

KREIDLER

Florett



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Ref. 650.00.92



Mokick

Bedienungsanleitung

Bedienungsanleitung



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

KREIDLER FAHRZEUGBAU
7014 KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

Beinschild für FLORETT - praktisch und elegant

Nicht immer scheint die Sonne, doch auch bei einem richtigen „Männerwetter“ macht das Fahren Spaß — es gibt ja für die FLORETT das form-schöne Beinschild.

Regen, Pfützen und verschmutzte Wege verlieren ihre Schrecken, denn das Beinschild hält den Regen ab und schützt vor Nässe und Schmutz.

Auch der Teersplitt kann den Hosen nicht schaden, wenn die FLORETT mit dem Beinschild ausgestattet ist.

Die Beine bleiben wärmer, da das Beinschild den Wind gleichfalls abhält. Es erspart sogar die Überhose, behaupten FLORETT-Fahrer.

Achten Sie aber darauf, daß Sie ein Original FLORETT-Beinschild erhalten (am KREIDLER-Zeichen erkennbar). Es paßt genau zu Ihrer Maschine und wird bei Ihrem KREIDLER-Händler in einer guten halben Stunde montiert.



www.kreidleroriginal.com



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

K 545 210

Montageanleitung und Ehrennadeln



Wer Zweirad fährt, möchte gerne dies oder jenes an seinem Fahrzeug selbst machen. Für technisch Begabte hat KREIDLER deshalb eine ausführliche Montageanleitung herausgebracht. Leicht verständlich werden die wichtigsten Arbeitsvorgänge behandelt. Gegen eine Schutzgebühr können Sie die Montageanleitung bei Ihrem KREIDLER-Händler beziehen.

Wenn Sie mit Ihrer FLORETT 50 000 Kilometer gefahren sind, erhalten Sie die silberne Ehrennadel.



Für 100 000 Kilometer gibt es als Anerkennung die Ehrennadel in Gold.



Das Antragsformular für diese Ehrennadeln erhalten Sie auf Anforderung vom Werk.

**Wichtige Angaben
über Ihr Fahrzeug**

Typ: Baujahr:

Motor-Nr.:

Fahrgestell-Nr.:

Schlüssel-Nr.:

Name des Besitzers:

Ort:

Straße:

Telefon:

Datum der erstmaligen Inbetriebnahme:

Besondere Ausstattung und Änderungen am Fahrzeug:

Allg. Betriebserlaubnis:

Versicherungs-Kennzeichen:

Haftpflicht-Versicherungsschein-Nr.:

Versicherungs-Gesellschaft:

Ort:

Straße:

Telefon:



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Inhalt

		Seite
Leicht zu finden	Motor-Nr., Fahrgestell-Nr., Werkzeug	8—9
	Was ist wo	10—14
Gleich kanns losgehen	Vorbereitungen zum ersten Start	14—15
Richtig schalten	Start, Kupplung, Gangwechsel	
	Wann wird geschaltet	16
Einfahren		17
Zweitaktfunktion		18—20
Kraftstoff und Öl	Super, Motorenöl, Korrosionsschutz, Motorschmierung, Getriebeöl	21—22
Zündkerzenfragen		23—24
Vergaserfragen	Einstellung, Demontage, Filter	25—28
Auspuff reinigen		29
Zündanlage	Einstellung, Unterbrecher	30—31
Kupplung und Schaltung	Einstellen bzw. nachstellen	32—36
Räder und Bremsen	Räder ausbauen, Reifen montieren, Bremsen nachstellen, Kette, Kettenschloß	37—44
Elektrik	Schalter am Lenker, Schaltplan, Scheinwerfereinstellung	45—47
Verschiedenes	Lenkungslager nachstellen, Wintertips	48—49
	Störungen und ihre Behebung	50—52
	Technische Daten	53—55
	Wartungsplan	56—57

Für Sie
notiert

Für das KREIDLER-FLORETT Mokick braucht man den Führerschein 5 (Moped-Fahrerlaubnis).

Es ist **steuer- und zulassungsfrei**.

Es muß die Mindest-**Haftpflichtversicherung** über DM 250 000.— abgeschlossen werden. Die Versicherungsbeiträge sind bei den einzelnen Gesellschaften verschieden — richtige Wahl treffen.

Das KREIDLER-FLORETT Mokick muß mit einem Versicherungs-Kennzeichen versehen sein, das jedes Jahr von der Versicherung neu zugeteilt wird.

Mit dem Fahrzeug haben Sie eine **Garantiekarte mit Pflegedienstkarte** erhalten.

Versäumen Sie nicht, die in der Pflegedienstkarte aufgeführten Arbeiten planmäßig durchführen zu lassen. Erledigte Dienste werden von der Werkstatt in die Karte eingetragen. Das ist nicht nur der Ordnung halber wichtig, sondern kann bei eventuellen Garantieansprüchen entscheidend sein.

Ohne Pflegedienstvermerk in der Karte keine Garantieleistungen!

Im Bedarfsfall nur **Original-KREIDLER-Ersatzteile** verwenden — versteht sich von selbst, denn nur diese verbürgen einwandfreie Funktion.

Bei Ersatzteil-Bestellungen Ihrem Händler immer **Fahrgestell- und Motornummer** angeben.

Bitte auf Seite 5 die **Fahrzeugdaten** eintragen — der Ordnung halber und für alle Fälle. Man kann sie brauchen und muß dann nicht erst am Fahrzeug nachsehen.

Leicht
zu finden

Typenschild



auf der rechten Seite der Maschine (Benzinhahn-
seite) unterhalb der Sitzbank — es hat den Wert
eines Dokuments und darf auf keinen Fall entfernt
oder geändert werden.

Typ-Bezeichnung:

K 54/32 D-A = Handschaltung

K 54/32 D-B = Fußschaltung

Fahrgestellnummer



hinter dem Vergaser — auch bei montierter Motor-
verkleidung sichtbar.

Leicht
zu finden

Motornummer



wird sichtbar, wenn die rechte Motorverkleidung abgenommen ist — sie ist im Rücken des Motorgehäuses eingeschlagen.

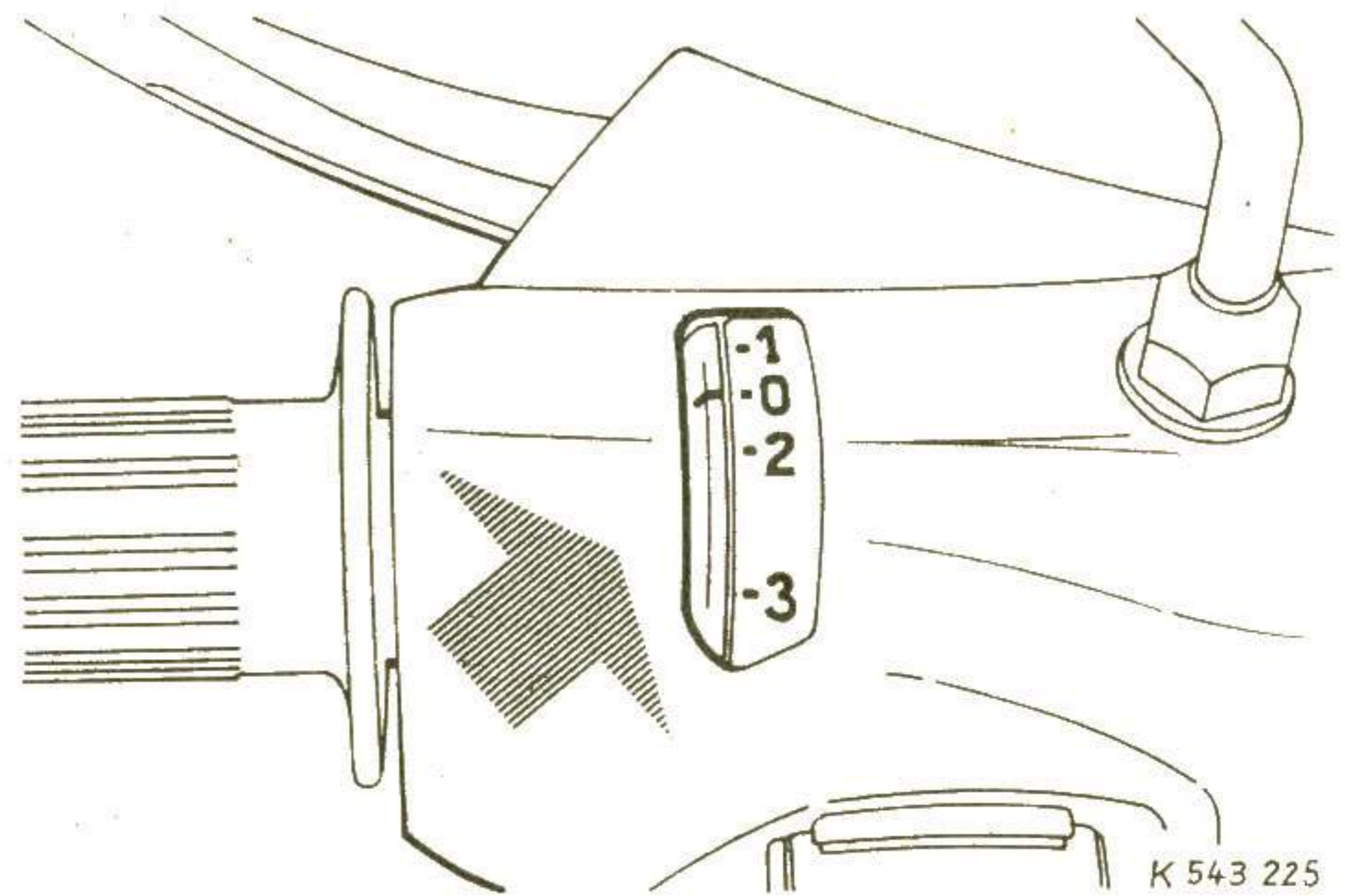


Werkzeug

liegt im rückwärtigen Teil der Sitzbank — Zugang von hinten durch verschließbare Klappe — Schlüssel vom Lenkschloß.

Leicht
zu finden

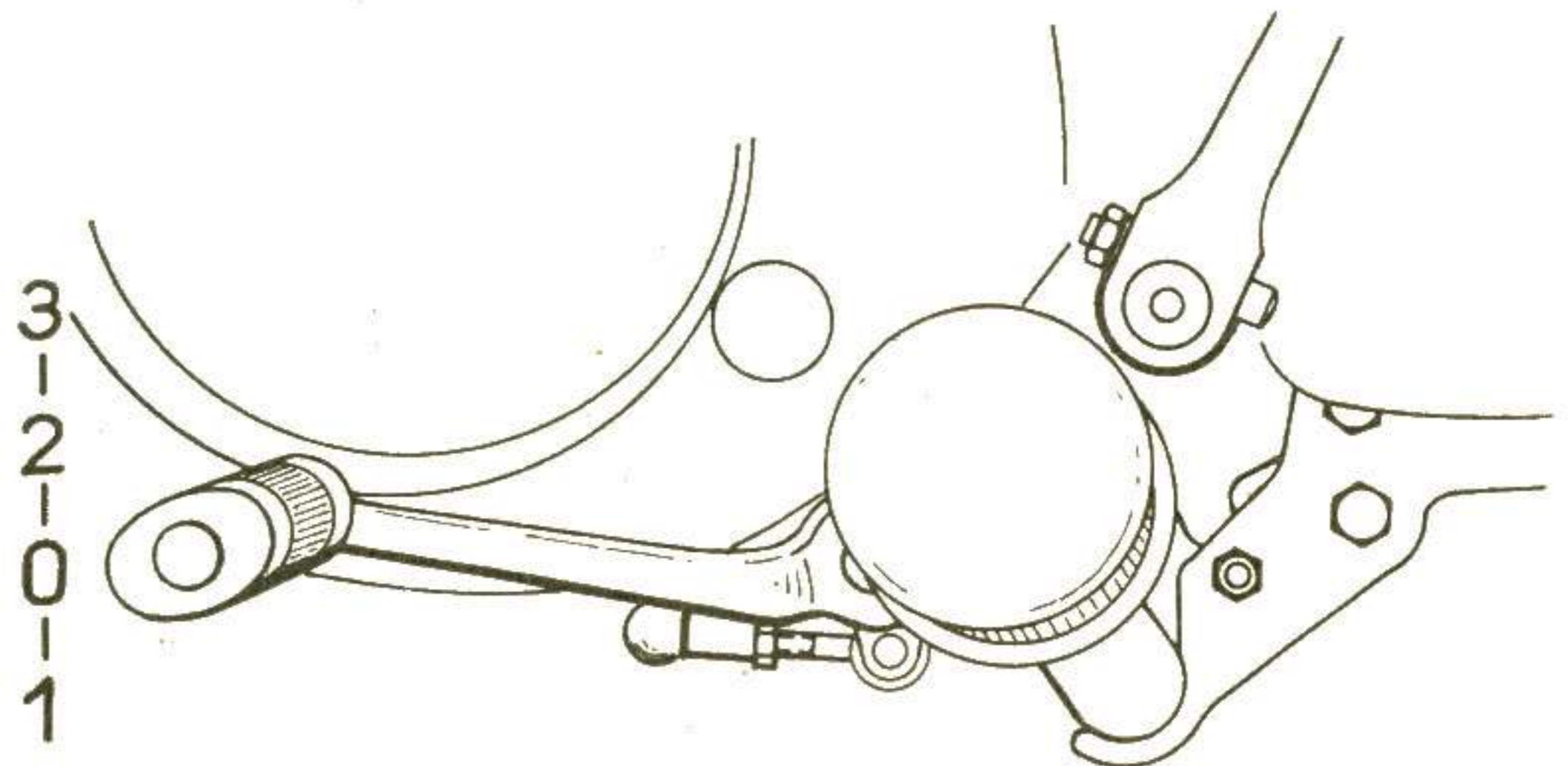
Handschaltung



auf der linken Lenkerseite — Schaltdrehgriff von sich drehen: zurückschalten — Schaltdrehgriff zu sich drehen: hochschalten — die jeweilige Schaltstellung ist ablesbar — 1 = 1. Gang — 0 = Leerlauf — 2 = 2. Gang — 3 = 3. Gang.

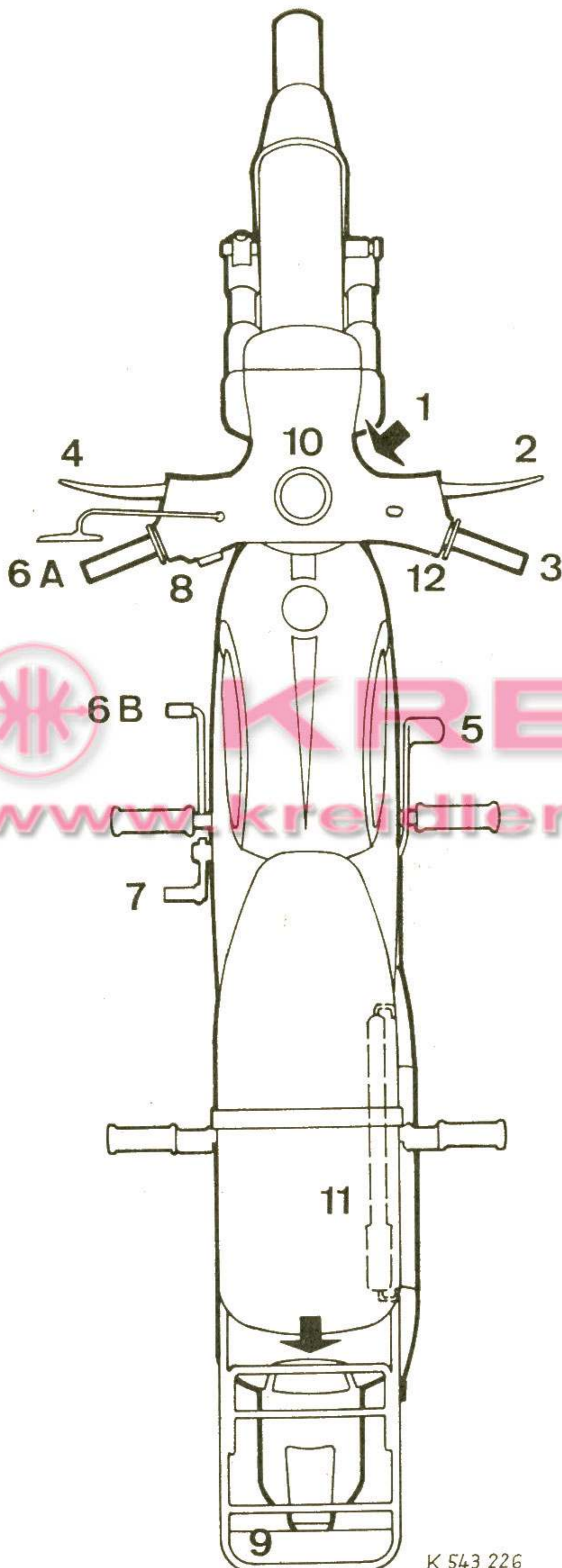
Leerlauf rastet zwischen dem 1. und dem 2. Gang ein — Schaltdrehgriff läßt sich nur drehen, wenn Kupplungshebel angezogen wird.

Fußschaltung

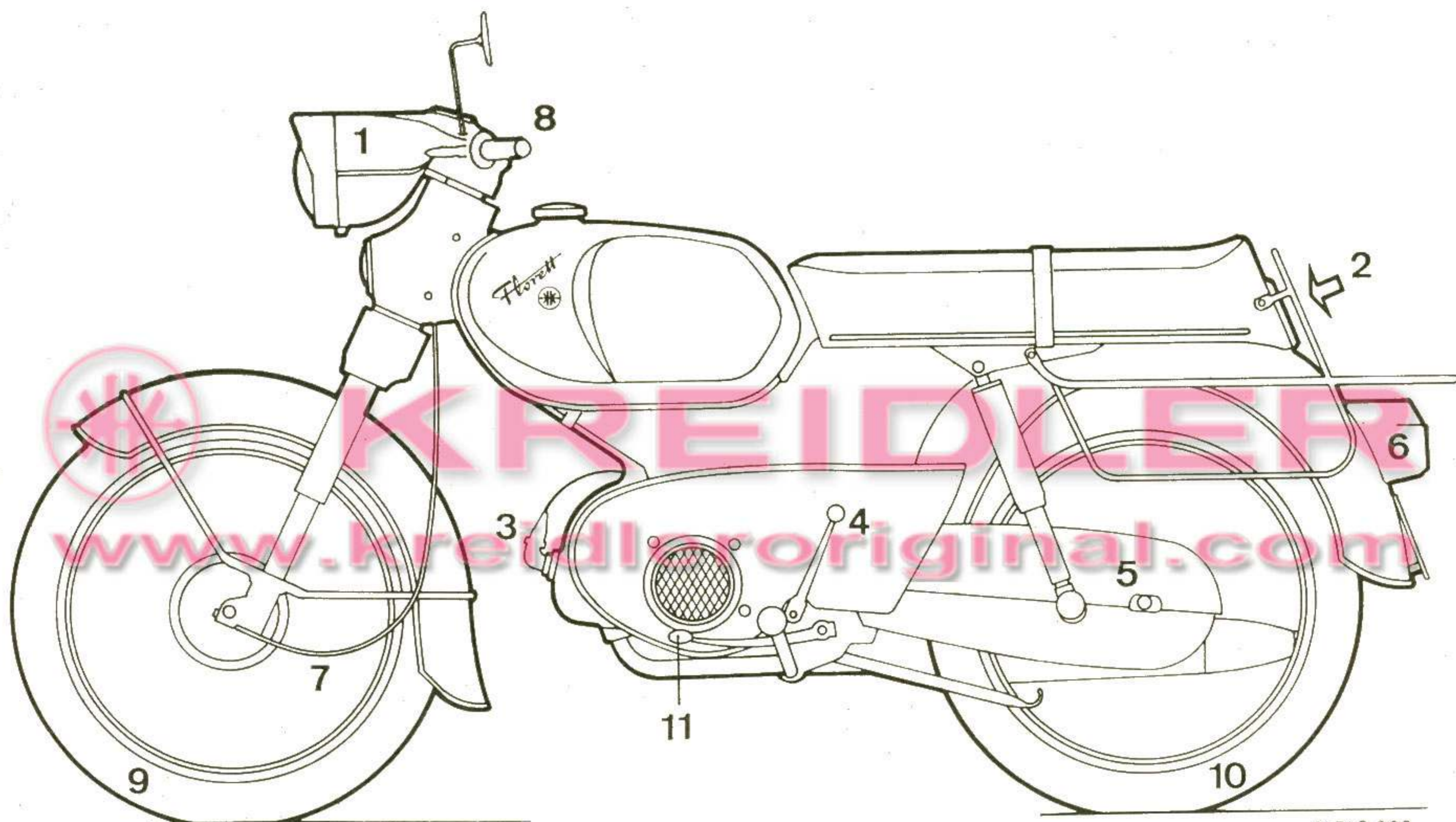


an der linken Motorseite — Schalthebel nimmt in Ruhelage immer die gleiche Stellung ein — Hebel heruntertreten: zurückschalten — Hebel hochziehen: hochschalten — einrastender Leerlauf zwischen dem 1. und dem 2. Gang.

