

KREIDLER

Florett



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Ref.650.00.74

BEDIENUNGSANLEITUNG KLEINKRAFTRAD



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

BEDIENUNGSANLEITUNG KLEINKRAFTRAD

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Montageanleitung und Ehrennadeln	3	Zylinderkopfschrauben	25
Wichtige Angaben zu Fahrer und Fahrzeug	4	Motorbefestigungsschrauben	25
Merkblatt	4	Zylinder, Kolbenboden und Auspuffstutzen	26
Fahrzeugübersicht	6	Zündanlage	26
		Kraftstoffhahn	28
Leicht zu finden – Fahrzeugkenndaten und Bedienungselemente	9	Vergaser, Luftfilter und Auspuff	29
Vorbereitungen zum ersten Start	13	Antriebskette	35
Richtig schalten	15	Lenkung	37
Einfahren	16	Räder und Bremsen	38
Anhalten und Parken	16	Elektrische Anlage	44
Benzin und Öl	17	Winterfahrt	49
Pflege und Wartung	19	Winterschlaf	49
Getriebeöl wechseln und kontrollieren	22	Störungen und deren Beseitigung	50
Kupplung und Schaltung	23	Technische Daten	54
		Schaltplan	58

Montageanleitung und Ehrennadeln

Wer dies oder jenes gern selbst machen möchte, findet Gelegenheit. Zu einfachen Wartungs- und Pflegearbeiten bietet sich die FLORETT dank unkomplizierter Bauart geradezu an. Entsprechende Hinweise sind in dieser Bedienungsanleitung enthalten.

Auch darüber hinaus läßt sich mancherlei selbst machen. Doch ohne in Umgang mit Werkzeug und Mechanik bewandert zu sein, sollte man sich mit Montagearbeiten an der FLORETT nicht zu weit vorwagen. Aber vieles läßt sich lernen, ohne Schaden anzurichten.

Motor und Fahrwerk auf eigene Faust „entdecken“ zu wollen, kann schief gehen. Es ist vorgesorgt. Für technisch Begabte gibt es eine leicht verständliche FLORETT-Montageanleitung, die durch Wort und Bild mit den wichtigsten Arbeitsvorgängen an Motor und Fahrwerk bekannt macht.

Die FLORETT-Montageanleitung kann man beim KREIDLER-Händler erwerben – gegen eine Schutzgebühr.

Fahrer, die mit ihrer FLORETT 50 000 Kilometer zurückgelegt haben, sind berechtigt, die silberne Ehrennadel zu tragen.

Fahrer, die es mit ihrer FLORETT auf 100 000 Kilometer gebracht haben, erhalten als besondere Auszeichnung die Ehrennadel in Gold.

Antragsformulare für diese Ehrennadeln übersendet auf Anforderung KREIDLER WERKE GMBH FAHRZEUGWERKE, Postfach 8, 7014 Kornwestheim.



Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer

Typ:	Baujahr:
<hr/>	
Motor-Nr.:	
<hr/>	
Fahrgestell-Nr.:	
<hr/>	
Schlüssel-Nr.:	
<hr/>	
Name des Besitzers:	
<hr/>	
Straße:	
<hr/>	
Wohnort:	
<hr/>	
Telefon:	
<hr/>	
Erstmals in Betrieb genommen am:	
<hr/>	
Besondere Ausstattung und Änderungen am Fahrzeug:	
<hr/>	
<hr/>	
Allgemeine Betriebserlaubnis:	
<hr/>	
Amtliches Kennzeichen:	
<hr/>	
Haftpflicht-Versicherungsschein-Nr.:	
<hr/>	
Versicherungs-Gesellschaft:	
<hr/>	
Straße:	
<hr/>	
Ort:	
<hr/>	
Telefon:	
<hr/>	

Merkblatt

Für die KREIDLER FLORETT RS braucht man den Führerschein Klasse 4.

Dieses Fahrzeug ist steuer- und zulassungsfrei.

Es muß die Mindest-Haftpflichtversicherung über mind. 500 000 DM abgeschlossen werden. Die Versicherungsbeiträge (Prämien) sind bei den einzelnen Gesellschaften unterschiedlich – richtige Wahl treffen.

Die FLORETT RS ist kennzeichenpflichtig. Antrag auf Erteilung eines Kennzeichens der Größe 130x240 mm stellen – sonst wird größeres Kennzeichen erteilt!

Beim Kauf des Fahrzeugs wird dem Kunden eine Garantiekarte mit Pflegedienstkarte ausgehändigt.

Die in der Pflegedienstkarte aufgeführten Arbeiten planmäßig ausführen lassen. Getätigte Dienste werden von der Werkstatt in die Karte

eingetragen. Das kann bei eventuellen Garantieansprüchen entscheidend sein. Außerdem sind die Eintragungen beim Verkauf des Fahrzeugs ein Beweis dafür, daß es zur Werterhaltung vorschriftsmäßig gepflegt wurde.

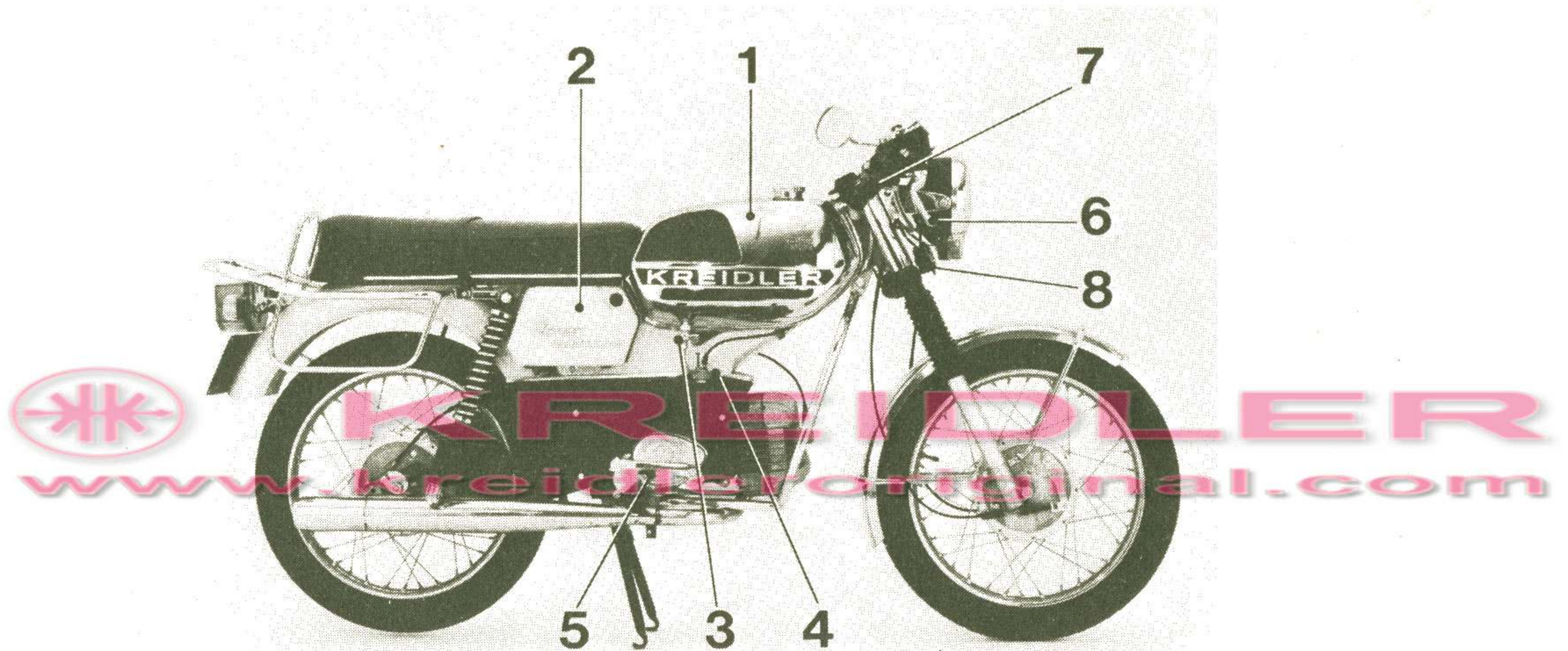
Ohne Pflegedienstvermerke in der Karte keine Garantieleistungen!

Im Bedarfsfall nur Original-KREIDLER-Ersatzteile verwenden – versteht sich von selbst, denn nur so stehen einwandfreie Qualität und Funktion von vornherein fest.

Bei Ersatzteil-Bestellungen dem KREIDLER-Händler immer Fahrgestell- und Motornummer angeben.

Bitte auf Seite 4 die Fahrzeugdaten usw. eintragen. Wenn sie zur Hand sein sollen, muß nicht erst am Fahrzeug nachgesehen werden.

 **KREIDLER**
www.kreidleroriginal.com



1 Kraftstofftank

2 Kasten für Batterie und Blinkgeber

3 Kraftstoffhahn

4 Vergaser

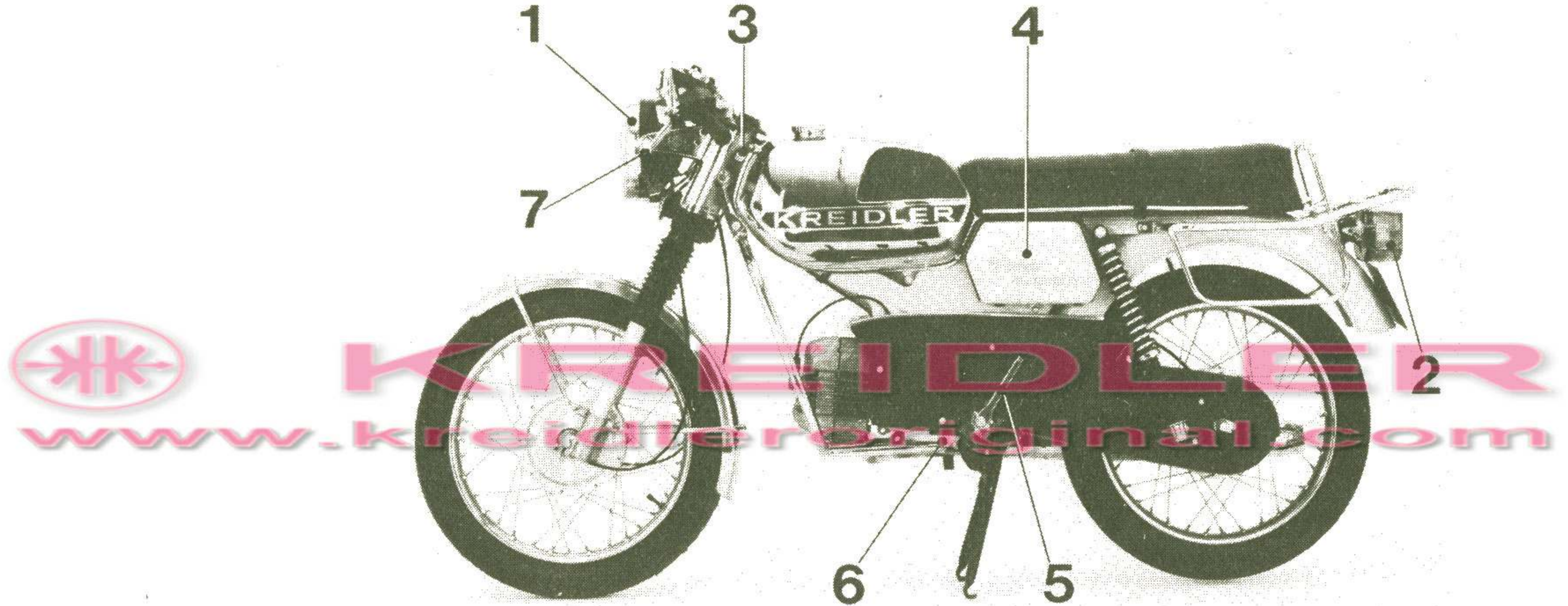
6

5 Fußbremshebel

6 Handbremshebel

7 Gasdrehgriff

8 Schnarre



1 Scheinwerfer

2 Schluß/Brems/Kennzeichen/Rückstrahler-
Leuchte

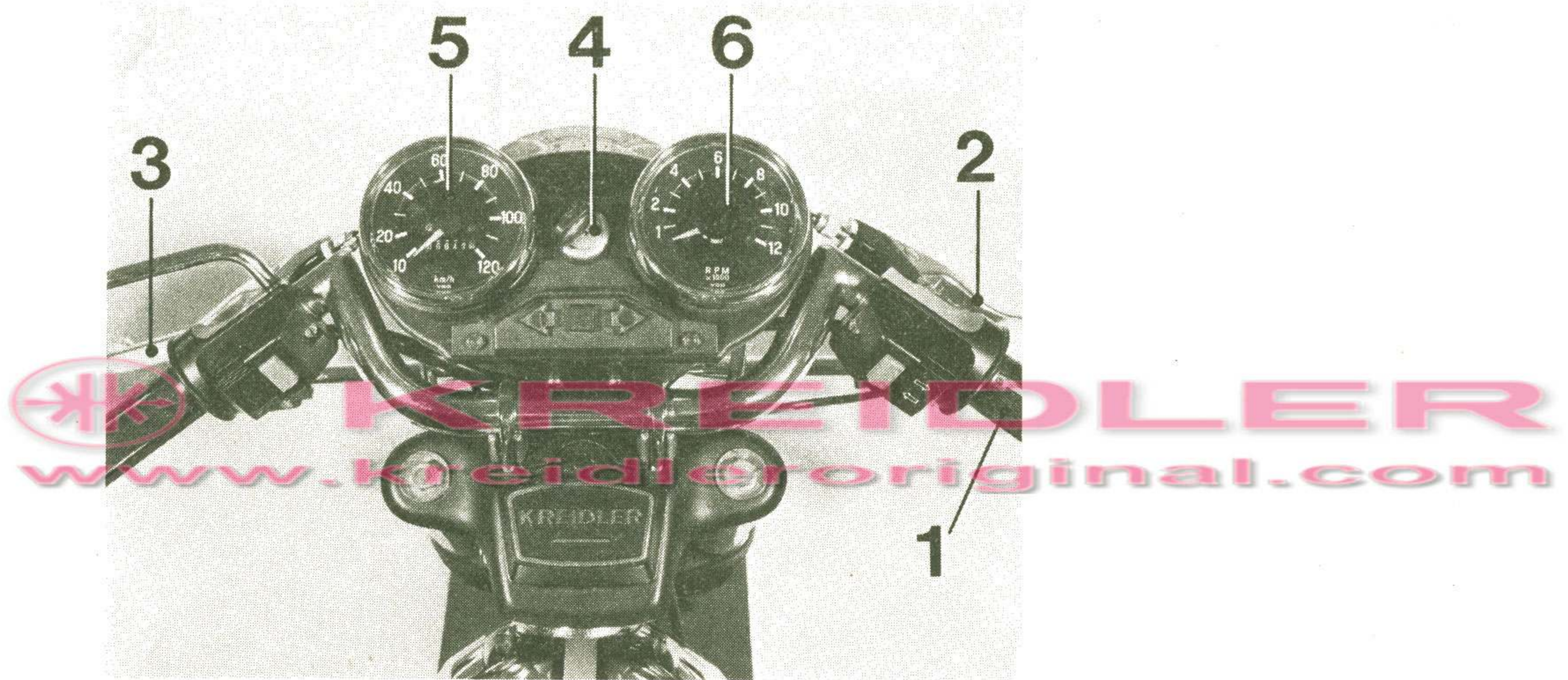
3 Lenkschloß – Lenkung nach rechts einschlagen

4 Kasten für Werkzeug und Luftpumpe

5 Kickstarter

6 Fußschalthebel

7 Kupplungshebel



- 1 Gasdrehgriff
- 2 Handbremse
- 3 Kupplung
- 4 Zünd- und Lichtschalter

- 5 Tachometer (Antrieb mechanisch von der Vorderradnabe aus)
- 6 Drehzahlmesser (elektronisch)

Leicht zu finden

Typenschild

auf der rechten Seite der Maschine (Benzinhahnseite) unterhalb der Sitzbank – es hat den Rang eines Dokuments und darf auf keinen Fall geändert oder entfernt werden.

Fahrgestellnummer

auf dem Rahmen, in unmittelbarer Nähe des Vergasers – auch bei montierter Motorverkleidung sichtbar.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Motornummer

am Rücken des Motorgehäuses eingeschlagen – sichtbar nur, wenn die rechte Motorverkleidung abgenommen wird.

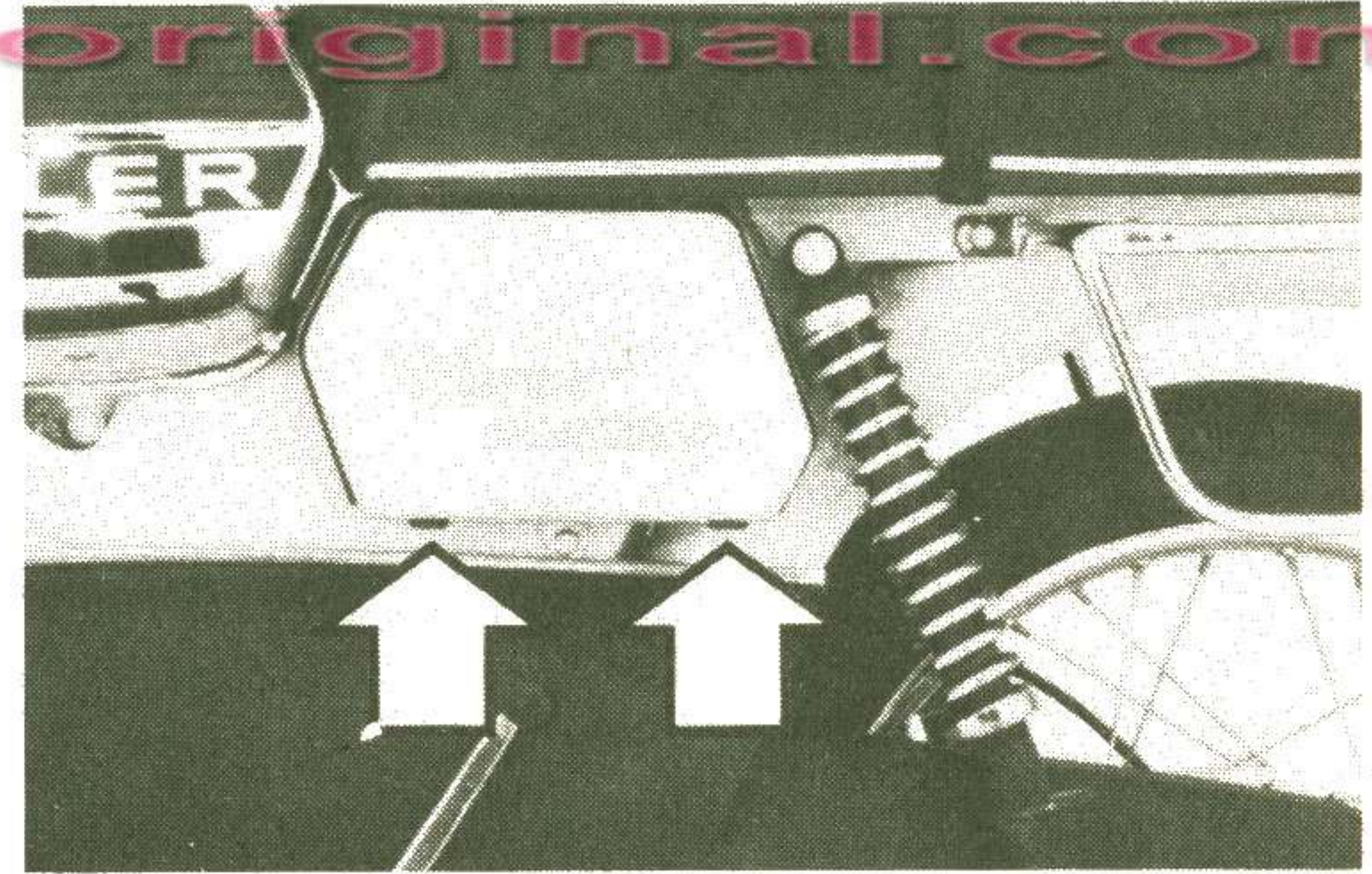
Werkzeug

ist in dem Kasten auf der linken Fahrzeugseite untergebracht. Die beiden Kunststoffschrauben mit einem Geldstück herausdrehen. Deckel abnehmen.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Cockpit

Links Tachometer mit Kilometerzähler; rechts Drehzahlmesser, dazwischen das Zündschloß und die Kontrolleuchten.

