorder- und Hinterradschwinge abschmieren	○	○	○	○	○	1500
* Bowdenzüge ölen		○		○	○	1500
■ Vorder- und Hinterradnabenlager sowie Lenkungslager neu einfetten						10 000

- Getriebeöl SAE – 80
- * Motorenöl SAE – 40
- Heißlagerfett z. B. Univiston
- ▲ Qualitätsschmierfett
- ∇ Kettenfett

STÖRUNGEN UND DEREN BEHEBUNGEN

1. Der Motor springt nicht an:

Kraftstoffhahn geschlossen
Kraftstofftank leer
Kraftstoffleitung oder Hahn verstopft
Starterklappe nicht geschlossen
Vergaser verschmutzt
Zündkabel abgefallen oder beschädigt
Zündfunke zu schwach

Elektrodenabstand an der Kerze zu groß
Licht eingeschaltet
Zündspule defekt
Zündkerze defekt
Kurzschlußleitung oder -schalter haben
Masseschluß

2. Motor springt zwar an, bleibt dann aber stehen:

Kraftstoffhahn geschlossen
Verunreinigung im Kraftstoff oder Vergaser verschmutzt
Kraftstoff verbraucht

3. Motor bleibt während der Fahrt stehen:

Brückenbildung an den Elektroden der Zündkerze
Falscher Wärmewert der Zündkerze
Überhitzung durch falsche Zündeneinstellung

Kraftstofftank leer

Kraftstoffhahn öffnen
Kraftstoff-Öl-Mischung tanken
Kraftstoffleitung und Hahn mit Sieb reinigen
Starterklappe schließen
Vergaser reinigen
Zündkabel aufstecken oder erneuern
Schwungrad des Lichtmagnetzünders aufmagnetisieren lassen
auf 0,4 mm einstellen
Licht ausschalten
Zündspule erneuern lassen
Zündkerze auswechseln
Kurzschlußkabel und Kurzschlußschalter überprüfen und instandsetzen lassen

Kraftstoffhahn öffnen
Kraftstoffleitung und Vergaser reinigen evtl.
Kraftstoff erneuern
Kraftstoff-Öl-Mischung tanken

Zündkerze reinigen
Zündkerze mit richtigem Wärmewert einsetzen (240)
Zündeneinstellung berichtigen (Vorzündung 21°
Kurbelwinkel = 1,65 mm vor o. T.)
Kraftstoff-Öl-Mischung tanken

4. Motorleistung läßt nach:

Unregelmäßiger Kraftstoffzufluß

Überhitzung durch Kraftstoffmangel (Zuleitung oder Düsen verstopft)

Zündkerze mit zu niedrigem Wärmewert (Glühzündungen)

Vergaser läuft über (Schwimmernadel ausgeschlagen oder verklemmt, Schwimmer undicht, Tupper bleibt hängen)

Zutritt von Nebenluft

Falsche Zündeneinstellung

Auspuffschlitz und Auspuffanlage stark verrußt
Kolbenringe abgenützt oder festgebrannt

Kraftstoffleitung und Sieb reinigen

Kraftstoffleitung und Vergaser reinigen

Zündkerze mit höherem Wärmewert einsetzen (240)

Vergaser überprüfen (evtl. Schwimmernadel und Schwimmer erneuern)

Vergaser und Ansaugrohr am Zylinder nachziehen

Zündeneinstellung berichtigen (Vorzündung 21°
Kurbelwinkel = 1,65 mm vor o. T.)

Zylinder und Auspuffanlage entkohlen

Kolbenringe lösen bzw. erneuern





KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