Leicht
zu finden

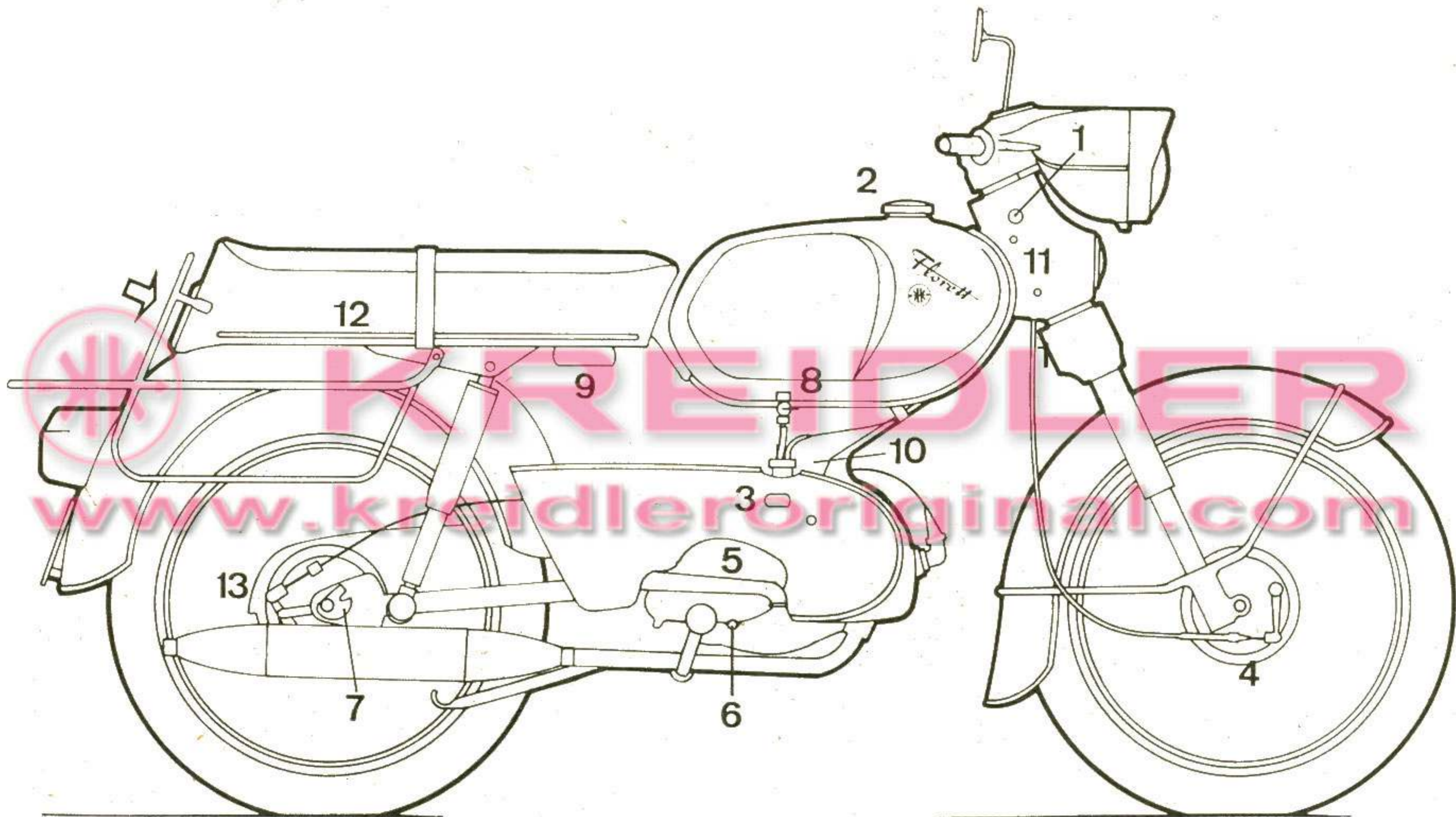


- 1 Sicherheitsschloß
Lenkung nach links
einschlagen
- 2 Handbremse
- 3 Gasdrehgriff
- 4 Kupplung
- 5 Fußbremse
- 6 A Schaltdrehgriff
- 6 B Fußschalthebel
- 7 Kickstarter
- 8 Licht- und
Kurzschlußschalter
- 9 Versicherungs-
kennzeichen
- 10 Tachometer
mit km-Zähler
- 11 Luftpumpe
- 12 Klingel



K 543 232

- | | | | |
|--|--|--|----------------------------------|
| 1 Glühlampe T 6 V
15 Watt | 4 Kickstarter | 7 Tachometerwelle | 10 Reifen 21 × 2,75
Motortyp |
| 2 Werkzeug (Schlüssel
vom Sicherheits-
schloß) | 5 Kettenspanner | 8 Schaltdrehgriff | Reifendruck |
| 3 Zündkerze | 6 Schlußleuchte HL 6 V
4 Watt
Bremsleuchte G 6 V
5 Watt | 9 Reifen 21 × 2,75
Motortyp
Reifendruck Solo
und Sozius 1,5 atü | Solo 2,2 atü -
Sozius 2,5 atü |
| | | | 11 Fußschaltung |



K 543 233

- 1 Sicherheitsschloß
- 2 12,5 Liter Benzin-Öl-Gemisch 25 : 1 — davon ca. 2 Liter Reserve

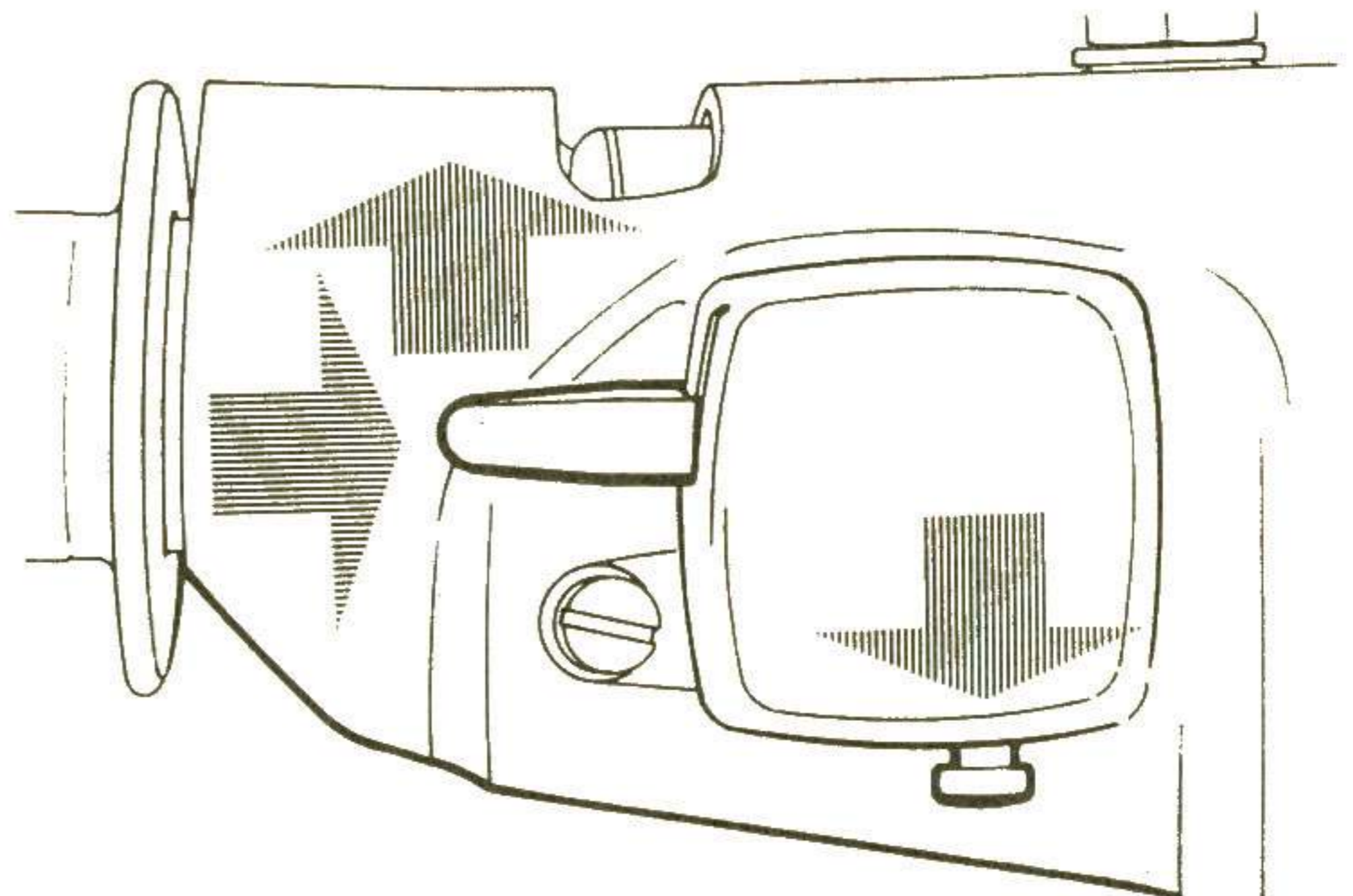
Tanken:
 Normalbenzin
 und 2-Taktöl
 selbstmischend
 oder Öl SAE 40 —
 50 beimischen

- 3 Leerlaufeinstellung
- 4 Bremse nachstellen
- 5 Fußbremshebel
- 6 Ölfüllung 250 ccm
- 7 Kettenspanner
- 8 Kraftstoffhahn

- 9 Typschild
- 10 Fahrgestell-Nummer
- 11 Anschlüsse für Beinschild
- 12 Luftpumpe
- 13 Bremse nachstellen

Leicht
zu finden

Schalter am
Lenker links



Hebel waagrecht (linker Pfeil) — Licht aus
Hebel nach oben (Pfeil aufwärts) — Licht ein

Taste unten (rechter Pfeil) — Kurzschlußknopf zum
Abstellen des Motors

Gleich kann's
losgehen

Kraftstoff
im Tank

Pures Benzin wäre Motormord! Öl-Benzin-Gemisch muß es sein im Verhältnis 1:25 (1 Teil Öl und 25 Teile Benzin — dem Tankwart auf die Finger gucken, er ist auch nur ein Mensch — besser an die korrekte Öl-Beigabe selbst denken!) — mehr über Kraftstoff und Öl später.

Benzinhahn

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

Gleich kann's losgehen

nicht nur mit dem Daumen prüfen, sondern mit einem Reifendruckmesser (hat jede Tankstelle), für Solo- wie für Soziefahrt im Vorderrad immer 1,5 atü — im Hinterrad für Solofahrt 2,2 atü, für Fahrt zu zweit 2,5 atü.

Reifendruck

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

Bremsen

bei kaltem Motor: den aus dem Vergaser herausragenden Stift niederdrücken — nachdem der Motor angesprungen ist und mehr als Standlaufgas gegeben wird, geht dieser Stift wieder von selbst in seine Normalstellung (Fahrtstellung) zurück.

Starthilfe

muß richtig trennen — Gang einlegen, Kupplungshebel ziehen — die Maschine muß sich mit Leichtigkeit schieben lassen.

Kupplung

Mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten.

Leerlaufschalten

Schwungvoll niedertreten — den kalten Motor nicht mit viel Gas hochdrehen lassen.

Kickstarter

Klingel ausprobieren.

Signal

Vor Nachtfahrten Abblendlicht, Schlußleuchte und Bremslicht prüfen.

Lichtkontrolle

Richtig schalten

Start

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

Kupplung

niemals lang schleifen lassen — das heißt: nicht mit teilweise gezogener Kupplung fahren. Vor Ampeln Motor nicht mit gezogener Kupplung laufen lassen — Leerlauf einlegen.

Gangwechsel

Während die rechte Hand das Gas zudreht, hebt die linke Hand die Kupplung aus — zügig hochschalten — während die Kupplungshand losläßt, dreht die Gashand wieder auf.

Hochschalten

Vom 1. in den 2. Gang usw. wird das Gas während des Schaltens kurz ganz zgedreht.

Zurückschalten

Vom 3. in den 2. Gang und vom 2. in den 1. Gang tut ein Schuß „Zwischengas“, also kurzes Gasgeben während der Schaltbewegung, dem Getriebe gut.

— aber niemals mit Gewalt. Läßt sich im Stand ein Gang nicht einschalten, Fahrzeug etwas hin- und herschieben und dabei schalten.

Richtwerte

Motor drehzahl während der Fahrt: Motor in den unteren Gängen (1. — 2. Gang), zumal bei neuem Motor, nicht sinnlos auf volle Drehzahl treiben — Motor aber auch niemals mit zu hohem Gang langsam fahren oder auf Steigungen zu wenig drehen lassen, das hieße ihn quälen.

hochschalten	bei 10—20 km/h in 2. Gang bei 25—35 km/h in 3. Gang
zurückschalten	bei 35—30 km/h in 2. Gang bei 20—15 km/h in 1. Gang

Der Motor ist vollgasfest. Besondere Einfahrvorschriften brauchen nicht eingehalten zu werden. Haben Sie sich von der Betriebssicherheit Ihres Fahrzeuges nach StVZO überzeugt und sind Sie mit seiner Bedienung gut vertraut, **dann** freie Fahrt.

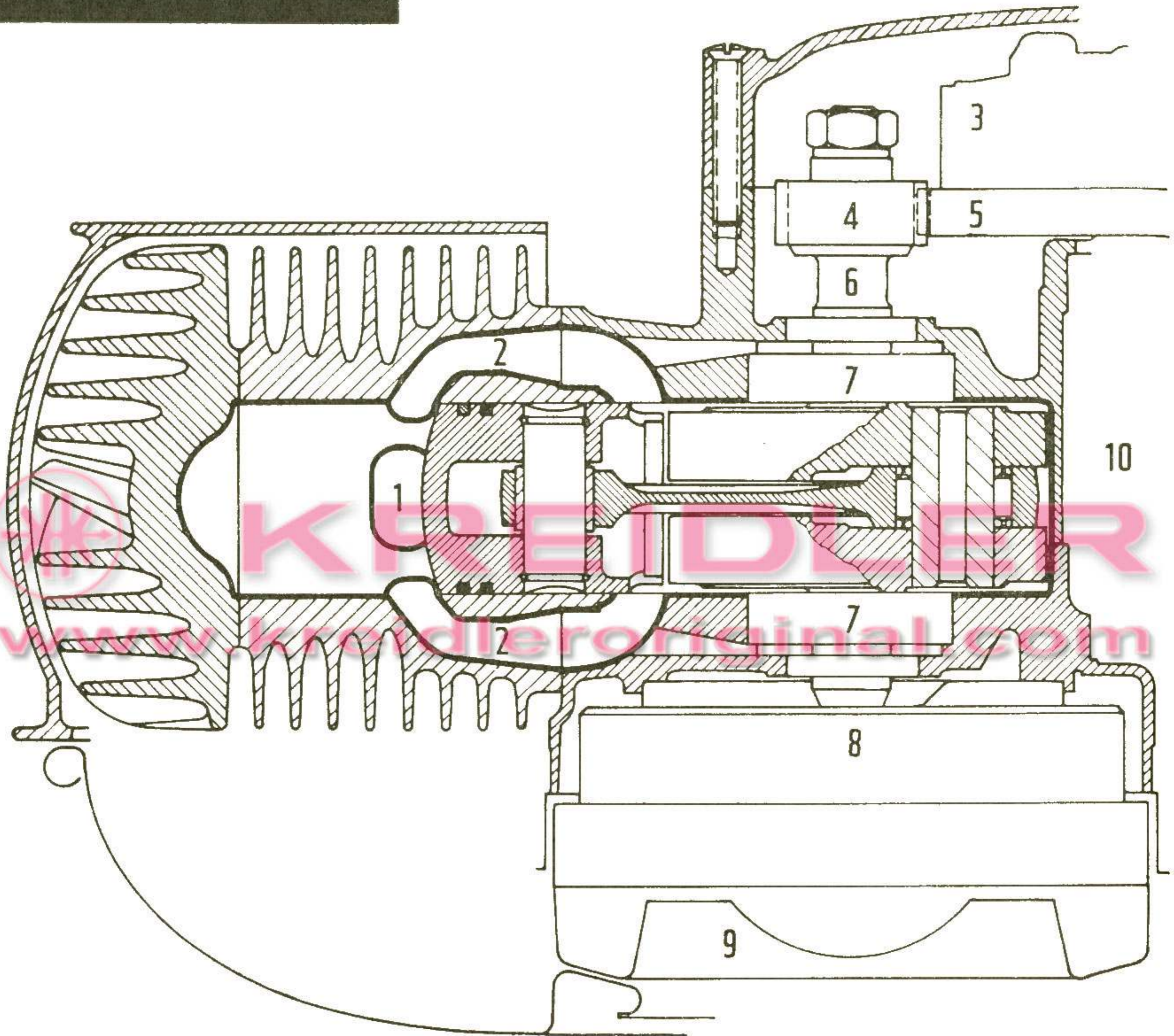
Beim Schalten nicht unnötig überdrehen. Rechtzeitig hochschalten, also in den nächst höheren Gang schalten — den langsam drehenden Motor nicht mit zu viel Gas „quälen“, er soll auch bei Bummeltempo ruckfrei drehen — immer rechtzeitig zurückschalten.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

und so arbeitet
der Zweitaktmotor



K 542 211

1 Auslaßkanal
2 Überströmkanäle
3 Kupplung
4 Zahnrad

5 Zahnrad
6 Kurbelwelle
7 Kugellager

8 Schwungrad
Lichtmagnetzünder
9 Gebläserad
10 Kurbelgehäuse

Höchste mechanische Einfachheit — kein Ventil-
antrieb, keine Ventile — nur 3 bewegliche Lauf-
teile:

Kolben — Pleuelstange — Kurbelwelle

Jede Kurbelwellen-Umdrehung eine Zylinderfüllung,
jede Zylinderfüllung eine Zündung,
jede Zündung ein Arbeitstakt.

Kolben bewegt sich auf die Zündkerze zu — dabei
entsteht im Kurbelgehäuse und anschließend dem
Zylinderteil Unterdruck.

Vor oberem Totpunkt (Kolben der Zündkerze am
nahesten) gibt der Kolbenmantel den Einlaßkanal
frei — Frischgas strömt ins Kurbelgehäuse ein.