Zündschloß:

Stellung A = Aus, nur in dieser Stellung können Sie den Zündschlüssel einstecken oder abziehen.

Stellung B = Zündung und Blinkanlage eingeschaltet.

Stellung C = Zündung, Blinkanlage und Licht eingeschaltet.

Kontrolleuchten:

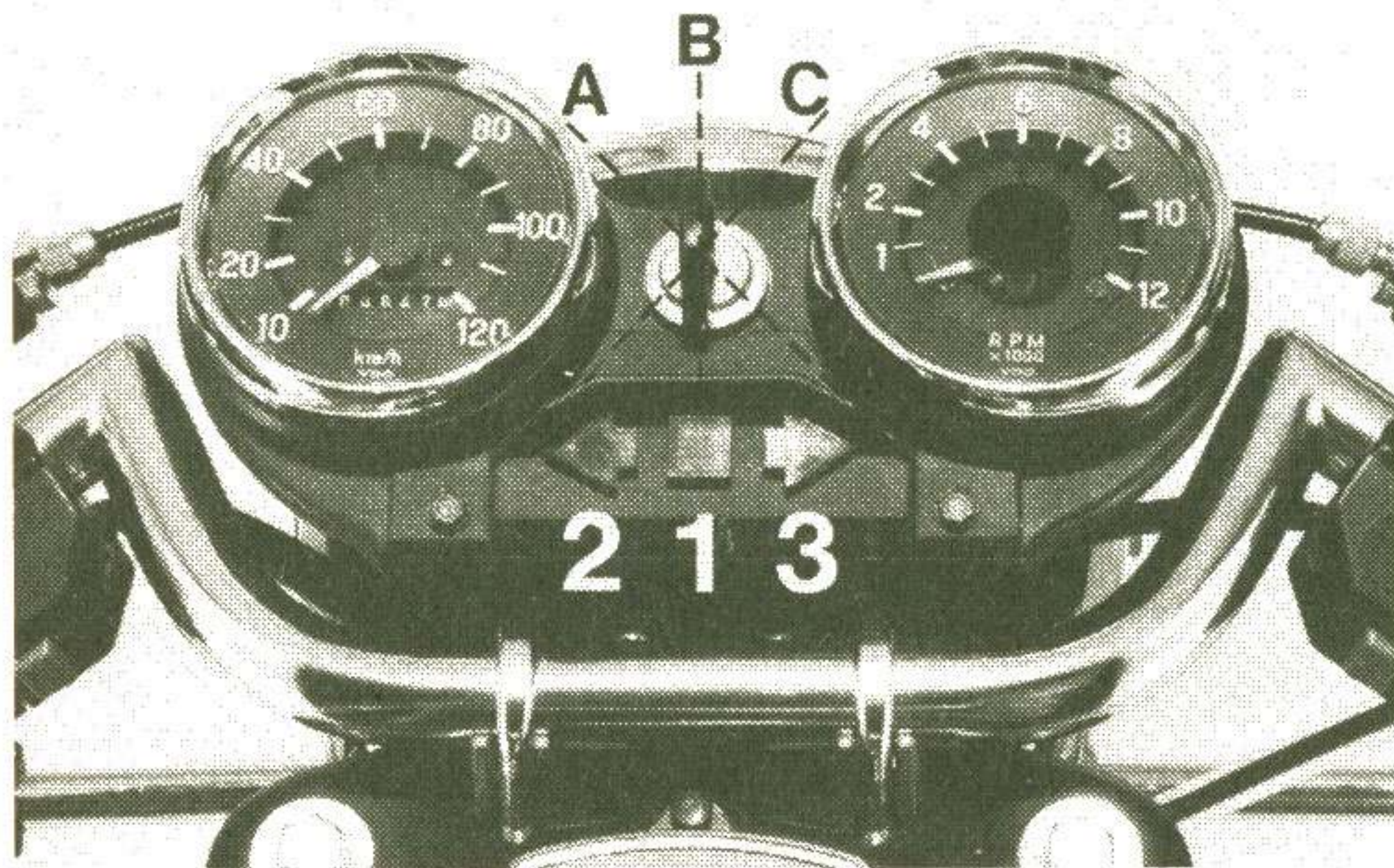
1 = Fernlicht (blau)

2 = Blinker links (grün)

3 = Blinker rechts (grün)



www.kreidleroriginal.com



Schalter am Lenker links

1 = Fernlichtschalter:

Normalstellung = Abblendlicht

Stellung A = Fernlicht

Stellung B = Lichthupe

2 = Schnarrenbetätigung

Schalter am Lenker rechts

1 = Blinkerschalter:

Normalstellung = Blinker aus

Stellung A = Blinker links

Stellung B = Blinker rechts

2 = Kurzschlußbetätigung



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Fußschaltung

an der linken Motorseite – Schalthebel nimmt in Ruhelage immer die gleiche Stellung ein – hochschalten: Hebel hochziehen – zurückschalten: Hebel heruntertreten – einrastender Leerlauf zwischen dem 1. und dem 2. Gang.

Vorbereitungen zum ersten Start

Kraftstoff im Tank?

Pures Benzin wäre Motormord! Benzin/Öl-Gemisch muß es sein – dem Tankwart auf die Finger gucken, korrekte Ölbeigabe mit eigenen Augen kontrollieren (mehr über Benzin und Öl auf Seite 17).

Kraftstoffhahn

Hahnhebel nach vorn: geschlossen
nach unten: offen
nach hinten: Reserve



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Reifenluftdruck

nicht durch Daumendruck prüfen, sondern unbedingt mit einem Reifendruckmesser bei jedem Tanken an der Tankstelle – richtiger Luftdruck siehe „Technische Daten“ – Druckmessung bei kalten (nicht warm gefahrenen) Reifen vornehmen.

Bremsen

prüfen – durch Zug der Handbremse und Tritt auf die Fußbremse – dabei Maschine kurz schieben.

Kupplung

muß richtig trennen – zur Prüfung Kupplungshebel ziehen, Gang einlegen – die Maschine muß sich bei gezogenem Kupplungshebel mit Leichtigkeit schieben lassen.

Leerlauf einlegen

mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten.

Batterie

prüfen, sind Plus- und Minuskabel angeschlossen? Wenn nicht, würden die Glühbirnen der

Tachometer- und Drehzahlmesserbeleuchtung durchbrennen, falls bei laufendem Motor das Licht eingeschaltet wird.

Zündung einschalten

Zündschlüssel in Stellung B (s. Seite 11).

Starthilfe

Den oben aus dem Vergaser herausragenden Druckstift niederdrücken (bewirkt Gemischanreicherung für leichten Kaltstart) – beim Gasgeben geht der Stift von selbst hoch auf Normal-(Fahrt-)Stellung.



Motor starten

Gasdrehgriff ca. 4 mm in Richtung Gasgeben drehen. Kickstarter schwungvoll niedertreten. Springt der Motor schlecht an, so ist in der Regel der Elektrodenabstand an der Zündkerze zu groß. Diesen bei Bedarf nachbiegen auf 0,4 mm.

Den kalten Motor nicht unnötig hochdrehen lassen.

Motor bei Nacht starten

am besten so: Licht ausschalten, dann kommt die volle Zündleistung des Schwunglichtmagnetzünders der Zündkerze zugute und der Motor springt spontan an – wenn nicht, dann ist der Elektrodenabstand der Zündkerze größer als 0,4 mm.

Signal

einmal kurz tönen lassen – geht nur bei laufendem Motor.

Lichtkontrolle

Fernlicht, Abblendlicht und die Schluß/Brems/Kennzeichen/Rückstrahler-Leuchte auf Funktion prüfen.

Richtig schalten

Start

Motor dreht langsam im Standlauf – Kupplungshebel ziehen – einen Augenblick warten – 1. Gang einschalten – langsam freilassen, Finger bleiben am Hebel – je voller die Kupplung greift, desto mehr Gas gibt die rechte Hand – in Fahrt Kupplungshebel ganz loslassen.

Kupplung

niemals lange schleifen lassen – das heißt: nicht mit teilweise gezogener Kupplung fahren – bei Ampelstops den Motor nicht mit gezogener Kupplung laufen lassen – Leerlauf einlegen.

Gangwechsel

ist Übungssache – während die rechte Hand das Gas zudreht, hebt die linke Hand die Kupplung aus – den Schalthebel nicht brutal, sondern zügig betätigen – während die Kupplungshand losläßt, dreht die Gashand wieder auf.

Hochschalten

Beim Schalten das Gas kurz ganz zudrehen.

Hochschalten bei 20–25 km/h in 2. Gang
bei 35–40 km/h in 3. Gang
bei 45–55 km/h in 4. Gang
bei 55–70 km/h in 5. Gang.

Zurückschalten

(auch Herunterschalten genannt) vom 5. in den 4. Gang usw.: Ein Schuß „Zwischengas“, also kurzes Gasgeben während der Schaltbewegung, tut dem Getriebe gut – den Schalthebel niemals mit Gewalt treten.

Zurückschalten bei 70–55 km/h in 4. Gang
bei 55–45 km/h in 3. Gang
bei 40–35 km/h in 2. Gang
bei 25–20 km/h in 1. Gang.

Im Stand

lassen sich die Gänge nur dann leicht einschalten, wenn das Fahrzeug etwas hin und her geschoben wird.

Goldene Regel

zur Handhabung der Motordrehzahl: Motor in den unteren Gängen (1, 2 und 3), zumal bei neuem Motor, nicht sinnlos auf volle Drehzahl treiben – andererseits: Motor aber auch niemals mit zu hohem Gang langsam fahrend oder auf Steigungen zu niedrig drehen lassen, denn das hieße, ihn quälen – der Motor soll auch bei Bummeltempo ruckfrei drehen, also flott laufen – somit: immer rechtzeitig zurückschalten.

Einfahren

wie in früheren Zeiten anhand von besonderen Einfahrvorschriften ist nicht erforderlich. – Der FLORETT-Motor ist bereits im Neuzustand vollgas- und autobahnfest – viele Fahrer halten es im Sinn von Leistung und Lebensdauer für besser, den neuen Motor nicht über längere Strecken mit Dauervollgas zu belasten, was sich in der Tat nur vorteilhaft auswirken kann.

Anhalten und Parken

Zurückschalten auf Getriebeleerlauf – Gasdrehgriff in Leerlaufstellung drehen.

Motor abstellen

Kurzschlußbetätigung am Lenkerschalter drücken bis Motor stillsteht – loslassen (siehe Seite 12).

Fahrzeug abstellen (parken)

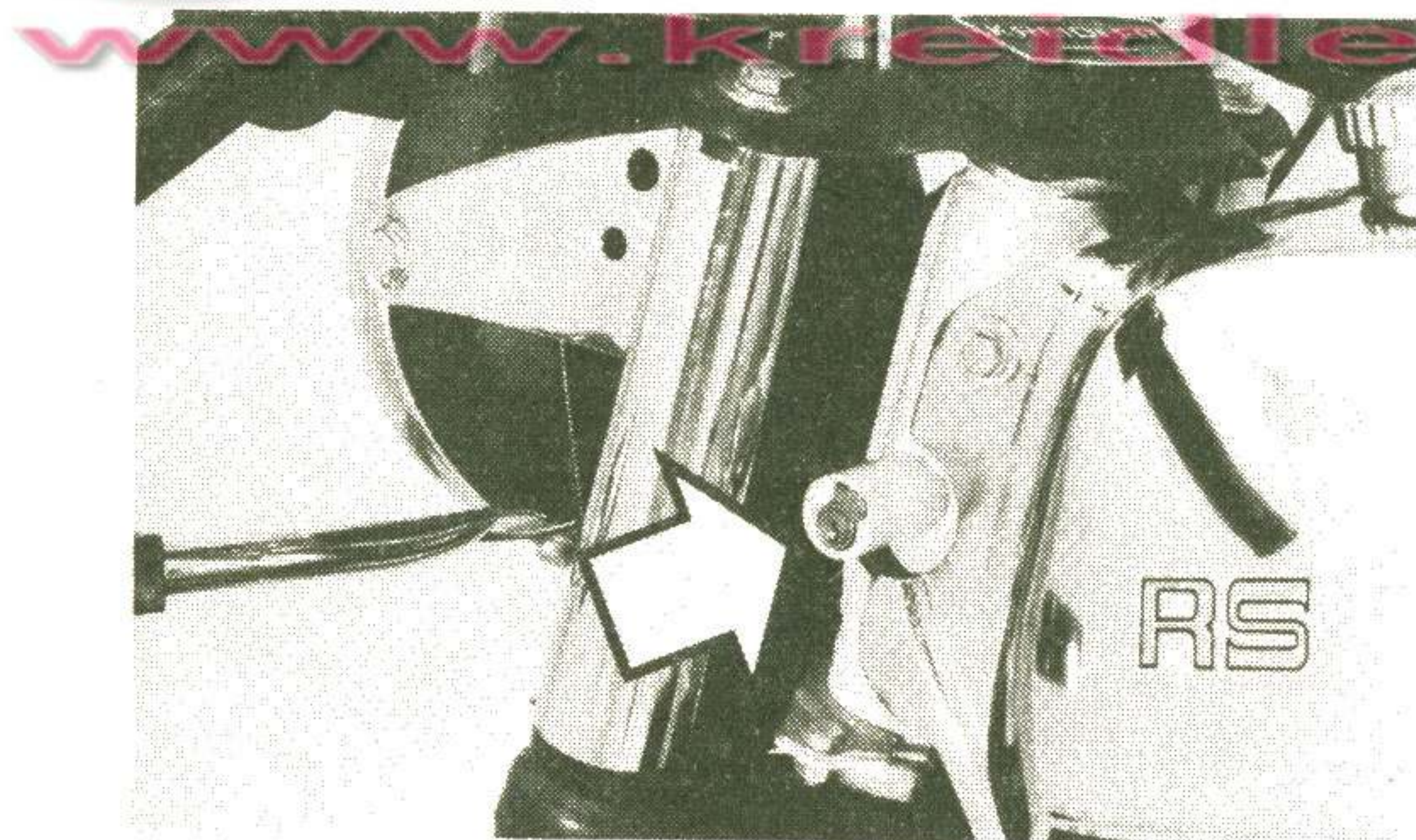
Kraftstoffhahn zudrehen – Zündschlüssel in Stellung A bringen – Zündschlüssel abziehen. Damit ist Zündkurzschluß hergestellt (Motor kann nicht anlaufen) und der Batteriestromweg unterbrochen (Batterie kann sich nicht entladen, weder über elektrische Sperrelemente noch durch Mißbrauch).

Anschließend Fahrzeug auf Kippständer stel-

len – abschließen am Lenkschloß (Diebstahlsicherung): Schlüssel einstecken – durch Linksdrehung (ca. 45°) entriegeln, axial eindrücken und gleichzeitig Lenker nach rechts einschlagen bis zur Einrastung des Schloßzylinders – Schlüssel loslassen und aus Einsteckstellung abziehen.



KRELLER



Benzin und Öl

Super bringt nichts ein

Normalbenzin tanken – als Zweitaktmotor nimmt der FLORETT-Motor Superbenzin sozusagen nicht zur Kenntnis – wer das nicht glaubt, tanke ruhig einmal oder immer Super – erhoffte Mehrleistung stellt sich nicht ein, Motorschonung findet nicht statt – wenn Super vorteilhaft wäre, stünde hier eine Empfehlung – also: Normalbenzin fahren.

Öl ist nicht Öl

Ideal ist zweifelsfrei das spezielle 2T-(Zweitakt-)Öl, eine gezielt auf Zweitaktmotoren abgestimmte Sorte – das heißt: 2T-Öl enthält ausgeprägten Korrosionsschutz (Rostschutz) wegen der bei noch nicht betriebswarmem Motor anfallenden sauren Verbrennungsprodukte – und 2T-Öl hinterläßt denkbar wenig Asche (Verbrennungsrückstände) – positive Auswirkungen: Im Bereich der Verbrennung bleibt der Motor weitreichend sauber – kein Verbrennungsklingeln, keine Glühzündungen, keine Zündkerzenstörungen (Kerzenbrücken), saubere Kolbenauflflächen und Kolbenringnuten, Kolbenringe außer Klemmgefahr.

Selbstmischend

Es gibt normales 2T-Öl, das in der Mischkanne mit dem Benzin gründlich vermischt werden muß – daneben das praktische selbstmischende 2T-Öl (oft wird es vorgemischtes 2T-Öl genannt, denn es enthält etwa 10 Prozent Benzin), wovon die entsprechende Menge direkt in den Tank gekippt wird, wo es sich willig verteilt, also mischt.

