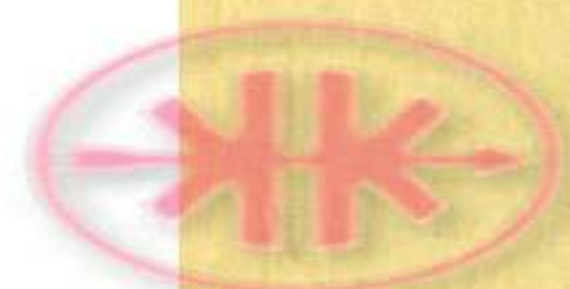


KREIDLER

Florett



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Ref.650.00.78P

MANUAL DE INSTRUÇÕES

KREIDLER FAHRZEUGBAU · KORNWESTHEIM/STUTTGART, ALEMANHA

MANUAL DE INSTRUÇÕES



de manobra, conservação e manutenção da



KREIDLER

Florétt

www.kreidleroriginal.com

KREIDLER

FABRICA KREIDLER

INDUSTRIAL S.R.L. - VIA S. GIUSEPPE 10 - 20090 S. GIUSEPPE (MI)

1990 - 1991 - 1992

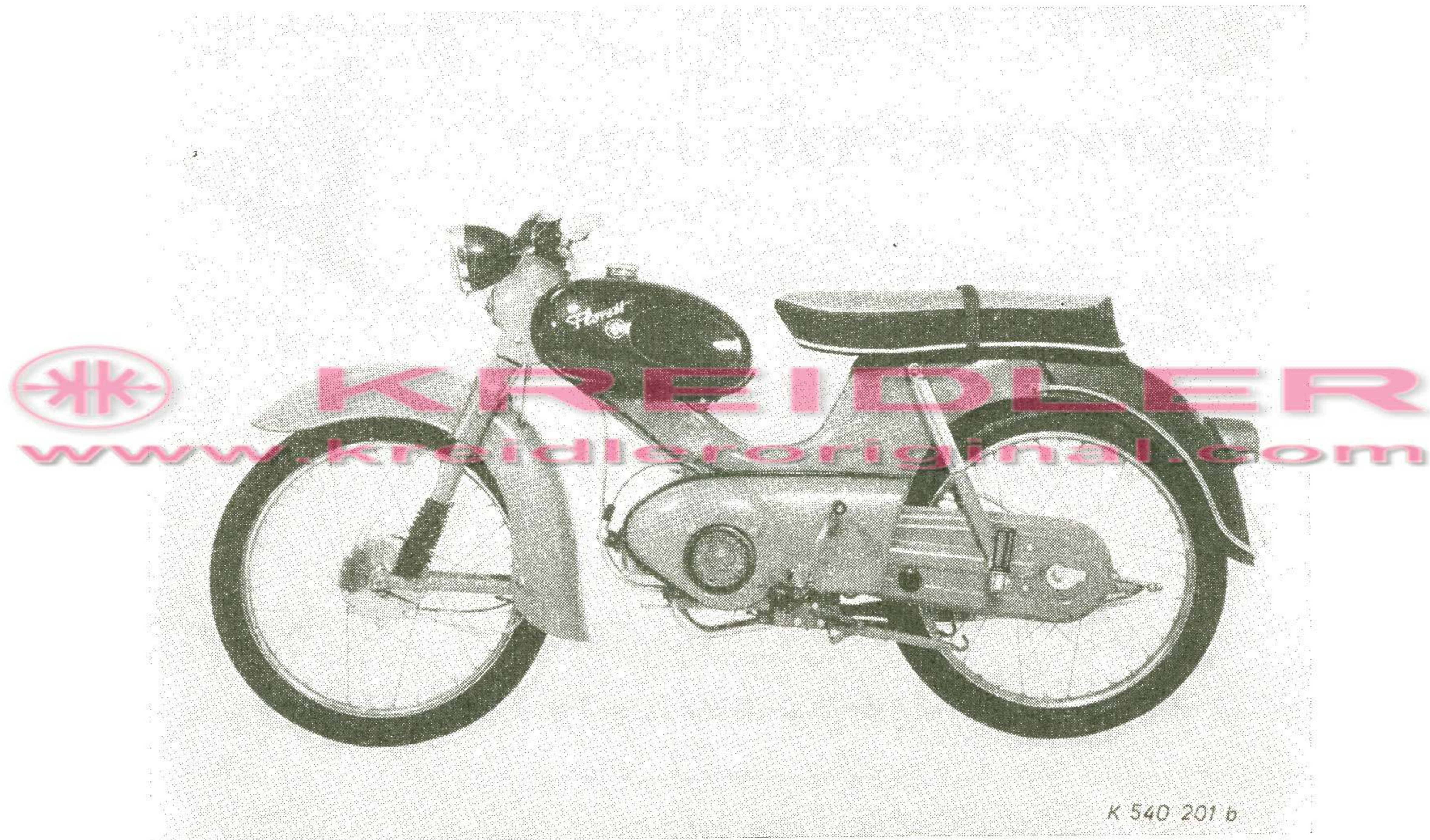


Fig. 1: Aspecto geral da motocicleta ligeira KREIDLER « FLORETT »

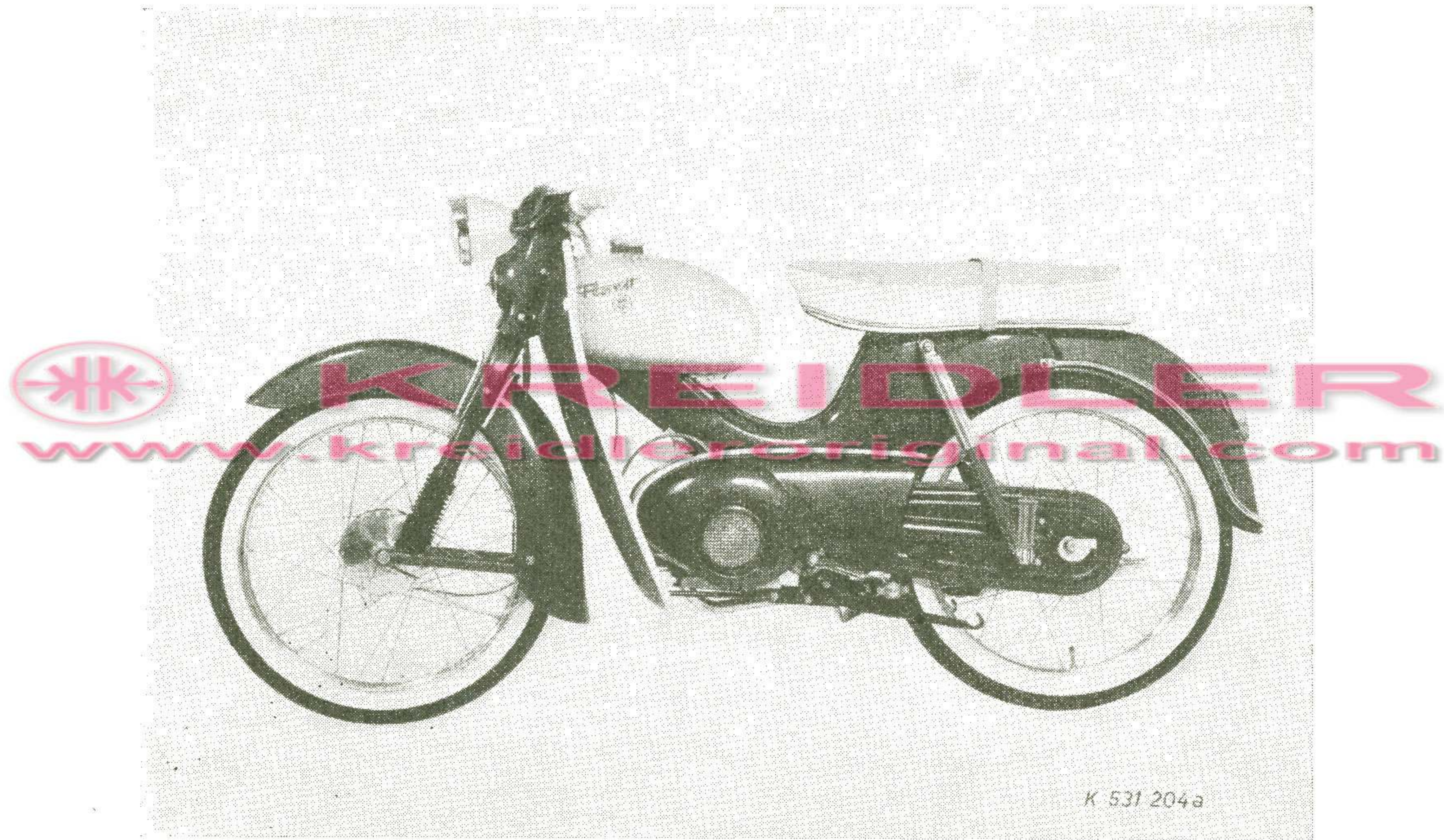


Fig. 1 a: Aspecto geral do modelo MOPED KREIDLER « FLORETT »

INDICE

	<i>pág.</i>
Introdução	5
Identificação do veículo	6
Características técnicas	8/11
Antes de tudo, a segurança	13
Antes de partir	14
Abrir a torneira da gasolina	15
Como mudar correctamente as 3 Velocidades	17
Paragem do veículo	19
Paragem do motor	19
Porque se deve rodar a máquina	19
Com o tempo ganhará conhecimento	20
1. Funcionamento do motor a dois tempos ..	21
2. Motor	22
3. Tampões de encher e esvaziar o óleo ...	23
4. Mudança de óleo na caixa de velocidades	24
5. Carburador	25
6. Volante magnético de ignição e de luz...	27
7. Ajustagem do volante magnético.....	28
8. Vela de ignição	30
9. Embraiagem	32
10. Quadro	35
11. Instalação eléctrica	37
12. Travões	41
13. Montagem e desmontagem das rodas....	42
14. Roda da frente	42
15. Roda de trás.....	43

	<i>pág.</i>
16. Conta-quilómetros.....	44
17. Porta-bagagem	45
Uma máquina bem conservada dá maior rendimento	46
Ferramenta	47
1. Verificação dos cabos de comando das velocidades.....	48
2. Travões	50
3. Parafusos e porcas	50
4. Luz traseira	51
5. Descarbonização	51
6. Limpeza.....	51
7. Conservação durante o inverno	52
Lubrifique bem para andar bem	53
1. Motor	53
2. Caixa de velocidades	53
3. Suspensão dianteira e traseira	54
4. Cubos das rodas e transmissão do conta-quilómetros.....	55
5. Cabos transmissores	55
6. Corrente da tracção	56
7. Articulações	56
8. Rolamento da direcção.....	57
Conselhos úteis	58
Quadro para boa assistência da Kreidler «FLORETT»	60
Esquema de lubrificação para a Kreidler «FLORETT»	61
Perturbações e forma de as remediar	62



www.kreidleroriginal.com

INTRODUÇÃO

A sua KREIDLER «FLORETT» está em perfeita ordem de marcha. Garantimo-lo. Todavia, a partir de hoje é a si que compete conservá-la neste estado. Desde que dispenda para isso um pouco de boa vontade, obterá sempre e durante muitos anos a melhor das satisfações. Dessa forma, andará com toda a segurança.

Este manual de instruções permitirá não somente o perfeito conhecimento da sua máquina e a melhor forma de a manter em bom estado, como também o elucidará na reparação de pequenas avarias e afinações que a sua motocicleta venha a necessitar. Este manual evitará a si alguns aborrecimentos, prestando serviços de um verdadeiro amigo. Leia-o pois, de quando em quando, para poder bem conhecer a sua máquina.

Recomendamos-lhe empregar, se tal fôr necessário, somente peças de origem KREIDLER, não apenas para estar ao abrigo da garantia, mas também porque estas peças foram cuidadosamente examinadas pelos nossos serviços. Indique ao Agente KREIDLER seu fornecedor o número do quadro e do motor, para lhe facilitar a tarefa.

O serviço KREIDLER está sempre ao seu inteiro dispor.

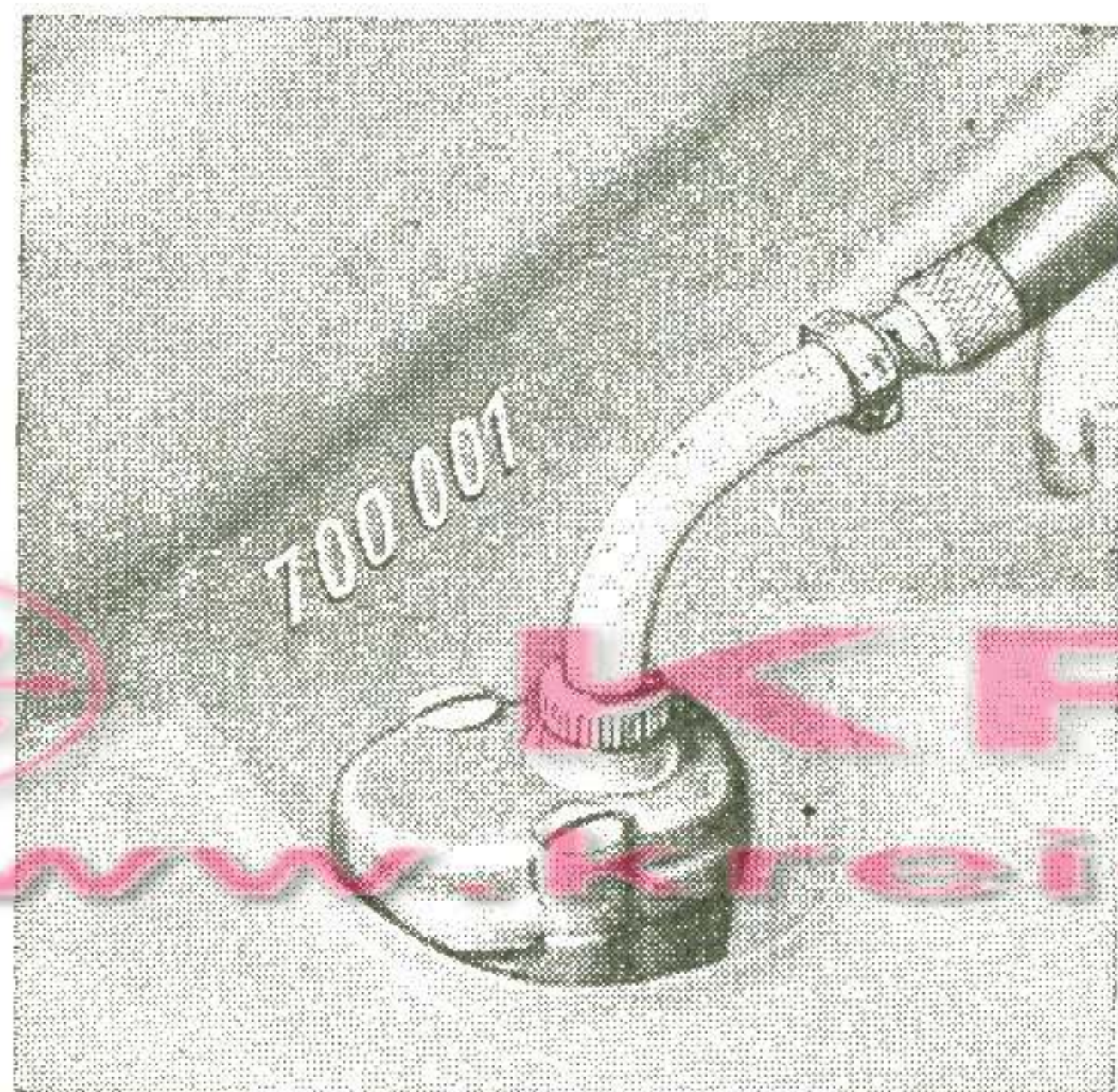
Foi-lhe entregue com o veículo um cartão de garantia e de assistência. Mande efectuar periodicamente todos os serviços de conservação indicados nesse cartão, os quais deverão ser averbados no mesmo pelo Agente fornecedor.

Desejamos-lhe uma boa viagem e o máximo de prazer.

FÁBRICA DE VEÍCULOS KREIDLER

KORNWESTHEIM PERTO DE STUTTGART, ALEMANHA OCIDENTAL

IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO



K 540 202

Fig. 2: Número do quadro



K 540 203

Fig. 3: Número do motor



K 540 204

Fig. 4: placa de identificação

Queira não esquecer de anotar na página seguinte as características principais da sua KREIDLER «FLORETT». O Agente vendedor necessita destas indicações, assim como o número de quilómetros percorridos, para a correspondência com a Fábrica.

IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

Quadro Nr.

Motor Nr.

Número da chave da fechadura anti-roubo

Nome do proprietário

Residência do proprietário

Nome do Agente vendedor

Residência do Agente vendedor

Data da entrega do veículo

Equipamento especial e modificações do veículo

.....

.....

.....



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA MOTOCICLETA LIGEIRA KREIDLER «FLORETT»

Motor:

Motor a dois tempos, monocilindrico, arrefecido a ar por turbina irradiadora. Diâmetro do cilindro 40 mm. Curso 39,5 mm. Taxa de compressão 1 : 8,5. Cilindrada 49 cm³. Potência contínua 3,6 CV desde 5.500 até 6.000 rotações por minuto. Pistão plano. Expulsão por inversão dos gases. Cilindro de alumínio revestido interiormente a cromo-níquel.

Caixa de velocidades:

Motor monobloco, de 3 velocidades. Desmultiplicação: 1^a velocidade — 1 : 3,61, 2^a velocidade — 1 : 2,0, 3^a velocidade — 1 : 1,31, comandadas por meio de garras, accionadas por 2 cabos no guidador. Aperto duplo, uma vez na caixa de velocidades e outra no guidador. Arranque do motor por quiquestarter.

Ignição e luz:

Por volante magnético (corrente alterna), potência 17 watt. Vela de ignição com rosca de 14 mm, tipo 240 WE ou 260 WE, conforme a condução. Avanço da ignição 21° medidos no volante magnético. Farol de 100 mm \varnothing , com lâmpada bilux 15/15 watt. Interruptor de luzes, com botão de corte corrente e buzina.

Carburador:

Da marca BING, de nível constante, tipo 1/15/18, de 15 mm \varnothing . Gigler principal 78. Difusor 2217. Agulha Nr. 2, posição da agulha — 2. Pistão do gás 2 (comprimento 36,5 mm). Filtro de ar húmido. Borboleta do ar com dispositivo automático para o arranque.

Transmissão:

Da cambota à embraiagem por meio de engrenagem helicoidal na relação 1 : 3,67.

Embraiagem de discos múltiplos banhados em óleo. Da caixa de velocidades à roda de trás por corrente reforçada $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}''$ com 102 elos, na relação normal 1 : 2,5.

A corrente trabalha inteiramente protegida numa caixa estanque.

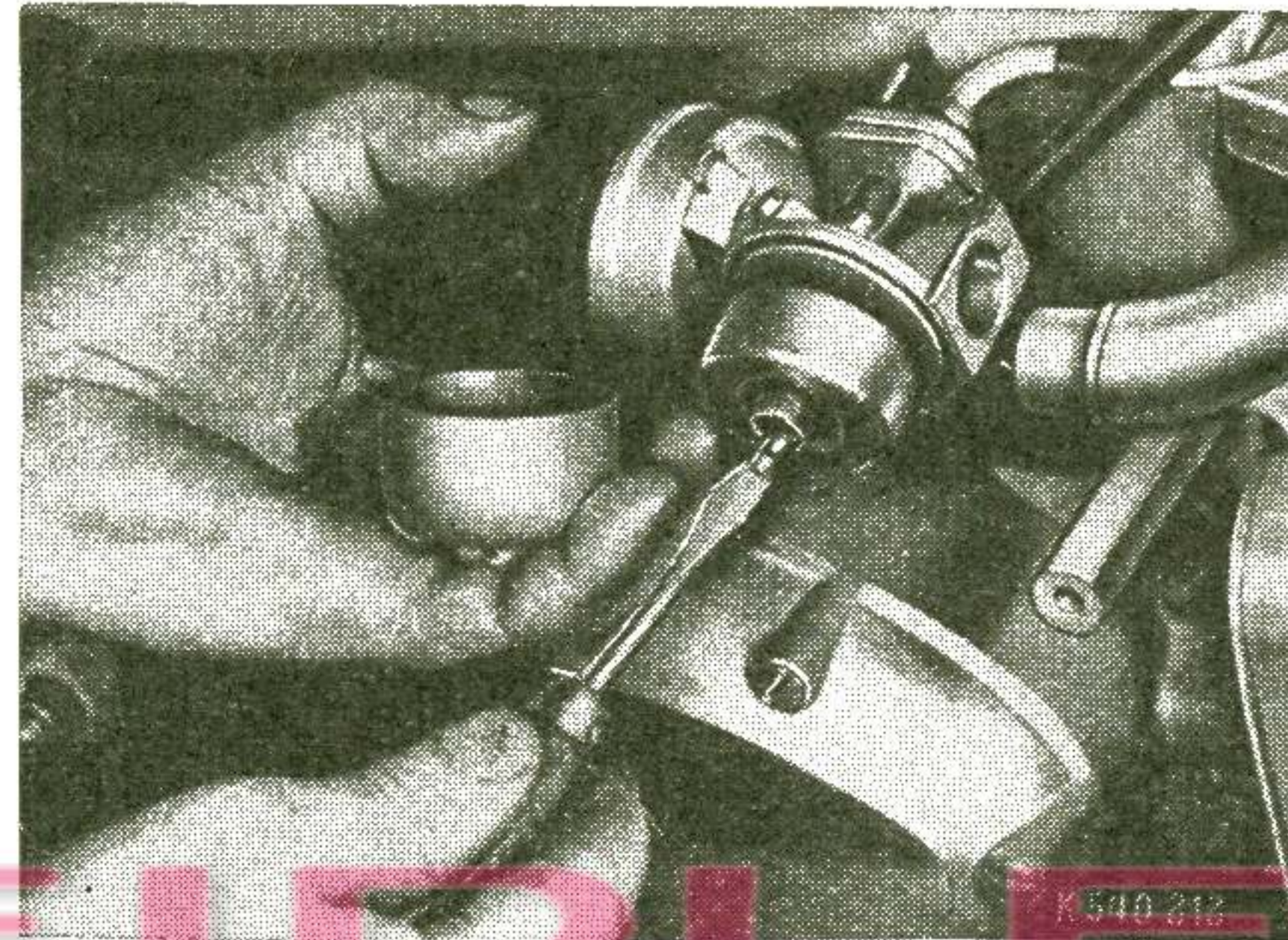


Fig. 44: Gigler do carburador



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Quadro

Em aço estampado com forqueta oscilante na frente e balanço traseiro por amortecedores hidráulicos. A tensão da corrente é regulável por meio de um excêntrico.