Strebt der Kolben wieder von der Zündkerze weg
auf die Kurbelwelle zu, schließt der Kolbenmantel
zunächst den Einlaßkanal und verdichtet sodann
das Frischgas im Kurbelgehäuse.

Kurz vor dem unteren Totpunkt (Kolben der
Kurbelwelle am nahesten) gibt der Kolbenmantel
die beiden Überströmkanäle frei — im Kurbel-
gehäuse vorverdichtetes Frischgas strömt in den
Zylinder ein.

Im unteren Kolbentotpunkt ist aber auch der Aus-
laßkanal offen — so kann verbrauchtes Altgas aus-
strömen, während gleichzeitig Frischgas in den
Zylinder eintritt und Altgasreste zum Auspuff hin-
ausschiebt. — Damit Frischgas nicht auch zum
Auslaßfenster hinausgeschoben wird, braucht der
Zweitaktmotor eine sorgfältig abgestimmte Aus-
puffanlage — also dort nichts „ausräumen“ — nur
Anfänger machen diesen Fehler.

und so arbeitet der Zweitaktmotor

**Was immer
gleichzeitig
geschieht**

Kolben strebt wieder der Zündkerze zu — Kolbenmantel verschließt dabei alle Gasporten und kann nun im allseits geschlossenen Zylinderteil das Frischgas verdichten (komprimieren) — kurz vor dem oberen Totpunkt (Vorzündung) zündet die Kerze das Benzin/Luft-Gemisch, das sich kraftvoll ausdehnt und dabei den Kolben gegen die Kurbelwelle treibt (Arbeitstakt).

Bei Kolben im oberen Totpunkt — Zündimpuls und Frischgaseinlaß.

Bei Kolben im unteren Totpunkt — Altgas strömt aus und Frischgas strömt in den Zylinder ein. Kolben ist unterwegs von Zündkerze zu Kurbelwelle — Expansion von gezündetem Frischgas und Verdichtung von Frischgas im Kurbelgehäuse.

Kolben ist unterwegs von Kurbelwelle zu Zündkerze — Niederdruckbildung im Kurbelgehäuse und Verdichtung von Frischgas im Zylinder.

**Und so wird
geschmiert**

Aus dem Tank fließt das Benzin/Öl-Gemisch in den Vergaser. Dort wird es mit Luft zu einem zündfähigen Benzin/Luftgemisch mit entsprechendem Ölanteil aufbereitet — Öl wird vom Benzin fein verteilt mitgeführt, nicht gelöst! Es ist also ein Benzin/Luft/Öl-Nebel, der vom Motorinnern eingeatmet wird und dort alle Laufflächen benetzt. Somit erhalten auch alle Laufteile Öl zur Schmierung: die Zylinderbahn, der Kolben, die Kolbenringe, der Kolbenbolzen, das kolbenseitige Pleuellager, das Pleuelfußlager an der Kurbelwelle und die Kurbelwellenlager selbst.

Zur Zweitakt-Mischungsschmierung genügt so wenig Öl, wie das Mischungsverhältnis Benzin/Öl 25:1 besagt. Es genügt auch noch weniger Öl, nämlich 30:1, ohne daß das ausdrücklich zu empfehlen wäre. Voraussetzung ist immer: Markenöl!

Kraftstoff und Öl

Der FLORETT 2-Takt-Motor ist für Normalbenzin ausgerichtet. Wer das nicht glaubt, tanke ruhig einmal oder immer Super: von der erhofften Mehrleistung ist nichts zu spüren — Motorschonung durch Super? Dann würden wir Super sicher empfehlen. Wir sagen als gute Kenner unseres eigenen Fabrikats: Normalbenzin!

**Super bringt
nichts ein**

Daher nur Markenöl verwenden — und weil der FLORETT-Motor wie jeder andere seine Ölsorte bekommen muß: entweder selbstmischendes Zweitaktöl, das einfach aus der Dose in den Tank gekippt werden kann — oder Motorenöl SAE 40-50, das vor dem Einfüllen in den Tank in einer Mischkanne gut mit dem Kraftstoff zu vermischen ist.

Öl ist nicht Öl

Zusätze wie Desolite in der vorgeschriebenen Menge (10 ccm Desolite auf 5 Liter Kraftstoff) empfehlen sich hauptsächlich während des Winters als Korrosionsschutz (Rostschutz) für das Motorinnere — **selbstmischende Zweitaktöle enthalten bereits korrosionsmindernde Zusätze.**

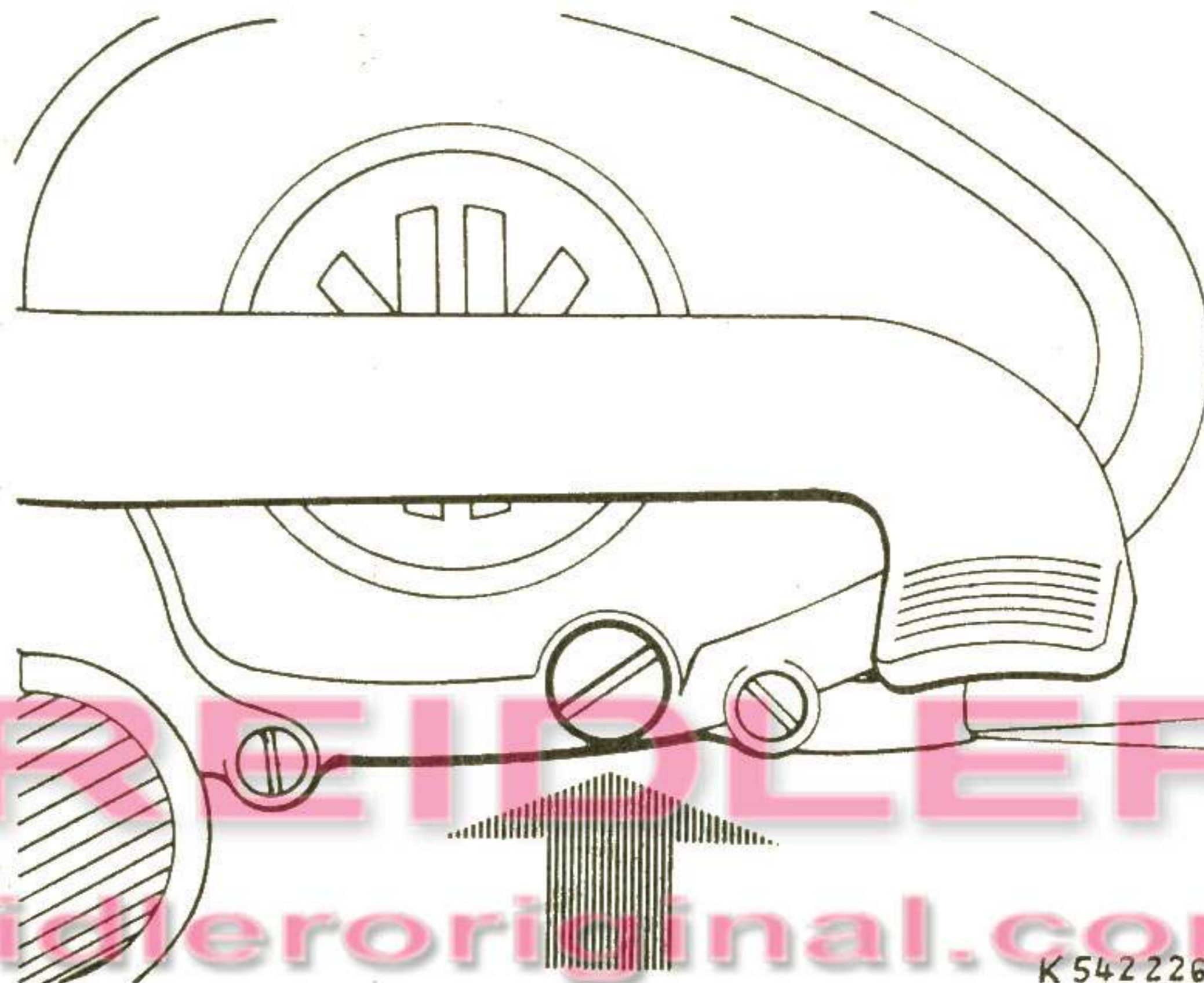
**Korrosions-
schutz**

Talwärts ohne Gas hat der Motor Schnaufpause, da braucht er nicht ziehen, sondern wird vom Hinterrad her angetrieben — je länger die Fahrt bergab dauert, desto zweckmäßiger ist es, ab und zu etwas Gas zu geben — da Mischungsschmierung, erhält der Motor nur dann Öl, wenn er auch Kraftstoff erhält — Kraftstoff braucht der Motor nur, wenn er leisten muß, Öl will er immer! — daher ist etwas Gasfütterung bei Talfahrt (und hierbei grundsätzlich eingeschaltetem Gang) zwar kein Muß, es ist ein Soll mit nützlichem Effekt: Schmier-sicherheit der Kolbenlaufbahn!

**Motor-
schmierung
bergab**

Kraftstoff und Öl

Getriebeöl wechseln



Getriebeöl wechseln — Einfüllschraube am Motorgehäuse unterhalb des Fußbremshebels — Ölinhalt 250 ccm SAE 80 (zum Beispiel Mobil GX 80 oder Esso XP 80 oder Valvoline Tecto 2 SAE 80) — Ölwechsel nach Pflegedienstplan — Ölkontrolle: Verschlussschraube herausdrehen — bei senkrecht stehender Maschine muß der Ölspiegel in Höhe des Einfülloches stehen.

Zündkerzen-Fragen

Der FLORETT-Motorrad-Motor ist ein Triebwerk mit hochentwickelten Leistungsfähigkeiten, wozu nicht jede beliebige Zündkerze taugt.

Für Moped- und Mokickmotoren liefert die Zündkerzenindustrie speziell hierfür entwickelte Kerzen

Bosch — 190 M 11 S
BERU — 190 / 14 S
Champion — L 86

Richtige Zündkerzen

Das Licht wird dem Schwunglichtmagnetzünder entnommen — **schaltet man das Licht beim Motorstart aus**, dann kommt die volle Magnetstärke der Zündkerze zugute und der Motor startet spontan — springt er dennoch unwillig an (obwohl das Licht ausgeschaltet und der Startstift am Vergaser eingedrückt ist), dann ist in der Regel der Elektrodenabstand der Zündkerze zu groß — Abhilfe:

Nacht-Start

Elektrode nachbiegen auf ca. 0,4 mm, das ist etwa Fingernagelstärke.

**Elektroden-
abstand**

Zündkerzen-Fragen

Zündkerzen pflegen

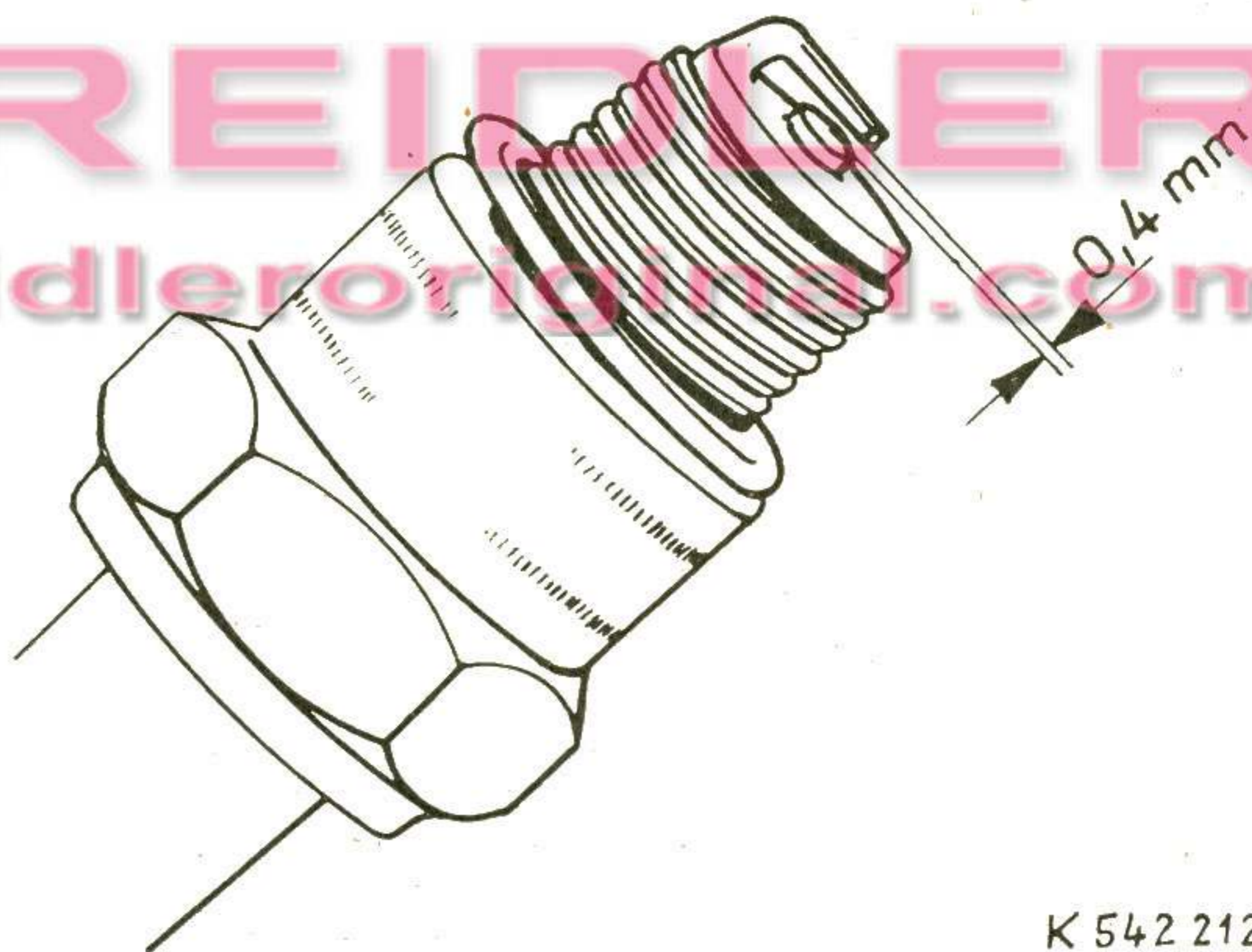
Sie unterliegen dem Abbrand und der Alterung — Abbrand bedeutet: die Kerzenelektroden, Mittel- wie Außenelektrode, verlieren mit der Zeit an Material, wodurch der Abstand der Elektroden größer wird. Ist der Abstand zu groß, springt der Motor schlecht an bzw. zeigt Zündaussetzer bei eingeschaltetem Licht. Abhilfe: Außenelektrode nachbiegen (siehe Bild) — bei zu großem Abstand neue Kerze einschrauben.



Elektroden-
abstand

KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



K 542 212

Verschmutzung

Verschmutzte Kerzen nicht mit scharfen Werkzeugen schaben, sondern mit weicher Stahlbürste reinigen — Außen- und Tiefenreinigung (wichtig!) am besten durch Spezialgeräte der Tankstellen und Werkstätten.

Vergaser-Fragen

an der Vergasereinstellung, auf der Ansaug- und Auspuffseite vornehmen! — das hieße nur, auf eigene Faust verderben, was das Herstellerwerk des FLORETT-Motors an bestmöglicher Lauf- und Leistungscharakteristik verwirklicht hat — der ganze Gasweg von der Saugschalldämpfermündung über Luftfilter, Vergaser, Motor und Auspuffrohr bis zum Altgasaustritt am Dämpferende ist ein geschlossenes, heikles Schwingungssystem — darin hat alles seine genau aufeinander abgestimmte Funktionsordnung — Abänderungen vom Originalzustand sind immer Funktionseingriffe, die nicht verbessern, sondern nur verschlechtern können.

**Keine
Änderungen**

Bohrung der Hauptdüse größer zu machen, in der Hoffnung auf mehr Motorleistung, ist völlig verfehlt — der Motor würde nur mehr Kraftstoff schlucken, mehr Ölkohle ansetzen und die Kerze schnell verrußen, aber keinen Deut schneller laufen oder zugkräftiger werden — wozu also? — ganz zu schweigen von der gesetzwidrigen Möglichkeit, den Auspuff lauter zu machen, was keineswegs zur vermeintlichen Betonung der Fahrerpersönlichkeit sondern einzig und allein zur groben Lärmbelästigung der Umwelt führt.

Hauptdüse 74

Nadeldüse 2,24

Düsennadel Nr. 46-052

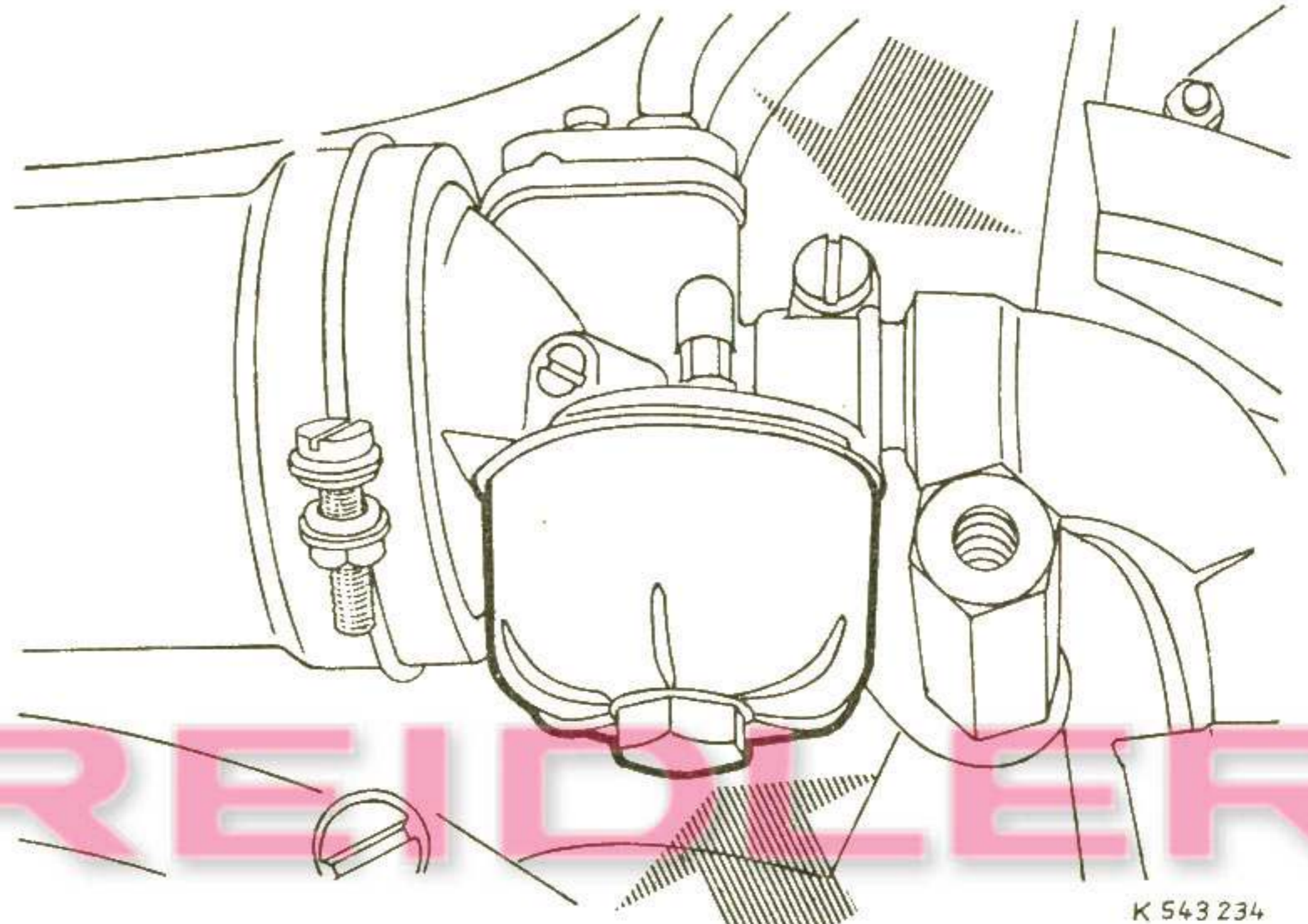
Nadelstellung 2 (2. Kerbe von oben)