Das Mischungsverhältnis

muß ungeachtet der verwendeten Ölsorte bei überwiegendem Überland- und Autobahnverkehr 25 (Teile Benzin):1 (Teil Öl) und darf bei überwiegendem Stadtverkehr 50:1 betragen.

Motorschmierung bergab

Bei Talfahrt ohne Gas (und natürlich eingeschaltetem Gang!) wird der Motor vom Hinterrad her angetrieben – da Mischungsschmierung, erhält der Motor nur dann Öl, wenn er auch Gas erhält – Benzin braucht der Motor nur, wenn er leisten muß, Öl will er immer – daher ist etwas Gasfütterung bei Talfahrt zwar kein Muß, doch ein Soll mit nützlichem Effekt: Ölspende an Kolben und Zylinder statt Hungerschmierung (ein

kleiner Trick – Kurzschlußknopf drücken und dabei etwas Gas geben, der Motor erhält Schmierung, ohne daß er dabei beschleunigt).

Pflege und Wartung

Wartungsplan

Pflege- und Wartungsdienste bei km	500	3000	6000	alle weiteren
Motor				
Getriebeölwechsel bei warmem Motor	x		x	6000 km ■
Getriebeölstand-Kontrolle, ggf. nachfüllen	x	x	x	6000 km ●
Kupplungsspiel prüfen, ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km
Schaltung kontrollieren, ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopfschrauben nachziehen	x			dann jeweils 500 km nach jeder Zylinderdemontage
Motorbefestigungsschrauben auf festen Sitz prüfen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopf, Kolbenboden, Auspuffstutzen des Zylinders reinigen, Kolbenringe prüfen, ob frei beweglich		x		
Zündanlage				
Zündkerze erneuern			x	6000 km ◆

Pflege- und Wartungsdienst bei km	500	3000	6000	alle weiteren
-----------------------------------	-----	------	------	---------------

Kraftstoffanlage und Auspuff

Feinfilter im Benzinhahn reinigen	x		x	6000 km ■
Benzinhahn und Grobfilter reinigen	x		x	6000 km ■
Vergaser reinigen und einstellen	x		x	6000 km ■
Luftfilter reinigen			x	6000 km ■ ●
Auspuffanlage reinigen		x	x	6000 km ◆

Antriebskette

Kette im belasteten Zustand prüfen, ggf. nachspannen,
Kette schmieren, Spur prüfen

x	x	x	6000 km ●
---	---	---	-----------

Lenkung

Steuerkopflager auf Spiel prüfen, evtl. einstellen	x	x	x	6000 km
--	---	---	---	---------

Räder und Bremsen

Speichenspannung kontrollieren, ggf. nachziehen	x		x	6000 km
---	---	--	---	---------

Tachometerantrieb abschmieren	x		x	6000 km
-------------------------------	---	--	---	---------

Dicke der Bremsbeläge vorn und hinten prüfen – Mindestdicke 2 mm			x	6000 km
---	--	--	---	---------

Bremszüge kontrollieren und einstellen		x	x	6000 km ●
--	--	---	---	-----------

Pflege- und Wartungsdienst bei km	500	3000	6000	alle weiteren
-----------------------------------	-----	------	------	---------------

Elektrische Anlage

komplette Beleuchtungsanlage prüfen, (auch vor jedem Fahrtantritt)	x	x	x	6000 km ●
---	---	---	---	-----------

Scheinwerfer einstellen			x	6000 km ●
-------------------------	--	--	---	-----------

Säurestand der Batterie prüfen (1 x im Monat)	x	x	x	6000 km ●
--	---	---	---	-----------

Bitte lassen Sie Pflege- und Wartungsarbeiten in einer KREIDLER-Werkstatt durchführen. Anspruch auf Garantieleistung besteht nur, wenn die Pflege- und Wartungsarbeiten ordnungsgemäß auf der Pflegedienstkarte nachgewiesen werden können.

Die Wartungs- und Pflegearbeiten sind auf den folgenden Seiten, soweit möglich, in der gleichen Reihenfolge wie im Wartungsplan aufgeführt.

■ mind. 1 x im Jahr

◆ ggf. auch öfter bei spürbarem Nachlassen der Leistung oder der Endgeschwindigkeit

● Diese Arbeiten sind je nach den Betriebsbedingungen des Fahrzeugs auch früher durchzuführen und können vom Fahrzeugführer selbst veranlaßt werden.

Getriebeöl wechseln

Öl ablassen

Ölablaßschraube auf der linken Motorseite aus dem Gehäuse herausdrehen – Öl ablaufen und gut abtropfen lassen – Dichtscheibe erneuern – Ablaßschraube einschrauben und gut festziehen.

Öl einfüllen

Öleinfüllschraube auf der rechten Motorseite aus dem Kupplungsdeckel herausdrehen – vorgeschriebene Ölmenge und Ölsorte einfüllen (richtiger Ölstand: Unterkante Einfüllbohrung) – Dichtscheibe erneuern – Einfüllschraube eindrehen und gut festziehen.

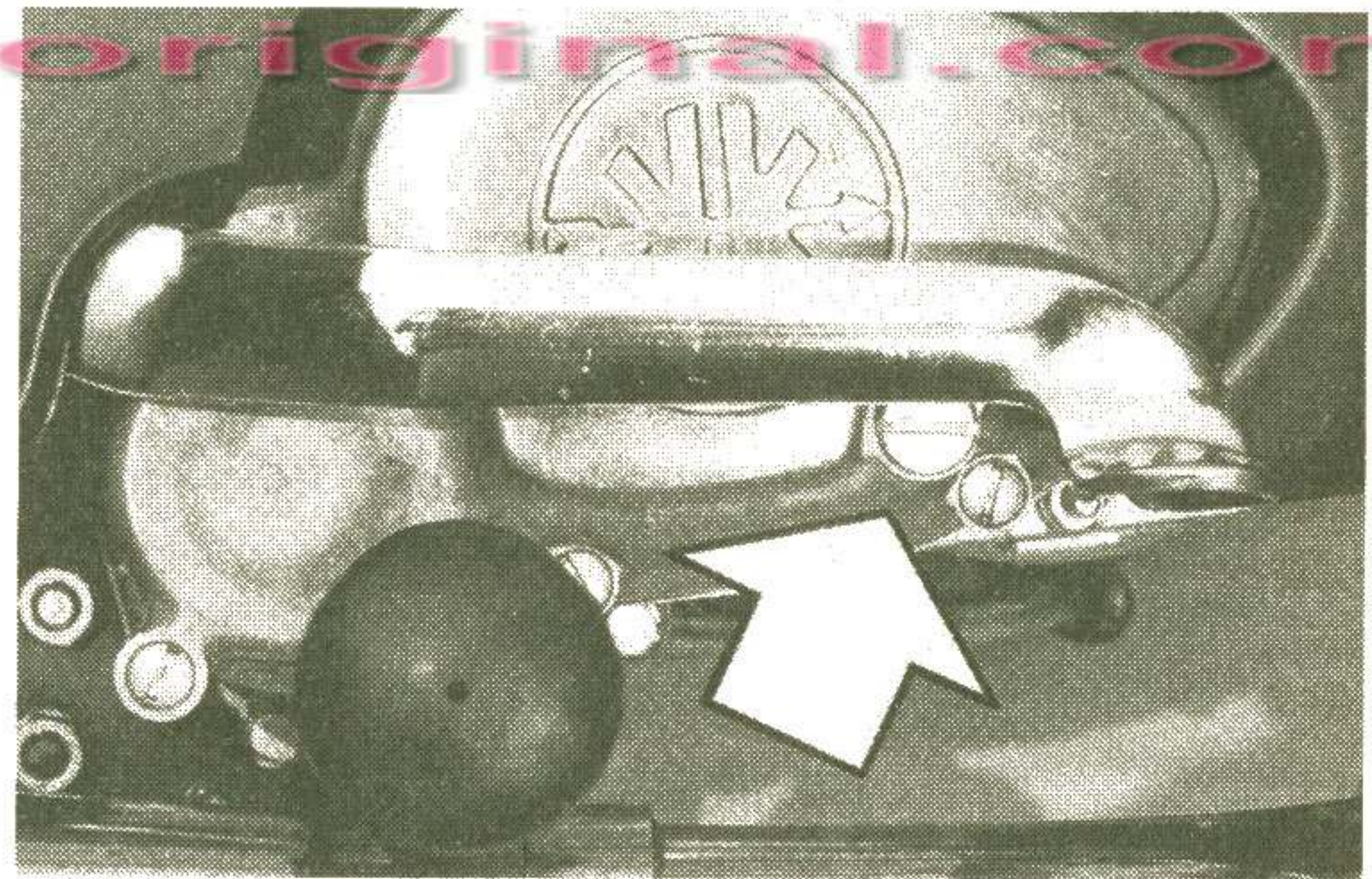
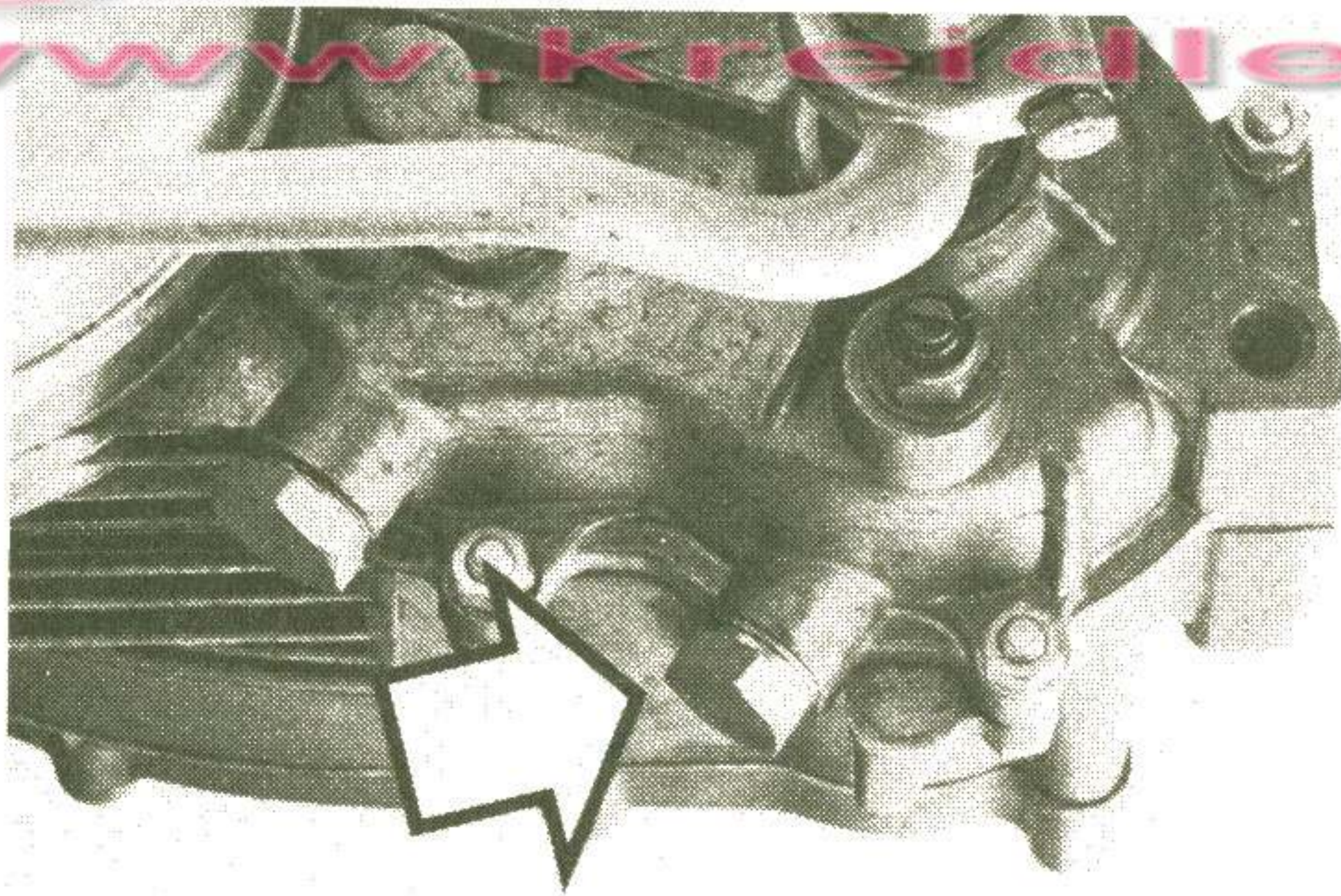
Ölstand kontrollieren

Maschine auf den Ständer stellen – Öleinfüllschraube herausdrehen – der Ölspiegel schließt mit der Unterkante der Einfüllbohrung ab.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Kupplung und Schaltung

Kupplungszug einstellen

Gegenmutter lösen – Stellschraube so setzen, daß dort, wo das Zugseil sichtbar wird, 3–4 mm Leerweg (Spiel) zu messen ist – folglich beginnt die Kupplung erst nach 3–4 mm Hebel-Leerweg zu trennen – Gegenmutter wieder festziehen. Der Schlitz der Rändelmutter sollte immer nach unten zeigen.

Kupplung rutscht

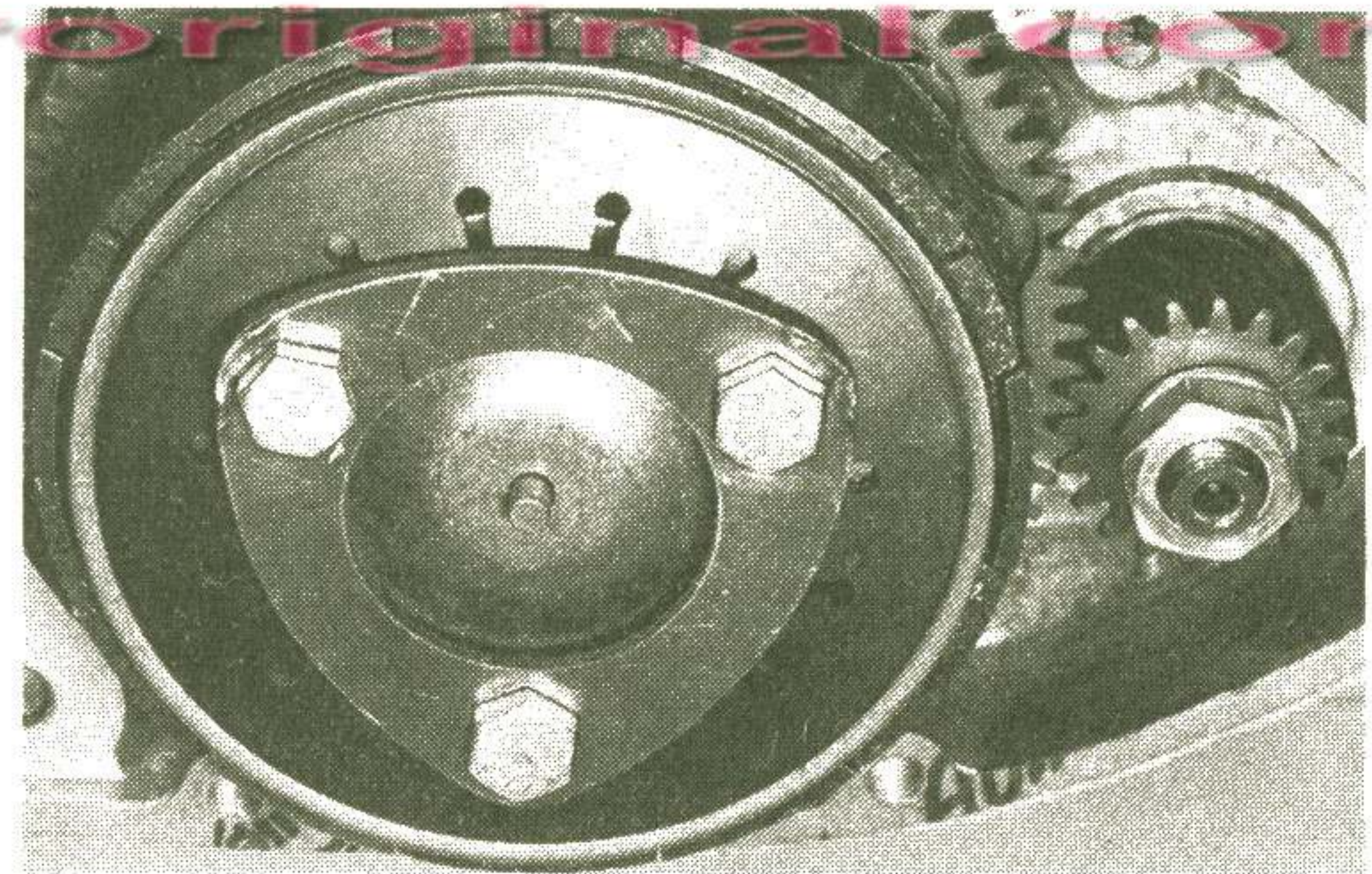
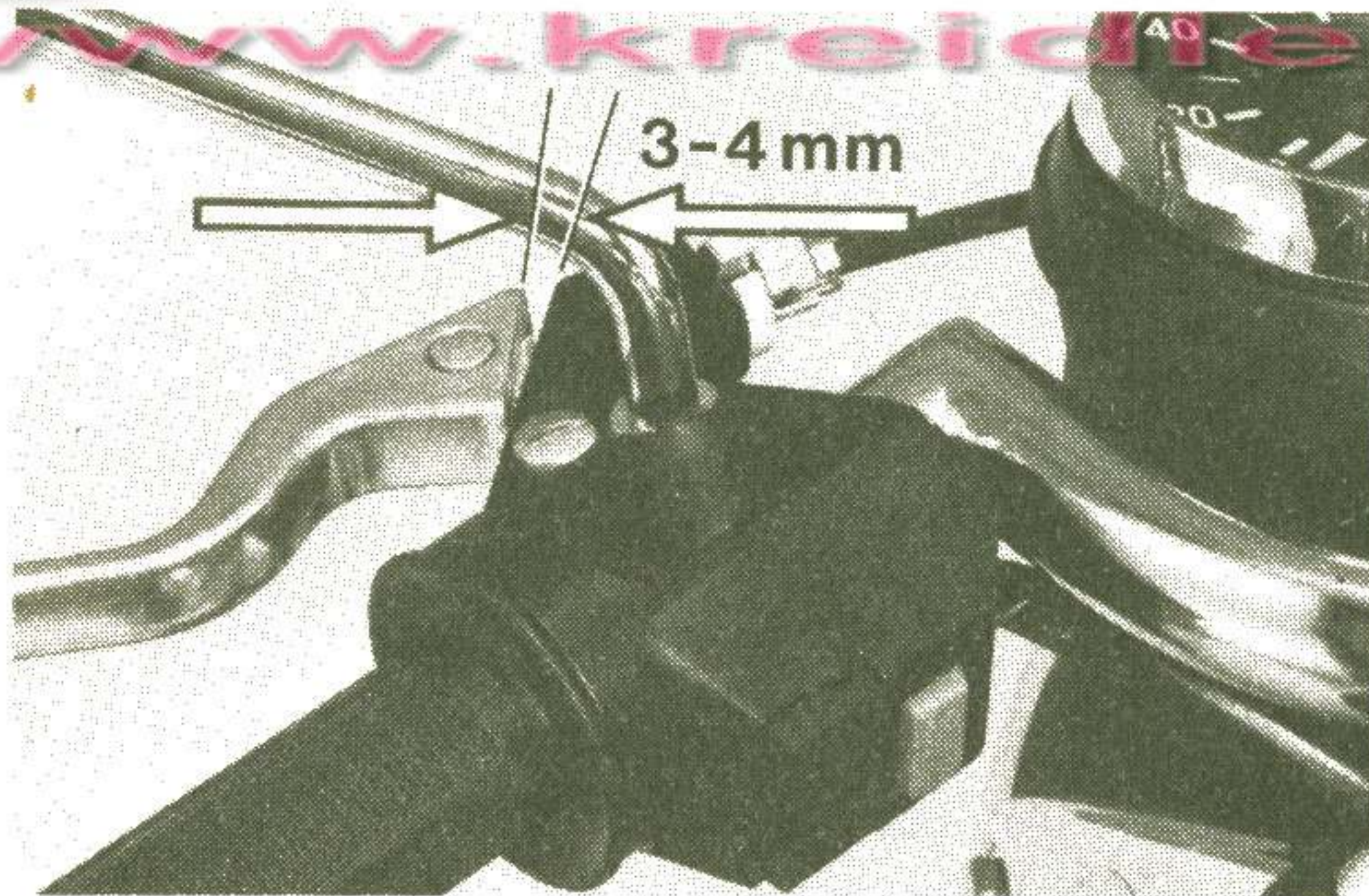
Sollte trotz korrekter Zugseil-Einstellung die Kupplung bei losgelassenem Hebel nicht voll greifen, sondern rutschen: Kundendienst-Werkstatt aufsuchen – wer glaubt, den Fehler selbst zu finden, muß anhand der FLORETT-Montageanleitung vorgehen.