Rodas:

Aros em aço. Pneus 23 × 2.50 tipo motocicleta.

Pressão de ar:

1 pessoa: à frente, 1,5 kg./cm² = 21 lbs. — atrás, 2,0 kg./cm² = 28 lbs.

2 pessoas: à frente, 1,5 kg./cm² = 21 lbs. — atrás, 2,5 kg./cm² = 35 lbs.

Travões:

Cubos em duralumínio com tambor de freio ao centro. Maxilas interiores. Diâmetro do tambor 116 mm. O travão da frente é comandado por cabo e manípulo no guiador. O de trás, por cabo reforçado e pedal.

Depósito:

Depósito «sport» com capacidade para cerca de 9,2 lts. de carburante. Torneira de reserva para 1,8 lts.

Blindagem:

Motor inteiramente protegido com blindagens desmontáveis, evitando sujidade para o condutor. Blindagem no guiador com conta-quilómetros embutido.

Equipamento:

Selim corrido para duas pessoas. Descanso central. Blindagem do guiador com conta-quilómetros embutido, marcando de 0 a 80 kms./h. Fechadura anti-roubo. Guarda-pernas, com suplemento de preço.

Dimensões:

Comprimento total	1870 mm
Largura total	650 mm
Altura do selim	800 mm
Largura do guiador	550 mm
Altura acima do solo	168 mm

Peso:

Em ordem de marcha	73 kgs.
Peso total permitido	225 kgs.

Reservamo-nos o direito de modificar o fabrico e o equipamento.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DO MODELO MOPED KREIDLER «FLORETT»

Indicamos a seguir as características somente relacionadas com o modelo MOPED. Todas as restantes são idênticas às da motocicleta ligeira KREIDLER «FLORETT».

Motor:

Motor a dois tempos, monocilindrico, arrefecido a ar por turbina irradiadora. Diâmetro do cilindro 40 mm. Curso 39,5 mm. Taxa de compressão 1 : 8,5. Cilindrada 49 cm³. Potência contínua 2 CV a 4.000 rotações por minuto. Pistão plano. Expulsão por inversão dos gases. Cilindro de alumínio revestido interiormente a cromo-níquel.

Ignição e luz:

Por volante magnético (corrente alterna), potência 17 watt. Vela de ignição com rosca de 14 mm, tipo 190 WE ou 240 WE, conforme a condução. Avanço da ignição 21° medidos no volante magnético. Farol de 100 mm \varnothing , com lâmpada de 15 watt. Interruptor de luz, com botão de corte de corrente e buzina.

Carburador:

Da marca BING, de nível constante, tipo 1/10/53, de 10 mm \varnothing . Gigler principal 54. Difusor 2,15. Pistão do gás Nr. 8. Filtro de ar húmido.

Transmissão:

Da cambota à embraiagem por meio de engrenagem helicoidal na relação 1 : 3,67. Embraiagem de discos múltiplos banhados em óleo. Da caixa de velocidades à roda de trás por corrente reforçada $1\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{4}$ " com 102 elos, na relação normal 1 : 2,76 (13 : 36 dentes). A corrente trabalha inteiramente protegida numa caixa estanque.

Rodas:

Aros em duralumínio 23 \times 2.50 ou em aço 1,5 A—19.

Pneus 23 \times 2.50 tipo motocicleta.

Pressão de ar:

1 pessoa: à frente, 1,5 kg./cm² = 21 lbs. — atrás, 2,0 kg./cm² = 28 lbs.

2 pessoas: à frente, 1,5 kg./cm² = 21 lbs. — atrás, 2,25 kg./cm² = 31 lbs.

Equipamento:

Selim corrido para duas pessoas. Blindagem do guiador com conta-quilómetros embutido, marcando de 0 a 60 kms./h. Guarda-pernas, com suplemento de preço.

Peso:

Em ordem de marcha

72 kgs.

Peso total permitido

225 kgs.

ANTES DE TUDO, A SEGURANÇA

A circulação intensa exige muitas vezes da sua parte reflexos instantâneos. Deve, portanto, ter sempre a sua KREIDLER «FLORETT» em perfeitas condições mecânicas. Se por acaso surge na estrada uma verificação, e que por segurança colectiva se submeteu a sua motocicleta à respectiva inspecção, ficará certamente muito satisfeito em ouvir que se limitaram a desejar-lhe simplesmente «BOA VIAGEM».

Antes de qualquer saída, verifique se:

- os travões actuam devidamente
- os cabos e manípulos funcionam bem
- os pneus estão com a pressão recomendada
- a instalação eléctrica está em boa ordem de marcha

Verifique também a buzina, e para sua própria segurança se os parafusos principais estão bem apertados.

Desde que conheça um pouco a técnica da sua motorizada, poderá facilmente proceder a esta verificação, usando a ferramenta da máquina.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

ANTES DE PARTIR Conduzir uma KREIDLER «FLORETT» é fácil e ao fim de pouco tempo poderá dominar totalmente a sua máquina.

Preste atenção à pressão de ar nos pneus, a qual deverá ser de 1,5 kgs./cm² = 21 lbs. à frente e 2,0 kgs./cm² = 28 lbs. atrás, quando sozinho; se viajar com um passageiro, deverá ser respectivamente 1,5 kgs./cm² = 21 lbs. e 2,25 kgs./cm² = 31 lbs. a 2,5 kgs./cm² = 35 lbs. Antes da partida verifique se o punho de mudança das velocidades está em ponto morto, na posição 0 (Fig. 5) e antes de iniciar a marcha verifique também para maior segurança, o funcionamento dos travões de pé e de mão. Pode assim partir com a certeza de que cumpriu um dever para consigo e para com os outros. Para viajar despreocupadamente, torna-se necessário que o depósito esteja repleto de carburante. Recomendamos empregar unicamente gasolina e óleo de marcas de boa qualidade, devendo este ser da viscosidade SAE 40 ou 50. Aconselhamos particularmente o uso de óleos especiais para motores a dois tempos, que contêm matérias anti-corrosivas, além de outros adicionais. A proporção da mistura é de 1 : 25, ou seja, em cada 5 lts. de gasolina deve-se adicionar 2 decilitros do óleo atrás indicado. O depósito tem a capacidade de 9,2 lts., sendo desta quantidade 1,8 lts. destinados à reserva. Se empregar óleo avulso, recomendamos a adição de DESOLITE, especialmente durante o inverno, o que protege contra a corrosão (adicionam-se 10 cm³ de DESOLITE em cada 5 lts. de gasolina, além da mistura do óleo na proporção 1 : 25).



K 540 205

Fig. 5: Punho de mudança das velocidades na posição de ponto morto

ABRIR A TORNEIRA DA GASOLINA

Abra a gasolina, voltando o manípulo da torneira para baixo (Fig. 6), o qual deverá ser rodado no sentido da frente para trás.

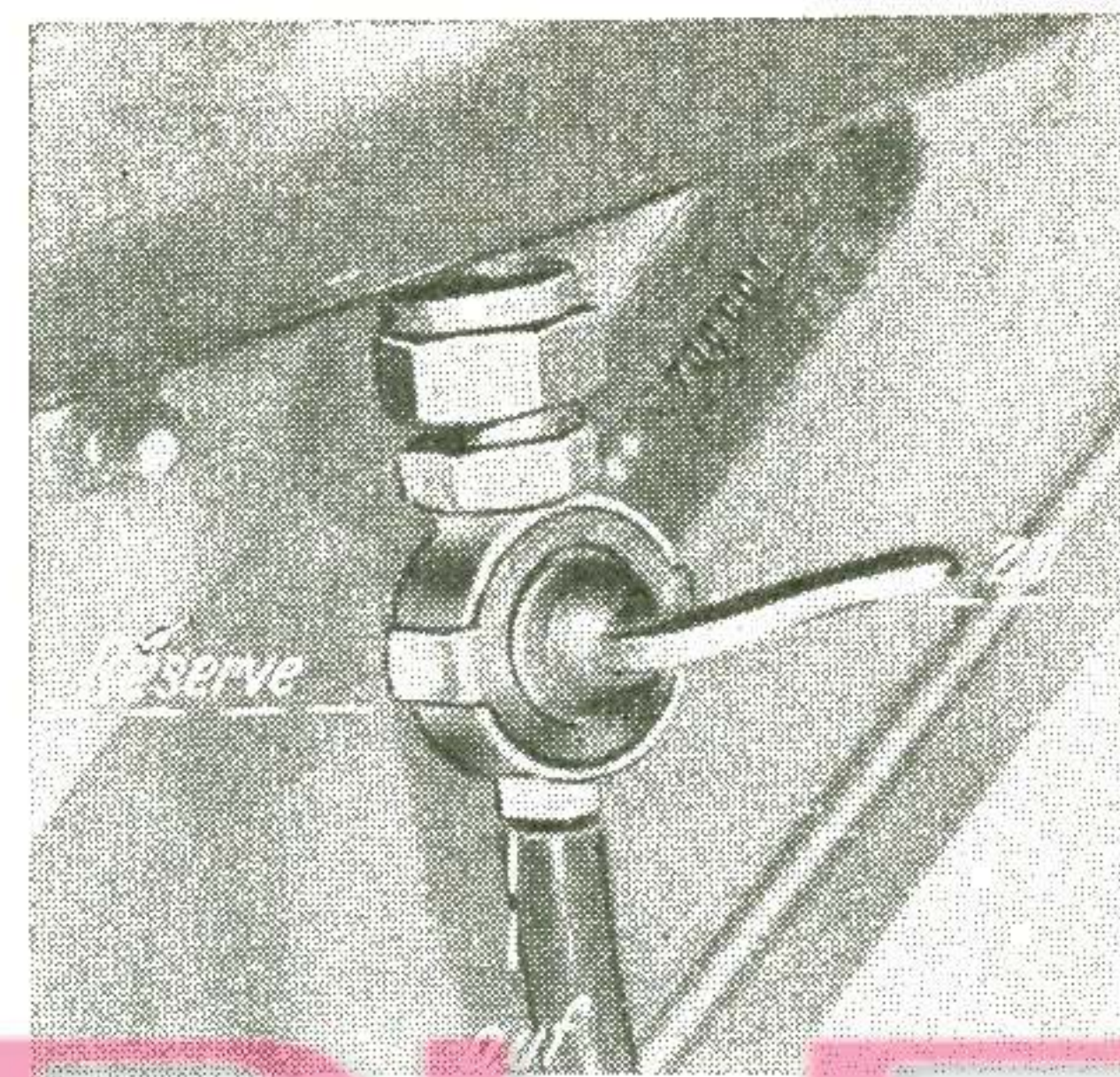
- Antes de partir, o punho de mudança das velocidades deve estar na posição 0 — ponto morto — (Fig. 5).
- No modelo MOPED, aperta-se o manípulo da embraiagem e colocam-se os pedais numa posição quase horizontal (posição de partida). Primir o pistão do carburador (Fig. 45), mas não dar gás.

● Abaixar enèrgicamente o quiquestarter.

- Logo que o motor comece a trabalhar, deverá dar-se um pouco de gás, o que origina a subida do pistão do carburador. Este pistão atinge o máximo da subida (16 mm acima do carburador), quando estiver o punho do acelerador totalmente aberto (Fig. 45).

● Não acelere o motor com a máquina parada, mas sim em andamento.

- Assim que o motor esteja a trabalhar, sente-se no selim, aperte o manípulo da embraiagem e faça rodar o punho de mudança das velocidades para a posição 1 (1ª velocidade). Em seguida, soltar lentamente o manipulo da embraiagem, dando ao mesmo tempo gás. No caso de a 1ª velocidade não engrenar, mantenha apertado o manípulo da embraiagem e coloque o punho da mudança das velocidades na posição 0 (ponto morto); seguidamente solte o manípulo da embraiagem e aperte-o de novo, tentando outra vez engrenar a 1ª velocidade.



aberta K 540 206

Fig. 6: Torneira da gasolina

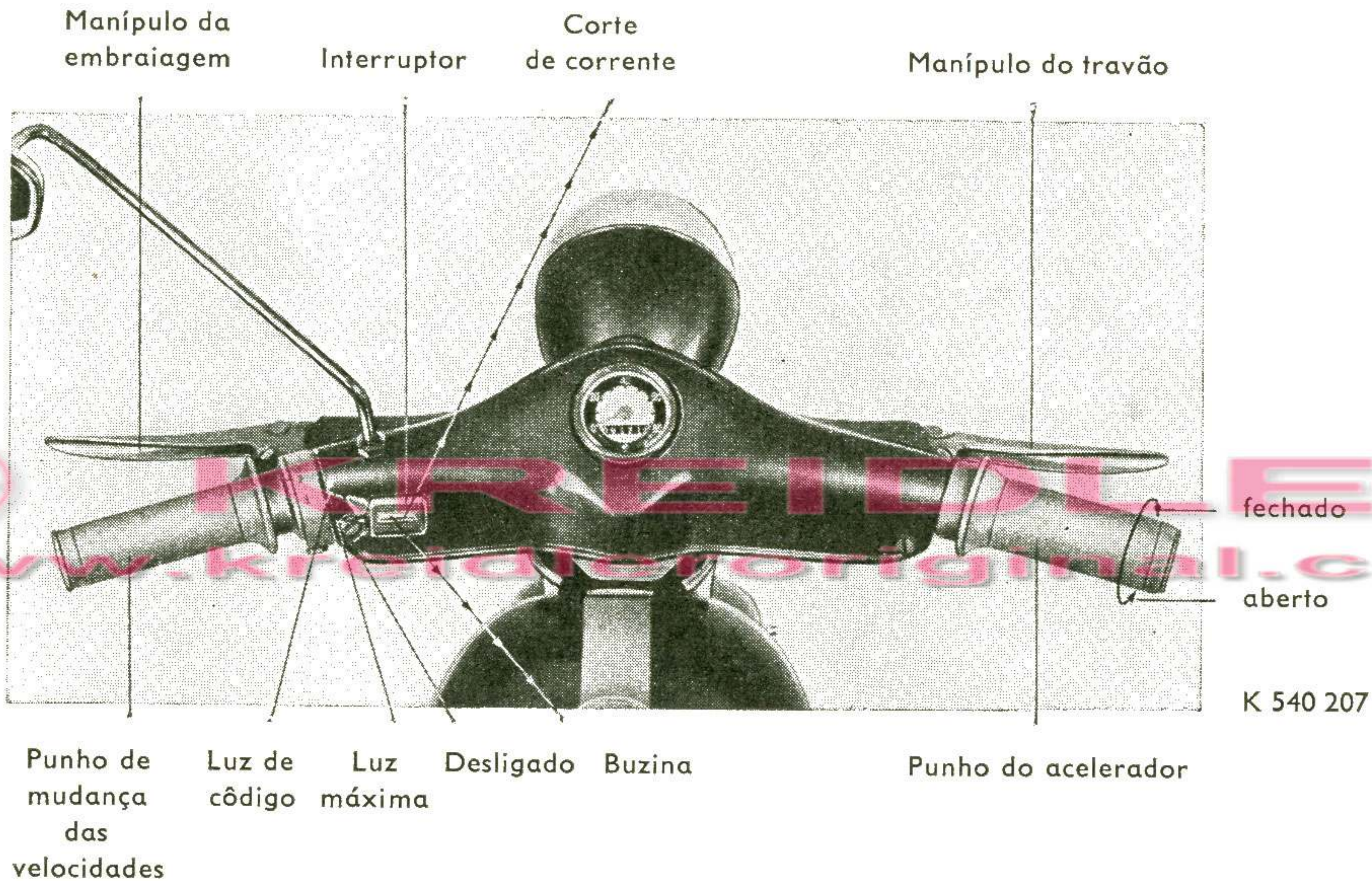


Fig. 7: Comandos no guidador

Depois de iniciada a marcha, logo que se atinja a velocidade de 15 kms./h., fecha-se o punho do acelerador e muda-se para a 2ª velocidade, apertando o manípulo da embraiagem e colocando o punho de mudança das velocidades na posição 2. Em seguida larga-se o manípulo da embraiagem e abre-se o gás novamente. Quando se atingir a velocidade de 30 kms./h., muda-se para a 3ª velocidade, do mesmo modo como da 1ª para a 2ª velocidade. Sempre que se mude de velocidade, deve-se fechar o gás e apertar o manípulo da embraiagem.

COMO MUDAR CORRECTAMENTE AS 3 VELOCIDADES

A mudança de velocidades é feita com a mão esquerda, bastando para isso apertar o manípulo da embraiagem e colocar o punho de mudança das velocidades na posição desejada. Se ao subir uma encosta, notar que a velocidade diminui, que o número de rotações do motor baixa e que este deixa de ter o som do seu trabalhar normal, não hesite em mudar para a velocidade inferior. O motor retomará o seu trabalhar normal, subindo com facilidade. Logo que tenha atingido o final da subida, mude para a 3ª velocidade e continuará a sua marcha como anteriormente. Nas cidades e povoações, proceda da mesma forma. Se vai a andar com a 3ª velocidade engrenada, e se por qualquer motivo tiver de parar, feche o gás, trave, e quando estiver quase a parar aperte o manípulo da embraiagem e coloque o punho de mudança das velocidades em ponto morto. O motor continuará a trabalhar no mínimo. Logo que tenha de retomar a marcha, aperte o manípulo da embraiagem, engrene a 1ª velocidade e as seguintes conforme foi dito atrás. Não é aconselhável estar com a 1ª velocidade engrenada e o manípulo da embraiagem apertado, enquanto não se retomar a marcha.

Nas subidas, não hesite em mudar de velocidade sempre que seja necessário, permitindo assim que o trabalho do motor seja o normal e não revele esforço. Desde que tenha de fazer uma grande descida, não vá com o punho do gás fechado, do que resultaria insuficiente lubrificação do motor. Deve de quando em quando tocar no botão de corte de corrente e dar ao mesmo tempo todo o gás. Assim, o motor receberá da mistura admitida, a quantidade de óleo necessária para a lubrificação dos apoios da cambota e do pistão. Devido à sua construção, um motor a dois tempos não produz o efeito de travagem que se consegue obter num motor a quatro tempos quando se fecha o gás. Portanto, não mude para a velocidade inferior, o que origina um demasiado número de rotações e conseqüente desgaste inútil do motor. Nas descidas, é também um erro, constituindo mesmo perigo, colocar-se o punho de mudança das velocidades em ponto morto, assim como parar o motor. De tal procedimento, além da falta de segurança e de luz (uma vez que esta só existe quando o motor trabalha), pode advir uma insuficiente lubrificação das engrenagens da caixa das velocidades, em virtude de o motor ir parado.

Outra forma incorrecta de descer, é apertar o manípulo da embraiagem e deixar a máquina em andamento livre, o que origina um superaquecimento e desgaste prematuro das varetas da embraiagem. Não há nenhuma embraiagem de discos múltiplos banhados em óleo, que durante uma descida de quilómetros, suporte o esforço provocado por este processo de condução.

Assim, deverá descer sempre com a velocidade engrenada e proceder como acima indicamos. Se durante a descida a velocidade aumentar demasiadamente, trave o veículo. A FLORETT tem cubos em duralumínio, que não aquecem quando é necessário travar em grandes descidas.

PARAGEM DO VEÍCULO

Efectua-se fechando o gás. Ao mesmo tempo accionam-se os travões de pé e de mão, e quando o veículo estiver quase parado, deve-se colocar em ponto morto o punho de mudança das velocidades. Nunca pare bruscamente, porquanto pode originar uma derrapagem, além do desgaste desnecessário dos pneus.

PARAGEM DO MOTOR

Para uma pequena paragem do motor, basta fechar o punho do gás, cortar a corrente no interruptor e fechar a torneira da gasolina. Se a paragem tiver de ser mais demorada, deve-se abrir todo o gás ao mesmo tempo que se corta a corrente, favorecendo desta maneira o sistema da embielagem com uma melhor lubrificação. Em qualquer dos casos, deve-se fechar sempre a torneira da gasolina.

PORQUE SE DEVE RODAR A MÁQUINA

Únicamente para maior duração do motor! Não esqueça que tudo é novo — cilindro, pistão, segmentos, cambota, etc. Se bem que o motor tenha já trabalhado durante algum tempo no banco de ensaio, ainda não está perfeito enquanto não tiver trabalhado nas condições mais diversas, percorrendo subidas ou descidas, com ou sem bagagem, mas sempre sob a sua condução cuidadosa.

Durante os primeiros 500 kms. não é recomendável (!!) abrir todo o gás. Contudo, não hesite em puchar a 1ª velocidade até ao limite indicado (15 kms/h.) e não receie longas viagens. Pelo contrário, convem um andamento razoável e percorrer grandes distâncias, para que o motor atinja a sua temperatura normal de funcionamento! Logo que tenha percorrido os primeiros 500 kms., poderá de quando em quando andar com o punho do gás todo aberto. Depois dos 1.500 kms., pode considerar a sua máquina como completamente rodada. Todos os parafusos e porcas estarão adaptados, o motor estará polido e a sua adaptação à mudança das velocidades será perfeita.



COM O TEMPO GANHÁRA CONHECIMENTO

Procure conhecer a sua FLORETT. Leia portanto várias vezes as instruções presentes. Deste modo, terá muito mais gosto na sua máquina e poderá ajuizar mais facilmente o seu funcionamento. Evidentemente que se torna necessário um mínimo de assistência, como acontece com a sua apresentação e limpeza pessoal.