Schieber 2

**Vergaser-
Einstellung**

Vergaser-Fragen

Schwimmer- gehäuse



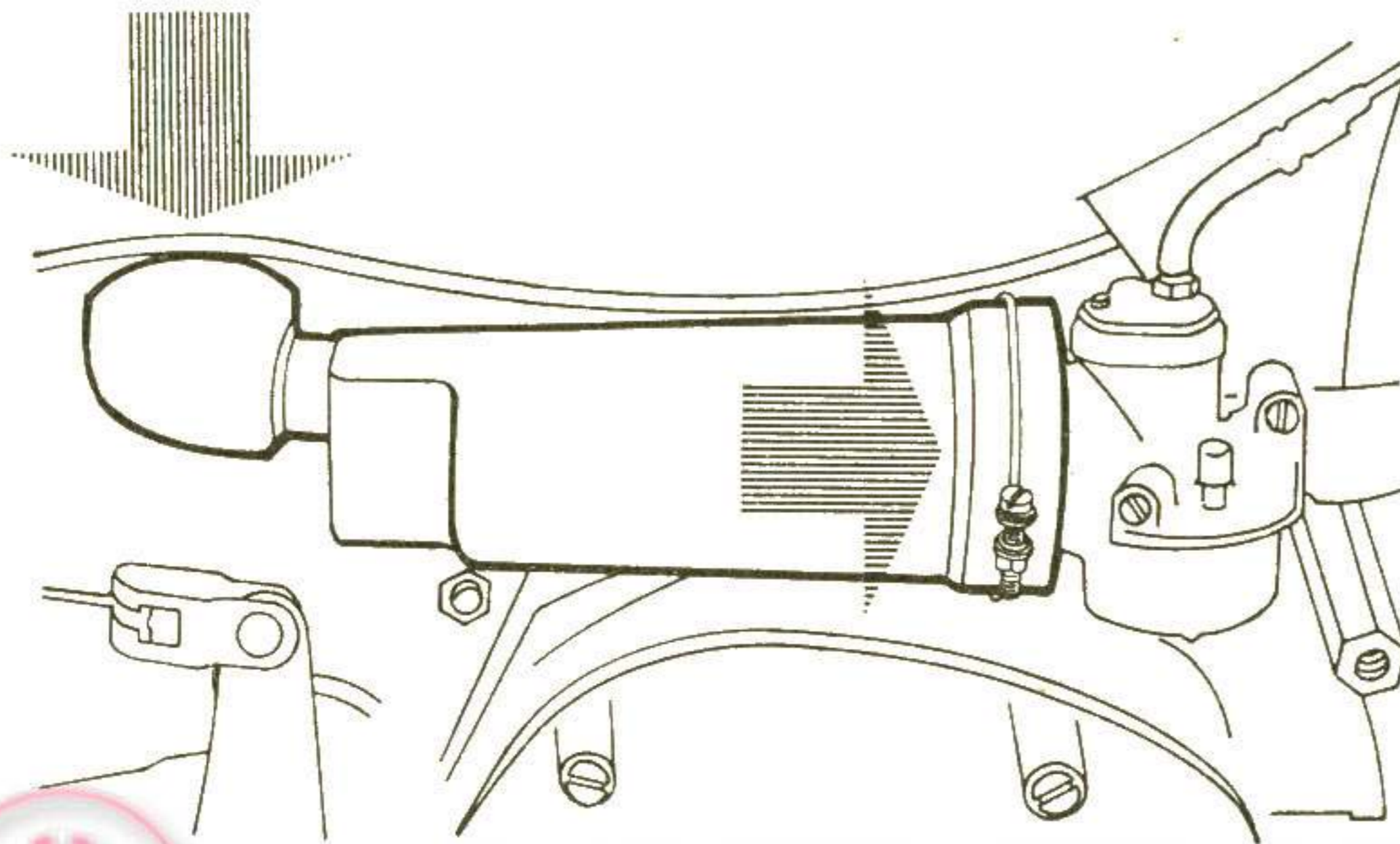
Das Schwimmergehäuse läßt sich an dem angegossenen Sechskant (unterer Pfeil) abschrauben und von Schmutz und Kondenswasser reinigen.

Schwimmer nicht grob anfassen — Verbiegungen verändern das Kraftstoffniveau.

Vergaser reinigen

Besonders, wenn das FLORETT Mokick noch neu ist, können sich Rückstände aus dem Tank im Vergaser absetzen und zu Störungen führen — vorsorglich Schwimmergehäuse abnehmen, auswischen oder, sobald es trocken ist, ausblasen.

Luftfilter



K 543 235

Zum Reinigen des Luftfilters muß der Saugschall-
dämpfer abgenommen werden —

Verbindungsstück zwischen Saugschalldämpfer und
Rahmen (linker Pfeil) vom Rahmen abziehen und
hochdrehen, daß die Öffnung nach oben zeigt —
Spannring lösen (rechter Pfeil) — Saugschall-
dämpfer nach hinten vom Vergaser abziehen —
Filter (Drahtgeflecht) herausnehmen, in Benzin
waschen, danach mit Motoröl benetzen — Filter
wieder einsetzen und Saugschalldämpfer montie-
ren — Verbindungsstück (linker Pfeil) wieder auf-
setzen.

Zugang zur Hauptdüse (Bild Seite 26): Klemm-
anschluß (Pfeil oben) lockern — Vergaser ver-
drehen (Schwimmerkammer vom Motor weg) —
Schwimmerkammer abschrauben (Pfeil unten) —
Hauptdüse mit **gutem** Schraubenzieher heraus-
drehen.

Zur eigenhändigen Demontage des Gasschiebers
besteht kein Anlaß, zumal die Stellung der Düsen-
nadel nicht verändert werden soll — die Zylinder-
kopfschraube oberhalb der Schwimmerkammer
dient als Stellschraube zum Gasschieberanschlag
zwecks Leerlaufeinstellung.

Hauptdüse

Vergaser-Fragen

Saugschalldämpfer

Nicht ohne Saugschalldämpfer fahren, da Vergasereinstellung dann nicht mehr paßt, der Motor im unteren und mittleren Drehzahlbereich an Leistung einbüßt und der Zylinder früher verschleißt.

Saugschalldämpfer-Anschluß zum Rahmen (Verbindungsstück Seite 27, linker Pfeil) — sorgfältig aufsetzen — am besten mit Heißlagerfett oder Bosch-Kitt KK 1 V 1 ringsherum abdichten.

Motorstandlauf (Leerlauf) einstellen

Dazu muß der Motor betriebswarm sein. Rändelschraube am Rohrbogen oberhalb des Vergasers möglichst weit hineindreihen — dann durch den Schlitz in der Motorverkleidung mit dem Schraubenzieher Schieberanschlagschraube drehen — nach rechts: Motor läuft schneller — nach links: Motor läuft langsamer.

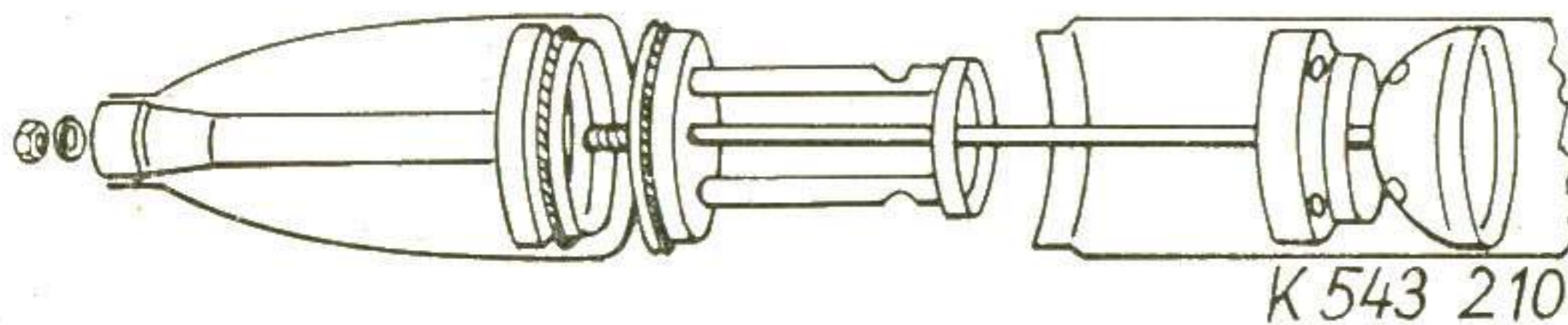
Richtiger Leerlauf: Motor läuft rund ohne zu rucken — mit Rändelschraube am Rohrbogen Spiel im Gaszug beseitigen — Gegenmutter der Rändelschraube festziehen.

Kaltstart

Bei kaltem Motor: den aus dem Vergaser herausragenden Stift niederdrücken — nachdem der Motor angesprungen ist und **mehr** als Standlaufgas gegeben wird, geht dieser Stift wieder von selbst in seine Normalstellung (Fahrstellung) zurück.

Hat der Motor nach dem Kaltstart einen schlechten Übergang (von Standgas auf Vollgas), dann Abdichtung zwischen Saugschalldämpfer und Vergaser sowie zwischen Saugschalldämpfer und Rahmeneintritt nachsehen, letzteren am besten mit Boschkitt KK 1 V 1 abdichten (siehe Bild Seite 27).

Auspuff reinigen



Beim Zweitakter setzen sich im Schalldämpfer Rückstände ab — die Bohrungen in den Dämpferkammern werden dadurch kleiner (Motorleistung läßt nach), deshalb ist in der Pflegedienstkarte regelmäßige Reinigung vorgeschrieben — dazu Schalldämpfer öffnen: mit Steckschlüssel SW 10 Endkappe abschrauben — Einsatz herausziehen (ist er festgebrannt, mit KREIDLER-Spezialreinigungsschlüssel herausdrehen) — Öffnungen an Schalldämpfer, Dämpfereinsatz, Endkappe von Rückständen freimachen — beim Zusammenbau Asbestschnüre zur Dichtung wieder sorgfältig einlegen.

Alle Änderungen am Schalldämpfer, auch solche zu dem Zweck, den Auspuffton lauter zu machen, schwächen nicht nur die Motorleistung und erhöhen den Verbrauch — sie sind auch polizeiwidrig.

Zündanlage

Einstelldaten

Vorzündung 0,9 mm vor OT (vor oberem Kolben-Totpunkt) = 16 Grad Kurbelwinkel.

Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 mm.

Polabriß 7—11 mm.

Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm.

Zündkerzen:

Bosch 190 M 11 S

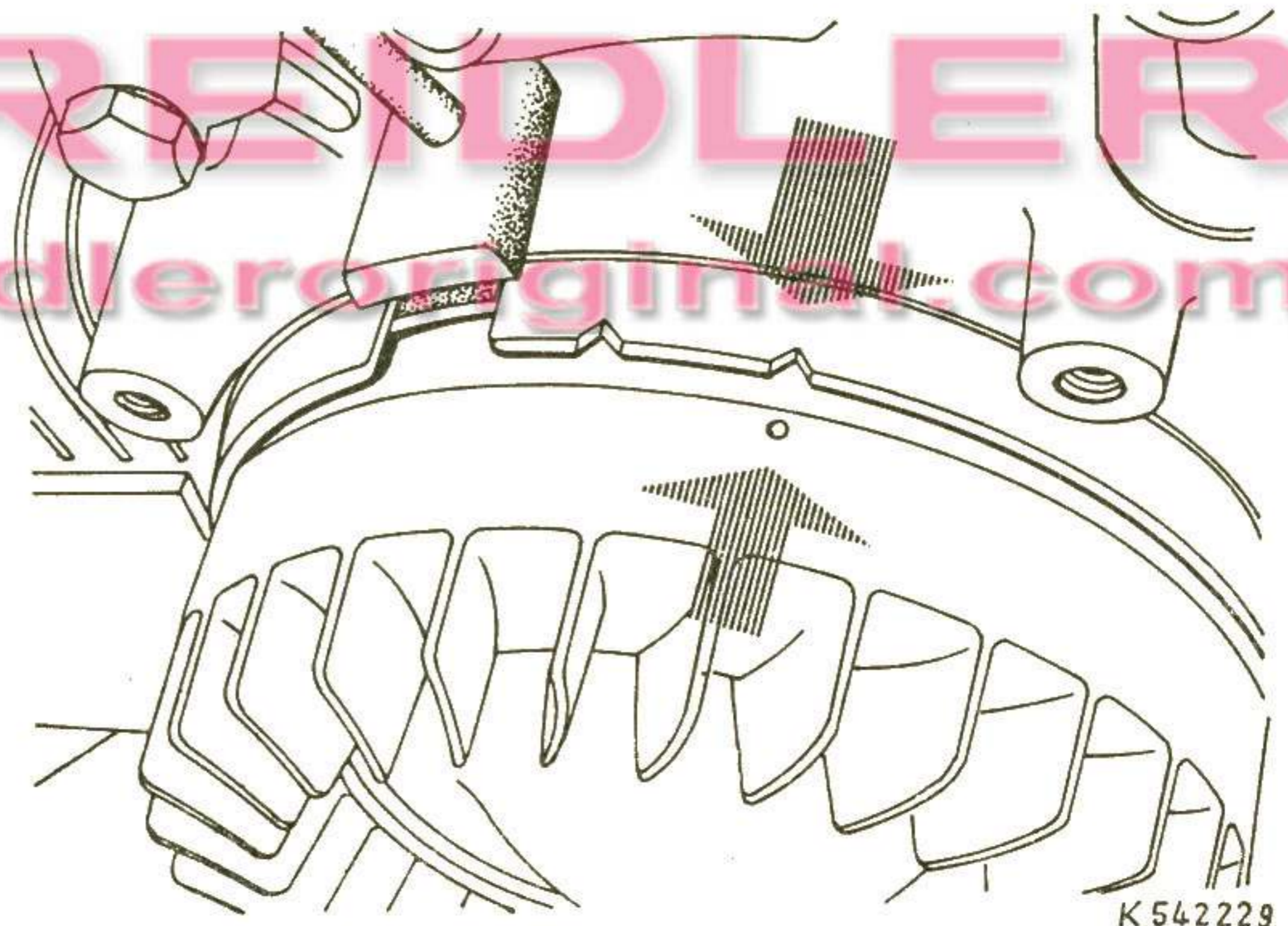
BERU 190 / 14 S

Champion L 86

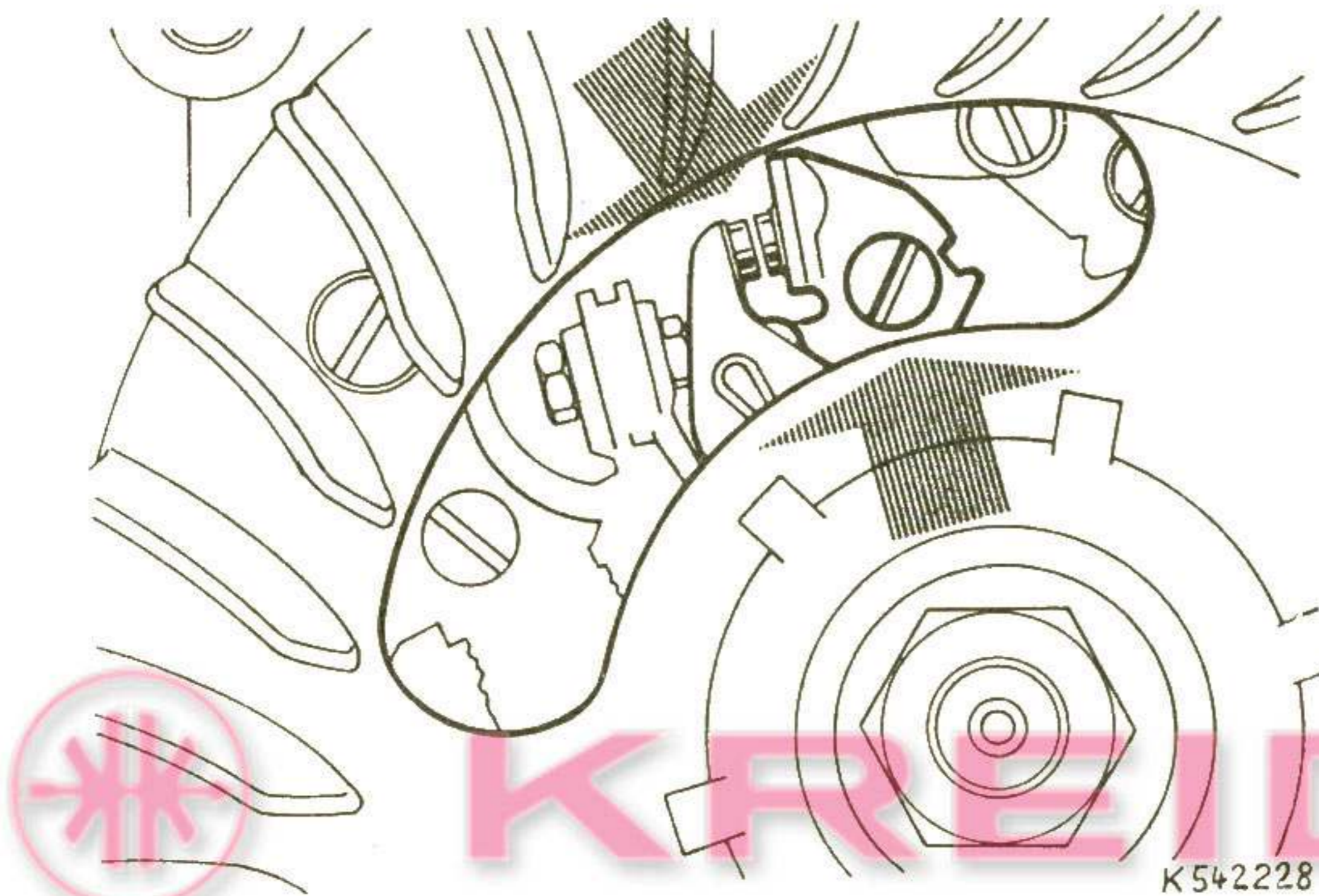
Keine „Sportkerzen“ verwenden, da diese im Mokickmotor bei Stadtfahrten verrußen.



www.kreidleroriginal.net.com



Linke Motorverkleidung abnehmen — hinter den 3 Gummitüllen sind mit Steckschlüssel SW 10 3 Schrauben zu lösen — Polrad (trägt vorn die Gebläseschaufeln) drehen, bis Körnermarkierung sichtbar wird (Zeichnung oben) — Sprengring und Staubdeckel herausnehmen — Markierung der rechten Einkerbung am Motorgehäuse gegenüberstellen (Pfeil von oben) — damit steht der Kolben 0,9 mm vor OT = 16 Grad Kurbelwinkel — (Körner gegenüber linker Kerbe bedeutet: Kolben im OT).



Bei Körner auf rechter Kerbe müssen die Unterbrecherkontakte zu öffnen beginnen (Pfeil von oben) — nun muß sich eine 0,03 mm dicke Einstelllehre (Staniolpapierdicke) zwischen die Kontakte schieben lassen, ohne zu klemmen — ist das nicht der Fall, muß dieser Abstand eingestellt werden, und zwar: Schraube des rechten Kontaktblocks lösen (Pfeil von unten, Zeichnung oben) und nach Einstellung auf 0,03 mm Kontaktabstand wieder festziehen — nach dieser Einstellung wird sich der größte Kontaktabstand zwischen 0,3—0,4 mm einstellen und ist damit richtig.