Das Foto zeigt die Kupplung bei abgenommenem Kupplungsdeckel.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Schaltung einstellen

Der Fußhebel darf nicht verbogen sein (sonst streift er an der Motorverkleidung) – unten darf der Hebel nicht gegen ein verbogenes Fußrastenrohr stoßen.

In den 2. Gang schalten – das Spiel des Schalthebels muß nach oben wie nach unten gleich groß sein – in beiden Schaltrichtungen hört man am Ende als akustisches Zeichen für richtige Einstellung ein „klack“ – wenn nicht:

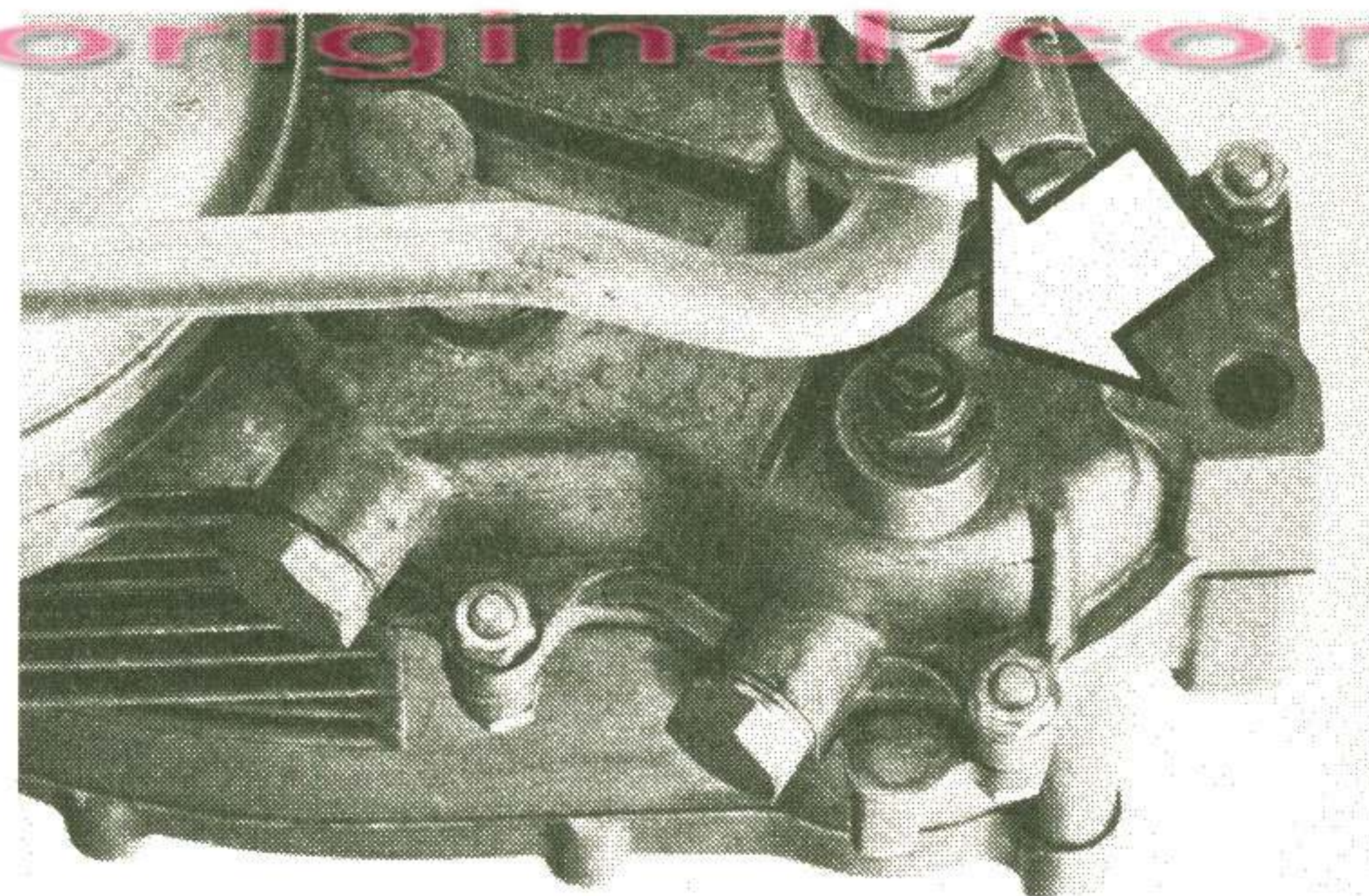
Einstellung erfolgt durch den Einstell-Exzenter

am Motorgehäuse (Pfeil) – Gegenmutter des Exzenters lösen – Exzenter mit dem Schraubenzieher so drehen, daß es wie zuvor beschrieben in beiden Schaltrichtungen zu gleich großen Hebelwegen mit dem besagten „klack“ kommt.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Zylinderkopf-Schrauben

in der vorgeschriebenen Reihenfolge (1-2-3-4) nachziehen.

Zylinderkopf-Schrauben müssen zunächst nach 500 km und dann jeweils 500 km nach einer Demontage des Zylinderkopfes mit einem Drehmomentschlüssel mit vorgeschriebenem Anzugsdrehmoment nachgezogen werden.

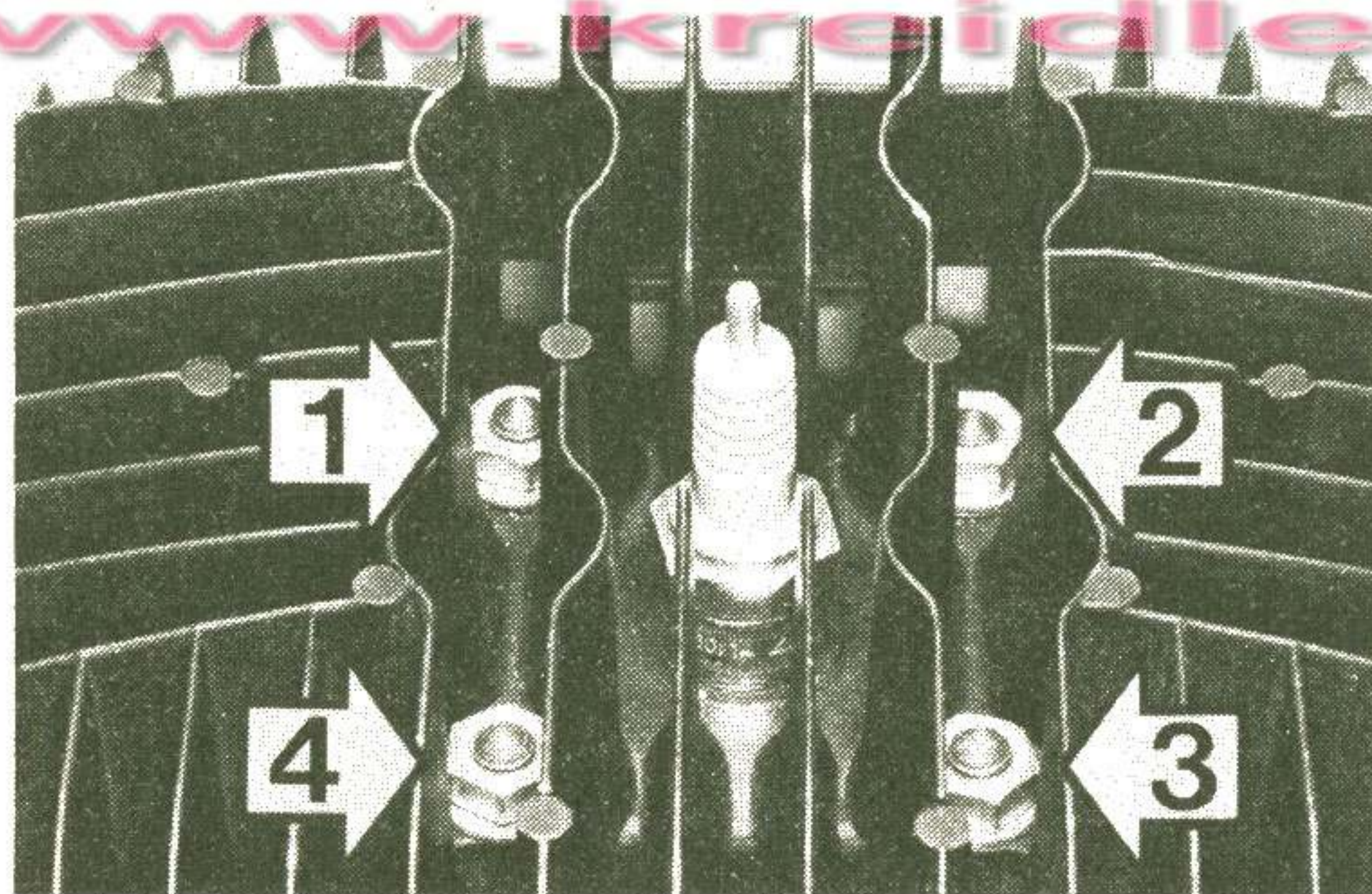
Motorbefestigungsschrauben

regelmäßig auf festen Sitz prüfen.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Wasserschutz-Zündkerzenstecker

ist unerlässlich – zur Vermeidung von Störungen darauf achten, daß der Wasserschutz (gestrichelte Linie deutet den Wasserschutz im Inneren des Kerzensteckers an) bei Stecker- oder Kerzenwechsel erhalten bleibt.

Kraftstoffhahn

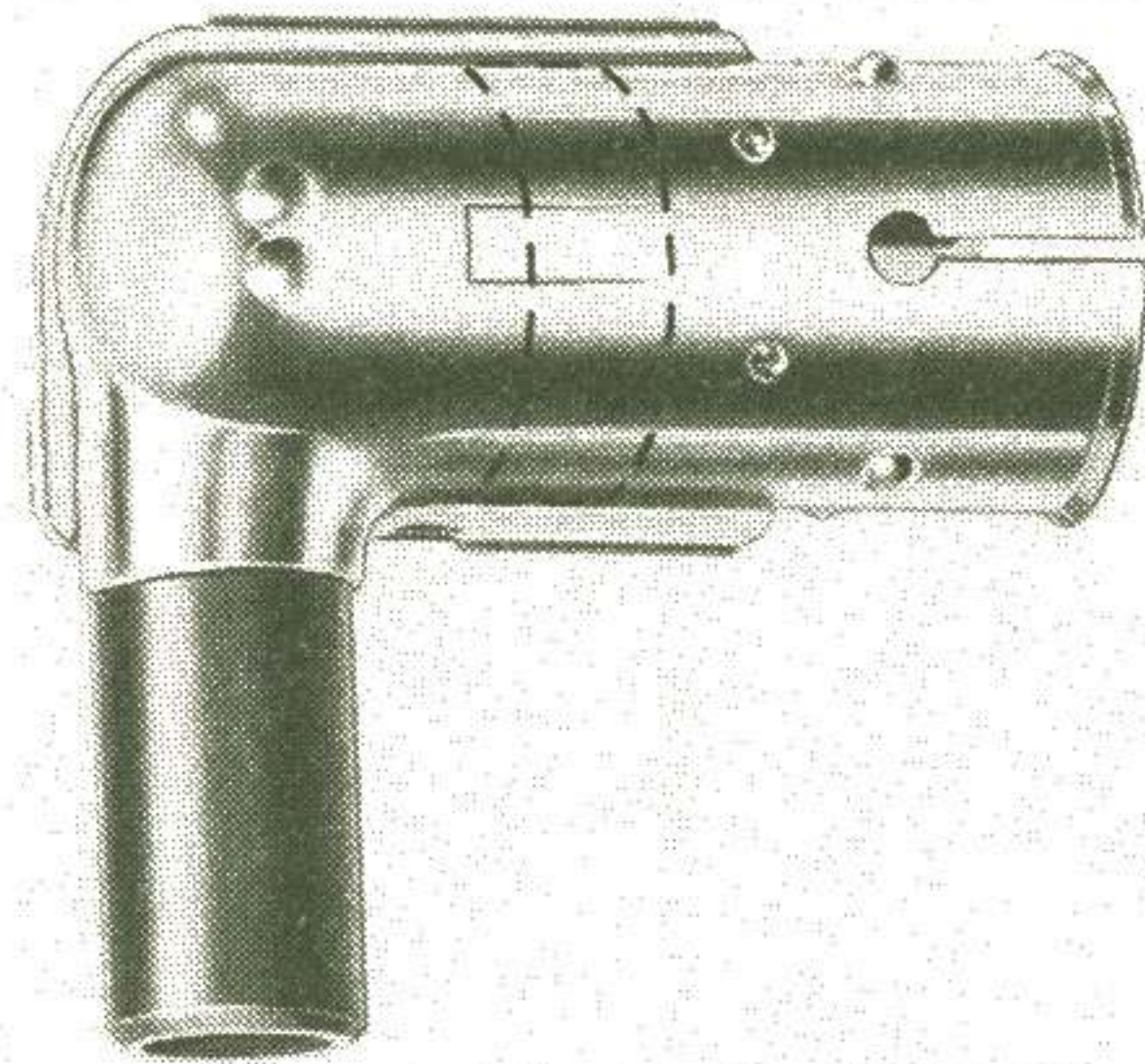
Feinfilter reinigen

Unten am Ausgang des Benzinhahns die Überwurfmutter lösen, Feinfilter herausziehen – durch Ausblasen reinigen.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Grobfilter reinigen

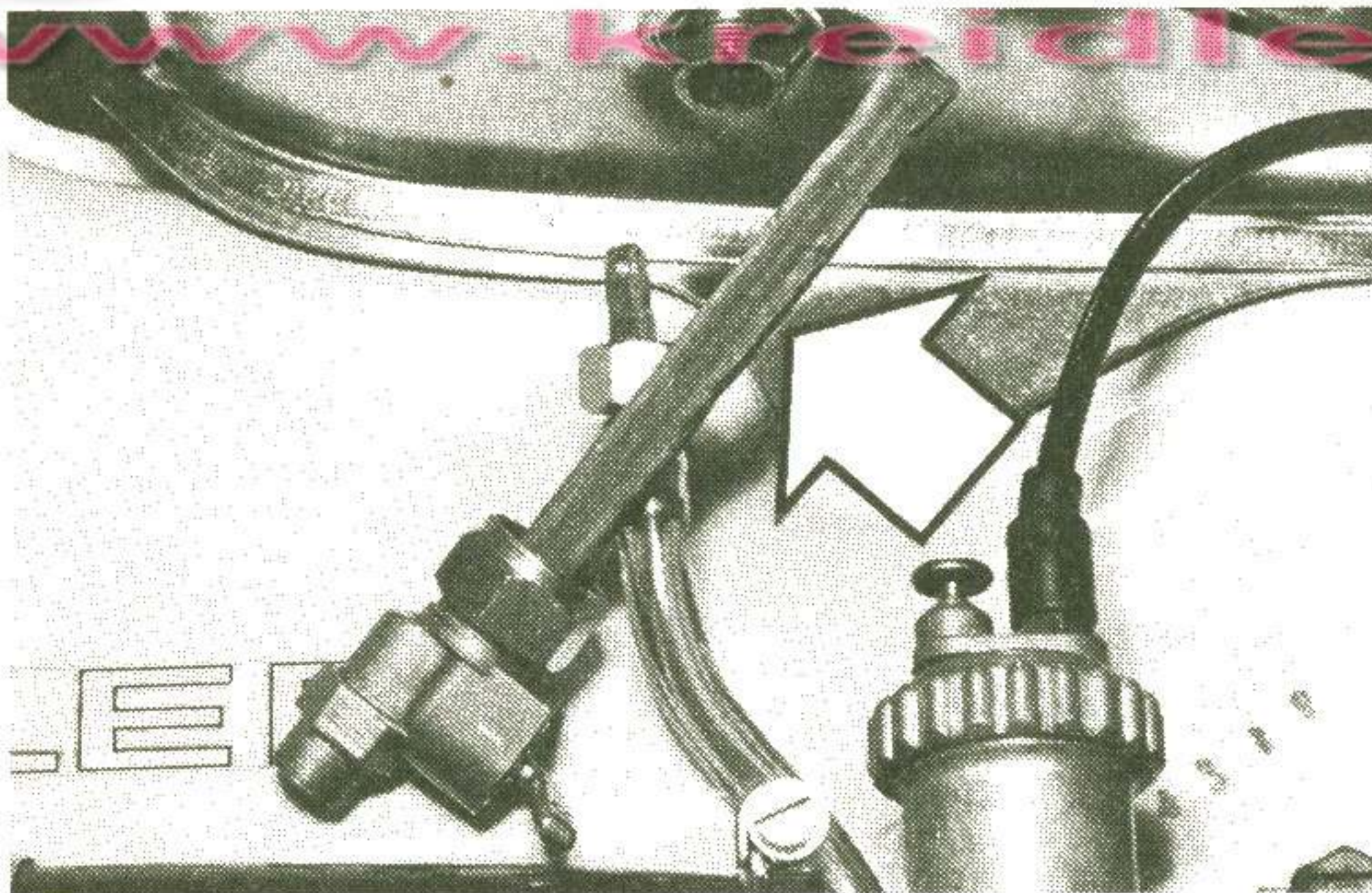
Das Benzin wird doppelt gefiltert – gröbere Rückstände aus dem Tank der neuen Maschine setzen sich am Grobfilter ab – zur Reinigung muß oben am Benzinhahn die Anschlußmutter gelöst und der Hahn nach unten abgezogen werden – Grobfilter nach den ersten 500 km gründlich ausblasen, später siehe Wartungs- und Pflegeplan.