1. Funcionamento do motor a dois tempos

Os motores a dois tempos caracterizam-se pela sua simplicidade. A mistura gasosa do carburador (c) é aspirada no carter do motor (a), quando o pistão (b) se eleva no cilindro. No percurso descendente do pistão, esta mistura gasosa é comprimida.

Quando, durante esse percurso descendente, o fundo do pistão põe a descoberto a fenda do escape (f), os gases queimados provenientes da sua combustão, são evacuados. Ao descer ainda mais, este mesmo pistão des-

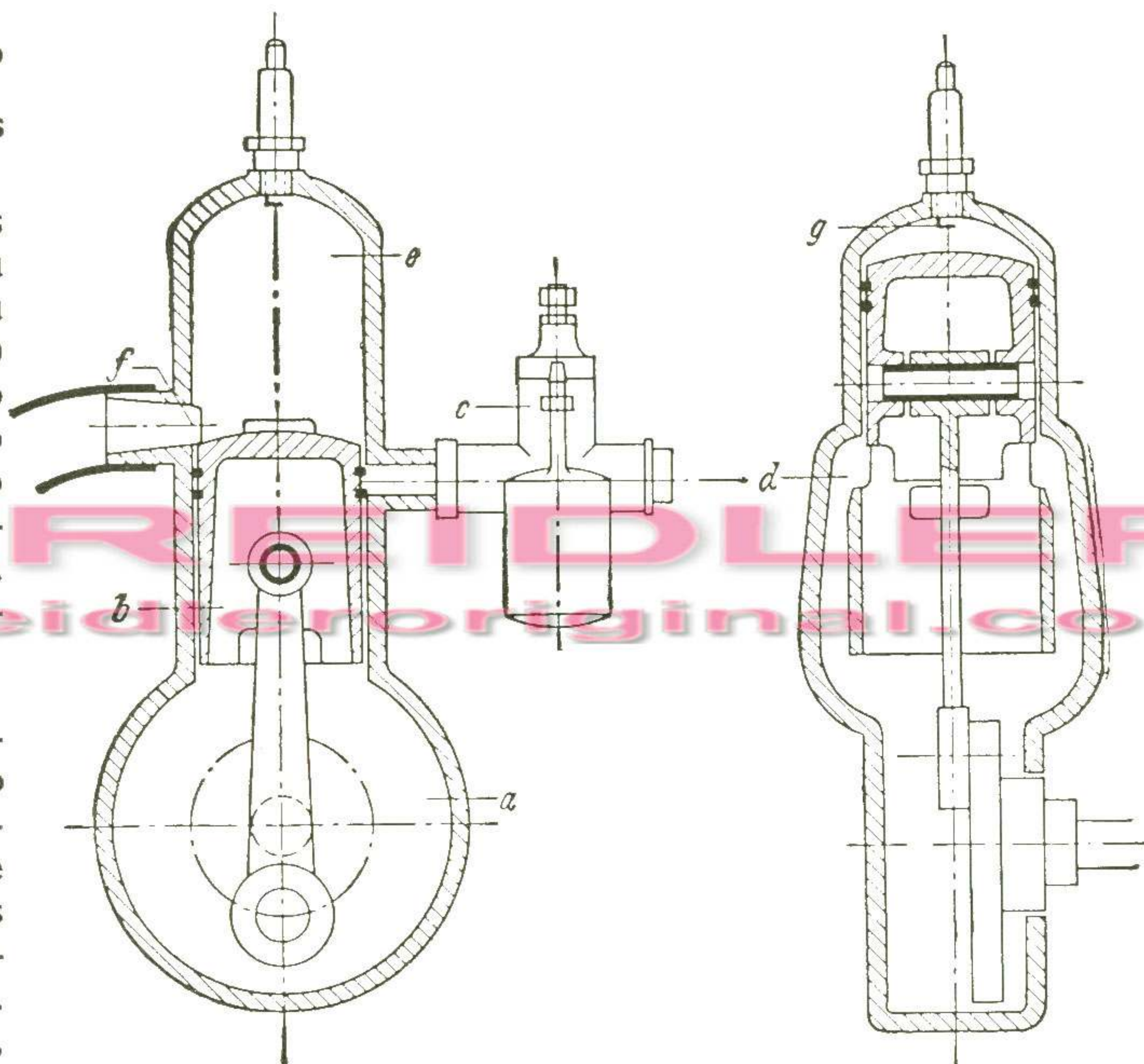


Fig. 8: Funcionamento do motor a dois tempos

K 540 208

cobre os canais de transferência (d), de maneira a que a mistura gasosa possa penetrar no cilindro (e).

Na subida do pistão, a mistura gasosa é comprimida no cilindro. Pouco antes do pistão atingir o seu ponto culminante, isto é, o ponto morto superior, produz-se a faísca entre os polos da vela (g), dando-se deste modo a combustão dos gases, seguida da explosão, que provoca o impulso do pistão para baixo. No momento em que o fundo do pistão põe a descoberto a fenda de escape (f), os gases queimados são expelidos como já se descreveu. Por cada volta da cambota, ou seja, em cada ciclo de funcionamento (motor a dois tempos), obtem-se um impulso positivo de força.

O óleo misturado na gasolina é quase totalmente separado desta mistura, quando o ar/combustível é aspirado no carter da cambota, formando assim uma película de óleo que cai sobre todas as peças em movimento, para a sua boa lubrificação.

2. Motor

O motor e a caixa de velocidades da KREIDLER FLORETT, constituem um só bloco em liga de metal leve e todas as suas partes estão cuidadosamente blindadas, contra o óleo e poeira. O motor funciona sob o princípio de queda reversível e está suspenso no quadro em três pontos. Uma turbina de grande capacidade garante o arrefecimento.

A cambota, com rosca esquerda, está apoiada de um lado e do outro, em rolamentos resistentes de grandes dimensões. A biela trabalha num rolamento de roletes. O pistão é fabricado em metal leve, com dois segmentos, comandando a admissão, a transferência e o escape dos gases. A vela está situada no centro da culassa. A lubrificação do motor é garantida pela mistura óleo/gasolina, na proporção de:

óleo 1 : gasolina 25

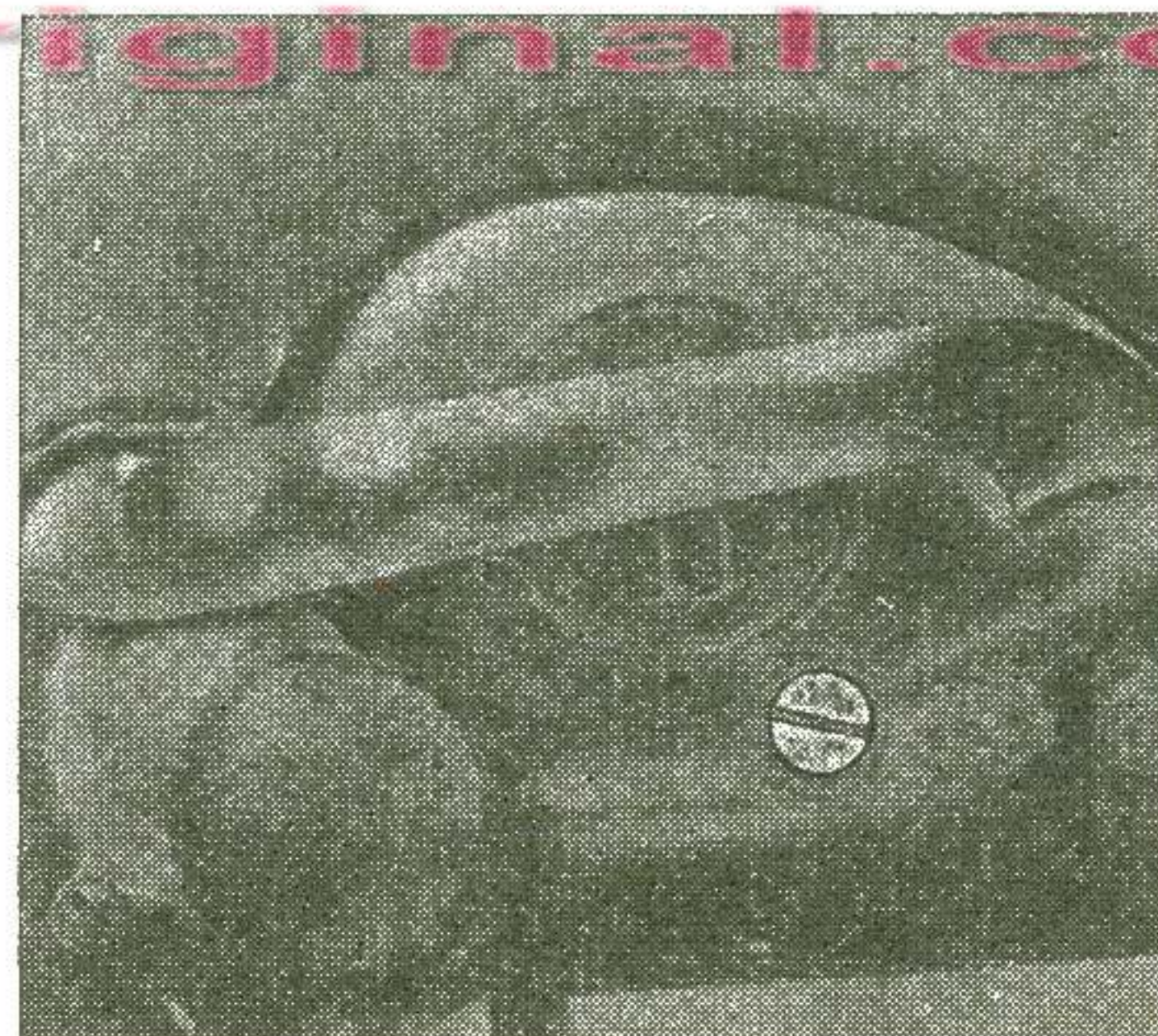
3. Tampões de encher e esvaziar o óleo

Quando se pretende deitar óleo no motor, desaparafusa-se o tampão que está situado no lado inferior direito do motor (Fig. 9). Depois de se deitar 0,25 lts. ($\frac{1}{4}$ de litro) de óleo, como está prescrito, este aparecerá ao nível do tampão. Se inclinando ligeiramente a máquina para o lado direito o óleo não escorrer, é necessário perfazer o nível até que aquele atinja o bordo inferior do orifício aonde aperta o tampão.

O tampão de esvaziamento do óleo, encontra-se situado no lado esquerdo do motor, por baixo do quiquestarter (Fig. 10).

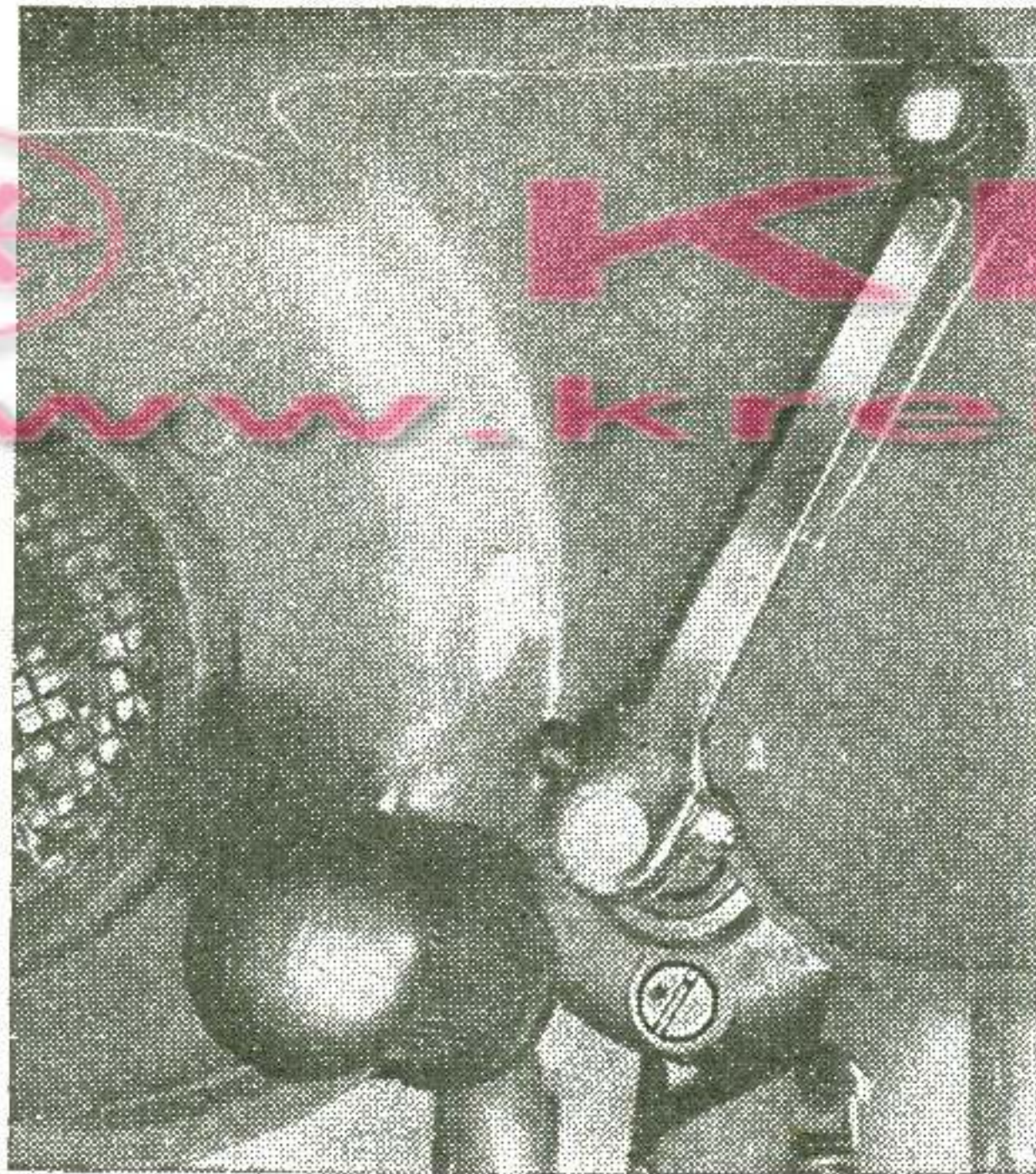
K 540 209

Fig. 9: Tampão do enchimento



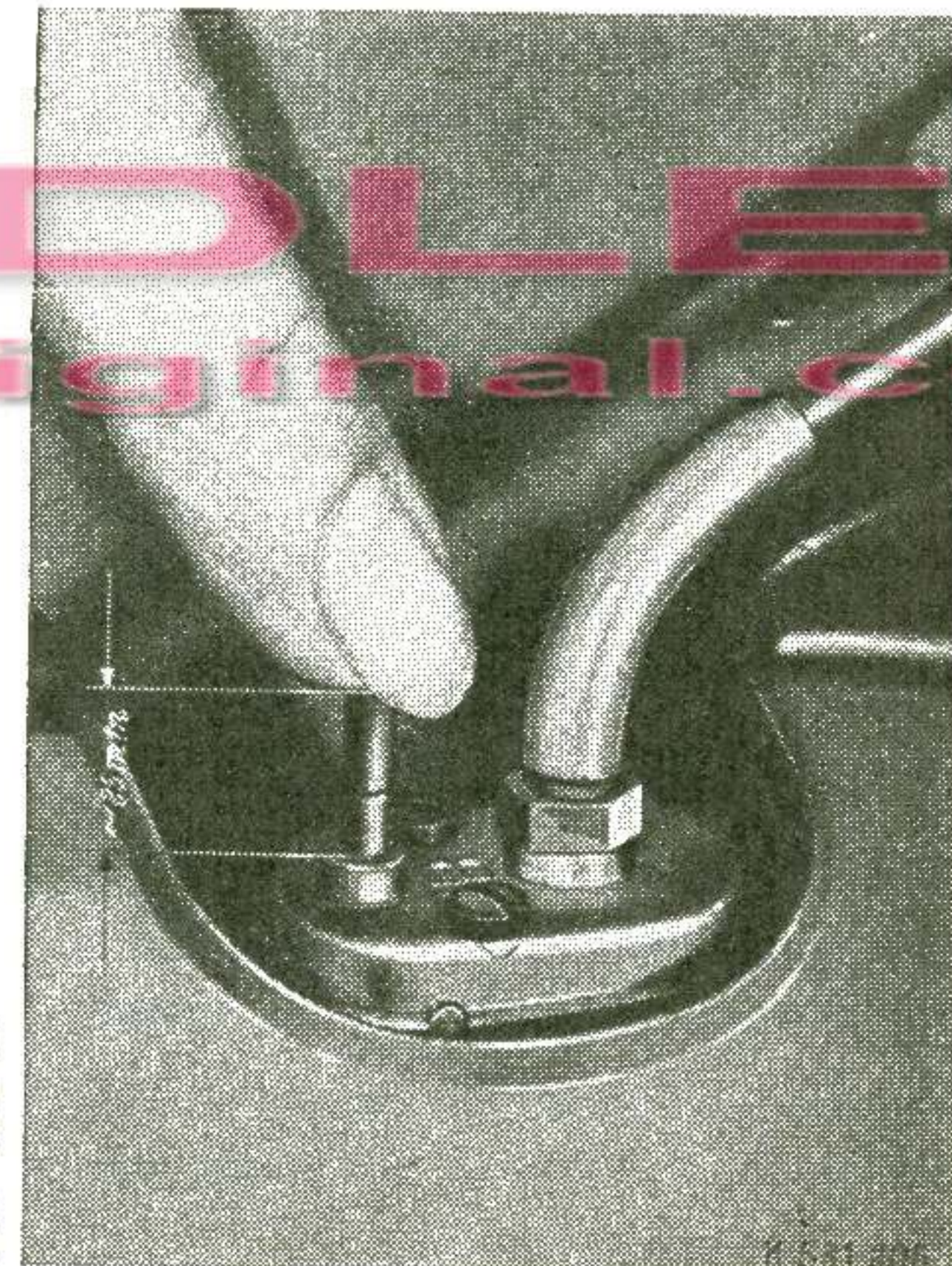
4. Mudança de óleo na caixa de velocidades

Recomendamos mudar o óleo só quando o motor estiver quente, desaparafusando os tampões de encher e esvaziar (Fig. 9 e 10). Para se retirar totalmente o óleo, inclina-se a máquina para a esquerda e depois para a direita, até que deixe de escorrer. Em seguida, aperta-se o tampão de esvaziar com a respectiva junta e inclinando-se a máquina para o lado esquerdo, introduzem-se 250 cm³ (0,25 lts. = $\frac{1}{4}$ de litro) de óleo SAE 80 (valvulina fina). Depois de aparafusar o tampão de encher, deve ter-se o cuidado de verificar se este ficou a vedar devidamente.



K 540 210

Fig. 10: Tampão do esvaziamento



K 531 806

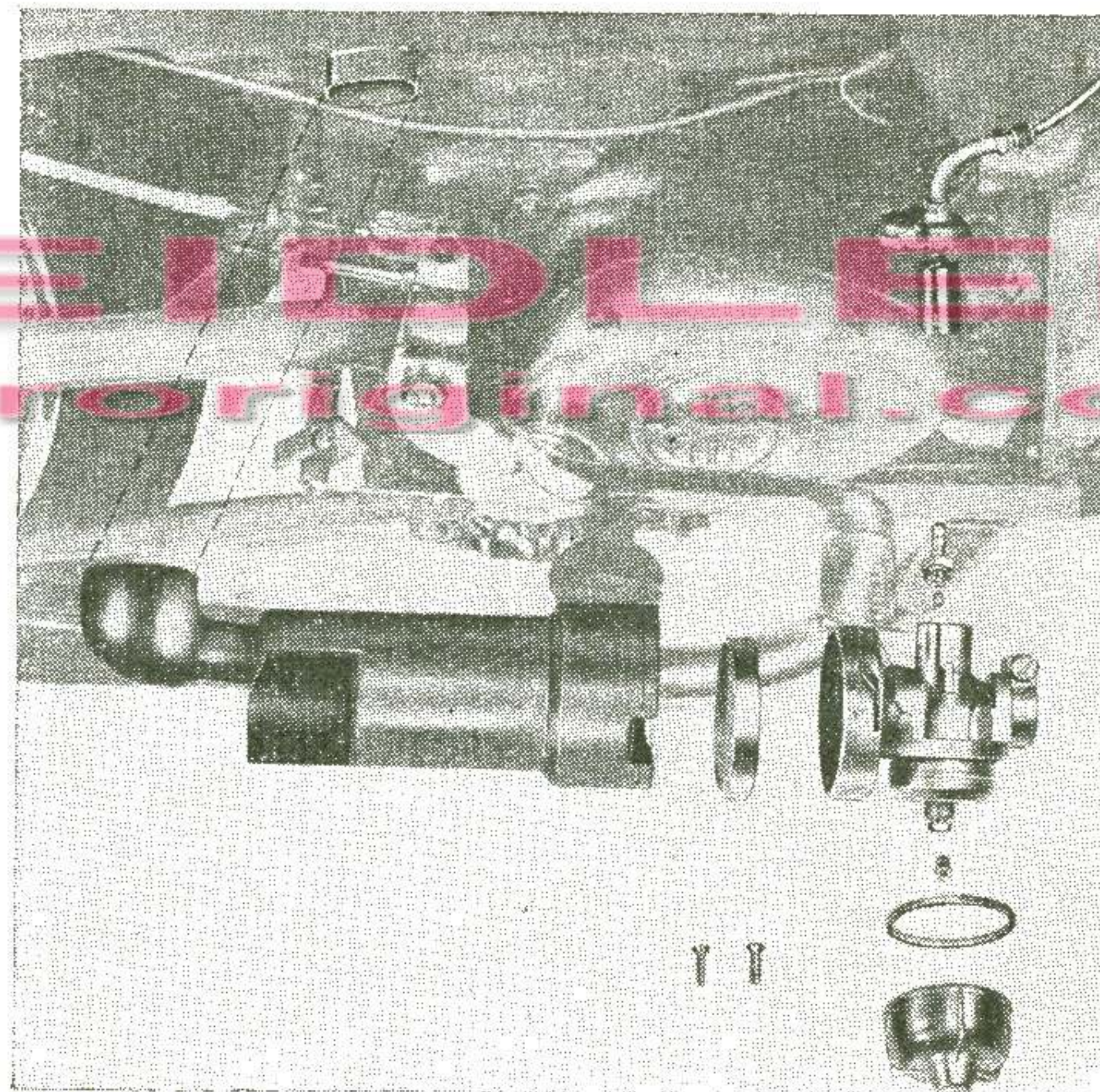
Fig. 45: Pistão do carburador

5. Carburador

Tanto o carburador BING 1/15/18 de 15 mm de passagem, como o BING 1/10/53 de 10 mm de passagem, ambos de nível constante e filtro húmido, têm registo automático de arranque. Fazendo pressão no pistão (Fig. 45), impede-se a entrada do ar no carburador. Deste modo, a mistura ficará mais rica para o arranque. O pistão voltará automaticamente à posição primitiva (16 mm acima do carburador), desde que se abra totalmente o punho do acelerador.