Nach längerem Betrieb zeigen die Unterbrecherkontakte Abbrandstellen (Erhöhungen und Vertiefungen) — kleine Unebenheiten stören nicht — aber alle 10 000 km nachsehen (bei viel Staub und Nässe früher).

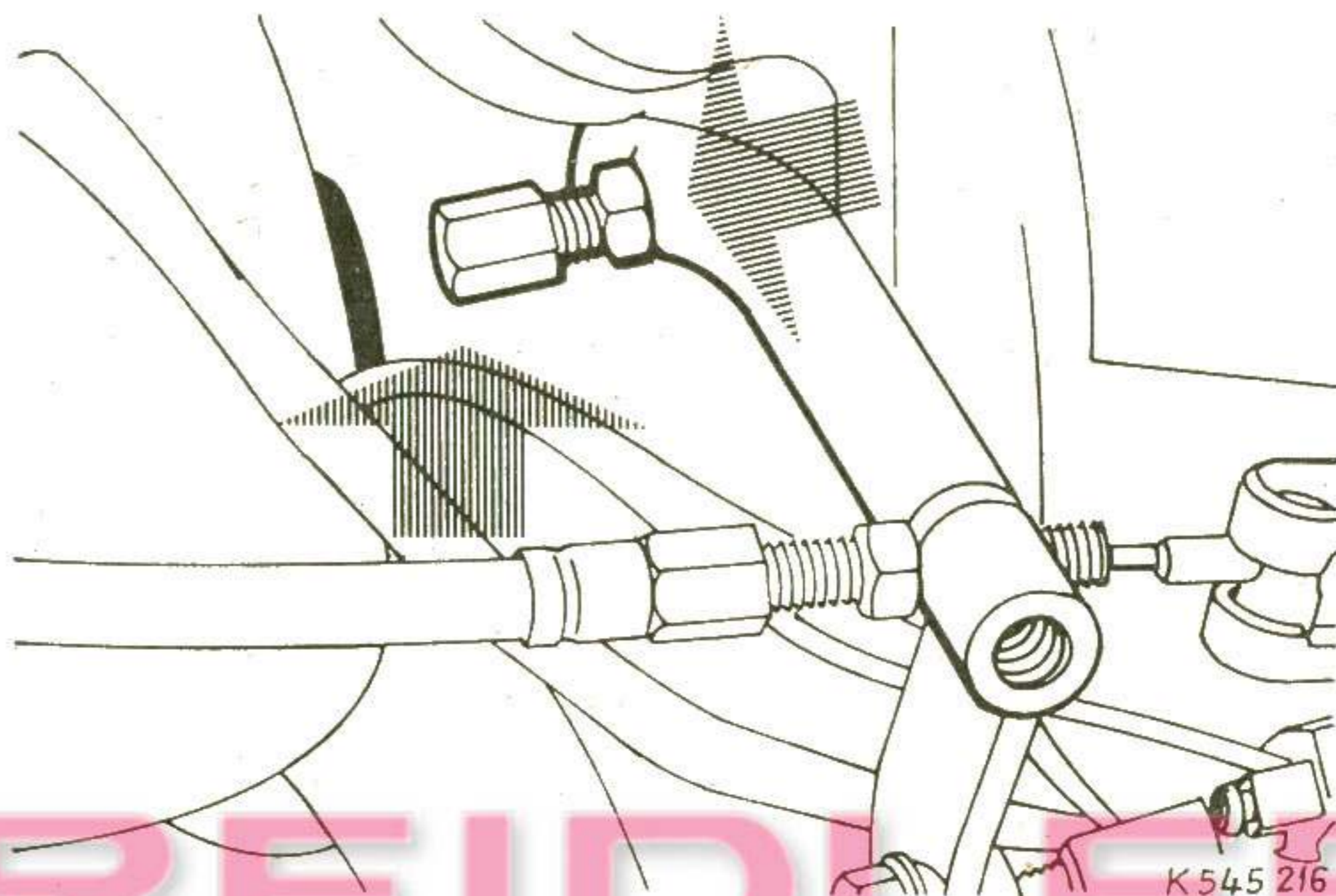
Kontakte mit kleinem, in Benzin (ohne Ölzusatz!) getauchten Pinsel reinigen — Kontakte mit Kontakfeile glätten, Feilspäne mit Tuch entfernen — stark eingebrannte Kontakte unverzüglich vom Fachmann austauschen lassen.

Unterbrecher

Unterbrecherkontakte reinigen

Kupplung und Schaltung

Kupplungszug einstellen



Dazu bestehen zwei Möglichkeiten —

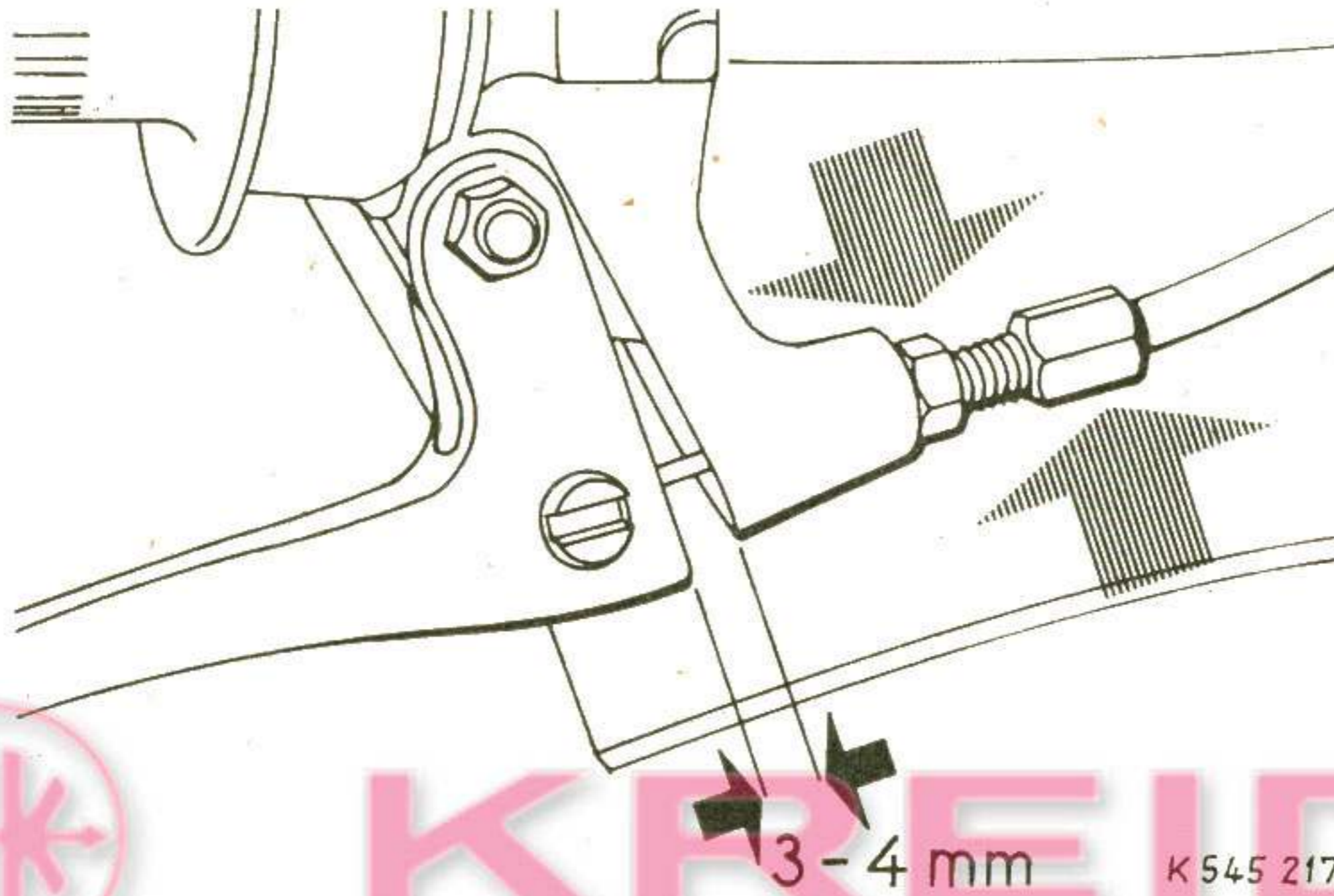
1. Die Grundeinstellung: rechte Motorverkleidung abnehmen, über das Bremsseil hinweggreifen (siehe Bild) — Gegenmutter lösen (rechter Pfeil) Stellschraube richtig setzen (linker Pfeil) — Gegenmutter wieder festziehen.

Gegenüber der Stellschraube sitzt im Schutzblech ein Gummistopfen (in der Zeichnung schwarz.) Zum Auswechseln des Kupplungszuges ist dieser herauszunehmen.

Durch diese Öffnung ist die Stellschraube auch bei ausgebautem Hinterrad zugänglich.

2. Stellschraube am Kupplungshebel unter der Lenkerverkleidung (siehe Bild Seite 33) — Gegenmutter lösen — Stellschraube richtig setzen — Gegenmutter wieder festziehen.

Richtig setzen heißt: dort, wo am Kupplungshebel das Zugseil sichtbar wird, müssen 3 bis 4 mm Leergang des Kupplungshebels zu messen sein — das bedeutet, daß die Kupplung erst nach diesen 3—4 mm Spielraum auszuheben, zu trennen beginnt.



3 - 4 mm

K 545 217



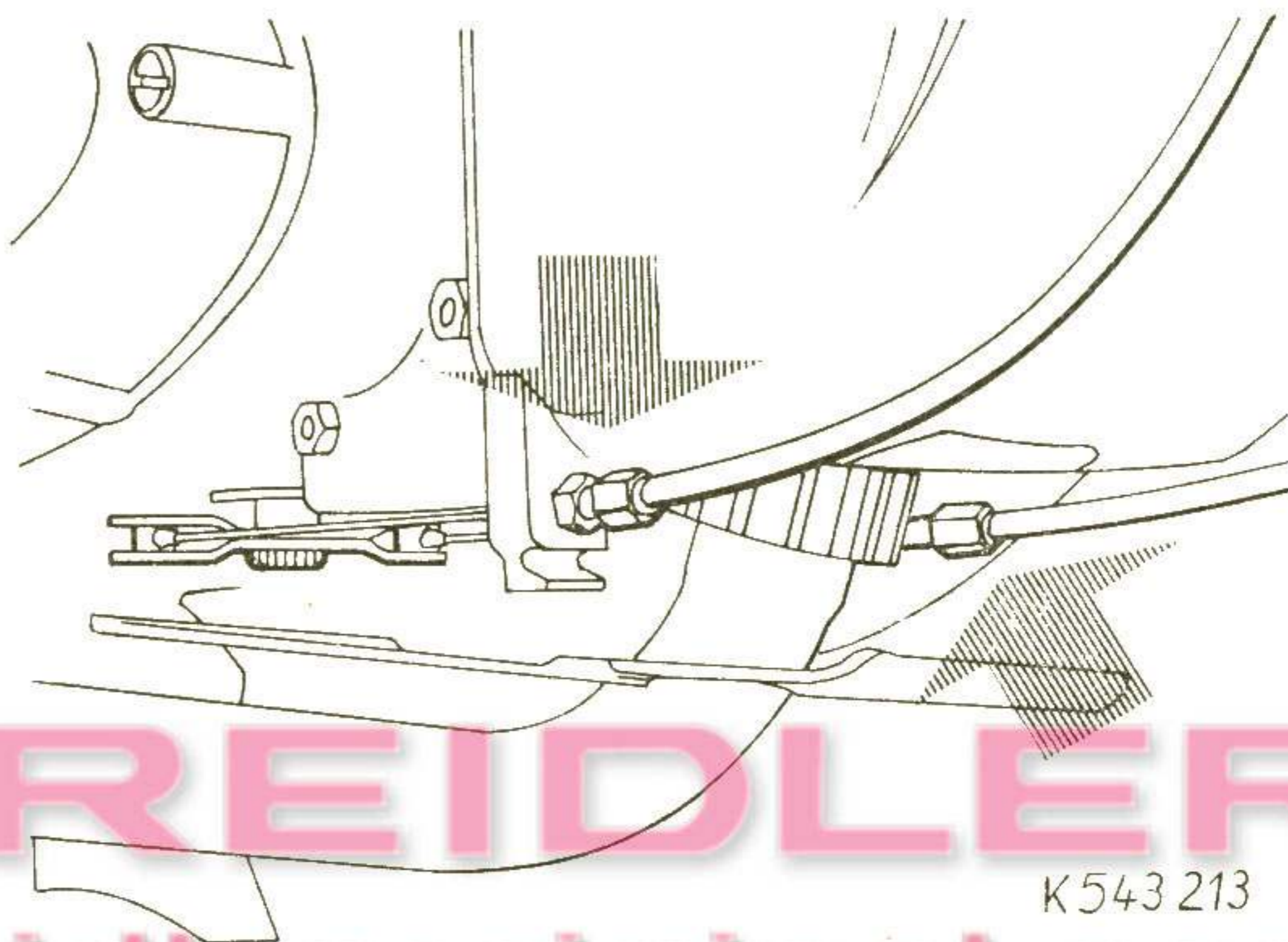
KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Sollte trotz korrekt eingestellten Zugseiles die Kupplung bei losgelassenem Hebel nicht voll greifen, sondern rutschen, dann ist der Federdruck der Kupplung im Motorgehäuse nicht mehr ausreichend — Neueinstellung ist Sache des Kundendienstes — glaubt man es selber machen zu können, muß man die FLORETT-3-Gang-Motormontageanleitung haben, die Sie von Ihrem Kreidler-Händler beziehen können.

Kupplung und Schaltung

Handschaltung einstellen



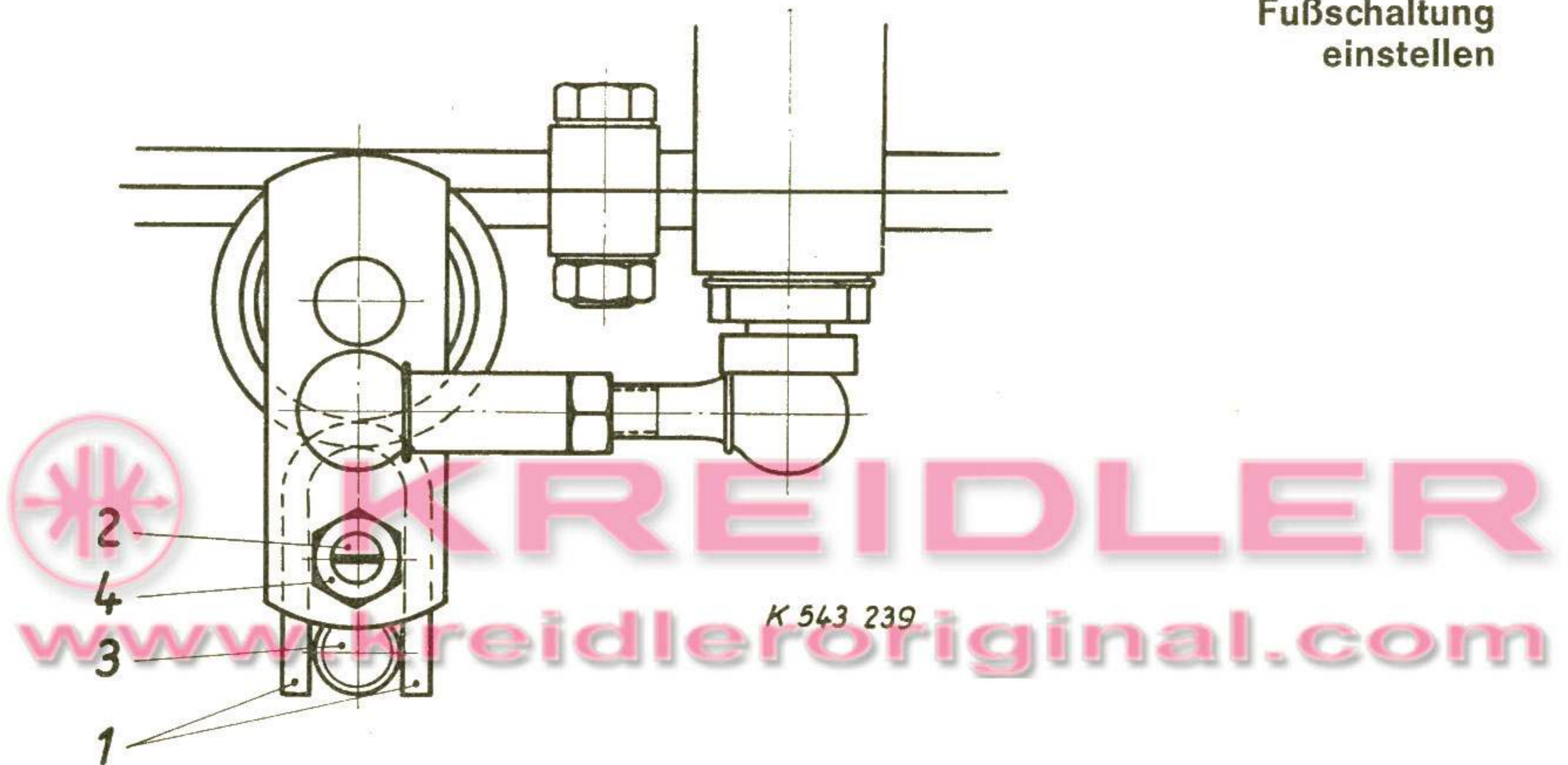
KREIDLER

K543 213

www.kreidleroriginal.com

An der Motorunterseite sind die Seilzüge der Drehgriffschaltung in den Schaltbalken eingehängt — 2. Gang einschalten, damit der Schaltbalken genau quer zur Fahrtrichtung steht (Gang rastet leicht ein, wenn am Hinterrad gedreht wird) — jeder Seilzug hat eine Stellschraube mit Gegenmutter, die beiden Pfeile deuten darauf — Stellschrauben in die richtige Lage drehen heißt: Spiel der Seilzüge 0,3 bis 0,5 mm in Zugrichtung. Oder, wonach man sich in der Praxis richten wird: die freiliegenden Seilzüge (zwischen Schaltbalken und Stellschrauben) lassen sich mit dem Finger 3 bis 5 mm durchdrücken — Gegenmuttern wieder festziehen — der Schaltgriff muß sich dann gut drehen lassen.

Fußschaltung einstellen



1. Auf Leerlauf zwischen 1. und 2. Gang schalten. Fußschalthebel auf Ruhestellung zurückgehen lassen.
2. Kontrollieren, ob beide Schenkel der Rückholfeder 1 parallel sind und beidseitig sowohl Exzenter 2 und Anschlagbolzen 3 berühren. Nötigenfalls mit geeignetem Werkzeug (Polygripzange) vorsichtig nachbiegen.
3. Hinterrad drehen und mit der Hand am Fußschalthebel durch anhaltenden Druck nach unten 1. Gang einschalten.