Vergaser, Luftfilter und Auspuff

Keine Änderungen der Düsenbestückung des Vergasers vornehmen, Ansaug- und Auspuffseite lassen, wie sie sind – hier etwas besser machen wollen, hieße nur, auf eigene Faust verderben, was der Hersteller in aufwendiger Entwicklungs- und Versuchsarbeit an bestmöglichen Leistungs- und Laufeigenschaften des FLORETT-Motors verwirklicht hat.

Der ganze Gasweg von Saugschalldämpfer-Mündung über Luftfilter, Vergaser, Motor und Auspuffrohr bis Auspuffdämpfer-Ende ist ein überaus komplexes, geschlossenes Schwingungssystem – darin hat alles eine genau aufeinander abgestimmte Funktionsordnung – Änderungen sind immer Eingriffe in die Konstruktion mit negativen Folgen.

Bohrung der Hauptdüse größer machen in der Hoffnung auf mehr Motorleistung: Völlig verfehlt – der Motor würde mehr Benzin verbrauchen, mehr Ölkohle ansetzen und die Kerze verrußen, aber keinen Deut schneller oder zugkräftiger laufen – zur gesetzwidrigen Manipulation, den Auspuff lauter zu machen: Führt keineswegs zur vermeintlichen Betonung der Fah-



rerpersönlichkeit, sondern einzig und allein zu grober Belästigung der Umwelt.

Vergaser abnehmen

Saugchalldämpfer abnehmen (auf Seite 33 beschrieben) – Vergaser-Klemmschelle lösen (Pfeil 1) – Vergaser nach hinten abziehen – wichtige Punkte: Leerlaufdüse (Pfeil 2) und Gasschieber-Stellschraube (Pfeil 3).

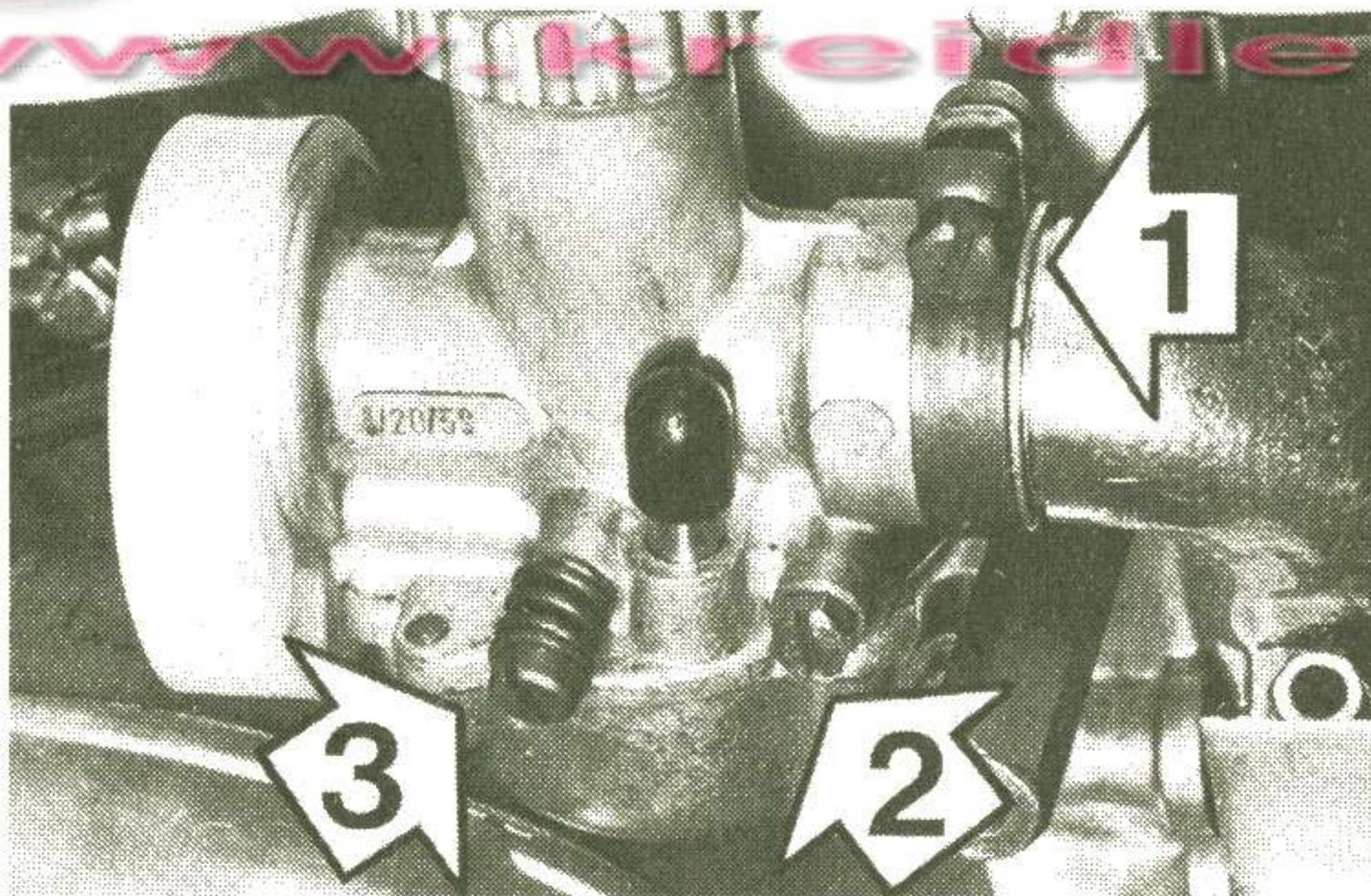
Linke Vergaser-Seite

Linker Pfeil: Luftregulierschraube – rechter Pfeil: Schlauchtülle (Benzinschlauch-Anschluß).



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Gasschieber herausnehmen

Selten erforderlich, zumal die Stellung der Düsenadel nicht verändert werden soll – Gaschieber freibekommen: Die große Verschraubung von Hand lösen (Pfeil).

Schwimmergehäuse öffnen

Die beiden Schrauben lösen – Schwimmer abnehmen: Stift herausziehen – Halblech des Schwimmers nicht verbiegen, sonst stimmt das Benzinniveau nicht mehr – Pfeil 1: Hauptdüse (kurzer Sechskant), eingeschraubt in die Nadeldüse (langer Sechskant) – Pfeil 2: Schwimmernadel (ein Ventil), das durch den Schwimmer die Benzinzufuhr regelt – Schwimmernadel nicht verkehrt einsetzen: Konus (Spitze) innen, das abgerundete Ende schaut heraus.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Düsen reinigen

Hauptdüse, Nadeldüse und Leerlaufdüse mit Luft aus eigener Puste oder mit Preßluft durchblasen – niemals mit scharfen Gegenständen wie Nadeln usw. reinigen wollen.

Leerlauf einstellen

Der Motor muß betriebswarm sein – Luftregulierschraube (linke Vergaserseite) in Normalstellung bringen = $\frac{1}{2}$ Umdrehung offen – Gaszug-Stellschraube etwas hineindrehen, um sicher zu sein, daß der Gasschieber nicht angehoben wird – mittels Stellschraube des Gasschiebers (rechte Vergaserseite) Leerlauf einstellen, nicht zu langsam, nicht zu schnell – jetzt oben Gaszug-Stellschraube herausdrehen, bis der Motor etwas schneller läuft, daraufhin Stellschraube etwas hineindrehen, so daß der Gasschieber auf seinen Anschlag (Stellschraube) aufsetzt.

Sollte bei kaltem Wetter der Motor im Übergang zu höheren Drehzahlen ein „Loch“ haben: Leerlauf-Luftregulierschraube (linke Vergaserseite) von Fahrzeugmitte aus gesehen etwas nach rechts drehen (hineinschrauben) – dadurch wird das Gemisch angereichert.

Dreht der Motor im Leerlauf überfettet oder ersäuft er an Benzin, Gemisch magerer stellen: Leerlauf-Luftregulierschraube $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Linksdrehung herausdrehen – anschließend: Leerlauf mit der Gasschieber-Stellschraube nachkorrigieren.

Kaltstart

Den aus dem Vergaser herausragenden Druckstift (Pfeil) niederdrücken – beim Gasgeben geht der Stift von selbst hoch, auf Normal-(Fahrt-)Stellung.



Saugchalldämpfer abnehmen

Spannring lösen (Pfeil rechts unten) – Saugchalldämpfer hinten vom Rahmenanschluß abziehen (Pfeil links oben) – Saugchalldämpfer hinten hochdrücken und vom Vergaser abziehen.

Luftfilter reinigen

Spannband lösen (linker Pfeil) – Filter herausziehen (rechter Pfeil) – Filter in Benzin auswaschen und in getrocknetem Zustand mit Motoröl benetzen – Filter wieder in den Einpaß des Saugchalldämpfers legen (schmäler Außenrand auf die Vergaserseite – Filter nur am Außenrand drücken, sonst wird das Filtergewebe verformt oder beschädigt).



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Saugchalldämpfer aufsetzen

Darauf achten, daß der Dichtring am Anschluß zum Rahmen intakt ist – beschädigten Dichtring erneuern – außerdem beachten: Spannring (Vergaser-Anschluß), dessen Schraube muß ganz nach unten gesetzt werden, wenn die Motorverkleidung einwandfrei passen soll.

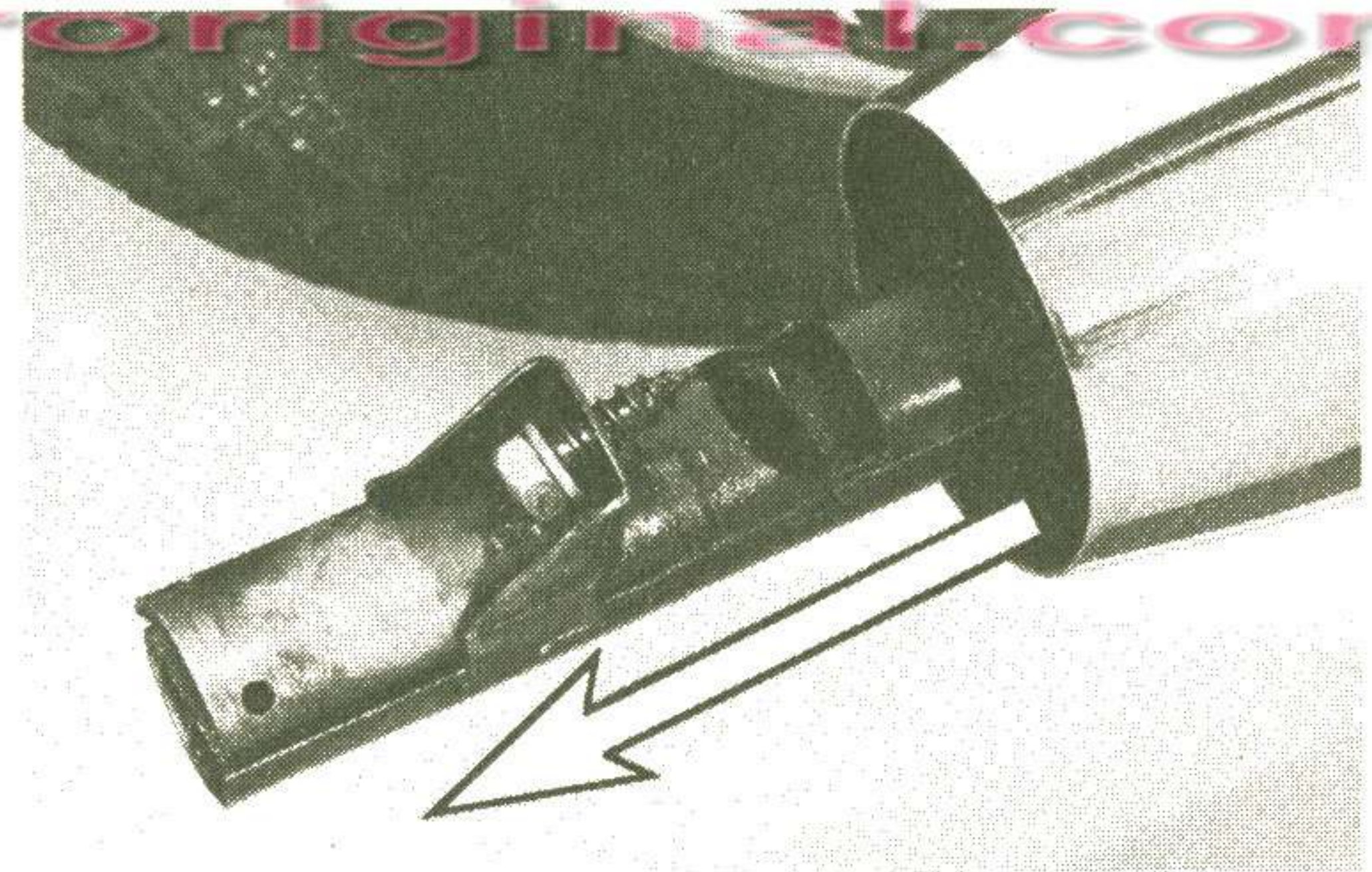
Ohne Saugchalldämpfer

oder ohne den darin liegenden Luftfilter fahren, wäre grundfalsch – der Motor würde im unteren und mittleren Drehzahlbereich weniger Leistung haben – ohne Luftfilter kann es durch Staub = Schmirgel zu rapidem Motorverschleiß kommen.

Auspuff reinigen

Auspuff vom Fahrzeug abbauen, dazu die Klemmschelle am Auspuffrohr lösen und die beiden Schalldämpferschrauben herausdrehen.

Auspuff abnehmen und zerlegen. Sechskantmutter mit einem Steckschlüssel aus der hinteren Schalldämpferöffnung herausdrehen. Endkappe und Einsatz vom Schalldämpfer abziehen. Endkappe, Einsatz und Schalldämpfer mit einem Dreikantschaber gut reinigen. Die Endkappe und den Schalldämpfer mit Schweißbrenner oder Lötlampe auszubrennen ist unzeitgemäß, weil die damit verbundene starke Rauchentwicklung die Umwelt verschmutzt; außerdem werden die Chromteile durch das Ausbrennen unansehnlich.



Antriebskette

Kettenspannung unter Kontrolle halten

Maschine auf den Ständer stellen – untere Hälfte des Kettenkastens nach lösen der Schraube (Pfeil) herunterschwenken – Kette in der Mitte ihrer freien Länge mit einem Schraubenzieher nach oben und unten drücken – eine Gesamtbewegungsstrecke von 2 cm ist richtig.

Achtung: Das Hinterrad einige Male durchdrehen und fortlaufend das Kettenspiel prüfen –

die Spannung ist nicht in jeder Kettenstellung gleich – an der straffsten Stelle soll 2 cm Spiel bestehen.

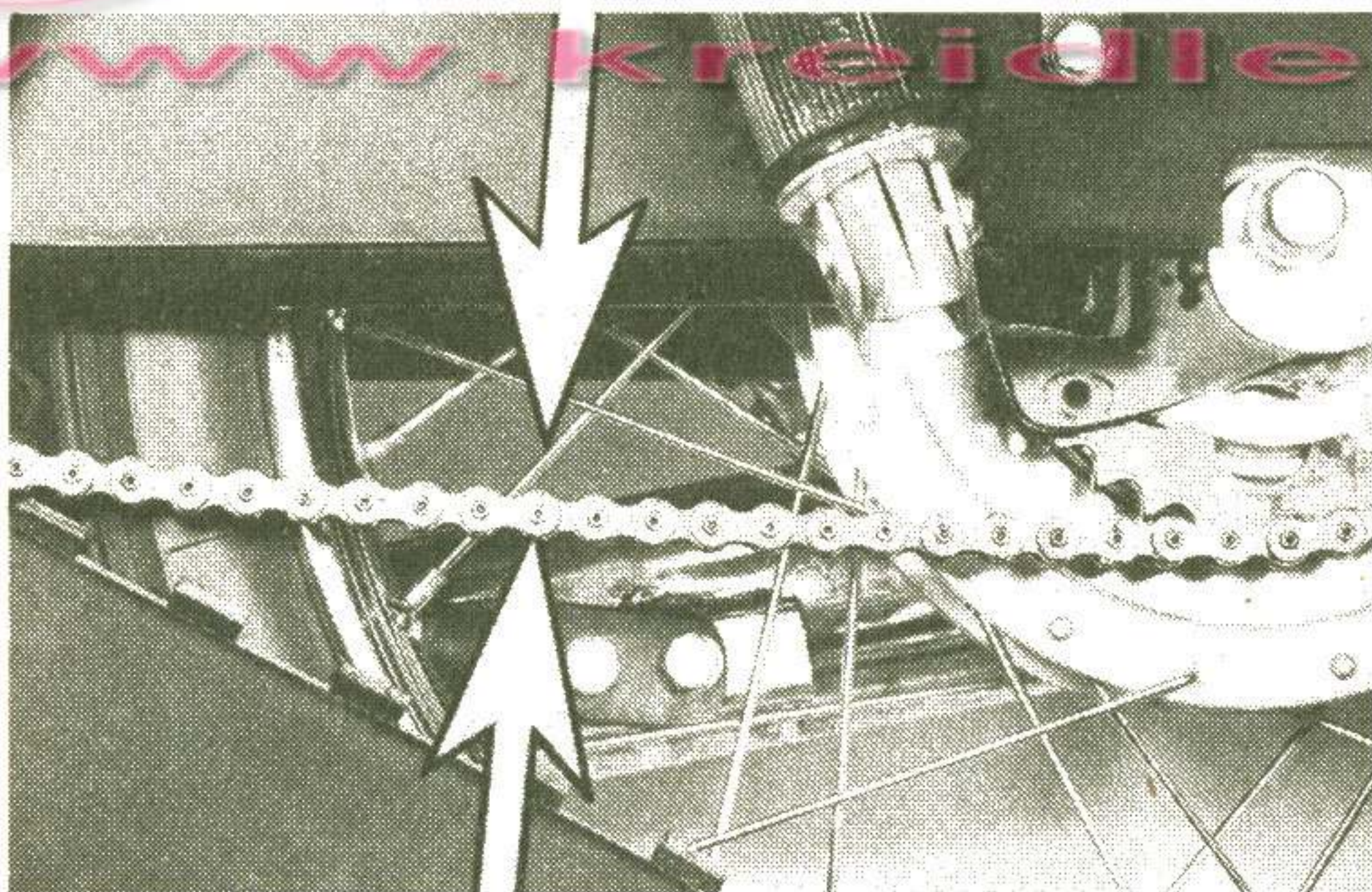
Kettenspannung einstellen

Linke Seite: Mutter lockern – vorher zur Orientierung die Stelle des Exzentrerspanners anzeichnen.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Rechte Seite: Achsmutter lockern – durch gleichmäßiges Verdrehen der beiden Exzenter die Hinterachse in die für richtige Kettenspannung erforderliche Lage verschieben (2 cm Spiel an der straffsten Stelle der Kette) – beide Achsmuttern nach der Einstellung wieder festziehen.