Depois de iniciar a marcha, deverá nos primeiros momentos, dar todo o gás, pelo menos uma vez, para que a barboleta do ar fique aberta automaticamente. O filtro do ar húmido é premido contra o corpo do carburador pelo silencioso de ruídos de aspiração. Portanto, deve colocar-se em primeiro lugar no batente do silencioso e seguidamente montar este já com o filtro no corpo do carburador, isto quando se efectuarem as limpezas periódicas (normalmente de 1.500 em 1.500 kms.). É conveniente ter o cuidado de verificar que o lado do filtro com os dizeres «Streckblech» fique voltado para o carburador.

Fig. 11:
Carburador e silencioso do ar (desmontado)



K 540 211

Uma frequente limpeza do filtro, burrifando-o depois com óleo, prolonga a duração do cilindro cromo-níquel, permite um consumo normal e a conservação do motor no seu melhor rendimento. Quando se anda muito em estradas poeirentas é de toda a conveniência efectuar mais frequentemente a limpeza deste filtro.

Os elementos mais favoráveis para uma perfeita afinação do carburador BING, é na motocicleta ligeira KREIDLER «FLORETT», o gigler 78 e o difusor 2217 com a posição de agulha 2; no modelo MOPED, o gigler 54 e o difusor 2,15 com a posição de agulha 2.

O combustível corre para o carburador por um bocal com filtro (Fig. 12), encon-

trando-se a boia dentro do corpo do carburador. O nível do combustível é mantido sempre constante pela boia e agulha desta.

O silencioso de ruídos de aspiração leva o ar necessário para a combustão, através do quadro para o motor. O ar de combustão entra por dois orifícios no quadro, situados debaixo do selim e ao lavar a máquina deve evitar-se a entrada de água nestes orifícios. Também deve evitar-se colocar debaixo do selim desperdícios ou qualquer outro objecto que possa tapar a entrada do ar, pois se assim acontecer, o rendimento do motor será imediatamente prejudicado.

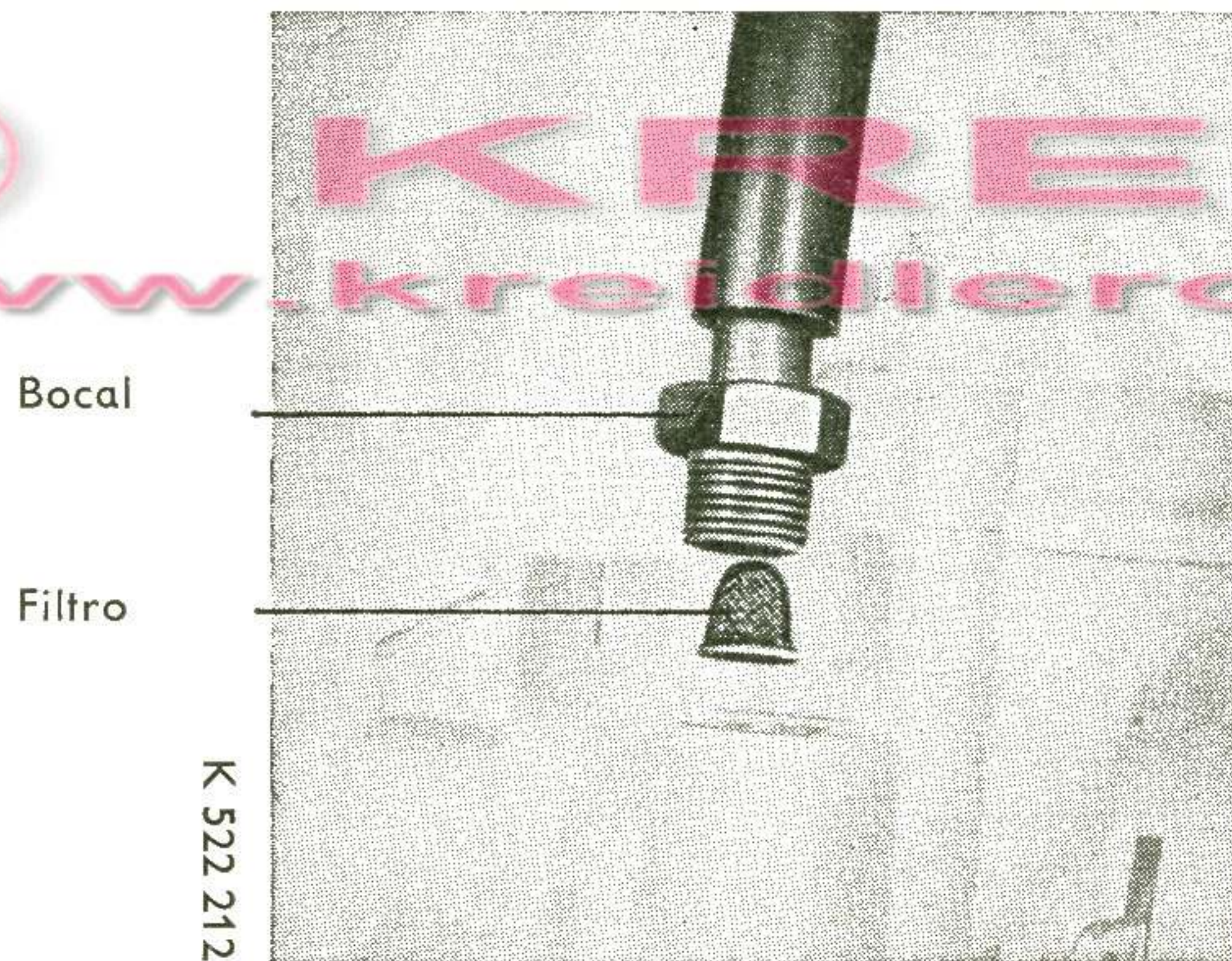


Fig. 12: Bocal do tubo de carburante com o filtro

6. Volante magnético de ignição e de luz

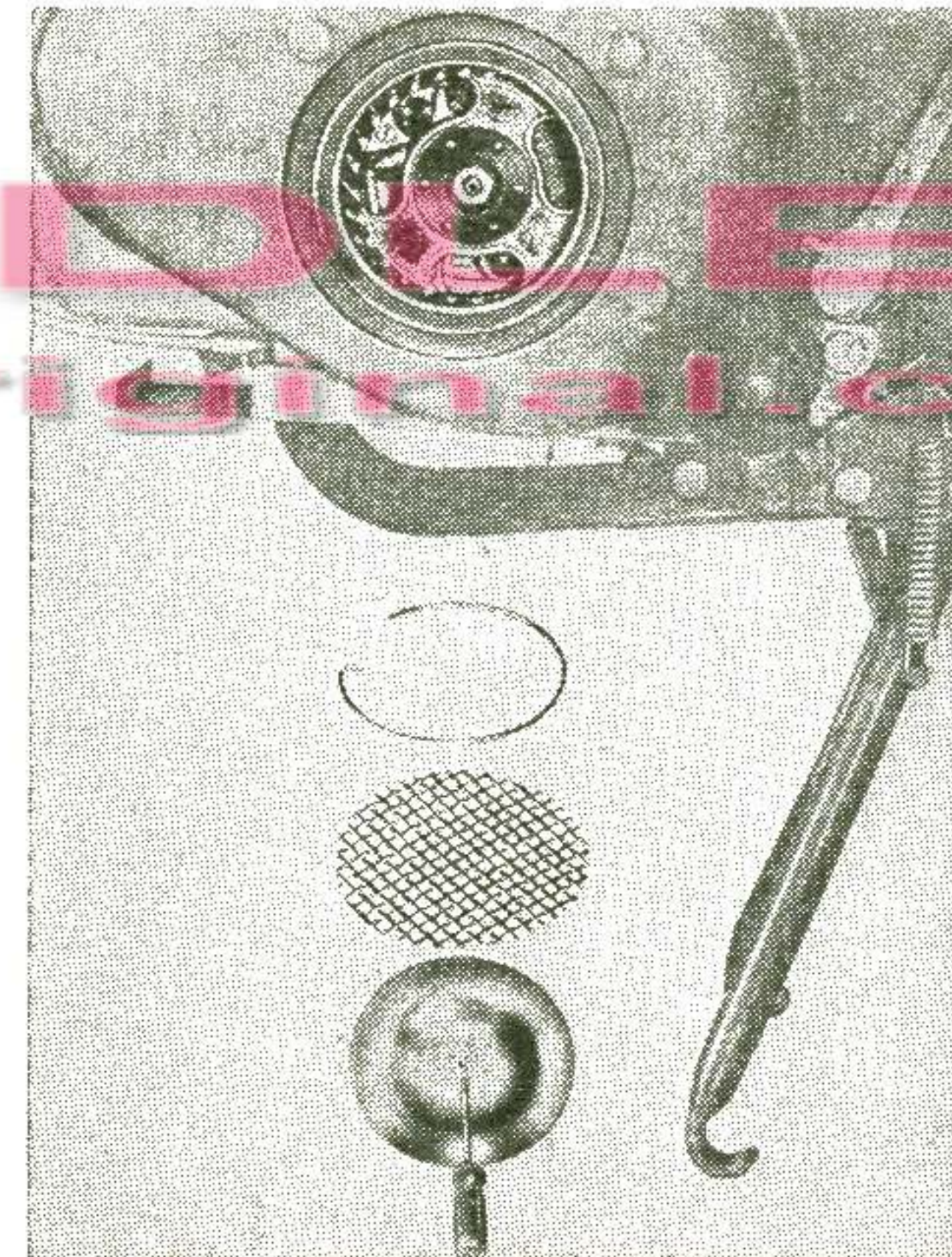
O volante magnético de ignição e de luz (fig. 15), dum potência luminosa de 17 Watt, está montado na cambota e gera além da corrente para a ignição, a corrente para o farol da frente e farolim traseiro. Para verificar o dispositivo da ignição, retira-se a rede (fig. 13). A placa de base, está fixada ao carter por parafusos em orifícios longitudinais (fig. 15). Deve-se verificar o ponto de ignição de 3.000 em 3.000 kms. Se necessário, proceda à afinação respectiva. Os platinados estando queimados, devem ser lixados ou substituídos.



K 540 213

◀ Fig. 13:
Desmontagem da rede

Fig. 14:
Rede e tampa do volante
magnético desmontadas ▶

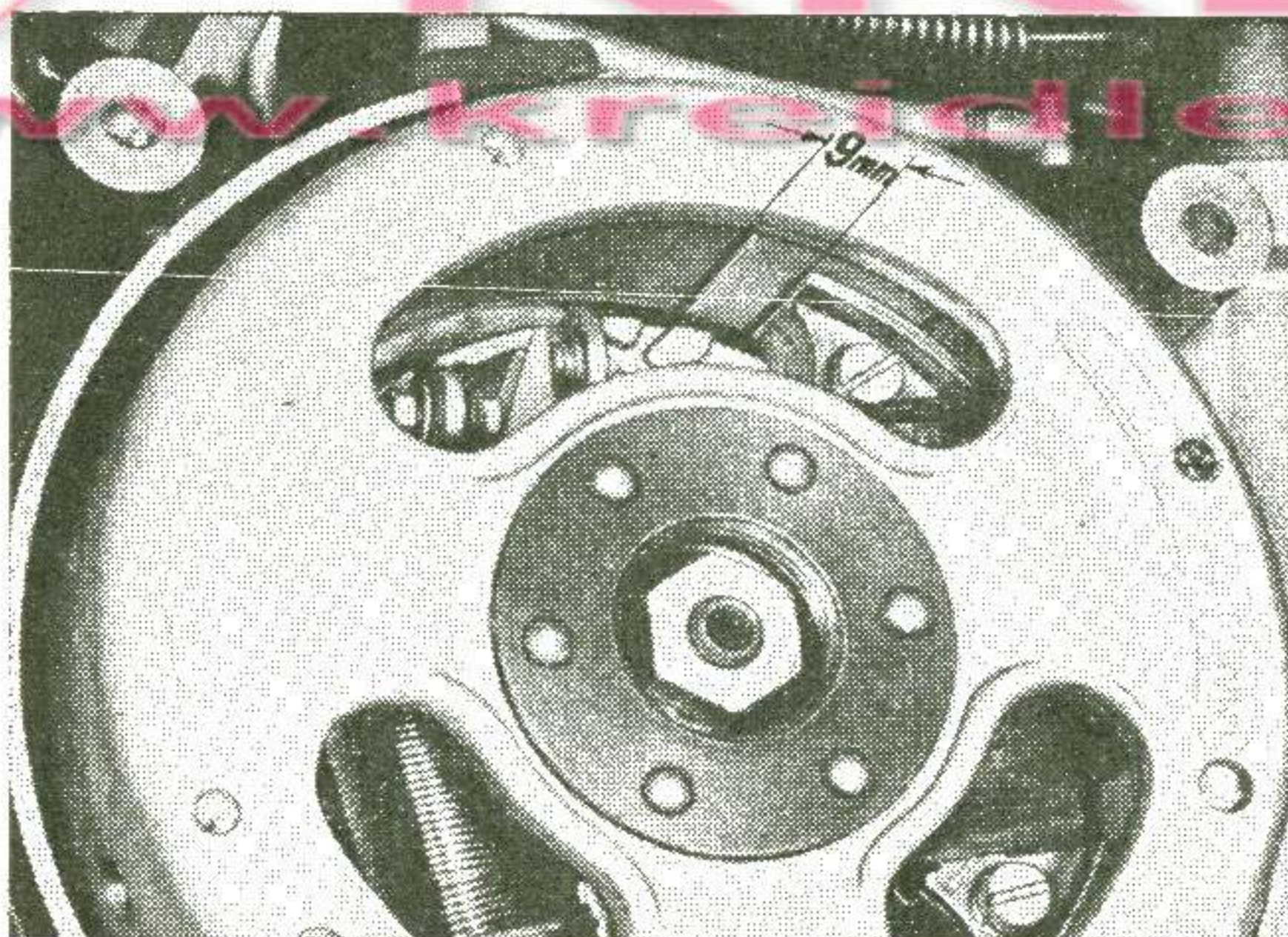


K 540 214

7. Ajuste do volante magnético

A ignição está devidamente ao ponto, quando a faísca sai da vela, estando o volante magnético na posição de 21° antes do ponto morto superior, ou medindo no percurso do pistão 1,65 mm antes do ponto superior. É nesta altura que o rotor começa a abrir.

Fig. 15: Posição da roda polar no rompimento exacto do polo A



K 522 213

Ponto morto superior Avanço da ignição

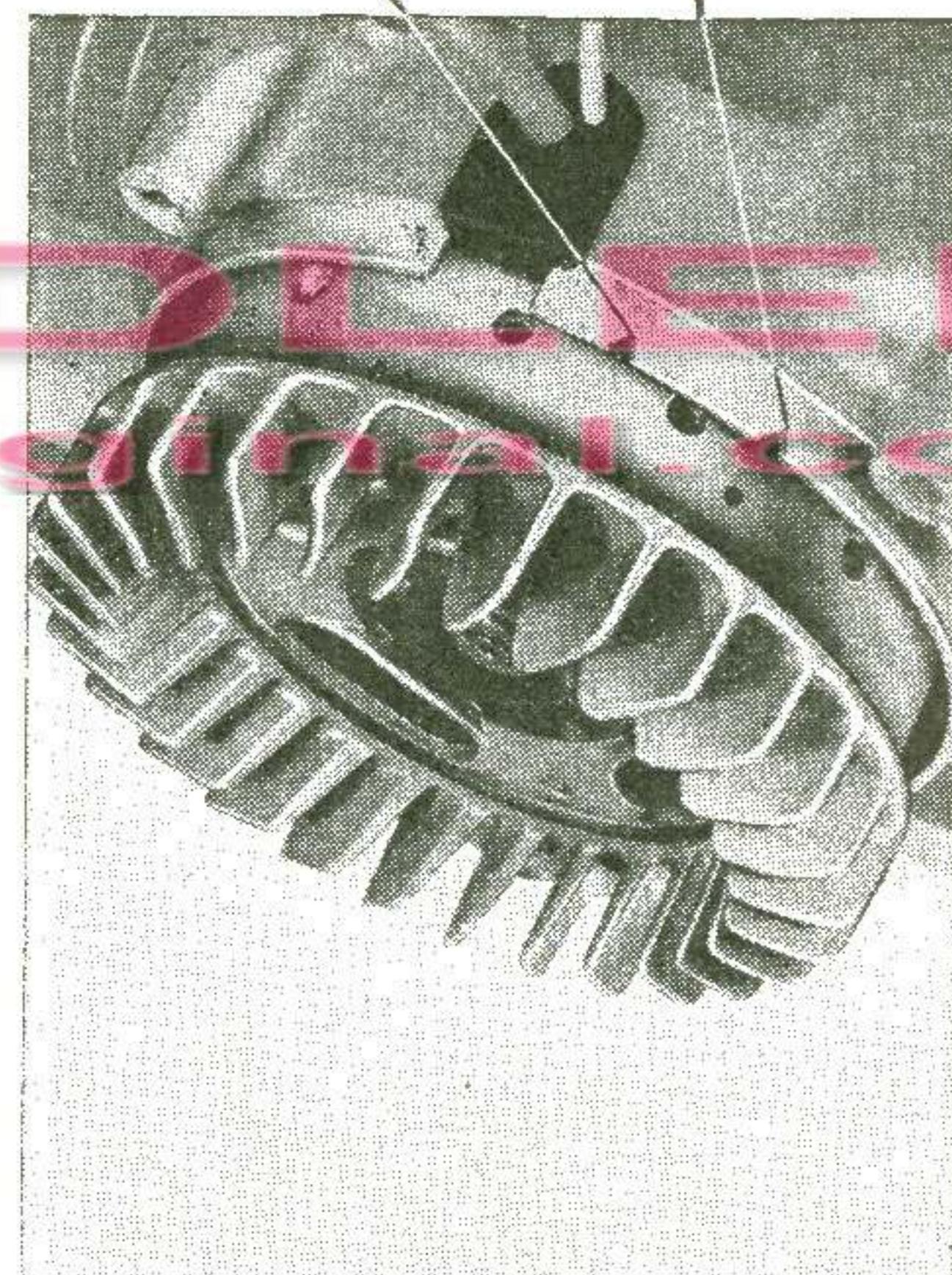


Fig. 16: Volante magnético da ignição e luz

K 540 216

A verificação e afinação do ponto de ignição é simples:

- a) Fazer coincidir o granulado da roda polar com o entalhe do cárter (ver fig. 16).
- b) Um calibrador 0,30 deve passar folgado entre os platinados, quando o granulado e o entalhe estão sobrepostos.
- c) No caso de assim não suceder, não se deve girar a placa, mas sim afinar a folga dos platinados até que o calibrador de 0,30 mm de espessura passe facilmente entre eles. Esta folga verifica-se a seguir. Deve ser de 0,3 a 0,4 mm, mas em casos excepcionais poderá ficar mesmo com 0,1 mm a mais ou a menos do que o indicado.

Se por qualquer motivo houver necessidade de desmontar o volante magnético, deve ter-se o cuidado de ao apertar a placa, fazê-lo de modo a que o rompimento do polo A (ver fig. 15) tenha a medida de 9 a 12 mm. Nunca deve ser menos de 6 mm, nem mais de 12 mm, porque se assim acontecer o motor ficará a pegar mal, não aguentará o trabalho no mínimo e a ignição será defeituosa em andamento lento, sobretudo com a luz acesa.

Para afinar a ignição, baseando-se no rompimento do polo A, procede-se do seguinte modo:

- 1) Pôr a roda polar no ponto de tempo de ignição (marcação do granulado por baixo do entalhe direito do cárter), o que corresponde a 21° antes do ponto morto superior.
- 2) Girar a placa para a direita ou para a esquerda, de forma a que a distância da circunferência do entalhe dianteiro, até à parte da frente do borne do induzido, seja na roda polar de 6 a 12 mm. Afinar essa distância para o valor médio de 9 mm (ver fig. 15).

- 3) Tal qual foi indicado em c), afina-se o começo da abertura dos platinados pela modificação da distância dos mesmos.
- 4) A conservação constante da medida prescrita para o rompimento do polo, é mais importante do que a conservação da folga dos platinados de 0,3—0,4 mm, a qual pode também oscilar entre 0,2 e 0,5 mm.