Kupplung und Schaltung

Fußschaltung einstellen

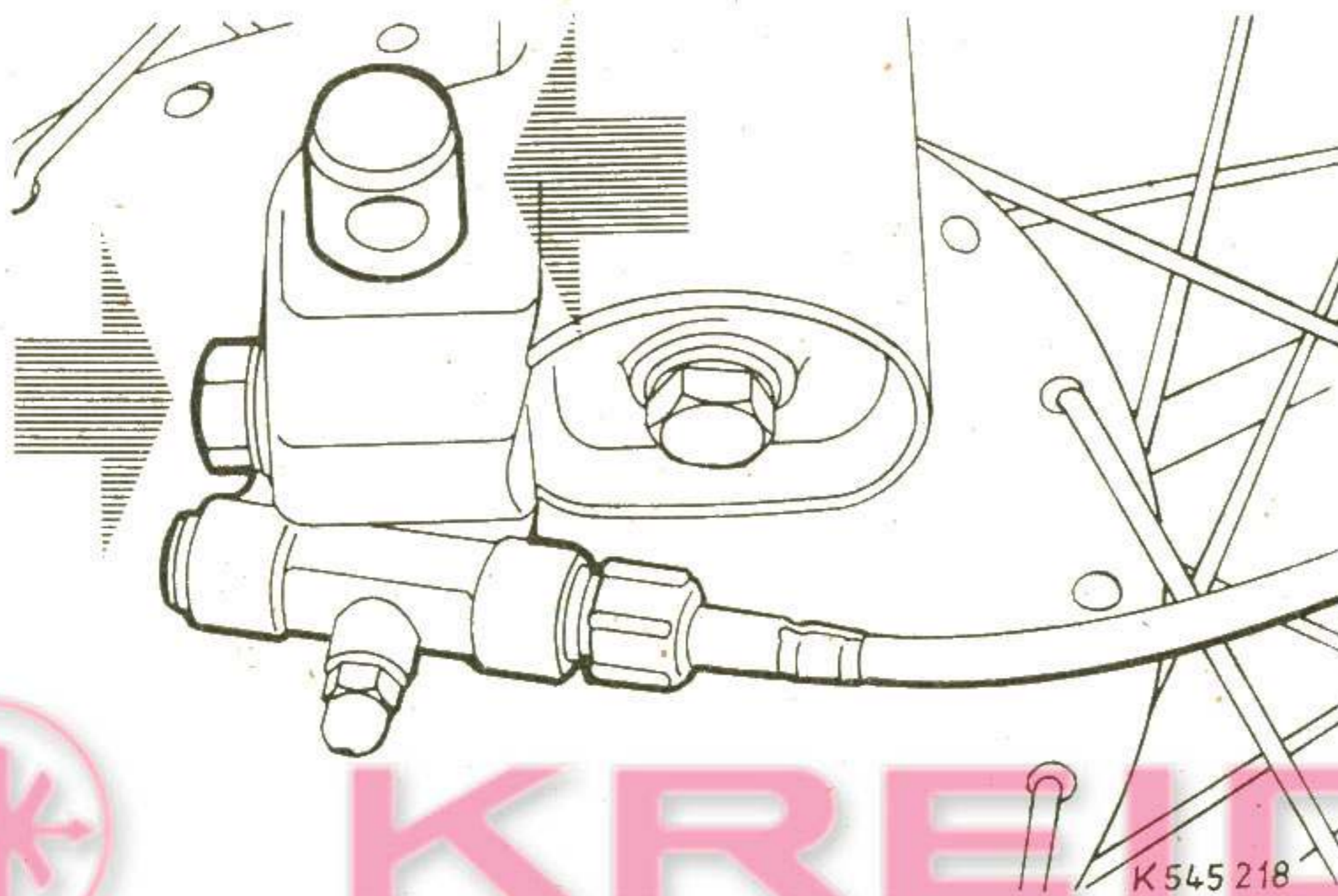
4. Fußschalthebel langsam wieder nach oben kommen lassen. Kurz vor Erreichen der Ruhestellung des Fußschalthebels muß das Einrasten der Schaltklinke im Inneren des Motors durch ein leises Klinken hörbar werden.
5. Ist Klinke nicht eingerastet, dann Kontermutter 4 lösen und mit Schraubenzieher den mit Schlitz versehenen Exzenter 2 verdrehen, bis Prüfung nach 4. zum Erfolg führt.
6. Hinterrad drehen und mit der Hand am Fußschalthebel durch anhaltenden Druck nach oben 2. Gang einschalten.
7. Fußschalthebel langsam wieder nach unten kommen lassen. Kurz vor Erreichen der Ruhestellung des Fußschalthebels muß wieder das Einrasten der Schaltklinke hörbar werden.
8. Ist Klinke nicht eingerastet, wieder durch Drehen des Exzenters nachkorrigieren.
9. Wenn die Schaltklinke in beiden Schaltrichtungen gleichmäßig kurz vor Erreichen der Ruhestellung des Fußschalthebels einrastet, Kontermutter festziehen. Dabei durch Schraubenzieher verhindern, daß sich Exzenter wieder verdreht.
10. Zur Kontrolle denselben Vorgang im 2. und 3. Gang wiederholen. Bei richtiger Einstellung im 1. Gang ist beim 2. und 3. Gang keine Korrektur mehr notwendig.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Vorderrad ausbauen



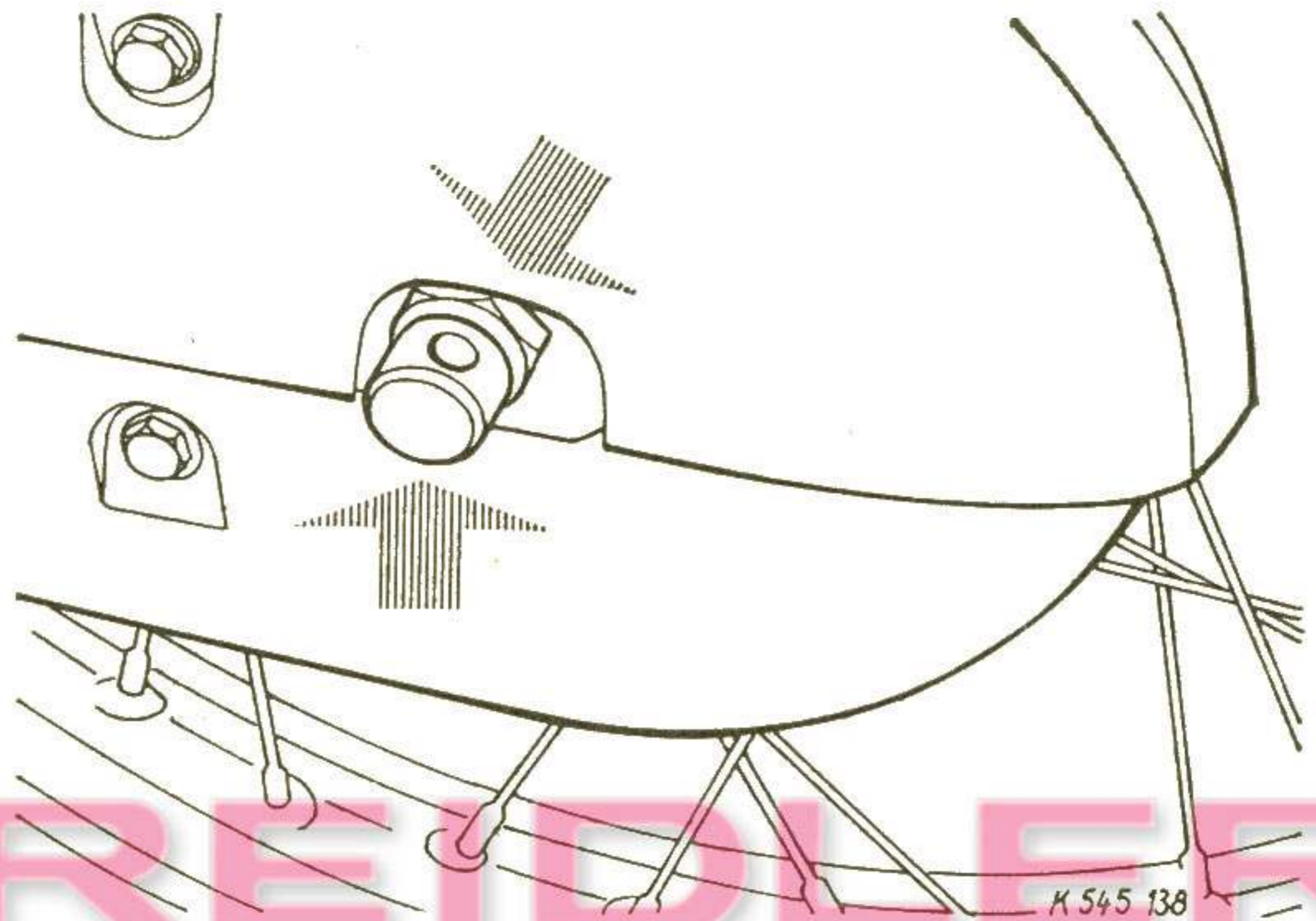
KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Hintere Bremsseilhülle samt Einstellschrauben zurückziehen und aus dem Bremsteller aushängen, dann Seil am Bremshebel aushängen — Klemmschraube lösen (linker Pfeil) — Achsmutter auf der rechten Radseite lösen — in das Loch des Achskopfes (rechter Pfeil) den Dorn aus dem Werkzeug stecken und Achse unter leichtem Drehen herausziehen — Tachometerantrieb fällt ab — beim Einbau darauf achten, daß die Bremsankerung richtig sitzt (Nase an der Gabel in die Gabel des Bremstellers) — auch darauf achten, daß die Mitnehmer des Tachometerantriebs in die Aussparungen der Nabe eingreifen.

Räder und Bremsen

Hinterrad ausbauen



Mutter auf der linken Achsseite **nicht** lösen (oberer Pfeil) — rechte Achsmutter abschrauben, Steckachse am Kopf (unterer Pfeil) mit dem Dorn zum Rohrschlüssel gegenhalten und herausziehen, aber vorher den Sitz des Bremsankers beachten, um zu wissen, wie er wieder drankommt — Maschine leicht nach der Seite neigen, Rad in Achsrichtung aus Kettenkranzträger ziehen — Rad gegen Schutzblech führen — Bremsankerplatte herausnehmen — Rad schräg nach hinten/unten herausziehen. Da die linke Mutter (oberer Pfeil) fest bleibt, wird die Kettenspannung beim Radausbau und -einbau nicht verändert.

Beim Radeinbau umgekehrt verfahren — darauf achten, daß die 5 Gummidämpfer in die Aussparungen des Kettenkranzträgers geschoben werden.

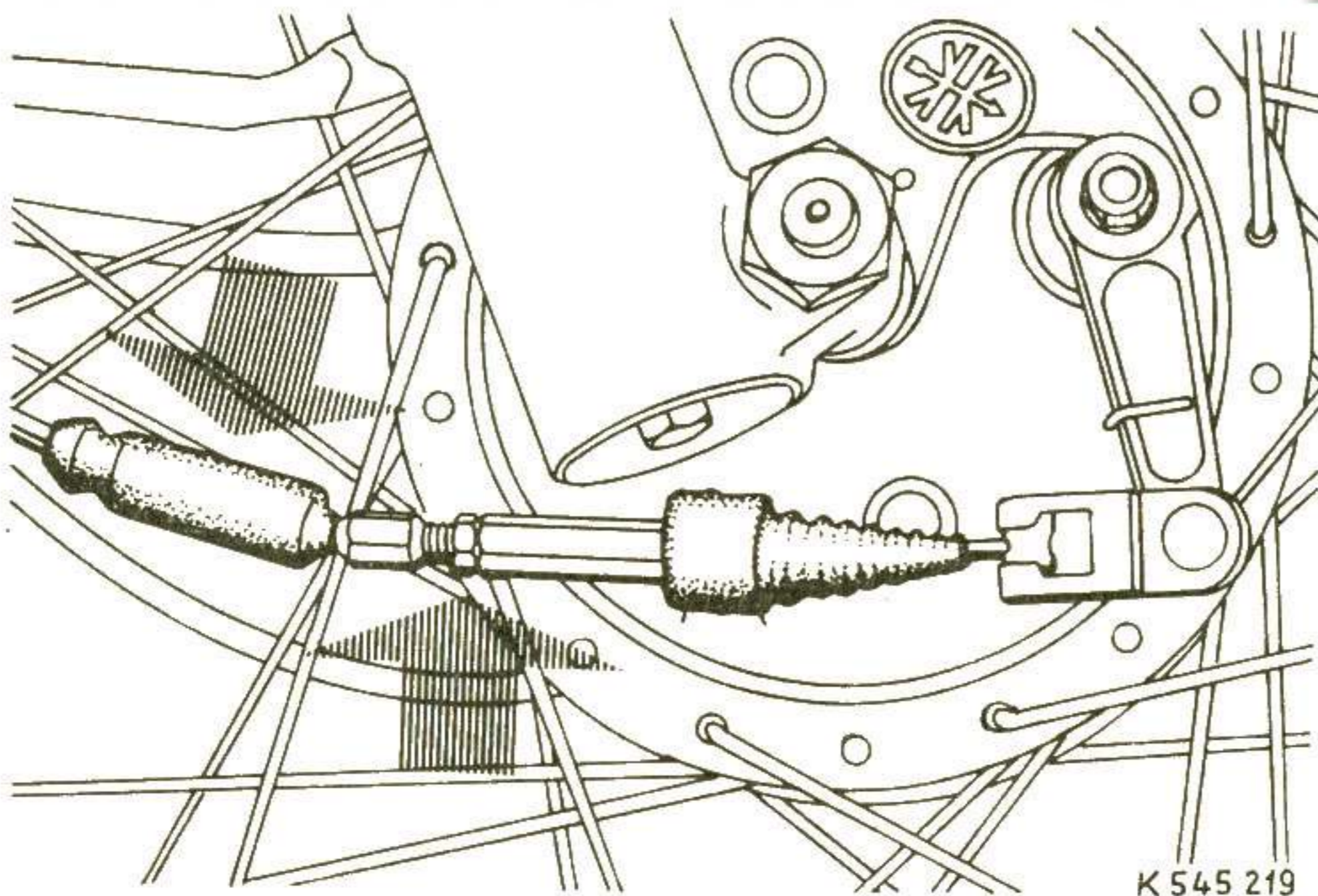
Reifen montieren

Zum Abziehen Luft am Schlauchventil vollständig ablassen — den Reifenwulst gegenüber dem Schlauchventil in das Tiefbett der Felge drücken — sodann nicht mit Schraubenzieher oder dergleichen, sondern nur mit Montiereisen den Reifenwulst zuerst am Ventil von der Felge heben — von hier aus zu beiden Seiten des Ventils weiterarbeiten.

Auch beim Aufziehen des Reifens liegt der Trick darin, zuerst den Wulst gegenüber dem Ventil in das Felgenbett zu drücken, dann von hier aus links und rechts gleichmäßig vorgehend den Reifenrand auf die Felge bringen — mit Montiereisen, versteht sich!

www.kreidleroriginal.com

Handbremse nachstellen



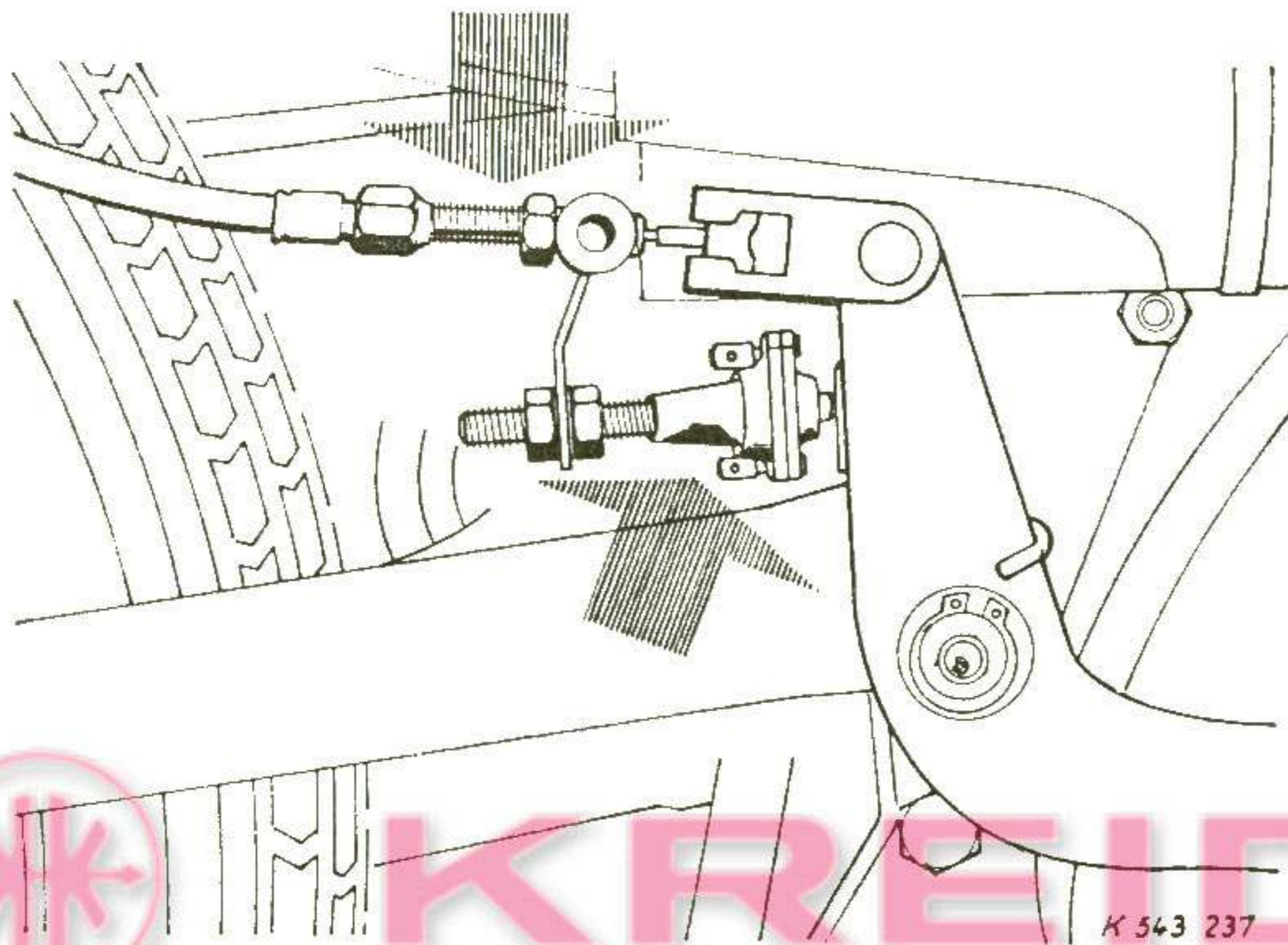
Durch den Bremsbelag-Verschleiß wird der Leerweg am Bremshebel mit der Zeit größer — Nachstellung ist einfach: zuerst die Gummihülle abziehen (linker Pfeil) — dann die Gegenmutter

Räder und Bremsen

lösen (rechter Pfeil) — Stellschraube aus dem langen Sechskantteil herausschrauben, bis der gewünschte Leerweg am Handhebel erreicht ist — er soll 10—12 mm betragen (Meßstelle wie in Zeichnung am Kupplungshebel auf Seite 32 gezeigt) — Gegenmutter festziehen, Gummihülle wieder überschieben — reicht Länge der Stellschraube nicht mehr, Hebel auf Bremswelle um einen Zahn versetzen.