Radspur kontrollieren

So hoch als möglich über dem Boden eine gerade Latte an die Räder legen, um festzustellen, ob Vorder- und Hinterrad genau fluchten

(in einer Linie laufen) – wenn nicht, Hinterradstellung entsprechend korrigieren (2 cm Ketten spiel beachten):

Kettenschloß

Die Verschlußfeder ist eine Spange aus Flachstahl, deren geschlossene Seite immer in die Laufrichtung der Kette weisen muß.



Kettenpflege

Antriebskette regelmäßig schmieren (Öl oder Kettenspray eignen sich am besten, Fett dringt bei aufgelegter Kette nicht weit genug in die Glieder ein).

Bei Kettenerneuerung darf die neue Kette nie auf einem abgenutzten Kettenrad und Kettenritzel, bzw. eine verschlissene Kette nie auf neuem Kettenrad und Kettenritzel aufgelegt werden. Ihr KREIDLER-Händler wird Ihnen gern helfen, den Verschleißzustand dieser Teile zu beurteilen.

Lenkung

Steuerkopf-(Lenkungs-)Lager nachstellen
Maschine auf den Ständer stellen – Teleskopgabel von vorn oberhalb der Radachsfäuste mit den Händen fassen und wechselweise vor/zurück drücken – wird Spiel in der Steuerkopflagerung deutlich, muß nachgestellt werden, denn hiervon hängt die exakte Vorderradführung ab und damit die Längs- und Kurvenstabilität der Maschine, sprich Fahrsicherheit.

Zierdeckel von der oberen Gabelbrücke abnehmen: Den schwarzen Spreizniet herausziehen (Pfeil) – hinten ist der Deckel mit einer Blechnase eingehakt – bei abgehobenem Deckel liegt die Gegenmutter für den schraub- also verstellbaren Gewindekonus (unter der Gabelbrücke) frei.



Gegenmutter lockern – von Hand oder mittels Rohrzange den gerändelten Gewindekonus ein wenig niederschrauben – besser zuviel als zu wenig Lagerspiel geben, denn es wird etwas verringert, sobald die Gegenmutter festgezogen wird.

Richtige Einstellung bedeutet: Die Lagerung muß mit deutlicher Leichtgängigkeit praktisch spielfrei sein – an keiner Stelle des Gesamt-Lenkeinschlags darf die Lenkung klemmen – die Lenkung muß ganz leicht nach rechts und links fallen.

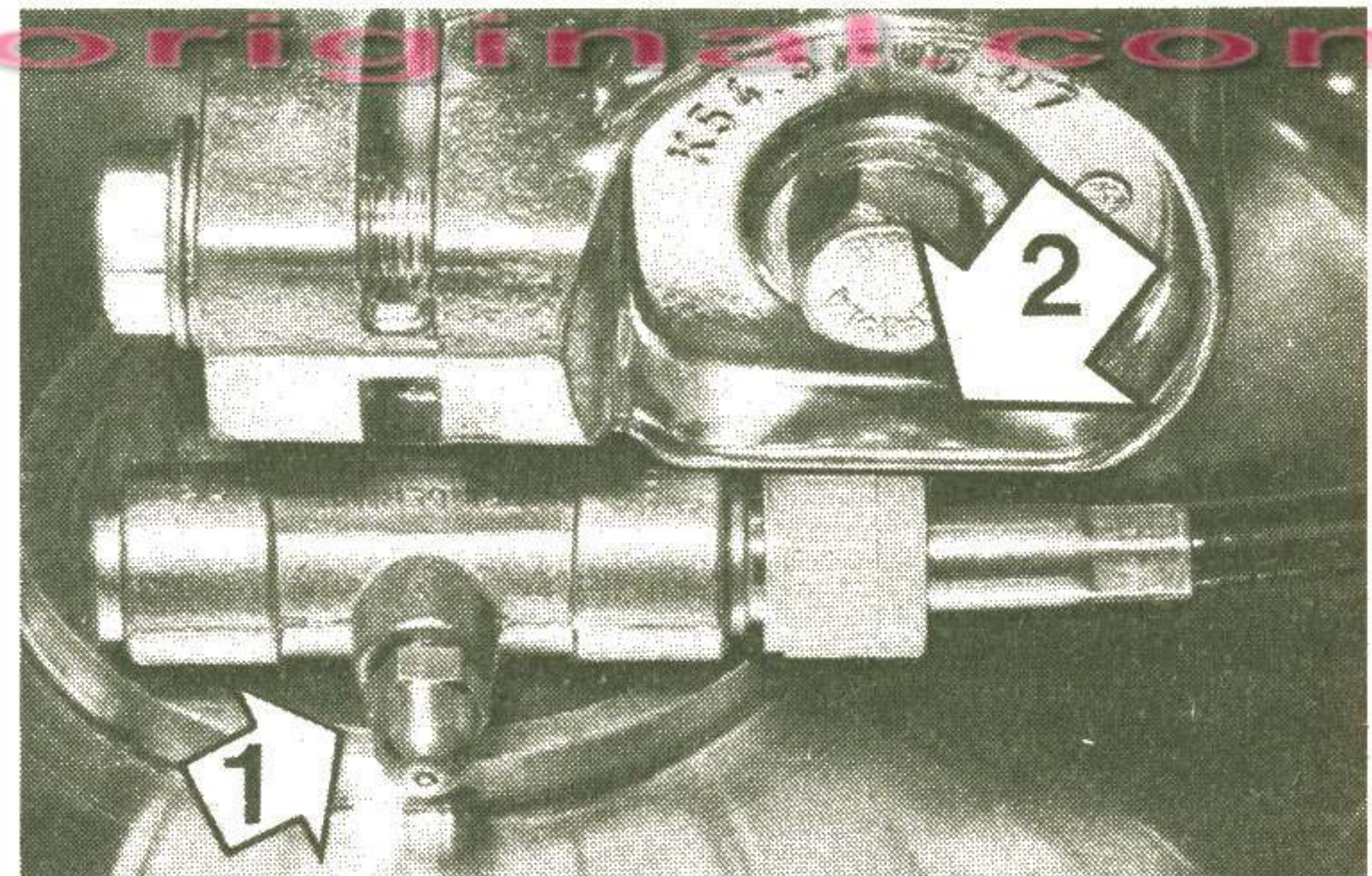
Räder und Bremsen

Speichenspannung kontrollieren

durch Ihren KREIDLER-Händler – er hat eine Vorrichtung, mit der beim Nachziehen der Speichen kein Höhen- oder Seitenschlag entsteht.

Tachometerantrieb abschmieren

am Schmiernippel (Pfeil 1), dazu Tachometerwelle durch Abschrauben der Überwurfmutter (Pfeil 2) abnehmen – aber niemals die Tachometerwelle ölen oder fetten. Das Schmiermittel würde den Tachometer zerstören.



Bremsbelag-Kontrolle – Vorderrad

Dazu das Vorderrad ausbauen und den Bremsdeckel zusammen mit den Bremsbelägen vom Rad abnehmen.

Neuer Belag ist 3,5–4 mm dick, spätestens bei 2 mm Belagdicke müssen neue Bremsbacken eingebaut werden (Beläge allein lassen sich nicht erneuern, sie sind aufgeklebt) – Pflege siehe Seite 43.

Vorderrad ausbauen

Bremsseil aushängen: Bremshebel-Stellschraube am Lenker ganz hineindrehen – am unteren Seilende auf der rechten Fahrzeugseite die hintere Gummihülle nach hinten abziehen – Gegenmutter der Stellschraube lösen – Stellschraube ganz nach vorn drehen und nach hinten aus der Halterung (am Bremsdeckel) ziehen – Nippel am Bremshebel aushängen – Achsmutter abschrauben – damit ist die Steckachse erst halb gelöst.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Auf der linken Fahrzeugseite die Klemmschraube (Pfeil) lösen – Dorn in die Bohrung der Steckachse setzen, Achse mit drehenden Bewegungen herausziehen.

Hand-(Vorderrad-)Bremse nachstellen

durch Bremsbelag-Abrieb (Verschleiß) wird der Leerweg des Bremshebels am Lenker mit der Zeit größer – Nachstellen: Gegenmutter lösen, Stellschraube herausdrehen, so weit, bis der gewünschte Hebel-Leerweg gegeben ist.

Nach eigener Handgröße einstellen – dem Hebel so viel Leerweg geben, daß bei kraftvoller Bremsung die Hand nicht zur Faust wird, sondern die Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv bleiben – nur so kann feinfühlig angebremst, die Bremskraft bemessen und notfalls mit ganzer Handkraft eine Vollbremsung (Notbremsung) ausgeführt werden.

Auf keinen Fall so knapp einstellen, daß die Bremsbacken ständig streifen – davon wird die Bremstrommel heiß und die Beläge nicht besser.



Bremsbelag-Kontrolle – Hinterrad

Dazu das Hinterrad ausbauen und den Bremsdeckel zusammen mit den Bremsbelägen vom Rad abnehmen.

Neuer Belag ist 3,5–4 mm dick – spätestens bei einer Restdicke von 2 mm müssen neue Bremsbacken eingebaut werden (Beläge allein lassen sich nicht erneuern, sie sind aufgeklebt).

Hinterrad ausbauen

Linke Seite: Die Mutter für den Zahnkranz-(Kettenrad-)Träger wird zum Radausbau nicht gelöst – sie wird gelockert, wenn der Exzenter spanner gedreht werden soll – sie wird nur dann gelöst, wenn der Zahnkranzträger von der Hinterradschwinge abgenommen werden soll.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Rechte Seite: Bremsseil lösen, Mutter der Steckachse abschrauben, (Pfeil 1) – wenn sich die Achse mitdreht, links mit dem Dorn vom Zündkerzen-Steckschlüssel gegenhalten – Achse noch nicht herausziehen.

Bei etwas herausgezogener Steckachse den Bremshalter (Pfeil 2) herausnehmen – das Rad auf die rechte Schwingenseite ziehen, um es aus dem Gummimitnehmer des Zahnkranzträgers zu befreien – Rad herausnehmen.

Fuß-(Hinterrad-)Bremse nachstellen

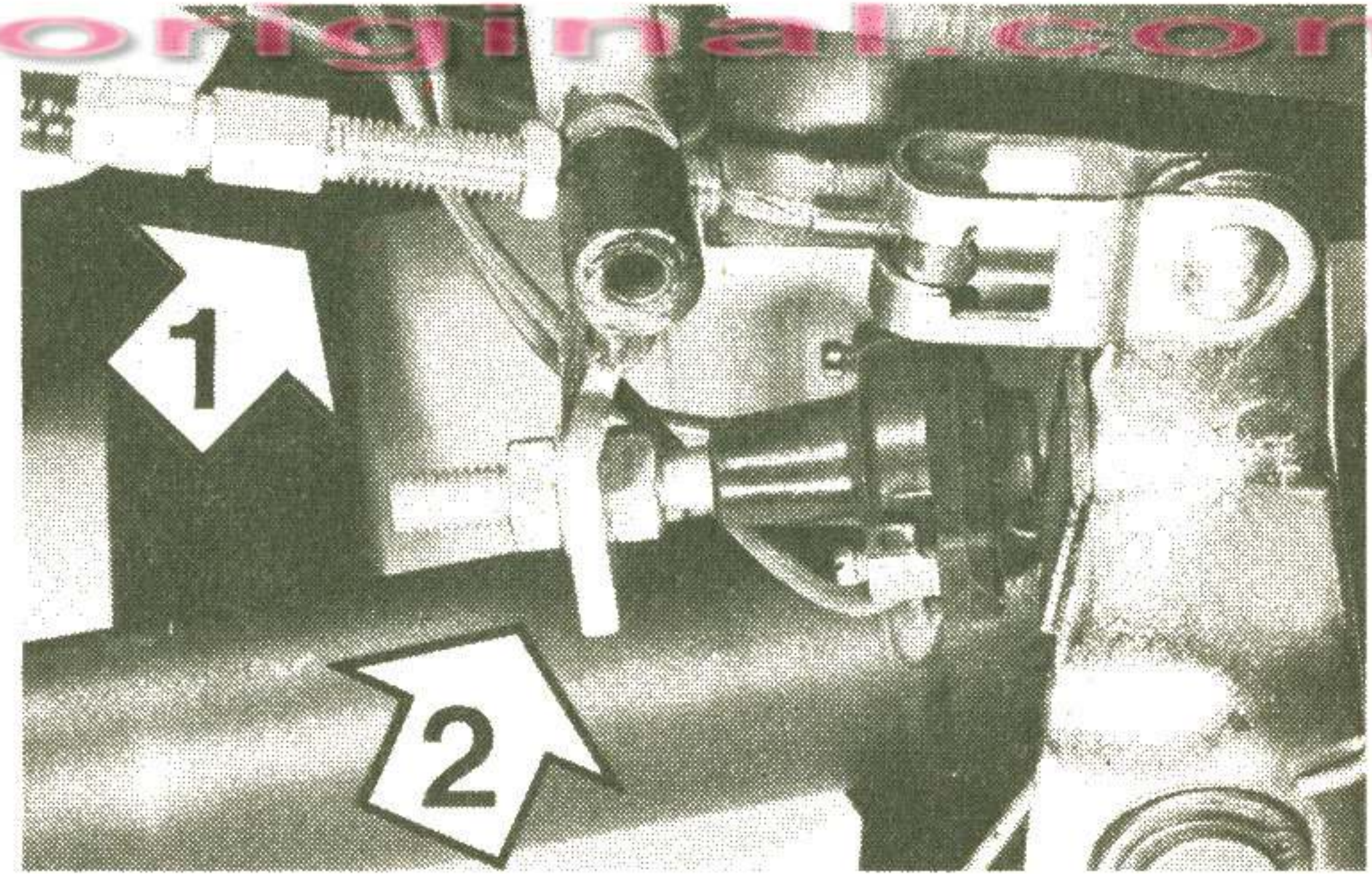
zur Grundeinstellung am Fußhebel anfangen – rechte Motorverkleidung abnehmen – Pfeil 2: eine der beiden Muttern lösen, die andere wird von selbst frei – nun den Hebel-Anschlag (gleichzeitig Bremslicht-Schalter) so setzen, daß die Trittplatte des Fußhebels in Höhe der Getriebe-Einfüllschraube steht.

Pfeil 1: Zugseil einstellen – Gegenmutter lösen – Stellschraube so setzen, daß an der Trittplatte des Fußhebels etwa 3 cm Leerweg zu messen ist.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Möglichst knappe Zugseil-Einstellung kann erwünscht sein, aber: Das Hinterrad muß sich frei drehen können, die Bremsbeläge dürfen nicht schleifen (Trommel wird heiß, Beläge hiervon nicht besser).

Zuviel Hebelweg: Unbedingt vermeiden, denn mit tief nach unten abgewinkeltem Fuß läßt sich weder gefühlvoll bremsen noch eine Vollbremsung ausführen.

Pflege

Bremsdeckel (auch Bremsbackenträger oder Bremsschild genannt) aus der Trommel ziehen – alles mit trockenem Pinsel entstauben, auch ausblasen mit Preßluft in der Werkstatt ist richtig – kein Benzin oder Öl auf die Beläge kommen lassen – mit Öl oder Fett behaftete Beläge sind unbrauchbar – Beläge zwecks besserer Bremswirkung aufrauhen wollen, wäre völlig verfehlt.

Immer funktionstüchtige Bremsen haben: Vor allem, wenn gewohnheitsmäßig sanft gebremst wird, zwischendurch aus höherem Tempo drei oder vier Gewaltbremsungen hintereinander

praktizieren – dadurch bekommen die Beläge jenen „Schliff“, der wieder frische und wirkungsvolle Belagmaterial-Oberfläche zur Wirkung kommen läßt.



Reifendruck

Bei kalten, das heißt, noch nicht warmgefahrenen Reifen prüfen – nicht etwa durch Daumen- druck, sondern mit dem Hand-Luftdruckprüfer oder an der Tankstelle und das gleichzeitig mit jeder Tankfüllung – Druckprüfer-Skalen in „bar“ (neue Norm) brauchen nicht zu irritieren, 1 bar ist praktisch genau 1 atü (= Atmosphären Überdruck).

FLORETT-Reifengröße und Typ können Sie den Techn. Daten am Ende dieses Büchleins oder der Betriebserlaubnis Ihres Fahrzeuges entnehmen.