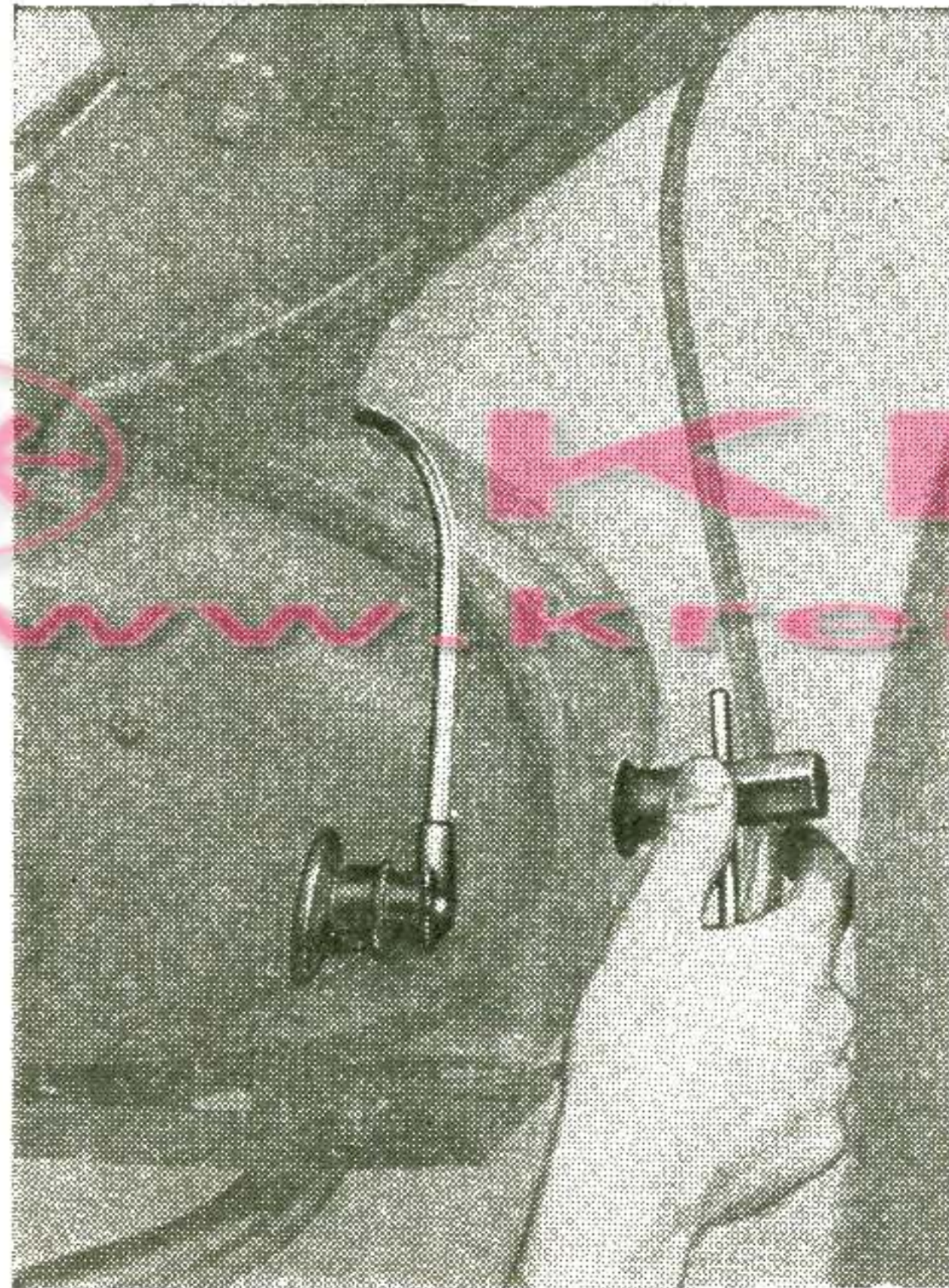
A afinação exacta da ignição, isto é, 21° antes do ponto morto superior e de 6 a 12 mm de rompimento do polo, é de primordial importância para o bom funcionamento do motor KREIDLER. No caso de não ter os conhecimentos necessários a este respeito, deve recorrer a uma boa oficina, de preferência Agente Kreidler, para um trabalho perfeito.

8. Vela de Ignição

Na motocicleta ligeira, a vela de ignição deve ter normalmente um grau térmico de 240 ou 260. No modelo MOPED, emprega-se uma vela de utilização geral com um grau térmico de 190 a 240, consoante o andamento. A distância dos eléctrodos deve ser de 0,4 mm (ver fig. 18).

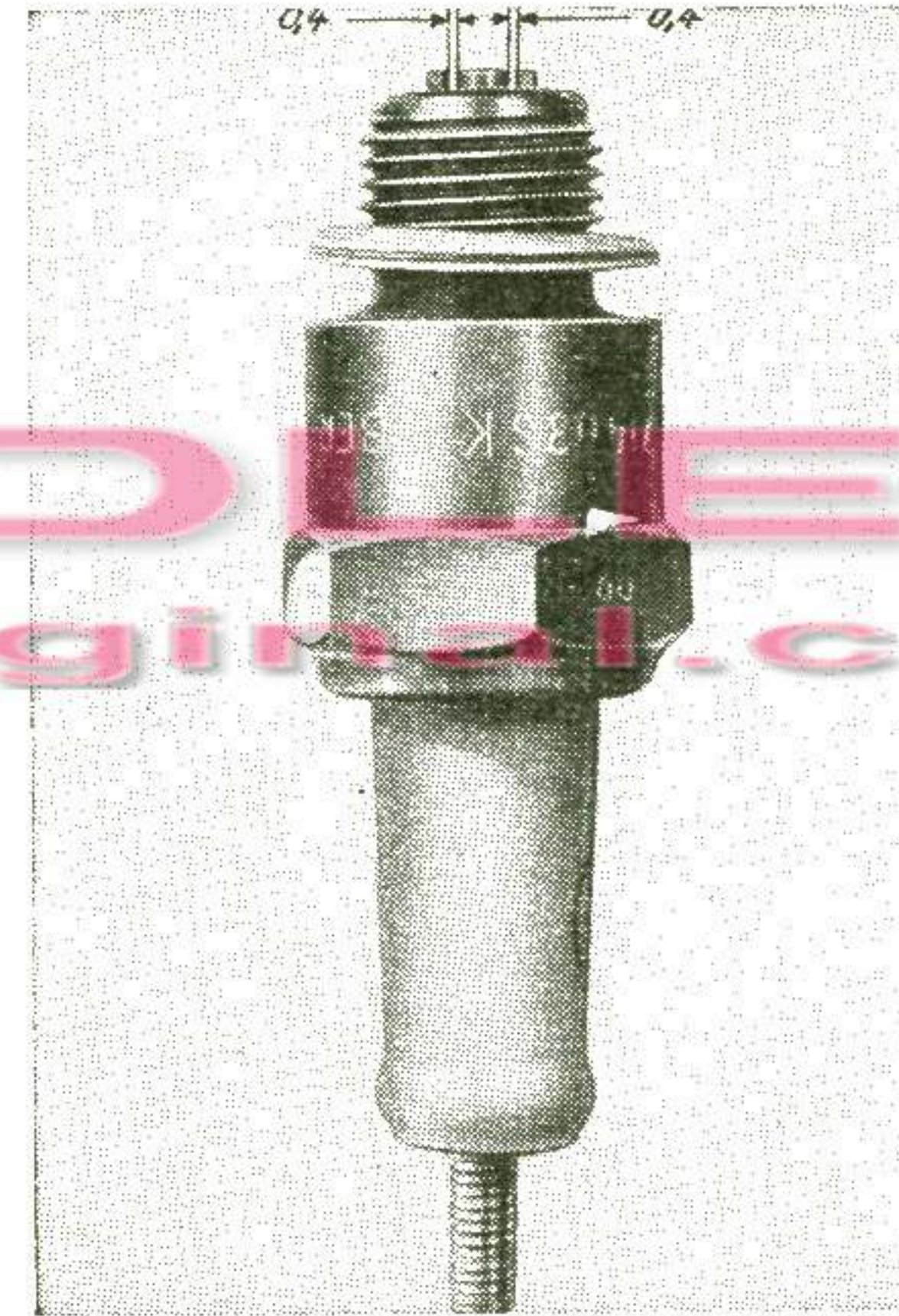
Para um perfeito funcionamento, em qualquer circunstância, deve retirar-se a vela todos os 1.000 kms., limpá-la com uma escova de arame e corrigir a distância dos eléctrodos para 0,4 mm. Quando se anda frequentemente na cidade ou se fazem apenas curtas viagens, durante as quais o motor nunca chega a aquecer completamente, pode usar-se uma vela de grau térmico inferior, mas nunca a menos de 190. Em virtude dos aditivos existentes na gasolina e no óleo, pode acontecer quando o motor está muito quente, surgir crosta na vela entre os dois eléctrodos. Limpando o filtro periodicamente e oleando-o, pode evitar-se este inconveniente. O condutor

apercebe-se que a vela está isolada por crosta, quando ouvir uma explosão no escape logo seguida de outra no carburador, chegando mesmo por vezes a parar o motor. Quando tal acontecer, desaperta-se a vela e retira-se com a unha ou com uma agulha, o carvão que está entre os eléctrodos, podendo depois colocar-se a vela no devido lugar.



K 540 217

Fig. 17: Retirar a vela



K 522 218s

Fig. 18: Distância dos eléctrodos da vela

Segundo o aspecto exterior da vela, pode-se ajuizar se esta é própria ou não para o seu motor e para a sua maneira de conduzir. Se a vela denuncia uma cor escura, é porque não aquece o suficiente, devendo então usar uma vela de grau térmico inferior. Se, pelo contrário, a vela denota uma cor acinzentada à volta do eléctrodo central, com vestígios de pérola, é porque é quente demais, necessitando portanto de a substituir por outra de um grau térmico mais elevado. A vela ideal, deve apresentar uma cor acastanhada. Aconselhamos trazer sempre de reserva uma vela em boas condições de funcionamento.

9. Embraiagem

A embraiagem da Kreidler «FLORETT» é de discos múltiplos banhados em óleo e provida de uma mola de prato de grandes dimensões. Toda ela é de uma execução muito resistente e à prova de desgaste. A afinação da embraiagem é feita na extremidade inferior do cabo (fig. 20), sendo necessário antes de tudo retirar o tubo protector de borracha. Deve-se ter em atenção que a folga do manípulo da embraiagem é de 4 a 5 mm (fig. 21). A afinação base é sempre feita no parafuso inferior de afinação, tendo-se depois o cuidado de apertar bem a contra-porca. Outras afinações posteriores podem fazer-se na extremidade superior do cabo, junto do manípulo (Fig. 21).

Se a embraiagem patina em andamento, apesar de ter a folga devida no manípulo, é porque a mola de prato, no interior, já não exerce a pressão indispensável. Isto acontece quando o revestimento de fricção enfraqueceu, em virtude do desgaste normal havido ao fim de alguns milhares de quilómetros. Para se afinar a mola de prato, deita-se a máquina para o lado esquerdo, para se evitar o derrame do óleo

da caixa de velocidades, e fecha-se a torneira do combustível para não ficar encharcado o carburador. Depois de se tirar a blindagem direita do motor e a tampa da embraiagem, verifica-se ainda, antes de endireitar as chapas de segurança dos parafusos da embraiagem, se a vareta de pressão da embraiagem tem de facto a folga axial necessária.

Para este fim, procura-se girar levemente à mão a vareta que sai do disco de cobertura. Esta vareta deve girar com facilidade, se o cabo estiver bem lubrificado e afinado, e desde que a mola de retracção ainda actue a alavanca na engrenagem, conjuntamente com o cabo. Se assim não acontecer, não se deve esticar mais a mola de prato, mas sim aumentar a folga da vareta, retirando-se uma anilha «U» debaixo do disco de cobertura. Para se esticar bem a mola de prato, operação que deve fazer-se a seguir, procede-se do seguinte modo: apertam-se os três parafusos na mola de prato, sem grande força, até que a mola fique plana. A seguir desapertam-se os mesmos parafusos um por um, exactamente duas voltas e meia cada. É fundamental que o aperto dos três parafusos tenha sido igual em todos, para se evitar que o disco de cobertura oscile, em virtude de a mola de prato ter ficado obliqua-

K 540 220

Fig. 20: Afinação da embraiagem no parafuso inferior



Protector em
borracha

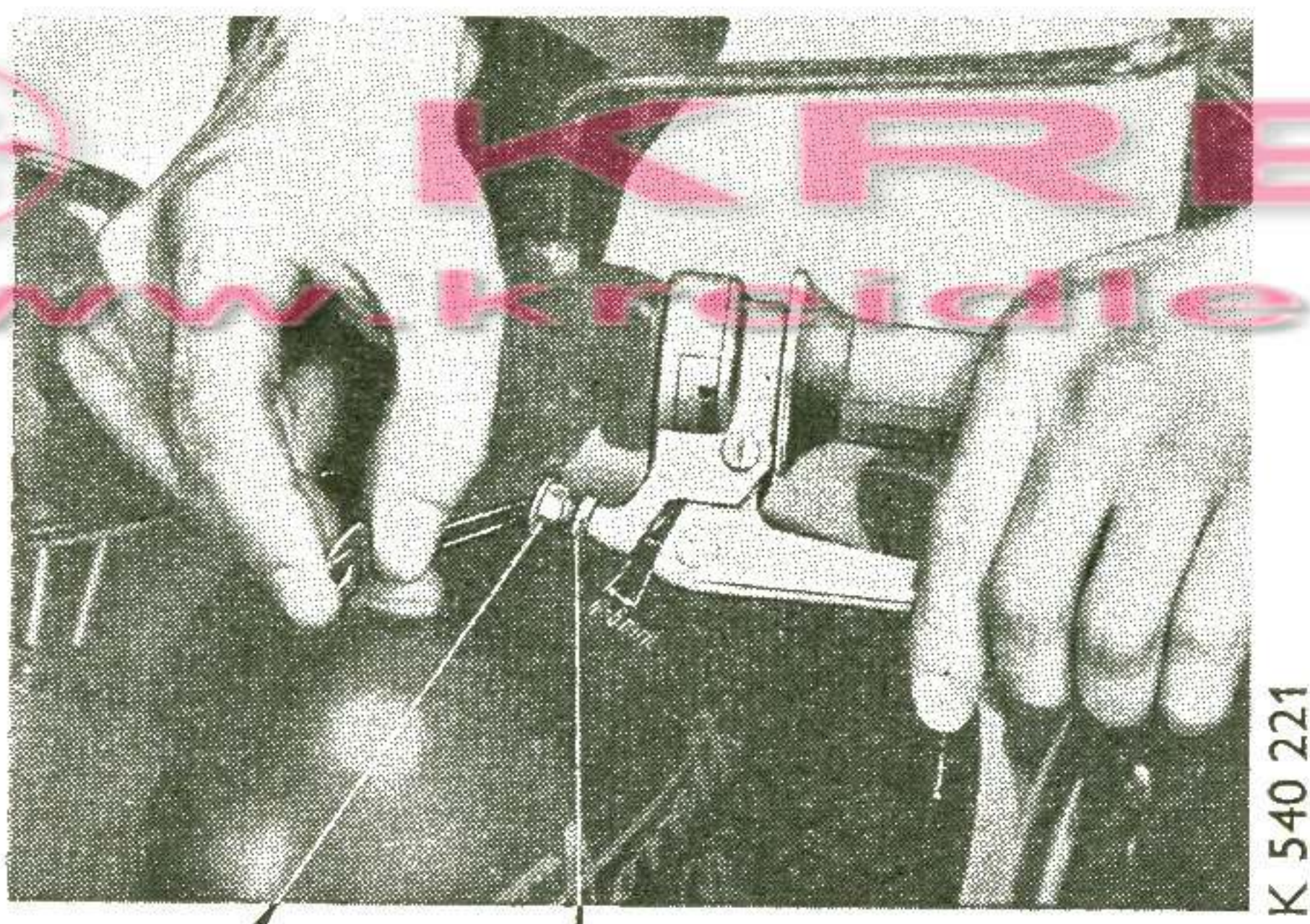
Contra-
-porca

Parafuso de
afinação

mente esticada e não poder desembraiar. Após esta afinação, que é a mesma a que se procede na fábrica, fixa-se a posição dos parafusos curvando os bordos da chapa de segurança.

Estando a vareta de pressão da embraiagem com a folga suficiente, o aperto dos parafusos faz-se exactamente da mesma maneira, isto é, com duas voltas e meia como já ficou dito.

Contudo, para melhor garantia, este trabalho deverá ser efectuado na oficina de um Agente Kreidler, com uma perfeita afinação, pois que depende desta o bom funcionamento da embraiagem.



Parafuso de
afinação

Contra-porca

Fig. 21: Afinação da embraiagem no guiador

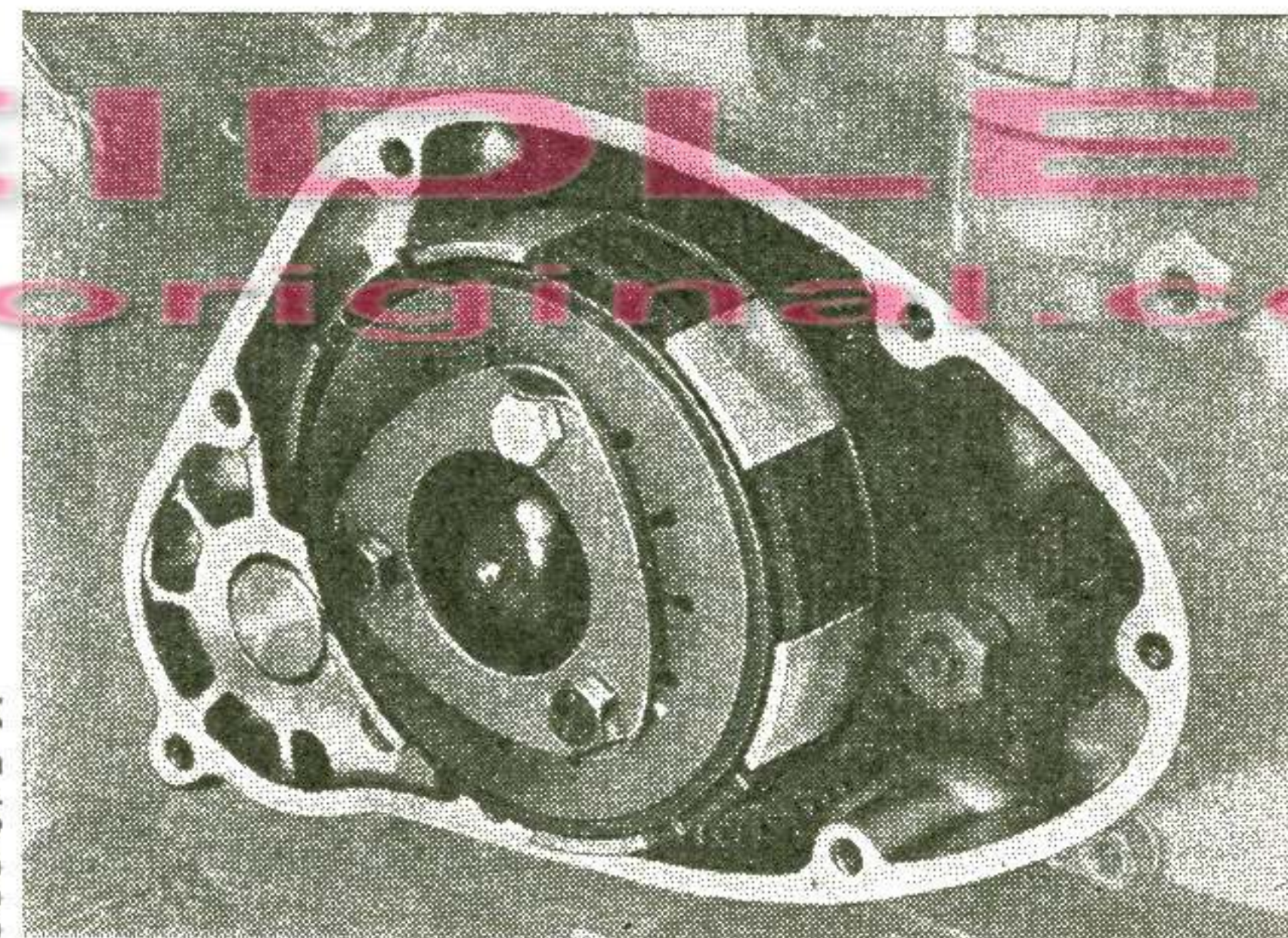
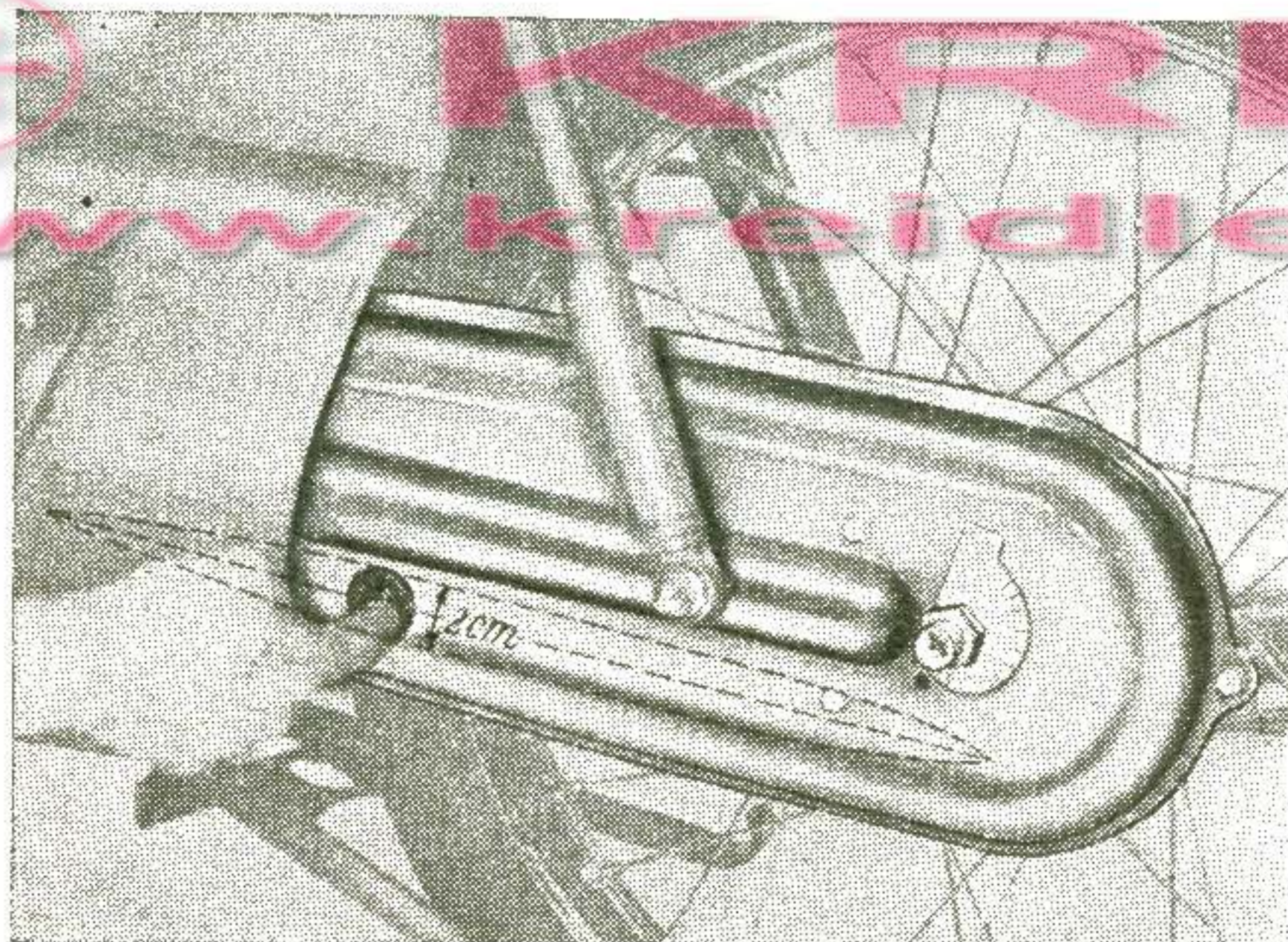


Fig. 22: Embraiagem com a tampa desmontada

10. Quadro

Quadro em aço estampado, forqueta da frente por oscilação e amortização de fricção, suspensão traseira por roda oscilante com amortecedores hidráulicos e tensão da corrente regulável por excêntrico (fig. 23). A corrente é vista através de um orifício. A tensão da corrente está exacta quando se move 1 cm para cima ou para baixo. Para a esticar, deve-se desapertar a porca do eixo e também a porca da blindagem. Os discos excêntricos de afinação, devem ser girados da mesma maneira, ou seja, mudando o excêntrico esquerdo para um entalhe, tem que se mudar o direito para outro entalhe, não tendo nenhuma importância a distância entre os entalhes.