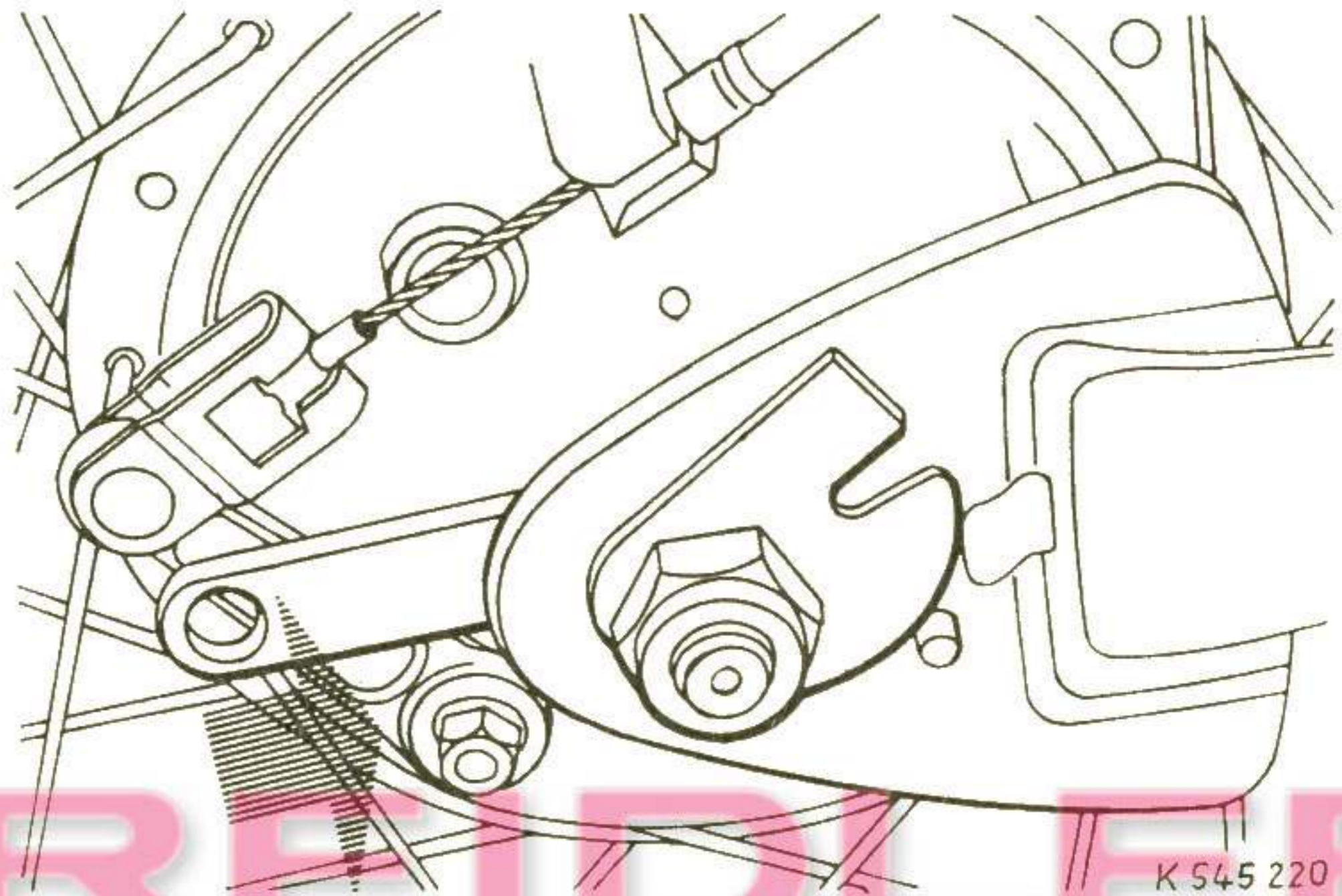
Am besten nach eigener Handgröße einstellen: der Leerweg am Hebel soll nur so viel betragen, daß bei starkem Bremszug die Hand nicht zur Faust wird sondern die Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv bleiben — nur in dieser Lage kann man erstens die Bremswirkung genau bestimmen und zweitens notfalls mit genügend Handkraft Vollbremsungen ausführen — auf keinen Fall darf die Bremse so knapp eingestellt werden, daß die Bremsbacken ständig schleifen — davon werden die Trommeln heiß und die Beläge nicht besser!

Fußbremse nachstellen



Bitte darauf achten, daß erstens die Lage des Fußbremshebels eingestellt werden kann und zweitens unabhängig davon die eigentliche Brems-einstellung bzw. Bremsnachstellung vorgenommen wird — rechte Motorverkleidung abnehmen — Fußhebel-Einstellung: beide Muttern lösen (unterer Pfeil) — mit dem Schraubenkopf den Hebel so setzen, daß dessen Trittfläche nicht tiefer liegt als die Ölablaßschraube (Zeichnung Seite 22) — die beiden Muttern wieder festziehen.

Erst wenn der Fußhebel die gewünschte Position hat, die eigentliche Bremseinstellung vornehmen: Gegenmutter lösen (oberer Pfeil) — Stellschraube so setzen, daß an der Hebeltrittfläche 3—4 cm Leerweg zu messen sind — nicht zu knapp ein- stellen, aber auch nicht mit zuviel Leerweg fah- ren — zu knapp: das Hinterrad muß sich frei drehen lassen, die Beläge dürfen nicht an der Trommel schleifen — zuviel Leerweg im Hebel: mit zu tief durchgedrücktem Fuß kann man die Brems- wirkung weder genau bestimmen, noch kraftvolle Notbremsungen ausführen.



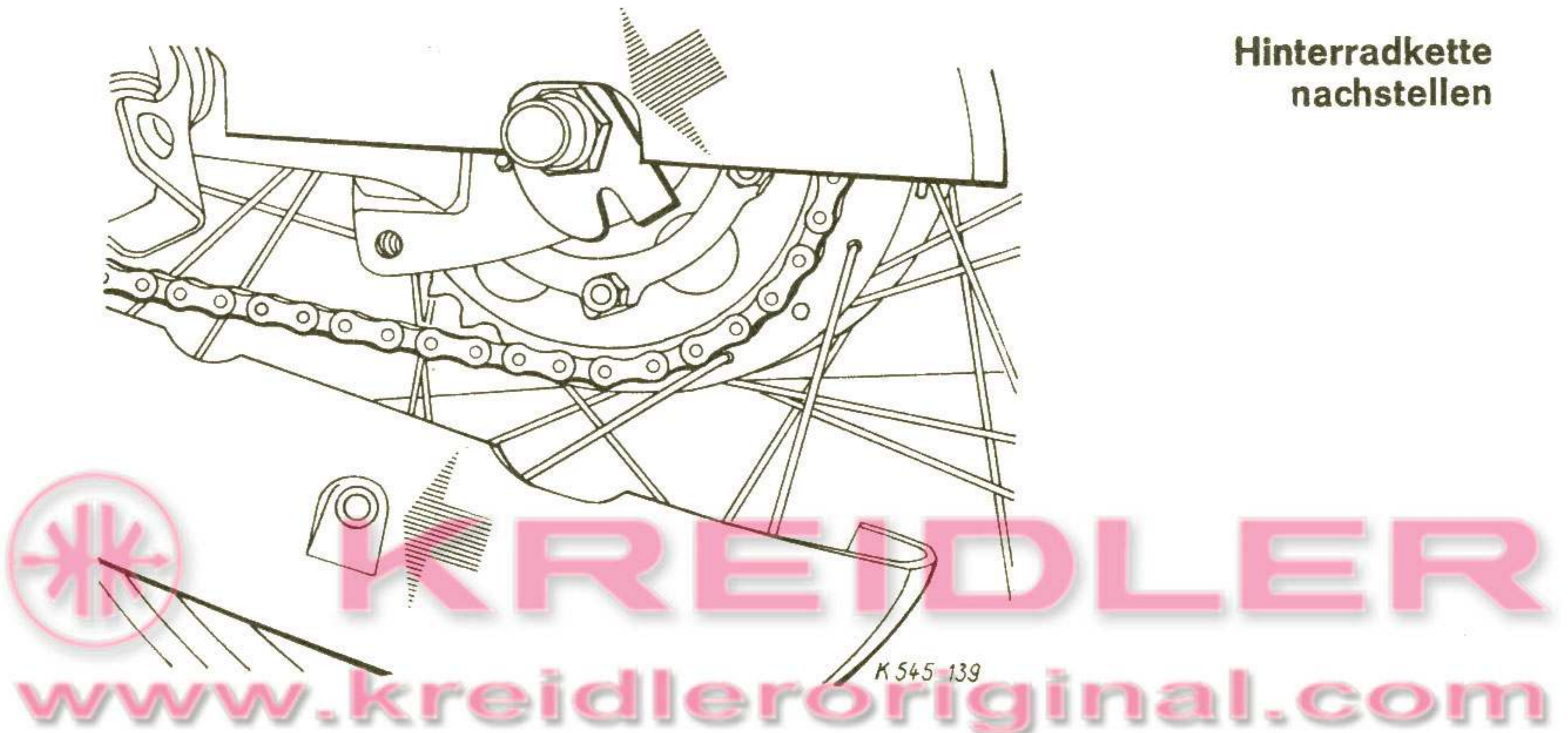
KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Reicht die Nachstellschraube am Bremsseil nicht mehr aus, so kann der Bremshebel am Hinterrad auf der Kerbverzahnung der Bremswelle um einen Zahn zurückversetzt werden (dabei den Einstich der Bremswelle frisch mit Fett füllen) — wenn der Hebel zurückversetzt wird, sollte man die Bremsbelag-Dicke kontrollieren — neu ist der Belag 3,5—4 mm dick, sobald davon nur noch 1,5 mm übrig sind, müssen Austauschbacken eingebaut werden (neu belegen ist schwierig, FLORETT hat aufgeklebte Bremsbeläge!).

Dem FLORETT-Fahrer sollte der Verschleißzustand der Bremsbeläge bekannt sein — zur Belagkontrolle müssen natürlich die Bremsen geöffnet werden — bei dieser Gelegenheit nicht vergessen, Trommeln, Backen und Bremsteller (Bremsschild) mit trockenem Lappen oder besser mit trockenem Pinsel entstauben, auch Ausblasen mit Preßluft in der Werkstatt ist richtig — kein Benzin oder gar Öl auf die Beläge bringen!

Hinterradkette nachstellen



Kettenspannung kontrollieren: Halteschraube der unteren Hälfte des Kettenkastens lösen (unterer Pfeil) — Kettenkasten herunterschwenken. Ketten-
durchhang prüfen (Maschine muß auf dem Ständer stehen) — Kette mit dem Schraubenzieher nach oben und unten drücken — eine Bewegung-
strecke von insgesamt 2 cm ist richtig — Vorsicht: das Hinterrad einige Male durchdrehen und dabei fortlaufend das Kettenspiel prüfen, die Spannung ist nicht in jeder Kettenlage gleichmäßig — also: an der straffsten Stelle 2 cm Spiel — sieht es anders aus, muß neu eingestellt werden — Achsmutter links lösen (oberer Pfeil) — vorher Stellung der Exzenter-
spanner anzeichnen.

Räder und Bremsen

Auch rechte Achsmutter lösen — durch Drehen der Exzenter-Kettenspanner Achse etwas nach hinten schieben, aber gleichmäßig — um ganz sicher zu gehen: nach dem Festziehen der Radachse eine gerade Latte an die Räder legen, um festzustellen, ob sie genau fluchten — wenn nicht, lohnt sich entsprechende Einstellung der Achse, um nichts von den vorzüglichen Führungseigenschaften der FLORETT zu verschenken.

Kettenpflege siehe unter Wartungsplan (alle 1500 km einfetten!).



KREIDLER

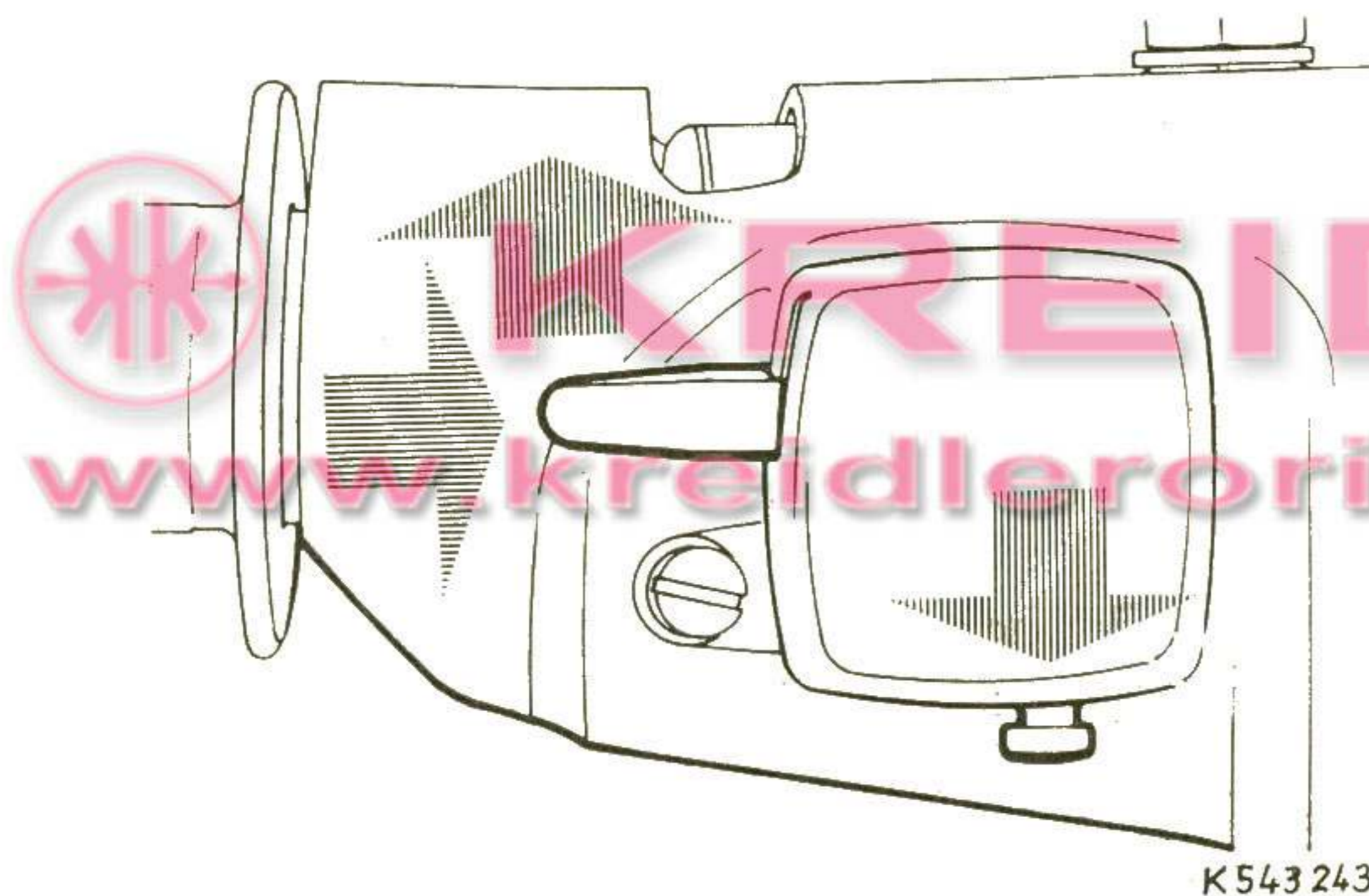
www.kreidleroriginal.com

Kettenschloß

Die Verschlußfeder ist eine Spange aus Flachstahl, deren geschlossenes Ende immer in Laufrichtung der Kette weisen muß.

Der Schwunglichtmagnetzünder im Motor beliefert Scheinwerfer und Schlußlicht direkt mit Strom. Das Licht brennt deshalb nur bei laufendem Motor. Die Bedienung erfolgt ausschließlich über den Schalter an der linken Lenkerseite.

Elektrische Anlage



Schaltstellungen

Hebel waagrecht (linker Pfeil) — Licht aus
Hebel nach oben (Pfeil aufwärts) — Licht ein

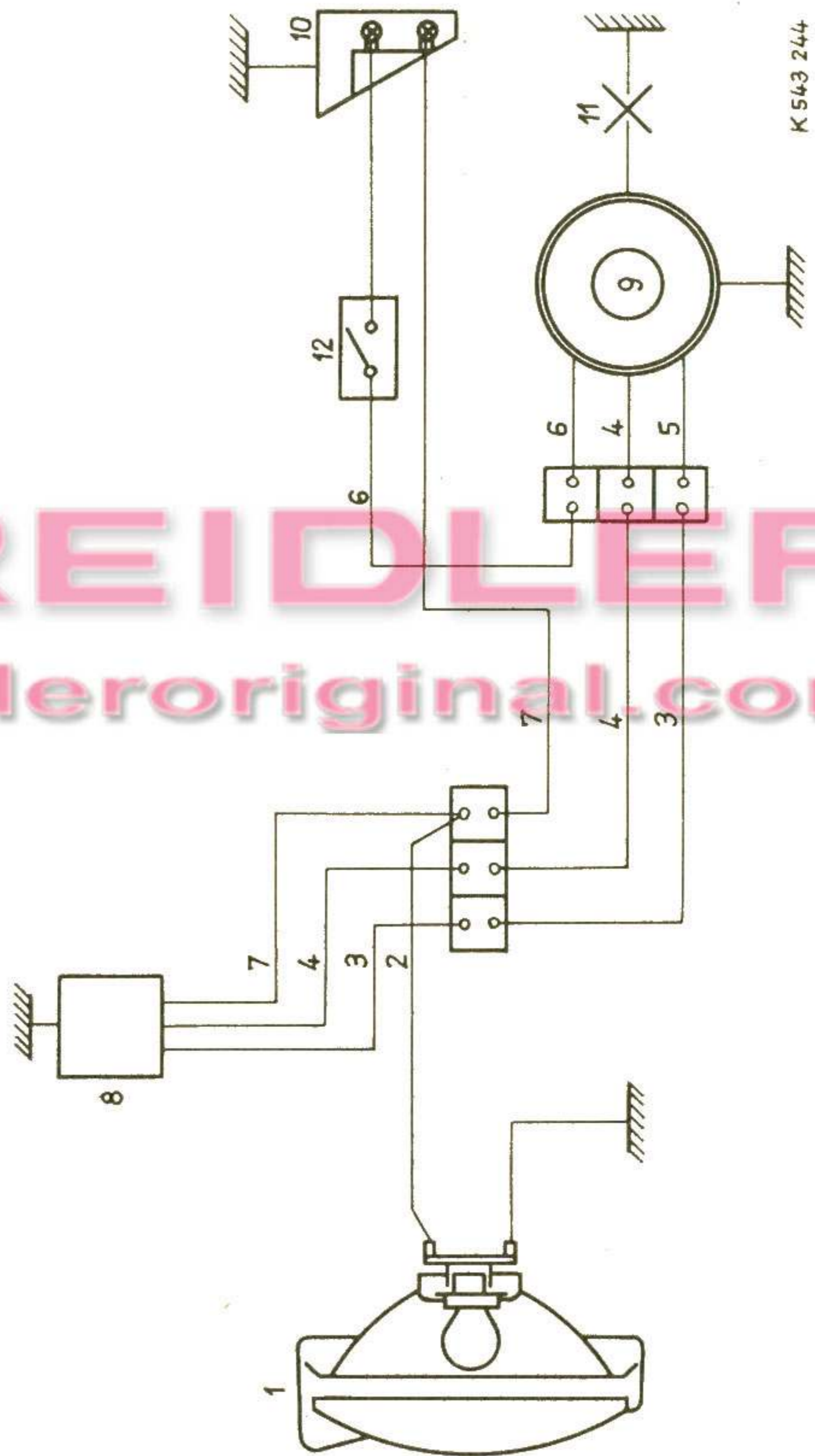
Taste unten (rechter Pfeil) — Kurzschlußknopf zum Abstellen des Motors

Bei Defekten Schaltplan zu Hilfe nehmen.