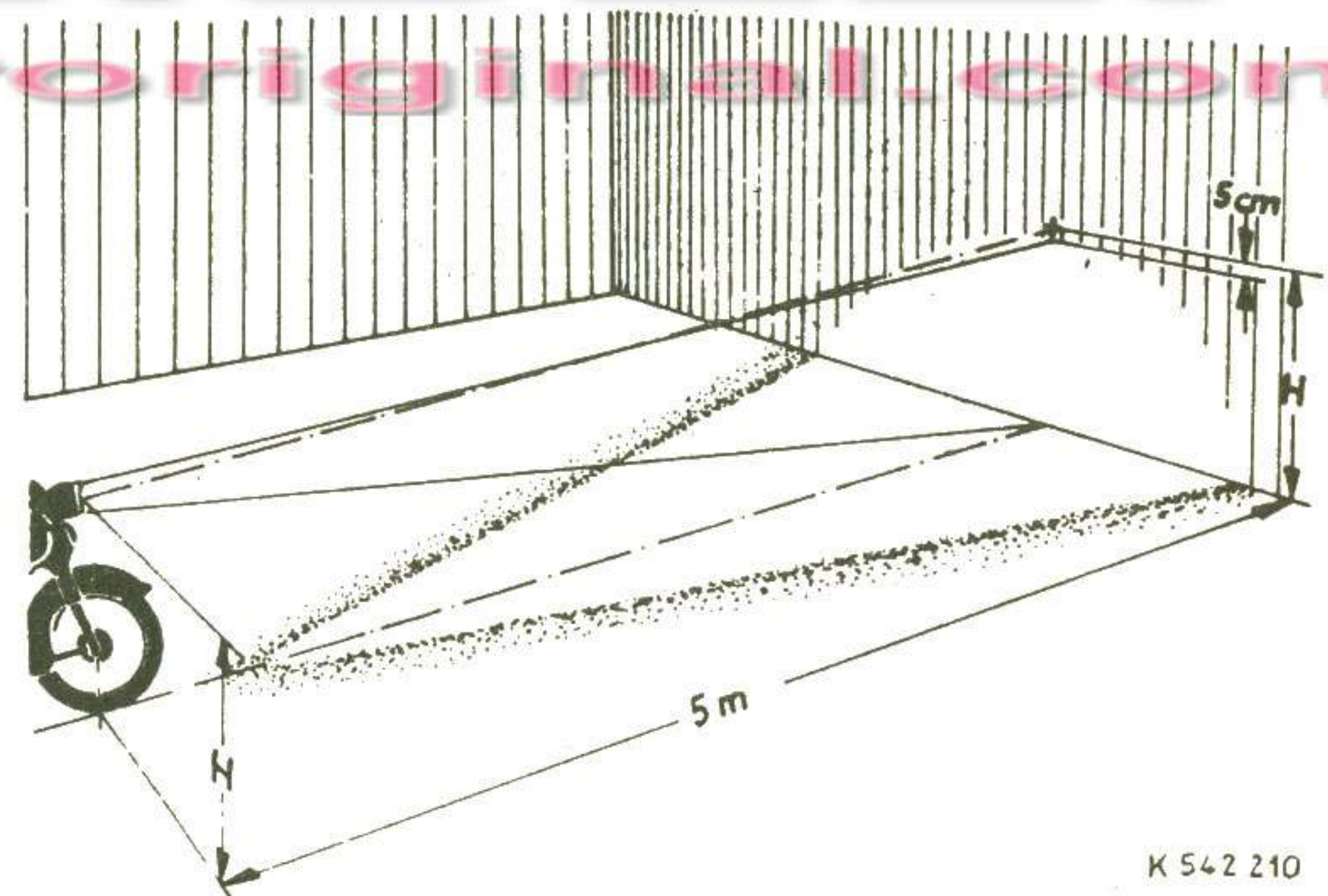
Die angegebenen Luftdruckwerte (s. Techn. Daten) gelten für Sommer- wie Winterbetrieb.

Mindest-Profiltiefe (die Polizei kontrolliert): 1 mm, das heißt, jede Stelle des Laufflächen- Profilmusters muß mindestens 1 mm tief sein – aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich, nicht erst bei Mindestprofiltiefe 1 mm an neue Reifen denken, je früher, umso besser, vor allem im Winter.

Elektrische Anlage

Beleuchtungsanlage

vor jeder Fahrt überprüfen. Damit andere Ver- kehrsteilnehmer nicht geblendet werden, soll- ten Sie wiederholt die Scheinwerfereinstellung kontrollieren. Dazu das Fahrzeug nach Zeich- nung aufstellen und am Lichtschalter „Abblend- licht“ (geht nur bei laufendem Motor) einschal- ten. Hell-Dunkel-Grenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als die Scheinwerfermitte liegen. Ist eine Einstellkorrektur erforderlich, Scheinwer-



K 542 210

fer-Befestigungsschrauben etwas lockern, Scheinwerfer richtig stellen, Befestigungsschrauben wieder festziehen.

Scheinwerfer-Birne auswechseln

Am Scheinwerfer-Chromring unten die Schraube herausdrehen – damit kann der vollständige Scheinwerfereinsatz (Einheit Einfassung/Glas/Reflektor/Birnenfassung/Birne) abgenommen werden – Reflektor abnehmen (kaum erforderlich), die sternförmige Drahtfeder aus der Einfassung lösen.

Zugfeder an der Fassung aushängen, Fassung herausziehen – Bilux-Birne wechseln: Stiftsockelfassung – die Birne etwas hineindrücken, dann eine kleine Linksdrehung, die Birne ist frei, kann herausgezogen werden – Birne nach dem einsetzen mit einem sauberen Lappen blank wischen und nicht mehr mit den Fingern berühren.



Schlußlicht- und Bremslichtbirne auswechseln

Die beiden Schrauben am roten Kunststoffteil herausdrehen, diesen abnehmen – Reflektor samt Birnenfassung mit Birnen liegen frei – Birnenwechsel wie zuvor bei Scheinwerfer-Birne.

Pfeil 1 = Rücklichtbirne

Pfeil 2 = Bremslichtbirne

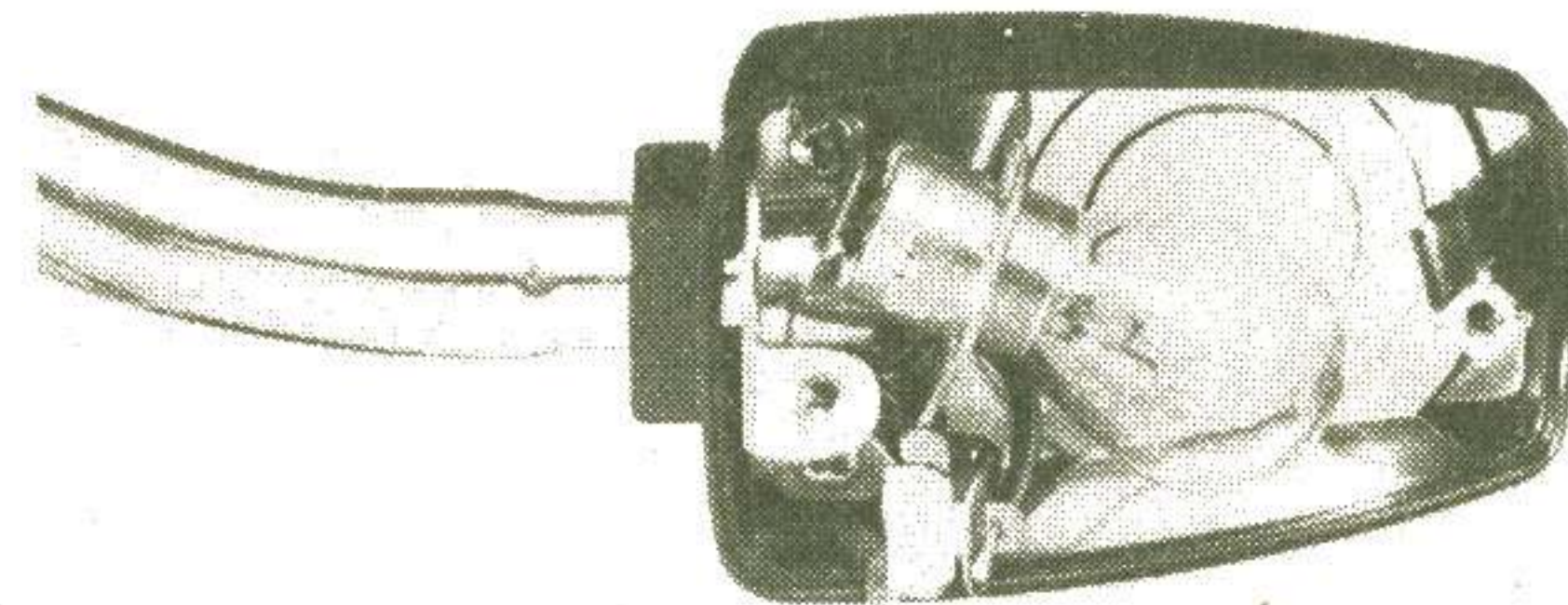
Blinkleuchten-Birne auswechseln

Dazu die beiden Schlitzschrauben am Blinkerglas herausdrehen – Blinkerglas abnehmen. Birnenwechsel wie zuvor bei Scheinwerferbirne vornehmen.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Kontroll-Leuchten im Cockpit auswechseln

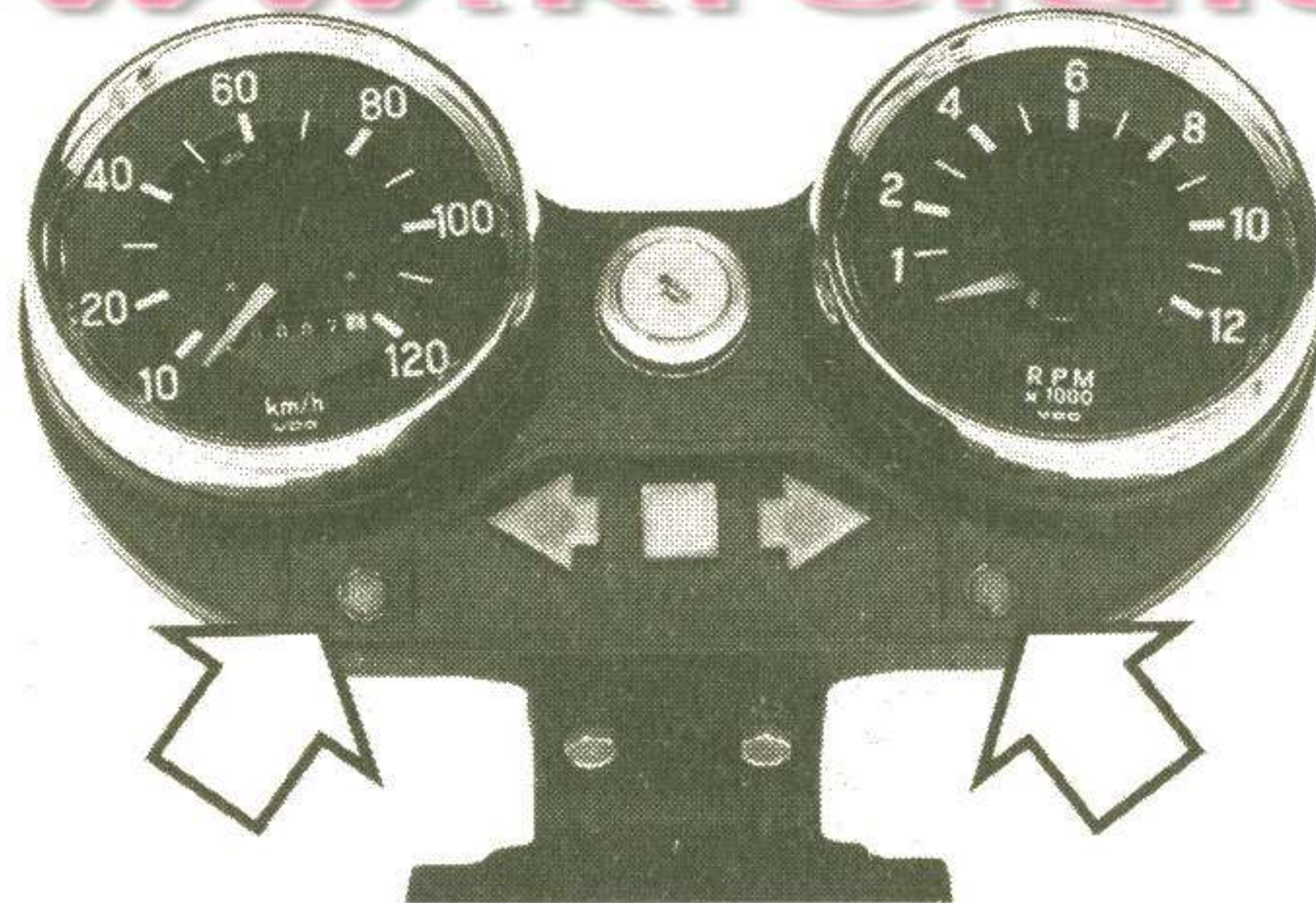
Dazu die beiden Sechskantschrauben (Pfeile) herausdrehen und Cockpit-Oberteil abheben.

Birnen mit Fassung herausziehen. Elektrische Anschlüsse abziehen. Birne zusammen mit Fassung austauschen.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Batterie

regelmäßig auf richtigen Säurestand prüfen. Ist der Säurespiegel abgesunken, fehlende Flüssigkeit mit destilliertem Wasser (gibt es an jeder Tankstelle) bis zur Säurestandmarke (siehe Niveaueckennlinie auf dem Batteriegehäuse) ergänzen. Batterie sauber und trocken halten – Polklemmen mit Säureschutzfett gegen korrodieren schützen.

Achtung! Keine Säure oder Bleioxyde an die Kleidung kommen lassen – nicht mit offenem Licht in die Nähe der Batterie kommen – Explosionsgefahr.

Batterie darf nur bei stehendem Motor ab- bzw. angeklemmt werden.

1 = Kennlinie für richtigen Säurestand

2 = Blinkgeber

4 = Gleichrichter

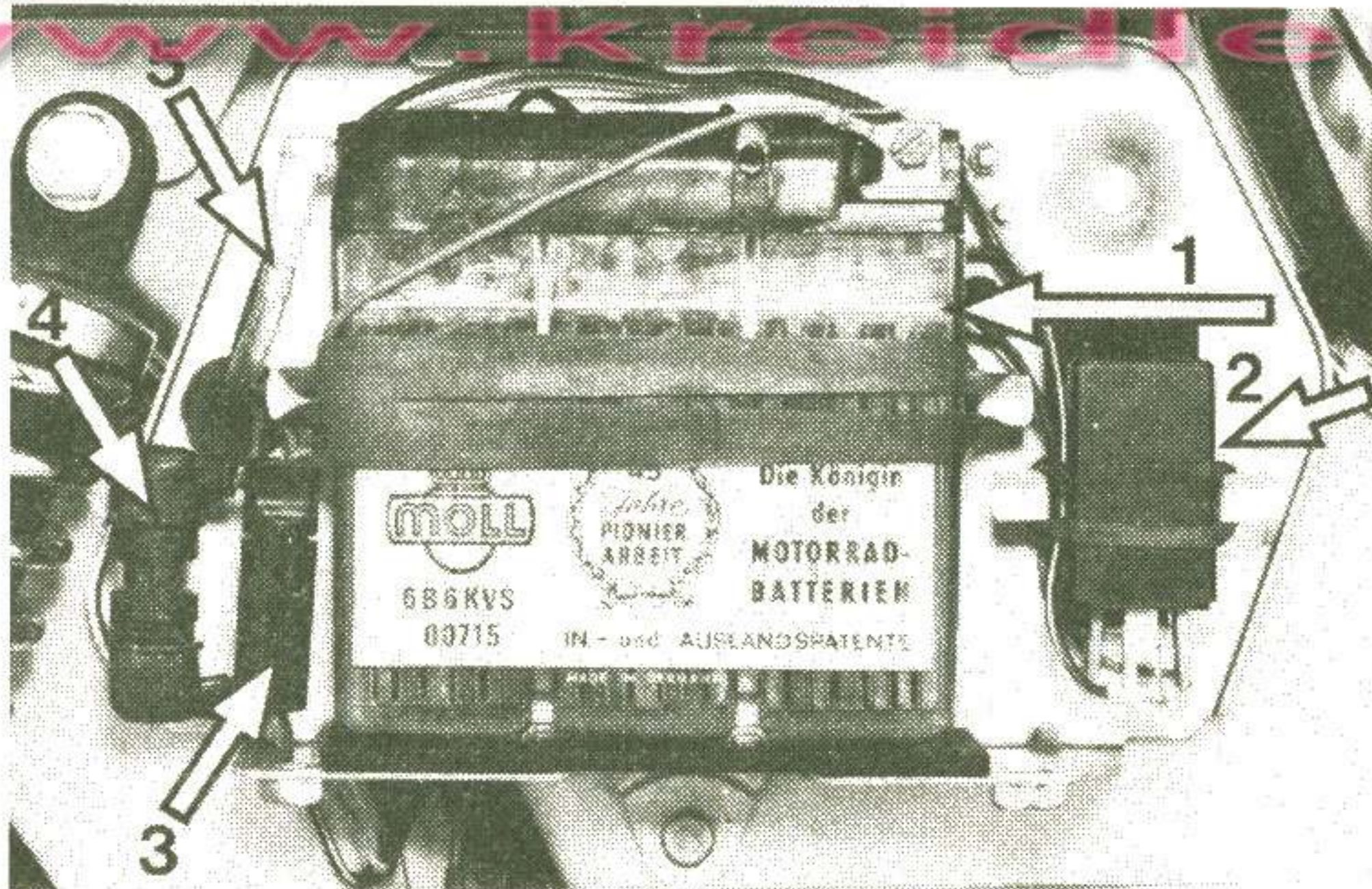
3 = Sicherungshalter

5 = Überlaufschlauch



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Winterfahrt

Voraussetzungen schaffen

für unproblematischen Kaltstart sorgen – durch passenden Zündkerzen-Wärmewert, korrekten Elektrodenabstand, nicht zu alte Zündkerze und einwandfreie Zündzeitpunkt-Einstellung – Einzelheiten siehe Abschnitt „Zündanlage“ – ferner an zweckmäßige Vergaser-Justierung denken, beschrieben im Abschnitt „Vergaser“.

Reifendrücke

senken erbringt nicht bessere Haftkraft zwischen Reifen und Fahrbahn, wohl aber schlechtere Reifen-Seitenführung – daher im Winter grundsätzlich die vorgeschriebenen Reifendrücke einhalten, siehe „Räder und Bremsen“.

Profiltiefe

Mit Reifen fahren, die noch mindestens 2 mm Profiltiefe aufweisen, ungeachtet der Vorschrift, die besagt, daß die Mindestprofiltiefe 1 mm betragen muß – neue Reifen haben eine Profiltiefe von 3,5–4 mm.

Seilzüge

von Kupplung und Bremse am Lenker und Seilzug der Fußbremse aushängen und dünnflüssiges Öl in die Seilzug-Hüllen laufen lassen, da-

mit eingedrungenes Wasser nicht einfrieren und die Züge blockieren kann.