K 540 223

Fig. 23: Esticar a corrente



Entrada K 540 224

Fig. 24: fechadura anti-roubo

Os entalhes estão distribuídos numa forma, que o facto de se mudar de um deles, implica uma alteração na direcção da fenda do eixo. Quando se estica a corrente, deve-se fazê-lo sem peso sobre a máquina e com a roda no solo, não devendo portanto estar no descanso central. Depois de feito este trabalho, deve verificar-se o alinhamento das rodas.

A suspensão da frente regula-se conforme o peso do condutor, o seu gosto e ainda em relação ao estado das estradas que geralmente percorre. Para tal fim, puxa-se para cima o fole de borracha, ficando a porca e contra-porca a descoberto (fig. 46). Por meio de uma chave e um alicate, este para soltar a contra-porca, pode-se regular o amortecedor para mais forte ou mais fraco, segundo as voltas que se derem para a direita ou para a esquerda. Não esquecer de apertar a contra-porca. Numa breve saída, depois de se ter experimentado que a suspensão está à vontade do condutor, desloca-se novamente para baixo o fole de borracha.

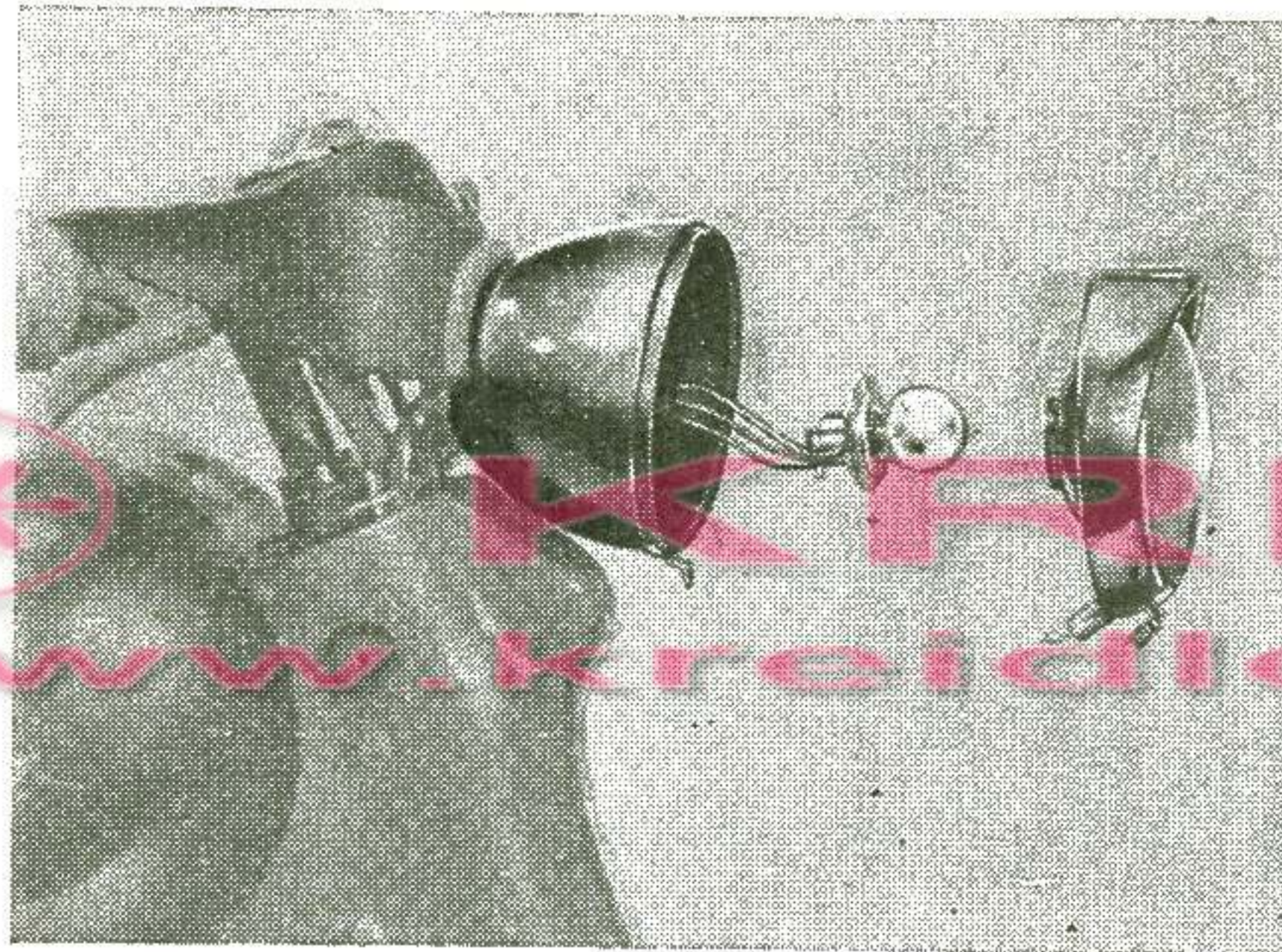


Fig. 46: Ajuste da amortização da frente

A fechadura anti-roubo está situada no cabeçote da direcção (fig. 24). Para se fechar, basta voltar o guidão para a esquerda, introduzindo em seguida a chave

com uma rotação ligeira para o mesmo lado. Procedendo-se assim, a chave entra na tranqueta. Com uma ligeira rotação para a direita, retira-se a chave.

Para abrir, introduz-se a chave e com uma ligeira rotação para a esquerda, solta-se a tranqueta, podendo assim tirar-se a chave com uma pequena rotação a direita.



K 540 225

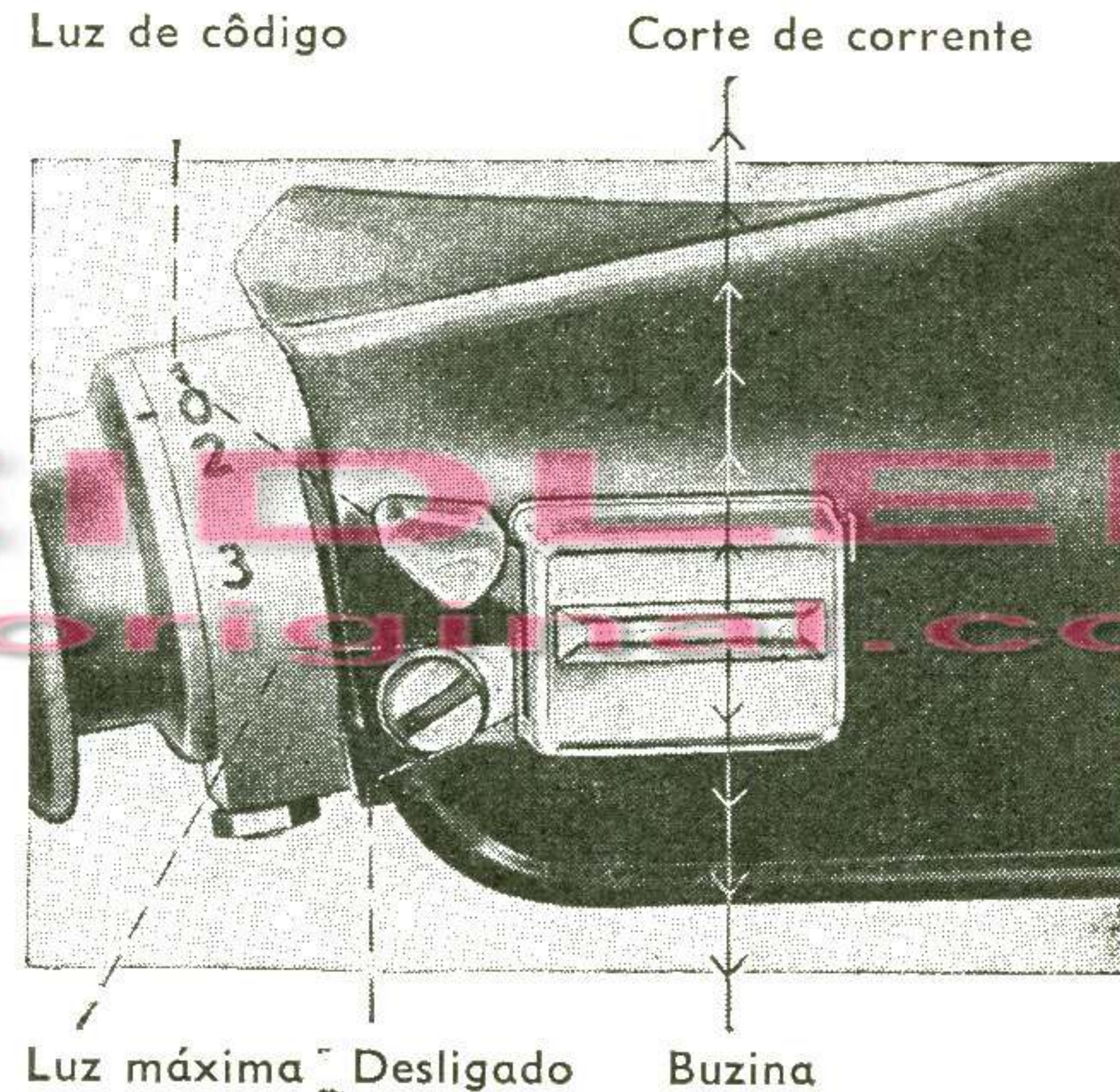
Fig. 25: Farol desmontado

farol. Para isso desmonta-se o aro que suporta o vidro e com uma chave de 10 mm, solta-se a porca sextavada situada na parte traseira do farol e desloca-se este para cima ou para baixo. Ao aparafusar de novo, deve ter-se o cuidado de verificar se a parte traseira do farol fica bem encostada à base semi-esférica do suporte.

11. Instalação eléctrica

Toda a instalação eléctrica é alimentada por corrente alterna fornecida pelo volante magnético. Assim, tanto o farol como o farolim, sò podem receber corrente eléctrica desde que o motor esteja a trabalhar. O farol (Fig. 25) tem um diâmetro do reflector de 100 mm e uma lâmpada bilux 15/15. Deve verificar-se o alinhamento do farol. O limite claro/escuro da luz projectada à distância de 5 mts., deve estar mais baixo 5 cms. do que a altura do solo ao centro do farol, estando a máquina com o condutor. Não sendo assim, deve-se baixar ou subir o

Na blindagem do guiador, à esquerda, está o interruptor de luz (código e máximo), assim como o botão da buzina e do corte de corrente (Fig. 26). As posições do interruptor, são: para baixo = desligado, a meio = luz do máximo, para cima = luz de código. As ligações do volante magnético da ignição ao farol, interruptor, buzina e farolim, podem ver-se no esquema da instalação eléctrica (Fig. 27 e 27 a).



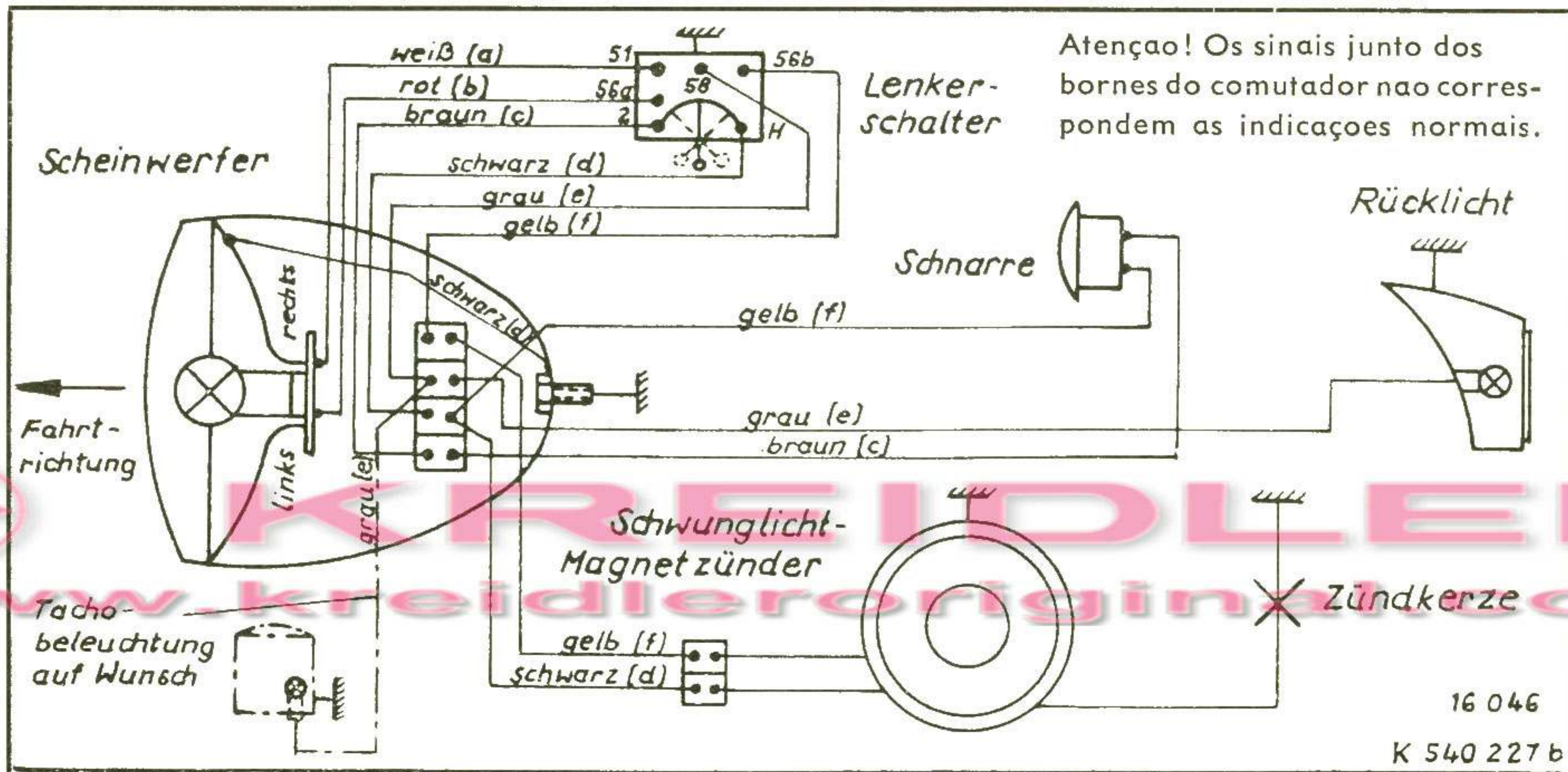
K 540 226

Fig. 26: Interruptor



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Scheinwerfer:	farol
Lenkerschalter:	comutador do guiador
Schnarre:	buzina
Rücklicht:	farolim de trás
Schwunglicht-Magnetzünder:	volante magnético
Zündkerze:	vela de ignição
Fahrtrichtung:	sentido de marcha
Tachobeleuchtung auf Wunsch:	A pedido, com luz no conta-
links: esquerda rechts: direita	quilómetros

(a):	branco
(b):	vermelho
(c):	castanho
(d):	preto
(e):	cinzento
(f):	amarelo

Fig. 27: Planta de ligação para o moto pequeno FLORETT-KREIDLER

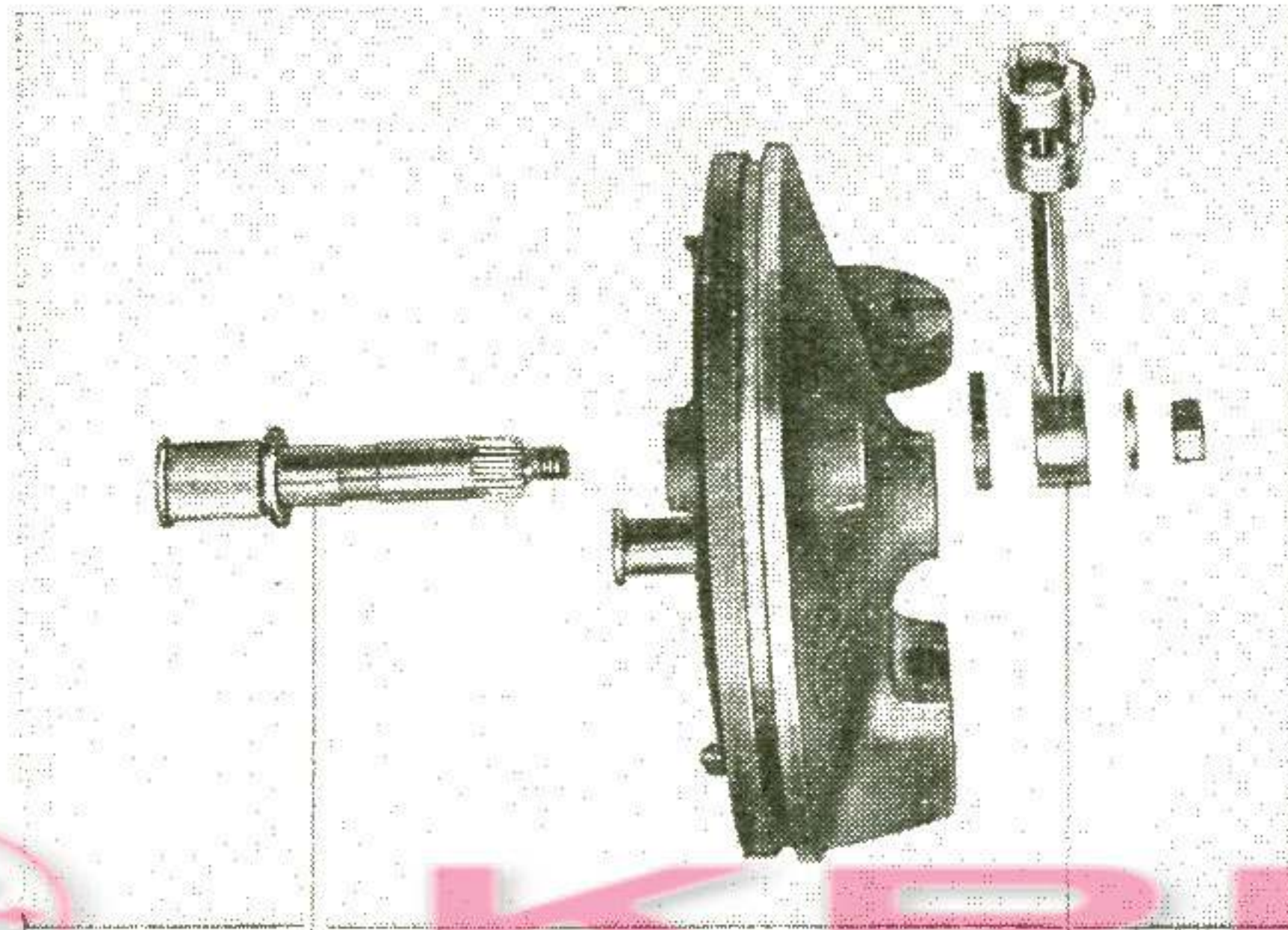
12. Travões

As duas rodas estão munidas de travões de acção central em cubos de duralumínio com o diâmetro de 116 mm. A afinação dos travões da roda da frente e de trás, faz-se nos respectivos parafusos de afinação situados nos cabos (Fig. 28 e 31). Depois de afinados os travões, reapertam-se as contra-porcas dos parafusos de afinação. No caso do parafuso não dar boa afinação, pode-se deslocar a alavanca do travão, mudando-a para outro dente no eixo respectivo. Nessa altura aproveita-se para encher o eixo do pedal do travão com massa consistente.