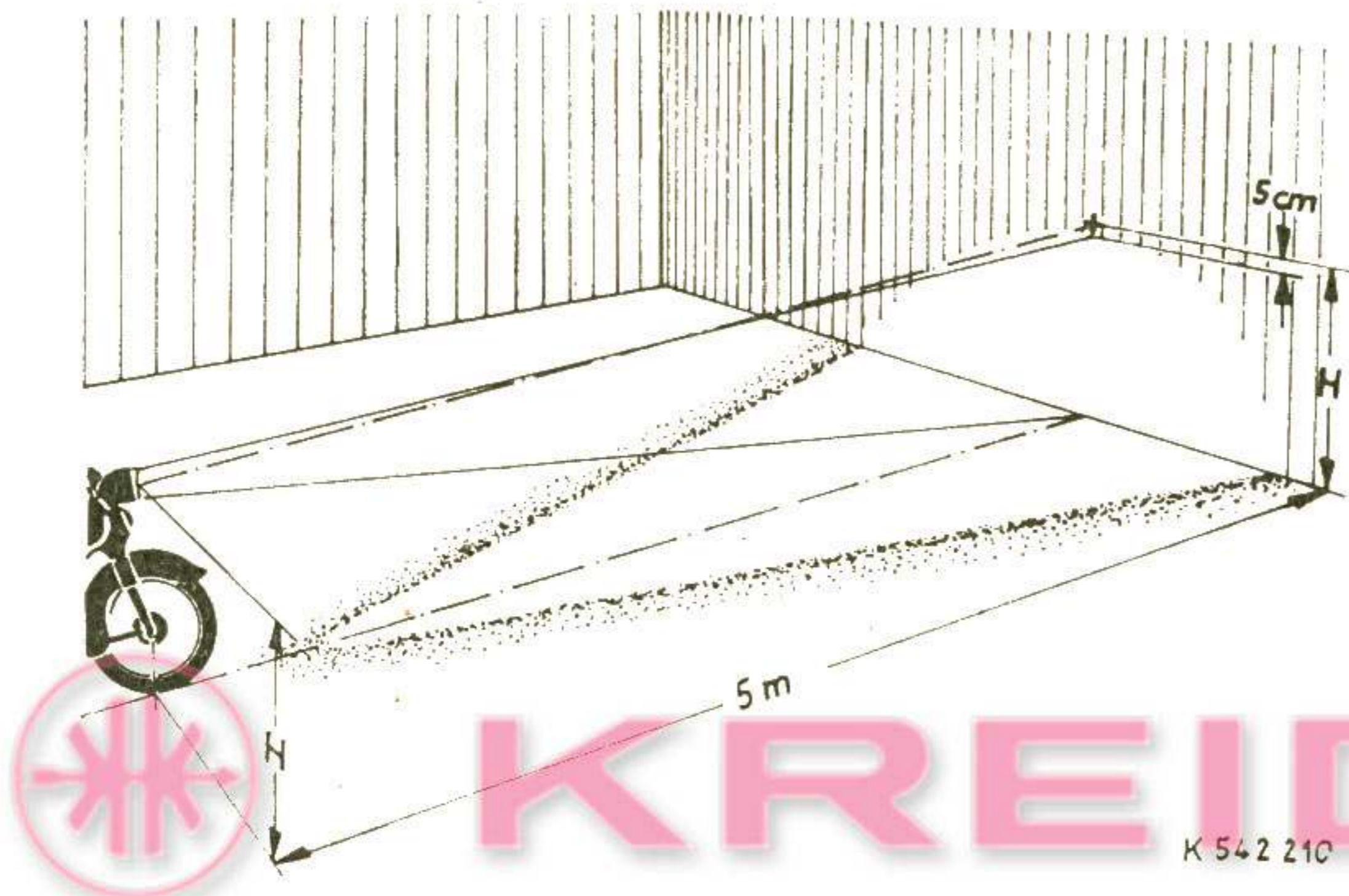
Schaltplan

für 22-Watt-Lichtanlage

- 1 Scheinwerfer-einsatz
- 2 rot
- 3 gelb
- 4 schwarz
- 5 gelb-rot
- 6 grün-rot
- 7 grau
- 8 Lenkerschalter
- 9 Schwunglicht-magnetzünder
- 10 Rücklicht
- 11 Zündkerze
- 12 Bremslicht-schalter



Scheinwerfer- Einstellung



KREIDLER

K 542 210

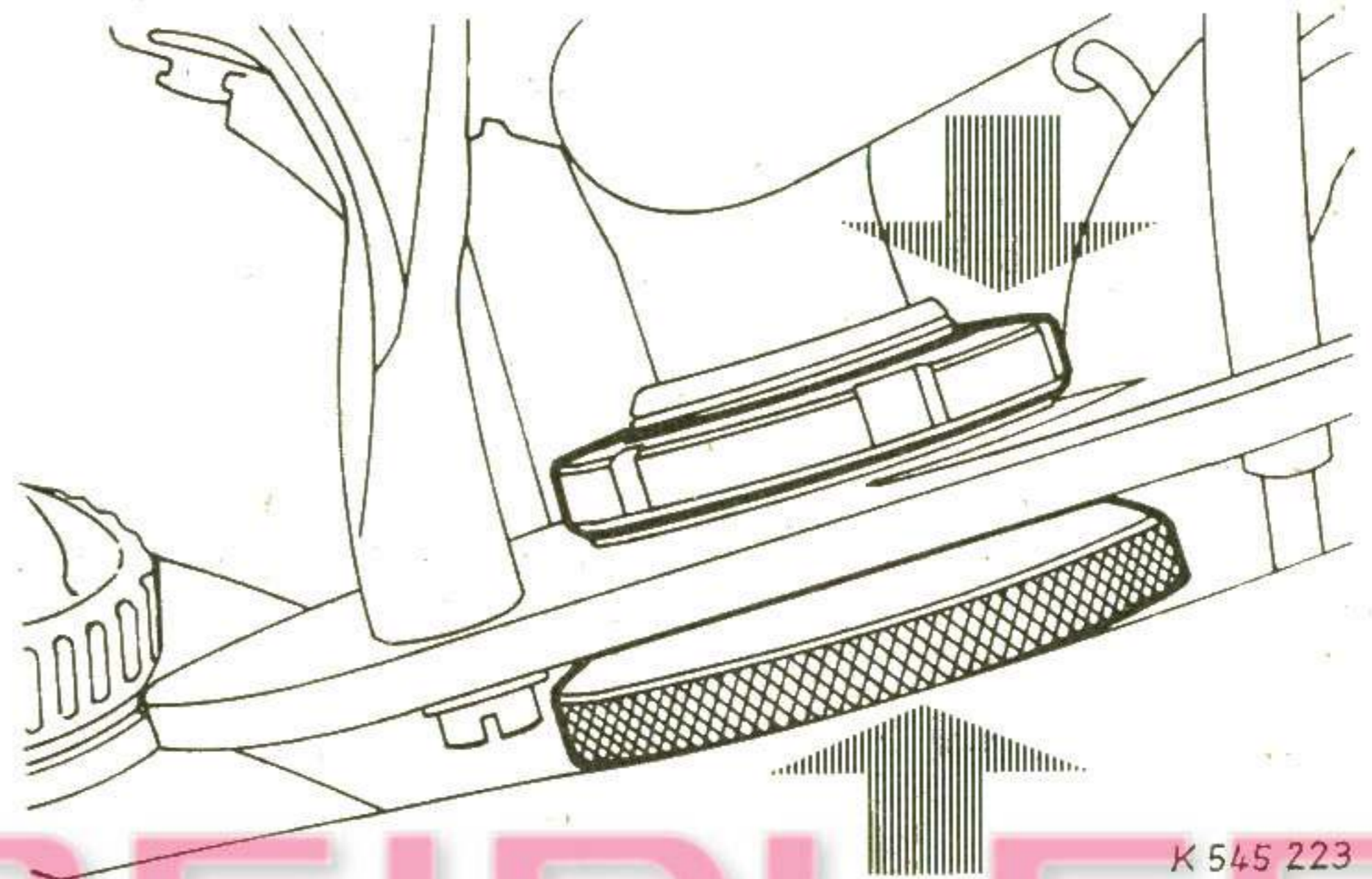
www.kreidleroriginal.com

Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, muß die Einstellung des Scheinwerfers der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen.

Hierzu Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen, Schalter am Lenker auf „Licht ein“ stellen. Hell-Dunkelgrenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als Mitte Scheinwerfer liegen. An der Unterseite des verchromten Scheinwerferferrings befindet sich eine Einstellschraube — durch Hinein- oder Herausdrehen läßt sich die richtige Scheinwerfer-Einstellung erreichen.

Lenkungslager

Lenkungslager nachstellen



K 545 223

Maschine auf den Ständer stellen — am unteren Teil des Vorderradkotflügels anfassen, nach hinten und vorn bewegen — spürt man deutlich Lager-spiel, muß nachgestellt werden: Gegenmutter lösen (oberer Pfeil) — dann mit Rohr-zange oder von Hand die Rändelmutter (unterer Pfeil) eine Idee anziehen — Lagerung wieder auf Spiel prüfen — nicht zu knapp einstellen, denn sobald die Gegenmutter wieder festgezogen wird, verringert sich das Lagerspiel um einen kleinen Betrag. Die Einstellung ist richtig, wenn die Lagerung spielfrei läuft oder nur eine Spur Spiel hat — dabei muß die Lenkung bei aufgebockter Maschine ganz leicht nach beiden Seiten fallen — ist auch nur eine einzige Stelle im Gesamtschlag etwas schwergängig, muß unbedingt mehr Spiel gegeben werden.

Je weniger das Reifenprofil abgefahren ist, desto sicherer fährt man auf Schnee und Eis. Auf vereisten Straßen fährt sich mit etwas niedrigerem Luftdruck sicherer — also die empfohlenen Luftdrücke nicht erhöhen.

Winterbetrieb

Feuchtigkeit kann zum Einfrieren der Bowdenzüge (Seilzüge) und des Gasschiebers führen, deshalb öfters ölen — bei Kaltstart Seite 14 und 28 nachlesen.

Fahrzeug und Motorblock gründlich reinigen — mit Korrosionsschutzöl einnebeln. Bei Kraftstoffhahn „zu“ Vergaser leerfahren (bei langem Stillstand verdunstet das Benzin im Vergaser, Öl bleibt zurück und verstopft Bohrungen und Düse) — zur Zündkerzenöffnung 2 ccm Korrosionsschutzöl (z. B. Desolite) einfüllen — vom Hinterrad aus Motor mit eingelegtem 2. Gang durchdrehen (das Öl wird auf Zylinder und Kurbelgehäuse verteilt) — Kerze einschrauben — Fahrzeug auf Ständer stellen — Reifen sollen nie „platt“ stehen.

Überwintern

Ursachen von Störungen

Motor springt nicht an

Kraftstofftank leer oder Hahn irrtümlicherweise zu. Starthilfe bei kaltem Motor nicht benützt (Stift niederdrücken).

Düse im Vergaser verstopft (reinigen).

Licht nicht ausgeschaltet.

Elektrodenabstand an der Zündkerze zu groß oder Fremdkörper zwischen den Elektroden (auf 0,4 mm nachbiegen bzw. reinigen).

Störung in der Zündanlage.

Zur Prüfung neue Zündkerze in Kerzenstecker einführen, an Masse halten und durchdrehen. Springt kein Funke über, so liegen Zündstörungen vor.

Mögliche Zündstörungen: Entstörter Kerzenstecker wegen Wasser durchschlagend — Zündkabel schlecht — Unterbrecherkontakte verölt, verdreckt oder verschmort — Masseschluß im Kurzschlußschalter.

Wenn der Motor nicht anspringt, kann dies aber auch noch folgende Ursachen haben: War bei abgestellter Maschine der Benzinhahn nicht geschlossen, so kann bei verschmutztem Vergaser (Schwimmernadelsitz) fortwährend Kraftstoff in den Motor laufen — man sagt dann, der Motor ist „ersoffen“. Zum Starten Benzinhahn zumachen und Gasdrehgriff auf „Vollgas“ stellen und durchstarten. Kommt der Motor trotzdem nicht, Zündkerze herausschrauben und Motor ohne Kompression öfters durchtreten. Anschließend eine trockene Zündkerze einsetzen und starten.

Ursachen von Störungen

Kraftstoffhahn ist zu; der Motor läuft nur so lange, bis das Schwimmergehäuse entleert ist. Oder Motor ist noch kalt, so daß Starthilfe nochmals niedergedrückt werden muß (Gasdrehgriff nur bis zum fühlbaren Anschlag aufziehen).

Motor springt an, bleibt jedoch kurz darauf wieder stehen oder nimmt kein Gas an

Hauptdüse im Vergaser verstopft.

Schwimmernadel blieb hängen, so daß Motor überfettet läuft.

Motor läuft im 4-Takt und qualmt aus dem Auspufftopf

Schwimmer verbogen, so daß Niveau nicht mehr stimmt (Kundendienst aufsuchen).

Luftansauglöcher unter der Sitzbank mit Putzlappen zugedeckt!

Luftfilter verschmutzt.

Nachsehen, ob kein Putzlappen auf den Luftansauglöchern unter der Sitzbank liegt.

Motorleistung läßt nach

In der Auspuffanlage Durchgangslöcher verrußt (reinigen.)

Kolbenringe festgeklebt (Kundendienst aufsuchen). Gasschieber geht nicht ganz hoch (Einstellschraube nachregulieren).

Luftfilter verdreht (reinigen).

Saugschalldämpfer nicht dicht (abdichten).

Bremsen schleifen (Rückzugfedern holen Bremsbacken und Bowdenzüge nicht mehr zurück.

Hinterradkette steif oder zu stramm.

Zündzeitpunkt verstellt (Kundendienst aufsuchen).

Ursachen von Störungen

**Motor hat hohen
Leerlauf**

Gasschieber hängt (Vergaser demontieren, Abrieb oder Fremdkörper entfernen).

Bowdenzug in Ordnung bringen.

Abdichtung des Kurbelraumes hinter Zünder bläst durch (Kundendienst aufsuchen).

**3-Gang-Drehgriff-
schaltung rastet nicht
exakt**

Die freiliegenden Seilzüge der Schaltung auf der Motorunterseite auf richtige Spannung prüfen — wie das durchgeführt wird, ist auf Seite 34 ausführlich beschrieben.

Kupplung rutscht

Kupplungshebel am Lenker ohne Spiel (einstellen). Kupplungszug verschlissen (der Kupplungszug ist ein Seil aus mehreren Einzeldrähten. Bricht ein Drähtchen ab und stellt sich hoch, so bleibt der Seilzug in der Hülse hängen, wodurch die Kupplung nicht schließt) — Kupplungszug erneuern.

Druckstift in der Kupplung ohne Spiel, oder Schlußlamelle durch Überhitzung verzogen (Kundendienst aufsuchen).

**Motor bleibt im
Leerlauf nach Ein-
schalten des Lichtes
stehen**

Im Lichtschalter Masseschluß. Zündkerzenelektrodenabstand zu groß (nachbiegen auf 0,4 mm).

Unterbrecher falsch eingestellt.

**Wasser
im Saugschalldämpfer
und im Rahmen**

Rahmen-Hinterteil nicht abgedichtet, so daß Hinterrad Wasser in den Rahmen schleudert (Kundendienst aufsuchen).

Beim Waschen Wasser durch die Luftansauglöcher unter der Sitzbank gekommen.

Saugchalldämpfer am Vergaser und am Rahmen nicht dicht.

Technische Daten



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Technische Daten

Motor

Typ: B 15/4
Arbeitsweise: Zweitakt-Umkehrspülung
Bohrung: 40 mm
Hub: 39,5 mm
Hubraum: 49 ccm (Steuerformel)
Verdichtung: 1:8,5
Leistung: 2,6 PS bei 4650 U/min

Vergaser

Typ: Bing 1/14/99
Durchlaß: 14 mm ϕ
Hauptdüse: 74
Nadeldüse: 2,24
Düsennadel: Nr. 46-052
Nadelstellung: 2
Gasschieber: Nr. 2



Kupplung

Mehrscheiben-Lamellen-
kupplung

Getriebe

Bauart:

Dreigang-Zahnradgetriebe mit
Handschaltung über Bowden-
züge und Schaltklauen oder
Fußschaltung über Schaltplatte

Übersetzung:

Motor — Getriebe
77:21 Zähne = 3,67:1
1. Gang
47:13 Zähne = 3,61:1
2. Gang
40:20 Zähne = 2,0 :1
3. Gang
34:26 Zähne = 1,31:1
Getriebe — Hinterrad
36:12 Zähne = 3,0:1

Kette

Mopedkette
 $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ ", 102 Glieder

Technische Daten

Stromquelle:	Bosch Schwunglichtmagnetzünder	Elektrische Anlage
Leistung:	6 V/17 W + 5 W	
Zündzeitpunkt:	0,9 mm v. o. T.	
Zündkerze:	Wärmewert 190	
Zündkerzenstecker:	nach VDE 0879 funkentstört	
Scheinwerfer:	130 mm ϕ Lichtaustritt	
Birne:	15 Watt dauerabgeblendet	
Signal:	Klingel	
Rahmen:	Preßstahlrahmen	Fahrwerk
Hinterradfederung:	Schwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen	
Gabel:	Teleskopgabel mit Ölfüllung	
Räder:	21 \times 2,75 Moped	
Bremsen:	Leichtmetall-Vollnabenbremsen 116 ϕ \times 20 mm Hinterradnabe mit Steckachse	
Kraftstoff:	Zweitaktermischung 25:1 25 Teile Kraftstoff + 1 Teil Motoröl	Kraft- und Schmierstoff
Tankinhalt:	12,5 Liter Reservemenge ca. 2 Liter	
Ölfüllg. im Getriebe:	250 ccm	
Länge über alles:	1865 mm	Abmessungen
Breite über alles:	650 mm	
Sattelhöhe:	760 mm	
Lenkerbreite:	555 mm	
Fahrgewicht:	78 kg	Gewicht
zul. Gesamtgewicht:	245 kg	

Änderungen vorbehalten!

Wartungsplan der

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	und weiter alle
Ölwechsel im Getriebe bei warmem Motor, 250 ccm Getriebeöl SAE 80, z. B. Valvoline Teco 2 oder Esso GP 80	X	X			X	6000 km
Ölstand im Getriebe prüfen, evtl. nachfüllen			X	X		3000 km
Kupplungsspiel prüfen, evtl. einstellen	X	X	X	X	X	1500 km
Schaltung kontrollieren, evtl. nachstellen	X		X		X	3000 km
Zündung überprüfen, Vz 16° = 0,9 mm	X	X	X		X	3000 km
Elektrodenabstand an der Zündkerze kontrollieren = 0,4 mm	X	X	X	X	X	1500 km
Schmierfilze am Unterbrecher leicht einfetten					X	6000 km
Zylinderkopfschrauben nachziehen 1,5 mkg	X					
Motorbefestigung und Radmutter auf festen Sitz kontrollieren	X	X	X		X	6000 km
Zylinderkopf, Kolbenboden und Auspuffstutzen im Zylinder reinigen, Ringe prüfen ob frei, andernfalls Rückstände entfernen					X	6000 km



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

KREIDLER FLORETT

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	und weiter alle
Sieb im Kraftstoffhahn reinigen	X		X		X	3000 km
Vergaser und Luftfilter reinigen	X		X		X	3000 km
Auspuffanlage kompl. reinigen			X		X	3000 km
Kettenspannung kontrollieren, Kette einfetten	X	X	X	X	X	1500 km
Speichen kontrollieren, evtl. nachziehen	X		X		X	3000 km
Beide Räder auf Schlag und Radspur prüfen	X	X	X	X	X	1500 km
Steuerkopflager auf Spiel prüfen	X		X		X	3000 km
Brems- und Kupplungshebel sowie Bowdenzüge ölen	X		X		X	3000 km
Bremsen prüfen, evtl. einstellen	X	X	X	X	X	1500 km
Tachometerantrieb abschmieren		X	X	X	X	1500 km
Spreizbolzen der Vorder- und Hinterradbremse fetten			X		X	3000 km
Vorder- und Hinterradlager sowie Lenkungslager neu fetten						10 000 km



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



KREIDLER FAHRZEUGBAU