Streusalz

ist ungemein aggressiv, greift durch Korrosion Metall und Lack gleichermaßen an – am besten unmittelbar nach der Fahrt die Maschine gründlich waschen – die trockene Maschine mit einem Korrosionsschutzöl aus der Sprühdose versorgen ist gut, aber keine Garantie gegen Salzfraß.

Winterschlaf

Maschine konservieren

Die ganze Maschine gründlich reinigen – alle blanken Metallteile mit einem Korrosionsschutzöl aus der Sprühdose einnebeln, zum Schutz gegen Rost – lackierte Teile können mit einem wachshaltigen Lackpflegemittel behandelt werden, wovon mattschwarz lackierte Teile allerdings einen leichten Glanz erhalten.

Bei laufendem Motor Benzinhahn schließen, laufen lassen, bis der Vergaser leer ist – sonst verdunstet Benzin aus dem Vergaser, Öl bleibt zurück und kann Bohrungen und Düsen verlegen – Tank vollständig mit Benzin füllen.

Zündkerze herausschrauben – 2–3 ccm Korrosionsschutzöl (zum Beispiel das Benzinzusatzmittel Desolite für Zweitaktmotoren) einfüllen – Kickstarter einige Male durchtreten, um das Schutzöl im Motorinneren zu verteilen.

Maschine zur Entlastung der Reifen auf den Ständer stellen – auf keinen Fall die Luft aus den Reifen ablassen, sie dürfen den Winter über nicht „platt“ sein.

Batterie ausbauen und ca. alle 6 Wochen nachladen. Nach der Ladung ist der Flüssigkeitsstand zu kontrollieren und notfalls zu ergänzen. Eine außer Betrieb gesetzte Batterie sollte jeden 3. Monat entladen (schließen Sie an die Batterie eine 6-Volt-Birne an) und wieder aufgeladen werden. Batterie nie im entleerten Zustand stehen lassen.

Störungen und deren Beseitigung

Motor springt nicht an

Benzintank leer

oder Benzinhahn irrtümlicherweise zu – Starthilfe (Stift am Vergaser niederdrücken) nicht benutzt – Siebe im Benzinhahn durch Schmutz

verstopft – Vergaserdüsen verstopft, vor allem nach der Hauptdüse sehen.

Motor ersoffen

Bei abgestellter Maschine war der Benzinhahn nicht geschlossen und durch schlecht schließende Schwimmernadel (Halteblech des Schwimmers wurde verbogen) konnte fortwährend Benzin in den Motor laufen – Abhilfe: Benzinhahn schließen, Vollgas geben, den Kickstarter mehrmals schwungvoll durchtreten – die Zündkerze ist naß, am besten trockene Zündkerze einschrauben.

Zündung gestört

Gegebenenfalls Licht ausschalten, damit der volle Strom der Zündung zugute kommt – einwandfreie (trockene!) Zündkerze in den Stecker setzen, an Masse halten, Motor durchstarten – es springt kein Funke über: Wasser am Kerzenstecker – Zündkabel schlecht – Zündkerzenstecker auf Stromdurchgang prüfen: Kabel aus dem Stecker herausdrehen, Kabelende ganz nahe an Masse halten, Kickstarter kräftig durchtreten – bei ca. 400/min Motordrehzahl soll die Funkenlänge ca. 8 mm betragen – alles ohne

Erfolg, möglicher Grund: Elektronikanlage defekt (Kundendienstwerkstatt aufsuchen).

Motor springt an, bleibt wieder stehen oder nimmt kein Gas an

Benzinhahn versehentlich zu – Motor noch kalt, Starthilfe nochmals niederdrücken und Gasdrehgriff nicht zu weit aufziehen, sonst kommt der Starthilfe-Stift wieder hoch – Hauptdüse oder Leerlaufdüse im Vergaser verstopft.

Motor läuft im Viertakt, Auspuff qualmt

Motor läuft mit stark überfettetem Gemisch – Schwimmernadel hängt (zuviel Benzin im Vergaser) – Halteblech des Schwimmers verbogen, wodurch das Benzinniveau nicht mehr stimmt (zu hoch ist, was zuviel Benzin bedeutet) – Luftfilter verschmutzt – Luftansauglöcher unter der Sitzbank durch Putzlappen zugedeckt.

Motorleistung läßt nach

Putzlappen auf den Ansauglöchern unter der Sitzbank – Auspufftopf stark verrußt – Luftfilter verschmutzt – Saugschalldämpfer am Rahmen und/oder Vergaser nicht dicht – Zündzeitpunkt

verstellt – Kolbenringe festgeklemmt, dadurch verminderte Kompression – Gasschieber geht nicht ganz hoch (Gaszug zuviel Spiel) – Bremsen schleifen, Rückzugfedern holen Bremsbacken und Seilzüge nicht mehr zurück – Hinterradkette zu stramm oder steif.

Leerlauf zu schnell

Gasschieber hängt durch Fremdkörper – Gas-Seilzug geht schwer – Abdichtung des Raumes, in dem die Kurbelwelle läuft, auf der Zünderseite nicht intakt (Kupferdichtringe an M6-Schrauben), Simmerringe der Kurbelwelle undicht, Kundendienst-Werkstatt aufsuchen.

Motor bleibt im Leerlauf stehen

vielleicht durch Wasser in Rahmen und Saugschalldämpfer, beim Waschen durch die Luftansauglöcher unter die Sitzbank gekommen – Saugschalldämpfer am Rahmen und/oder am Vergaser nicht dicht.

Leerlauf unrund

oder Aussetzer beim Beschleunigen: die Leerlaufdüse ist verschmutzt – zur Reinigung keine Nadel nehmen, sondern durchblasen.

Motor bleibt im Leerlauf stehen, sobald Licht eingeschaltet oder die Schnarre geprüft wird

Zündkerze, Elektrodenabstand zu groß (0,4 mm ist richtig).

Fußschaltung rastet nicht exakt

Schalthebel darf nicht verbogen sein, darf an Motorverkleidung nicht streifen, an Fußrastenrohr nicht anstoßen – Exzenter-Einstellschraube der Rückholfeder verstellt, Einstellung siehe Abschnitt „Kupplung und Schaltung“ Seite 23.

Kupplung rutscht

Seilzug steht unter Spannung – Hebel am Lenker ohne Spiel oder der Seilzug ist verschlissen, einzelne Drähte verspreizen sich in der Seilzughülle – weitere Möglichkeit: Druckstift in der Kupplung ist ohne Spiel (Kundendienstwerkstatt-Sache), Hebel am Lenker geht schwer – Spiegelmutter zu stark angezogen.

Störungen an der Beleuchtungseinrichtung

Komplette Beleuchtungsanlage ausgefallen

Lüsterklemmenverbindung unter der Motorver-

kleidung defekt, Zündschloß oder Lichtschalter schadhaft, Lichtspule defekt.

Scheinwerfer brennt nicht

Birne durchgebrannt, Masseverbindung schlecht.

Rücklicht brennt nicht

Birne durchgebrannt, schlechte Masseverbindung, Kabelstrang zum Rücklicht oder Rücklichtspule schadhaft.

Bremslicht ausgefallen

Birne durchgebrannt, schlechte Masseverbindung, Kabelstrang zum Rücklicht oder Bremslichtspule schadhaft, Bremslichtschalter defekt.

Fernlichtkontrolle leuchtet nicht auf –

Fernlicht leuchtet auf

Birne durchgebrannt, Masseverbindung schlecht.

Instrumentenbeleuchtung ist ausgefallen

Birnen defekt, prüfen, ob Batterie am Stromkreis angeschlossen ist, ob die Sicherung nicht defekt ist, ob der Gleichrichter nicht defekt ist oder ob die Lüsterklemmenverbindung i. O. ist.

Störungen an der Blinkanlage

Blinker leuchten nicht auf Blinkgeber tickt nicht

Blinkerschalter defekt, Stromkreis unterbrochen, Masseverbindung schlecht, Sicherung prüfen, Anschlüsse am Blinkgeber prüfen, Zünd- und Licht-Schalter defekt.

Blinker leuchten nicht oder ganz schwach, Blinkgeber tickt leicht

Batterie zu schwach, Säurestand prüfen, nachladen mit 0,6–0,7 A oder größere Strecke fahren.

Blinker leuchten nur vorn oder hinten

Anschlüsse an den Blinkleuchten und Glühbirnen prüfen.

Blinker blinkt vorne rechts und hinten links oder umgekehrt

Anschlüsse sind vertauscht, richtig, d. h. farbengleich anschließen.

Blinkgeber tickt schnell, Blinker leuchten nicht auf

Einzelstecker unter der rechten Trägerplatte auf Farbgleichheit prüfen, Kabel auf Masse-schluß prüfen.

Blinker leuchten nicht, Blinkgeber tickt nicht, Anschlüsse alle richtig

Blinkgeber durch Tauschen prüfen.

Sicherung brennt des öfteren durch

Masseschluß z. B. durch nach oben stehenden Kabelschuh des Pluskabels.

Sicherung brennt regelmäßig und schnell durch

Gleichrichter falsch angeschlossen, Bremslichtspule prüfen. Bei falsch angeschlossenem Gleichrichter brennt Bremslichtspule durch.

Technische Daten

Motor

Typ	liegender Einzylinder-Zweitaktmotor
Bohrung/Hub	40 mm/39,7 mm
Hubraum	49,9 ccm
Dauerleistung	6,25 PS
bei U/min	8500
Kühlung	Fahrtwind
Zylinder mit Kolben	Al-Nikasil – Alu
Zylinderkopfmuttern	Anzugsmoment 1,4 – 1,6 kpm (13,73 – 15,69 Nm)

Kraftübertragung

Primärantrieb	Schrägverzahntes Zahnradpaar
Kupplung	5-Lamellenkupplung im Ölbad
Getriebe	fußgeschaltetes 5-Gang-Hakenklinkengetriebe
Übersetzungsverhältnisse 1./2./3./4./5. Gang	1:3,54 / 1:2,1 / 1:1,56 / 1:1,27 / 1:1,11
Getriebeölfüllung	1/3 Ltr. = 330 ccm Getriebeöl SAE 80
Sekundärantrieb	Rollenkette 1/2 x 1/4 x 7,75 - 102 Glieder einschl. Schloß
Kettenritzel	z = 14
Kettenrad	z = 35

Zündanlage

Typ	Bosch-Elektronikzündung MHKZ
Leistung	6 V 58 W
Zündzeitpunkt	0,95 mm v. o.T.
Zündkerze	Beru 260/14 Δ
Elektrodenabstand	0,4 mm

Vergaser

Typ	Bing 1/20/59
Hauptdüse	78 (75, wenn 78 zu fett)
Leerlaufdüse	35
Nadeldüse	1208
Düsennadel	46-151
Nadelstellung	2
Luft-Reg.-Schraube	1/2 offen
Schieber-Nr.	22-340

Kraftstoff

Tankinhalt	12,5 Ltr., davon sind 2 Ltr. Reserve
Mischungsverhältnis	Stadtverkehr 50:1 Überland- und Autobahnverkehr 25:1

Öl	Selbstmischendes 2-Takt-Öl oder HD-Öl SAE 40 oder SAE 50
Normverbrauch	2,4 Ltr./100 km

Fahrgestell

Rahmen	Verwindungssteifer Preßstahlrahmen
Federung vorn	Teleskopgabel mit Stahl-Luftfederung und hydr. Dämpfung
Ölfüllmenge	175 ccm KREIDLER Spezial-Stoßdämpfer-Öl je Holm
Federung hinten	Langarmschwinge mit hydr. gedämpften Zweikammerfederbeinen

Räder und Bremsen

Bereifung vorn und hinten	2 ³ / ₄ -17 reinforced (2.75-17 reinforced für Nachrüstung erlaubt)
---------------------------	---

Reifenluftdruck	
Solo vorn/hinten	1,5/2,2 atü
mit Sozius vorn/hinten	1,5/2,75 atü
Bremsen	Leichtmetall-Vollnabenbremsen, selbstzentrierend, 160 mm ϕ
Bremsbeläge	aufgeklebt, Belagstärke mind. 2 mm

Beleuchtungseinrichtung

Scheinwerfer	B 6 V 35/35 W DIN 72601
Rückleuchte	6 V 5 W
Bremsleuchte	6 V 18 W

Tachometerbeleuchtung	J 6 V 0,6 W DIN 72601
Drehzahlmesserbeleuchtung	J 6 V 0,6 W DIN 72601
Fernlichtkontrolle	6 V 1,2 W Sonderausführung
Signal	Wechselstromschnarre 6 V 35 W

Blinkanlage

Blinkleuchten	6 V 21 W DIN 72601
Blinkerkontrolle	2 x 6 V 1,2 W Sonderausführung
Batterie	Naßbatterie 6 V 6,7 Ah MOLL 6 B6 KV S überlaufsicher
Gleichrichter	1 Stück
Blinkgeber	Elektronikblinkgeber Hella 4 AZ 002 945-01

Maße und Gewichte

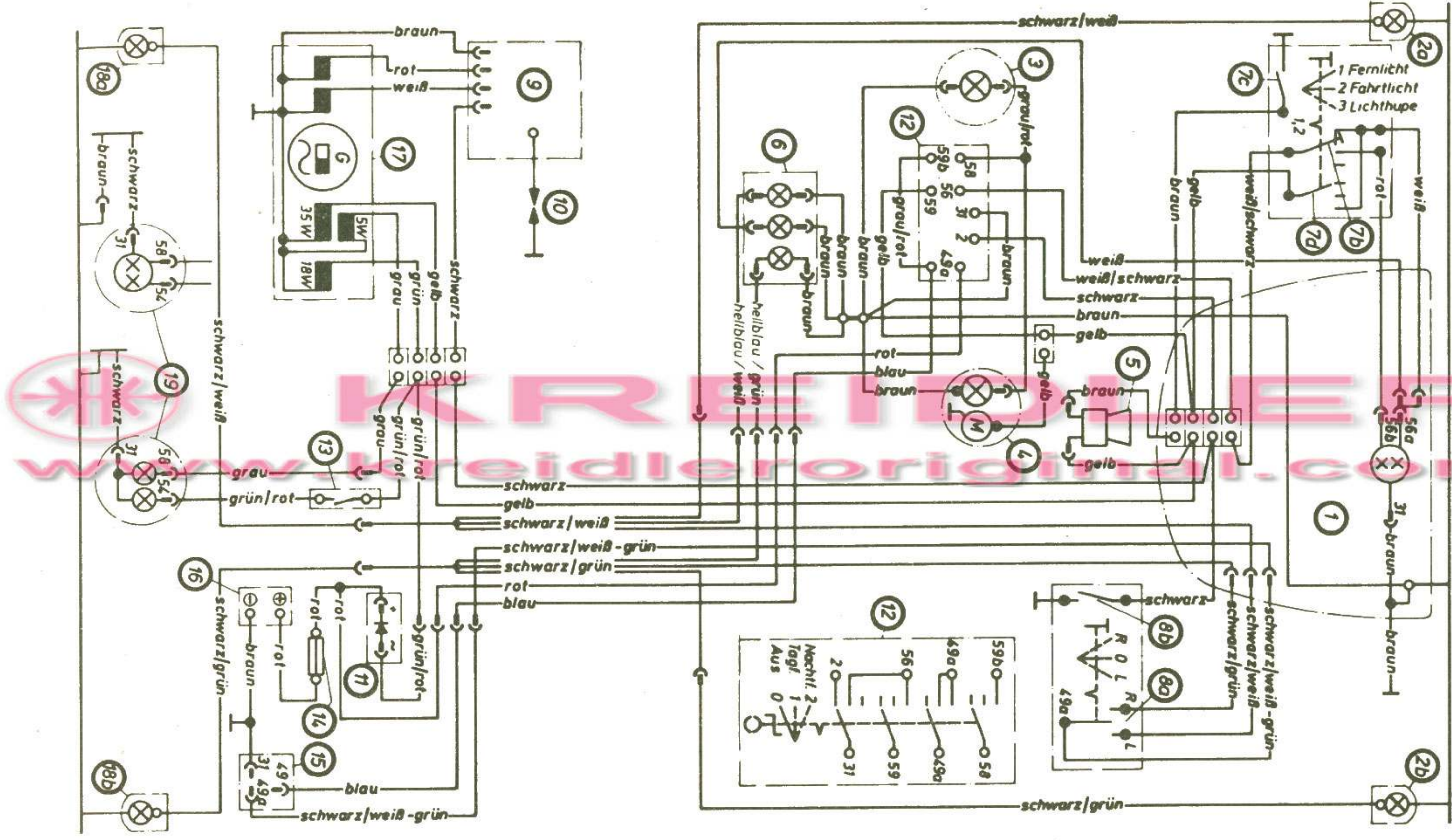
Länge	ca. 1920 mm (mit Gepäckträger) ca. 1870 mm (ohne Gepäckträger)
Breite	680–860 mm (je nach Lenker)
Höhe (unbelastet)	1045–1185 mm (je nach Lenker)
Sitzhöhe (unbelastet)	765–810 mm
Radstand	ca. 1215 mm
Leergewicht (vollgetankt)	87 kg (mit Grundausstattung)
zul. Ges.-Gewicht	245 kg
Bergsteigfähigkeit Solo/mit Sozus	40%/24%

- ① Scheinwerfer, Glühlampe: B 6 V 35/35 W DIN 72601
2a + 2b Blinker vorn li + re, Glühlampe: RL 6 V 21 W
DIN 72601
- ③ Tachometer, Glühlampe: J 6 V 0,6 W DIN 72601
- ④ Drehzahlmesser, Glühlampe: J 6 V 0,6 W DIN 72601
- ⑤ Schnarre
- ⑥ Signalleuchten für Blinker und Fernlicht (6 V 1,2 W)
7b Abblendschalter 7c Signaltaste 7d Lichthupe
= Lenkerschalter
- 8a Blinkerschalter 8b Kurzschlußschalter
- ⑨ Elektronikbox mit Zündspule
- ⑩ Zündkerze
- ⑪ Gleichrichter
- ⑫ Zünd- und Lichtschalter
- ⑬ Bremslichtschalter
- ⑭ Sicherung 8 A
- ⑮ Blinkgeber
- ⑯ Batterie 6 V
- ⑰ Magnetzündergenerator
- 18a + 18b Blinker hinten li + re
Glühlampe: RL 6 V 21 W DIN 72601
- ⑲ Brems-Schluß-Kennzeichenleuchte
Glühlampe für Bremslicht R 6 V 18 W DIN 72601
Glühlampe für Schlußlicht G 6 V 5 W DIN 72601



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



www.kreidleroriginal.com