K 540 228

Fig. 28: Afinação do travão de trás



Quando se efectua a afinação, deve verificar-se se as rodas giram livremente, estando os travões soltos. Todo o bom condutor regula a sua velocidade com o punho de gás e não emprega os travões senão em circunstâncias excepcionais. Não hesite em substituir por novas, as cintas dos travões já gastas. Travões em bom estado, aumentam a segurança.

Fig. 30: Alavanca do travão

K 540 230

Eixo da alavanca do travão Alavanca do travão

13. Montagem e desmontagem das rodas

A montagem e desmontagem das rodas é fácil. Quando se desmontam, é preciso ter em atenção a sequência dos seguintes trabalhos:

14. Roda da frente (fig. 31)

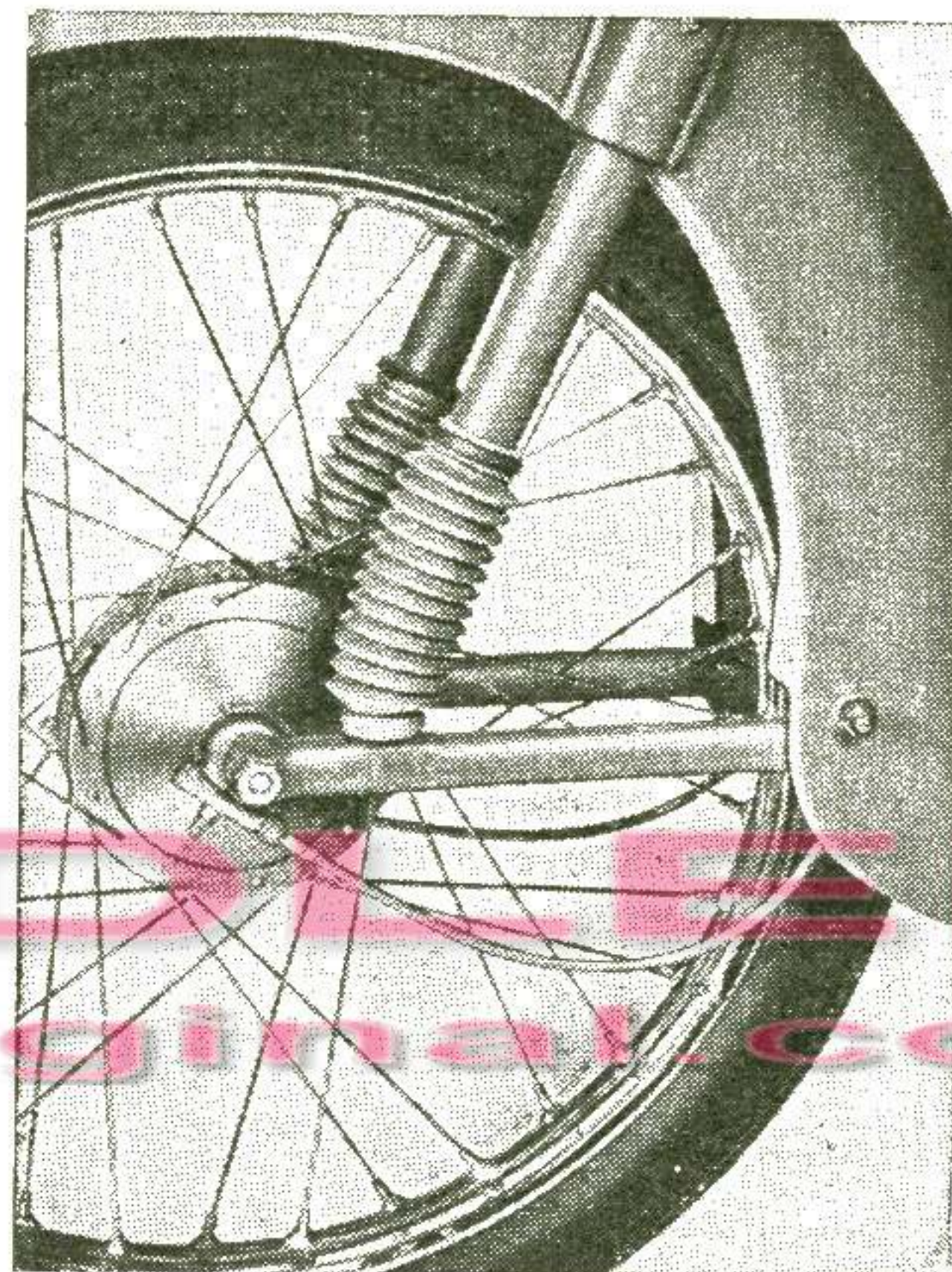
Em primeiro lugar solta-se o cabo do manípulo do travão, desligando o parafuso de afinação na extremidade inferior do cabo. Tendo-se desligado o cabo e a transmissão do conta-quilómetros no cubo, desmontam-se as porcas do eixo, podendo assim tirar-se a roda da forqueta.

Quando se monta a roda, procede-se da maneira inversa, devendo haver o cuidado de introduzir bem as patilhas da forqueta na ranhura da tampa do cubo do travão. As porcas do eixo deverão ficar bem apertadas e convem mesmo verificar de tempos a tempos o bom aperto delas.

15. Roda de trás (fig. 32)

Ao desmontar a roda de trás, solta-se o cabo do travão da alavanca. Para facilitar este trabalho, desaperta-se um pouco o parafuso de afinação do cabo do travão (ver fig. 28). Seguidamente desaperta-se a porca do lado direito do eixo, tira-se o esticador da corrente e a sua anilha, o que permite puxar o eixo da roda à esquerda e o suporte da alavanca do travão para a direita (ver fig. 32). Agora pode-se tirar a roda, levantando-a e inclinando ligeiramente a máquina para o lado esquerdo.

Na montagem procede-se da maneira inversa. Ter o cuidado para que os amortecedores de borracha da cremalheira, fiquem bem embutidos nos cinco parafusos de fixação da mesma, assim como o suporte do travão fique bem encaixado nas ranhuras da tampa do cubo do travão, exactamente como mostra a figura 32. Em seguida



K 540 231

Fig. 31: Roda da frente

pode-se meter o eixo na roda, e depois de se ter colocado no devido lugar a anilha e o esticador da corrente, nada mais há a fazer que não seja apertar bem as porcas. Ter o cuidado para que a tensão da corrente fique exacta, como foi descrito na página 35.

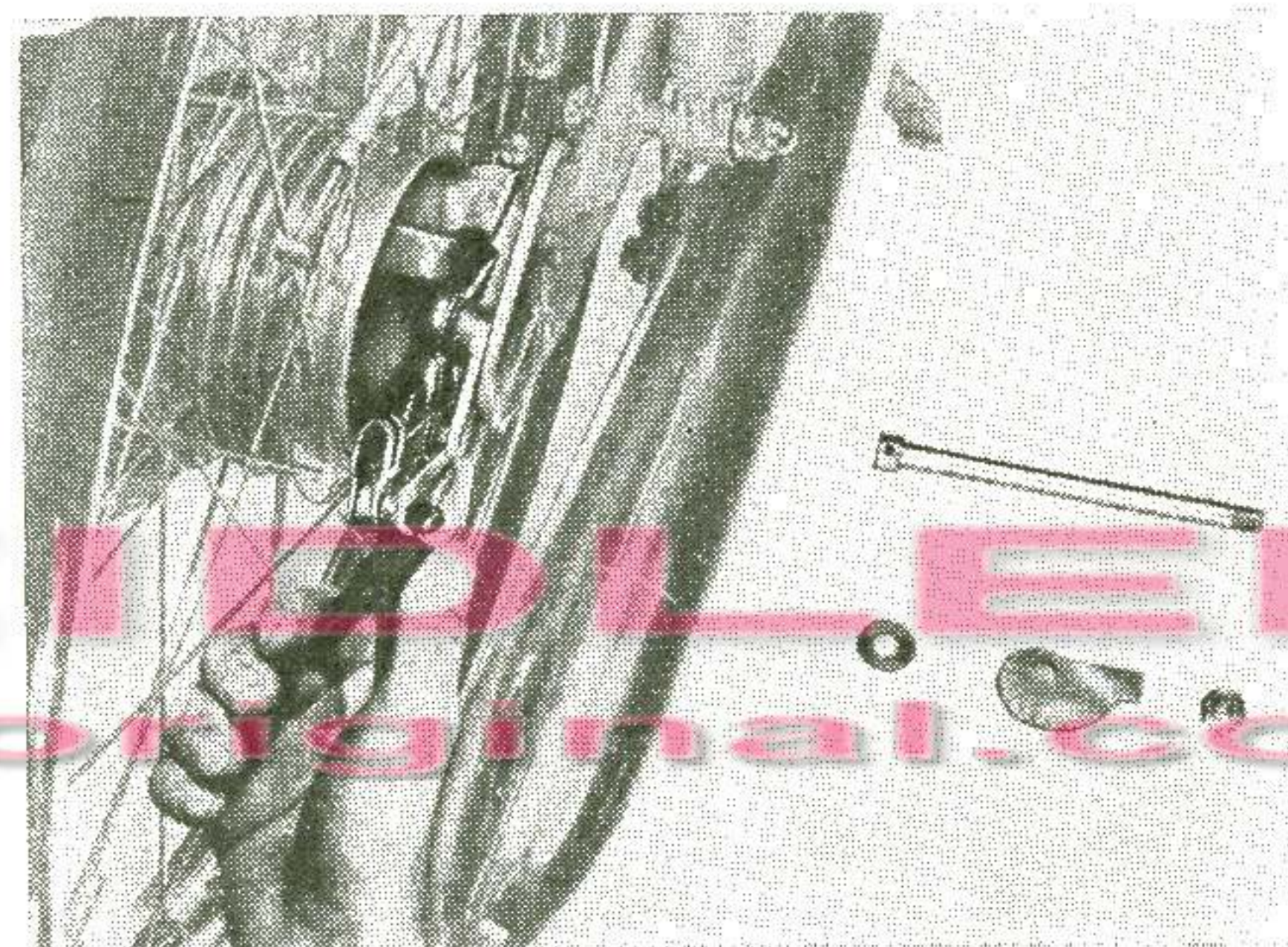


Fig. 32: Desmontagem da roda traseira

K 540 232

16. Conta-Quilómetros

Para se poder desmontar o conta-quilómetros ou a transmissão deste, é necessário soltar a blindagem do guiador e levantá-la levemente. Depois disso, podem-se executar os trabalhos necessários.

17. Porta-bagagem

A pedido, com preço extra, a Kreidler «FLORETT» pode ser entregue com porta-bagagem (fig. 48) ou vendido separadamente. A sua montagem na máquina, não constitui dificuldade, uma vez que é assim feita: na parte traseira do selim, encontram-se dois orifícios alongados, cobertos pela capa de pergamoide. Aplicando-se o porta-bagagem, basta furar o pergamoide nestes dois orifícios. Depois de se firarem os dois tampões de borracha que estão situados no guarda-lamas de trás, metem-se as anilhas convexas no interior do guarda-lamas, segurando os parafusos sextavados de 12 mm de comprimento, que fixam o arco inferior do porta-bagagem, e ficando do lado exterior as anilhas de pressão e as porcas boleadas. Entre o selim e o porta-bagagem, colocam-se ambas as anilhas de borracha, evitando o encosto das partes. Metem-se os parafusos sextavados de 18 mm de fora para dentro, através da tala de cobertura do selim, e depois de se terem colocado interiormente as anilhas mais planas na parede de encosto do selim, aparafusam-se os mesmos às porcas fixadoras.

Com este porta-bagagem, fica a Kreidler «FLORETT» equipada com um acessório extremamente útil, permitindo transporte seguro de vários objectos de grandes dimensões, presos pelo elástico de fixação, que pode ser esticado conforme o comprimento que se pretende.

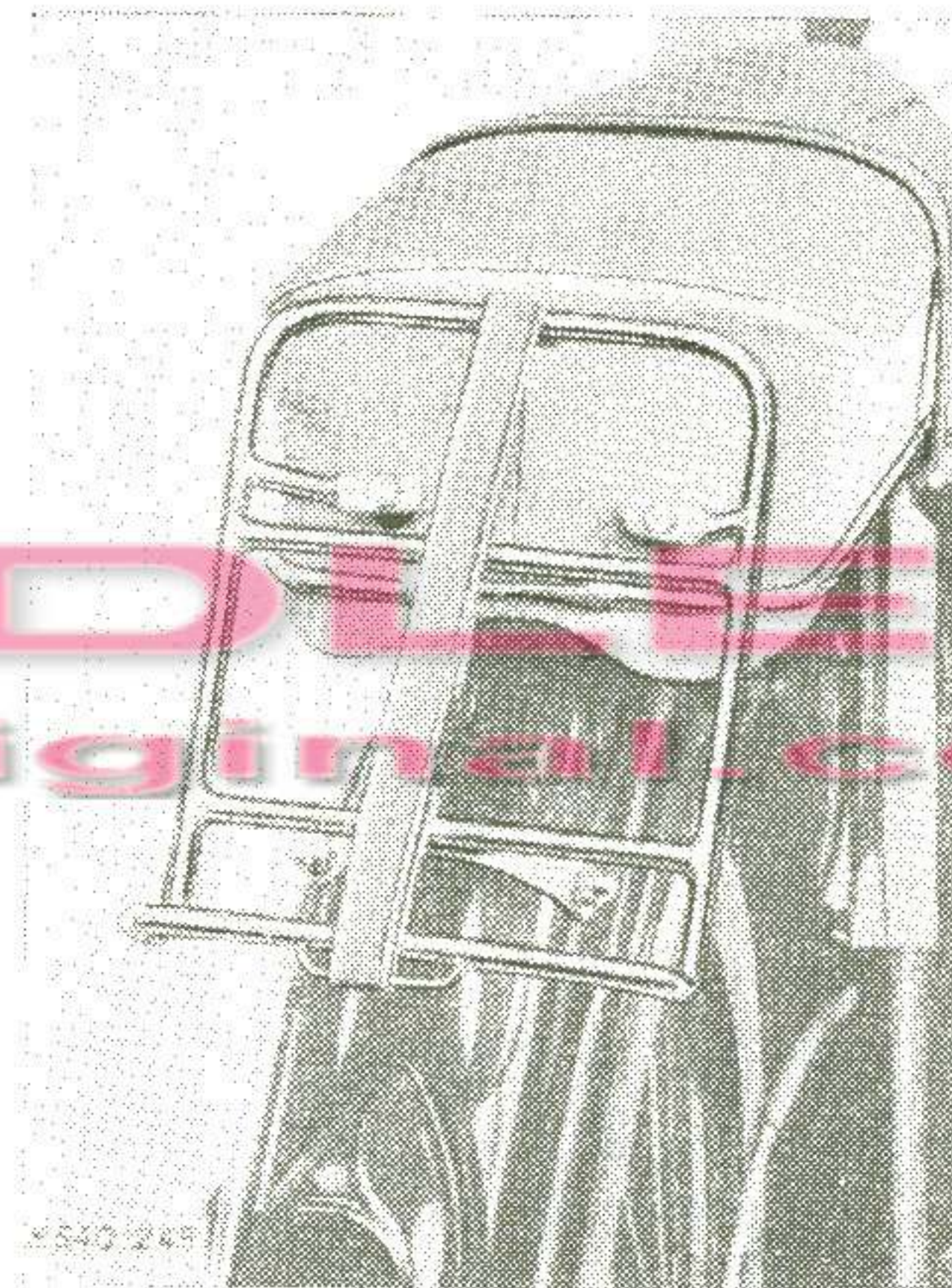
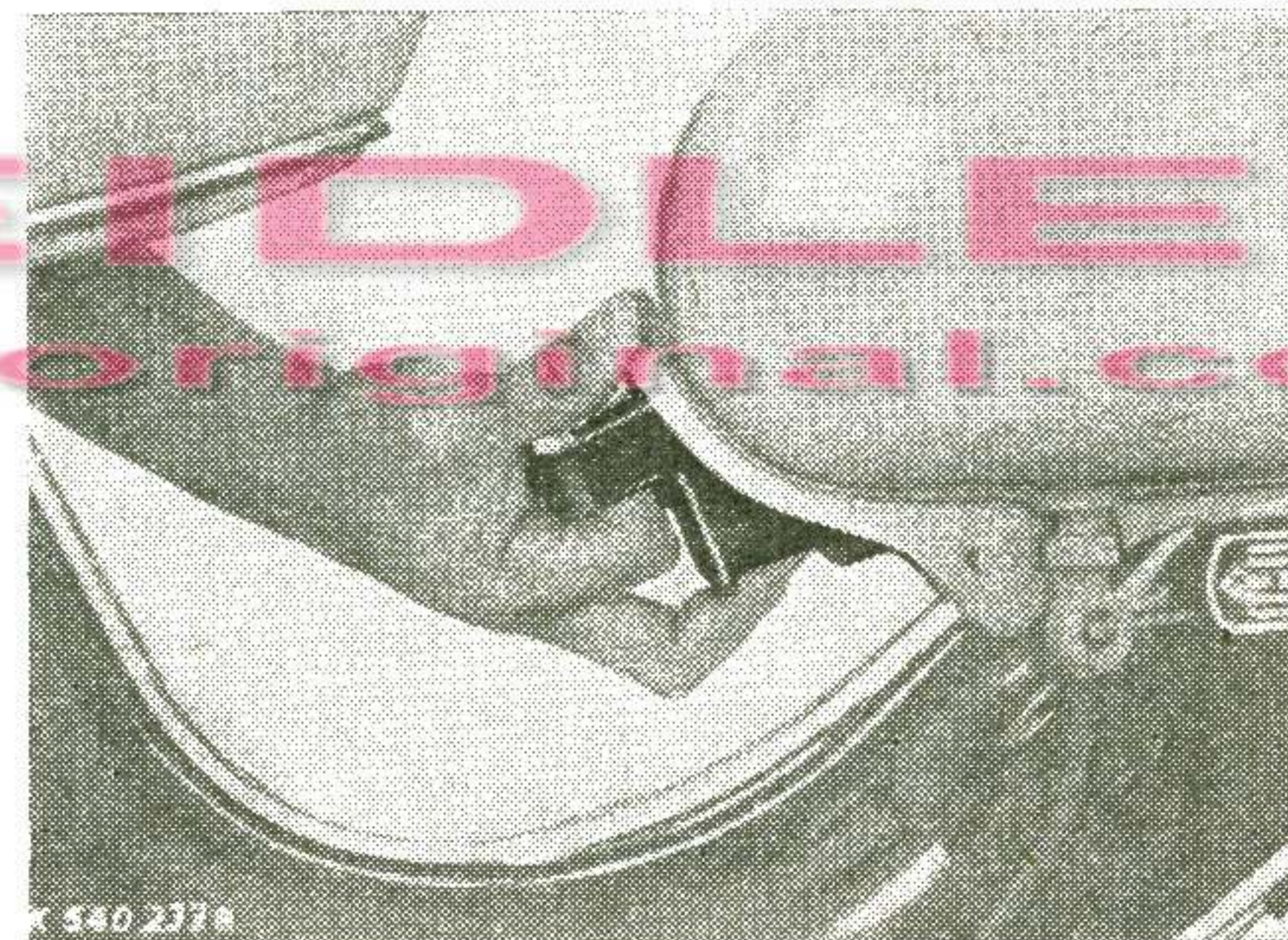


Fig. 48: Porta-bagagem

UMA MÁQUINA BEM CONSERVADA DÁ MAIOR RENDIMENTO

A Kreidler-«FLORETT» é de uma extraordinária resistência ao uso, mas isso não evita que de tempos a tempos se tenha o cuidado necessário com ela. Afinal, é um veículo motorizado que trabalha e muito, transportando-nos para toda a parte, nas subidas e descidas, em boas e más estradas e por vezes com pesadas cargas.

A ferramenta fornecida com a máquina (fig. 34), encontra-se numa pequena caixa por baixo do depósito do combustível. Empurrando-a para a frente e levantando-a, podemos tirá-la do seu alojamento. Para a colocar novamente no seu sítio, basta fazer pressão com o dedo polegar empurrando-a de encontro à traseira do depósito, até que o seu topo engate no gancho de segurança. Deve-se arrumar sempre a ferramenta cuidadosamente, de forma a poupar espaço, e poder-se colocar e tirar facilmente a caixa no seu alojamento. A bomba de ar encontra-se debaixo do selim, suspensa em dois suportes.



K 540 237 a

Fig. 33: Maneira de tirar a caixa da ferramenta

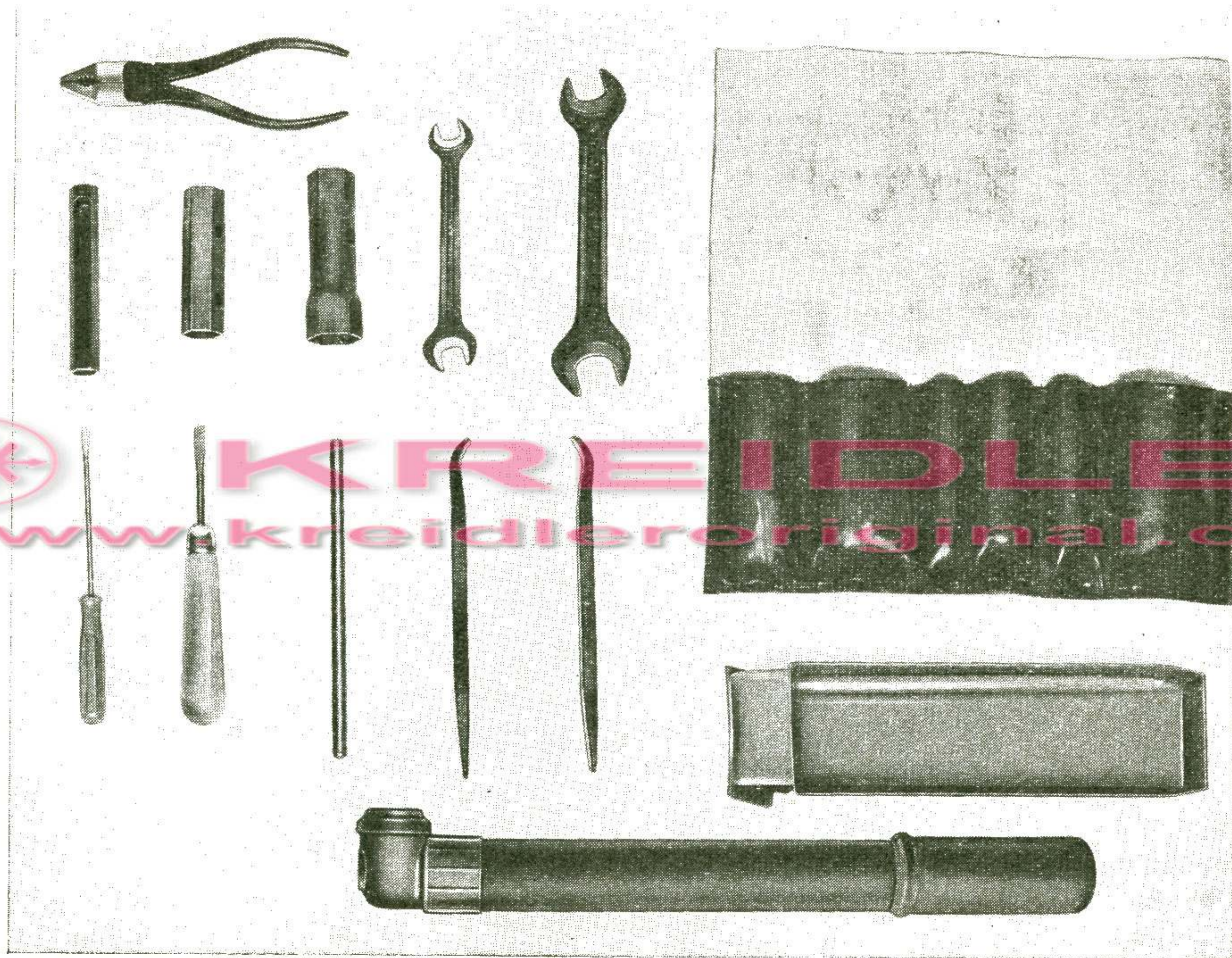


Fig. 34: Jogo de ferramenta da KREIDLER «FLORETT»

K 540 234

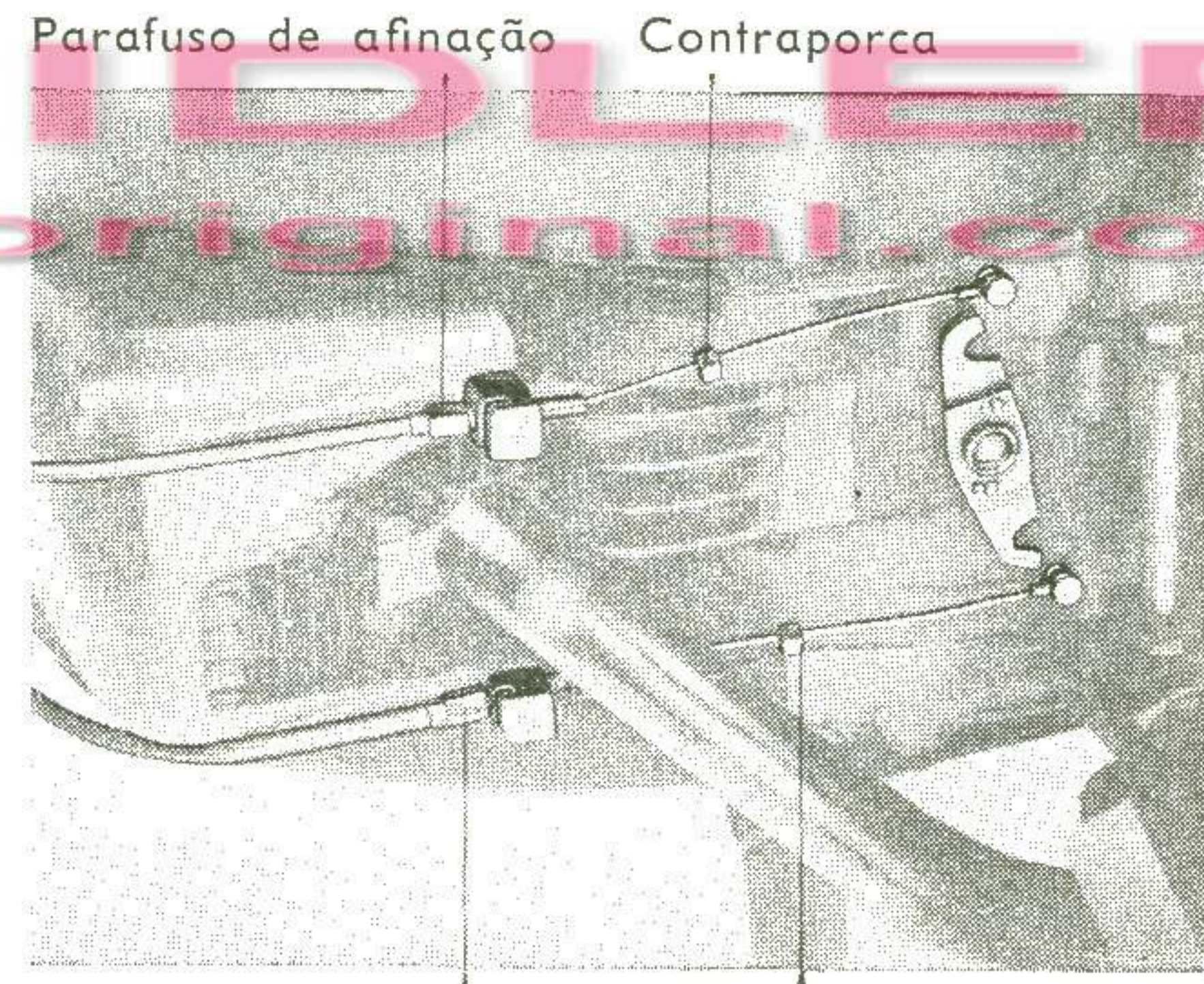
1. Verificação dos cabos de comando das velocidades

Retira-se a blindagem dos cabos que se encontra por debaixo do cárter da turbina, puxando a tira de borracha, a fim de se poder verificar o comando da mudança das velocidades. A afinação dos cabos, é feita nos parafusos respectivos situados na parte inferior da blindagem da turbina (fig. 35 e 36). Coloca-se a alavanca dupla do comando das velocidades que está por debaixo do cárter do motor, na posição da 2ª velocidade, ou seja, quase na posição vertical. Movendo a roda de trás, pode-se facilmente constatar se a 2ª velocidade está engrenada, uma vez que neste caso a roda não pode girar. Seguidamente esticam-se por igual os dois cabos por meio dos parafusos de afinação, devendo haver o cuidado de verificar se o punho de mudança das velocidades ficou a girar com facilidade.



Fig. 35: Blindagem dos cabos

K 540 235



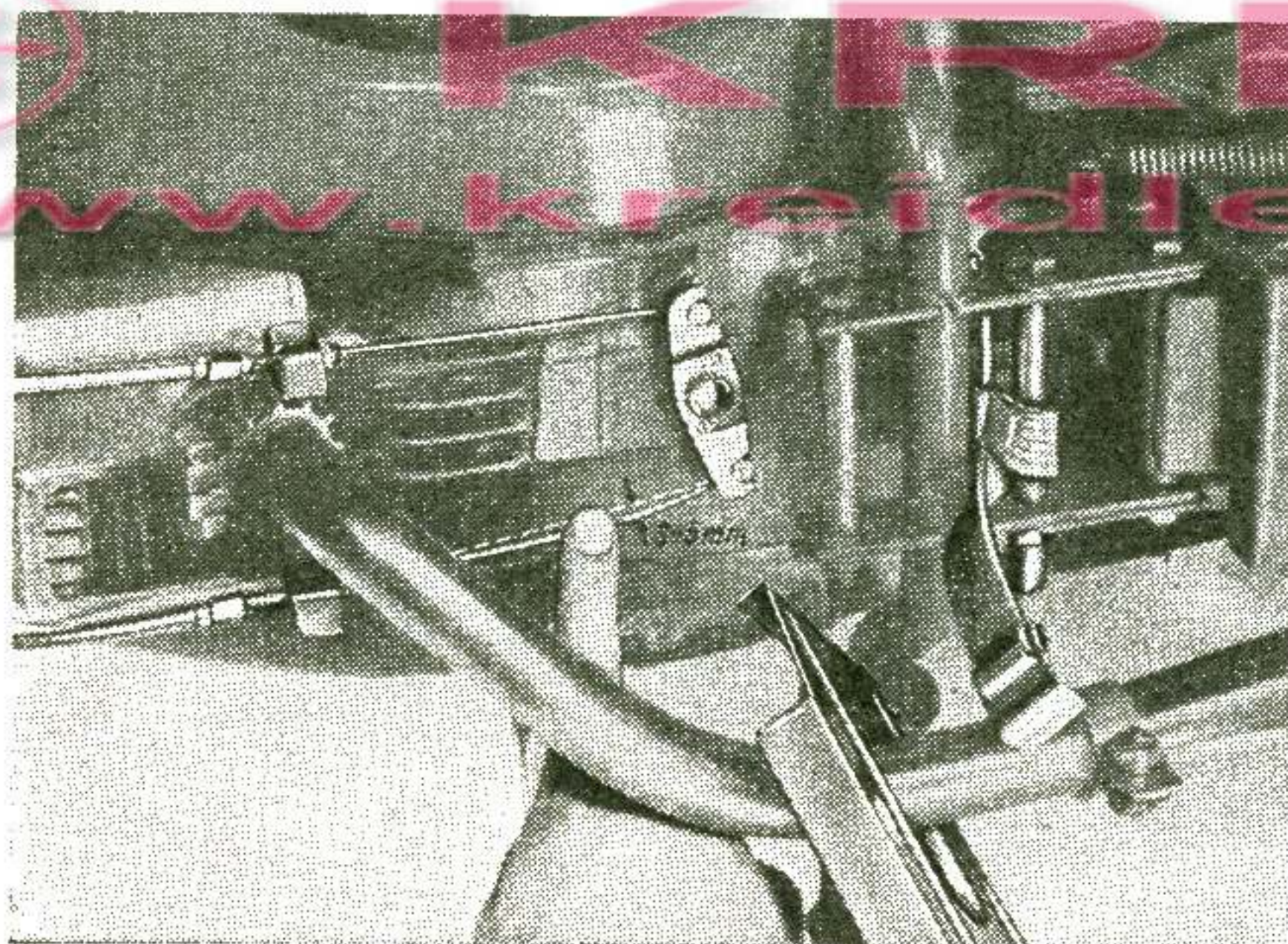
Parafuso de afinação Contraporca K 540 236

Fig. 36: Parafusos de afinação dos cabos e alavanca do comando

Verificação da perfeita afinação do comando das velocidades

Colocar as velocidades em ponto morto, isto é, na posição que permite girar livremente a roda de trás. Engrenar a 1ª e 3ª velocidades. Nestes dois casos, o linguete do manípulo da embraiagem tem de entrar na ranhura do punho de mudanças. Os cabos estão na sua melhor afinação, quando têm uma folga de 0,3 a 0,5 mm, ou se, fazendo pressão com o dedo há uma flexão de 3 a 5 mm entre a alavanca e o parafuso de afinação (fig. 37).

Quando se substituem os cabos, desapertam-se por completo os parafusos de afinação. Seguidamente tiram-se os batentes dos cabos. Desmonta-se depois a tampa da caixa de comando no punho de mudança das velocidades e retira-se a roldana com os cabos. Para montar cabos novos, coloca-se o punho e a alavanca (situada



K 540 237

Fig. 37: Verificação da mudança de velocidades

por debaixo do cárter) na posição da 2ª velocidade, devendo-se entalhar o linguete do manípulo da embraiagem na ranhura do punho, como acima foi descrito. Em seguida metem-se ambos os cabos novos na roldana de comando. Monta-se em primeiro lugar aquele que entra no orifício superior da roldana (junto do interruptor), passando-o seguidamente por dentro da ranhura inferior, e que depois irá ligar à esquerda da alavanca situada no cárter (lado da turbina). O cabo que entra no orifício inferior da roldana (junto do manípulo da embraiagem), deve cruzar por cima do cabo já montado, passando-o pela ranhura

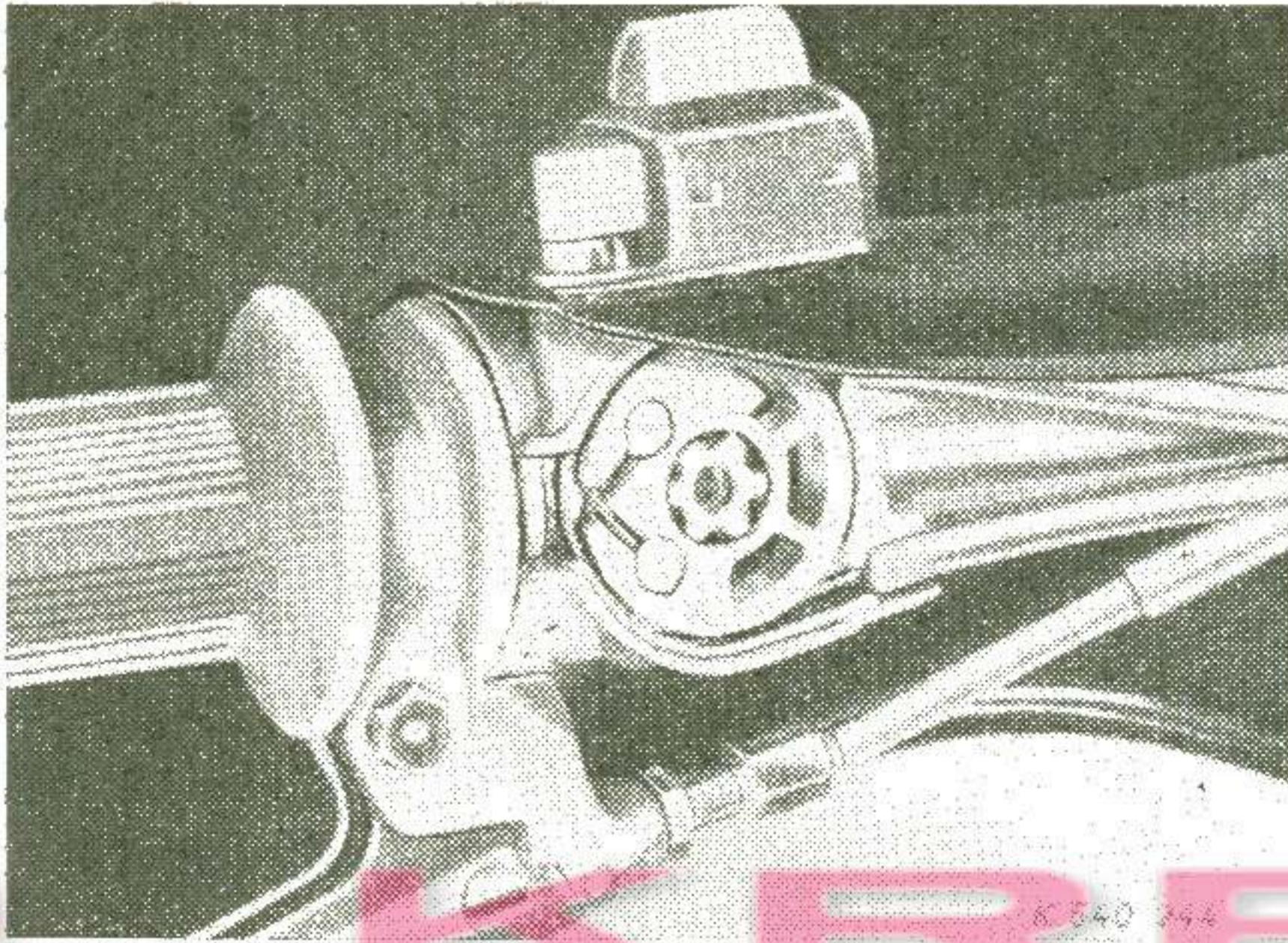


Fig. 47: Roldana de comando

superior, e que depois irá ligar à direita da alavanca por debaixo do cárter (lado do pedal do travão).

Coloca-se a roldana dentro da caixa de comando, de maneira a que ambos os orifícios de segurar os cabos fiquem em posição simétrica à esquerda e à direita, em relação à ranhura onde entrará a parte voltada da tampa (fig. 47). Apara-fusa-se depois a tampa na caixa de comando. Seguidamente apertam-se por completo os parafusos de afinação dos cabos situados na blindagem da turbina, e penduram-se os cabos na alavanca de comando (ver atrás). Finalmente, afinam-se os cabos novamente tal e qual como já foi descrito.

2. Travões

Além da verificação dos travões antes de cada saída, estes devem ser examinados todos os 1.500 kms. Sendo necessário, afinam-se devidamente para haver sempre a certeza de que se tem uma força de travagem suficiente (ver pág. 41).

3. Parafusos e porcas

Todos os parafusos e porcas devem ser periodicamente verificados e apertados. Ao mesmo tempo, verificam-se os raios das rodas (ver pág. 60).

4. Luz traseira

Em cada saída, especialmente de noite, deve certificar-se do bom funcionamento do farol e também do farolim. É mais barato o preço de uma lâmpada nova do que ser multado ou sofrer um acidente grave, tudo isto por falta de luz. Um condutor prudente, anda sempre munido com uma lâmpada sobressalente de 2 Watt.



Fig. 38: Dispositivo de escape (desmontado)

5. Descarbonização

O dispositivo do escape (silencioso e campânula), fig. 38, a câmara de combustão (culassa e pistão) e o tubo de escape, devem ser limpos da crosta de carvão, todos os 3.000 kms. Depois de algum tempo, forma-se sempre uma crosta de carvão no motor e em todo o dispositivo do escape, a qual reduz enormemente a potência do motor. Aconselhamos confiar este trabalho a um Agente Kreidler.

6. Limpeza

Depois da lavagem da máquina, deve-se polir a pintura, pelo menos de 4 em 4, ou 6 em 6 semanas, evitando assim a sua deterioração. Igualmente, todas as peças

cromadas precisam de ser bem limpas de tempos a tempos e untadas com produtos próprios à venda no mercado, para uma boa protecção contra a ferrugem.

7. Conservação durante o inverno

a) Quadro

Depois de se haver limpo cuidadosamente o veículo, oleá-lo bem para o proteger da corrosão. É de toda a conveniência guardar a máquina em local bem seco.

b) Motor

Esvazia-se a cuba do carburador deixando trabalhar o motor com a torneira da gasolina fechada, porque pode acontecer que depois de uma paragem prolongada a gasolina se evapore e dê origem a que o óleo depositado no fundo, fique endurecido, e vá tapar os gigleres. Retira-se a vela e injecta-se no cilindro 1 a 2 cm³ de óleo anti-corrosivo, por exemplo «Desolite», ou outro com as mesmas qualidades. Em seguida gira-se com a roda de trás uma ou duas voltas, com a 2ª velocidade engrenada, para que o óleo injectado pelo orifício da vela, se estenda por igual sobre toda a superfície interior do cilindro e do cárter do motor. Depois disto coloca-se novamente a vela.

LUBRIFIQUE BEM PARA ANDAR BEM

Nunca se deve fazer a mistura da gasolina com o óleo no depósito, mas sim numa vasilha em separado, sempre com óleos de primeira qualidade. É também conveniente usar filtro ou um feltro, quando se deita a mistura no depósito, isto para evitar que pequenas partículas de pó ou outras sujidades vão para dentro do depósito. Anomalias provocadas por gígleres entupidos, filtros do carburador sujos, etc., são tão incômodas como quaisquer outras. Com cuidado, podem evitar-se, limpando de tempos a tempos o filtro da rede da torneira e do tubo de passagem da gasolina. É sempre melhor fazer-se esta limpeza com ar comprimido, não devendo nunca empregar-se um alfinete ou agulha, pois estragaria a rede e daria lugar a que a sujidade passasse para o carburador.

1. Motor

A lubrificação do motor faz-se pela mistura do carburante, óleo/gasolina. A mistura mais própria é de 1 : 25 (4% de óleo), ou seja, uma parte de óleo em 25 partes de gasolina. Não se deve usar senão um óleo de boa marca e duma viscosidade tipo SAE 40 (ver pág. 14).

2. Caixa de velocidades

Depois dos primeiros 500 kms., deve-se esvaziar o óleo pela primeira vez, mas quando o motor estiver quente (ver pág. 23 e 24), fig. 9 e 10. Limpa-se o tampão do óleo (fig. 9) e deitam-se no cárter 250 cm³ (1/4 de litro) de óleo novo, próprio de caixa de velocidades SAE 80 (valvulina fina, correspondente em viscosidade aos óleos de motor SAE 20 e SAE 30). Nunca se deve aplicar um óleo grosso na caixa de velocidades, pois isso impediria os carretos girarem com facilidade, além de outros inconvenientes que poderiam advir. As outras seguintes mudanças de óleo estão indicadas no esquema de lubrificação (ver pág. 61).

3. Suspensão dianteira e traseira

A forqueta da frente oscilante, está apoiada sobre blocos silenciosos e não exige portanto cuidados especiais, senão da afinação ocasional do amortizador de fricção (ver pág. 36). **Ao apertarem-se os parafusos e porcas do apoio do oscilador, deve ter-se o cuidado de não danificar os cabos do conta-quilómetros e do travão da frente, que se encontram por baixo do guarda-lamas. É recomendável, portanto, o emprego de uma chave plana para se segurarem as porcas no interior do guarda-lamas (ver fig. 39).**

O eixo da suspensão de trás, deve ser lubrificado pela primeira vez aos 500 kms., e depois todos os 1.500 kms.

K 540 239

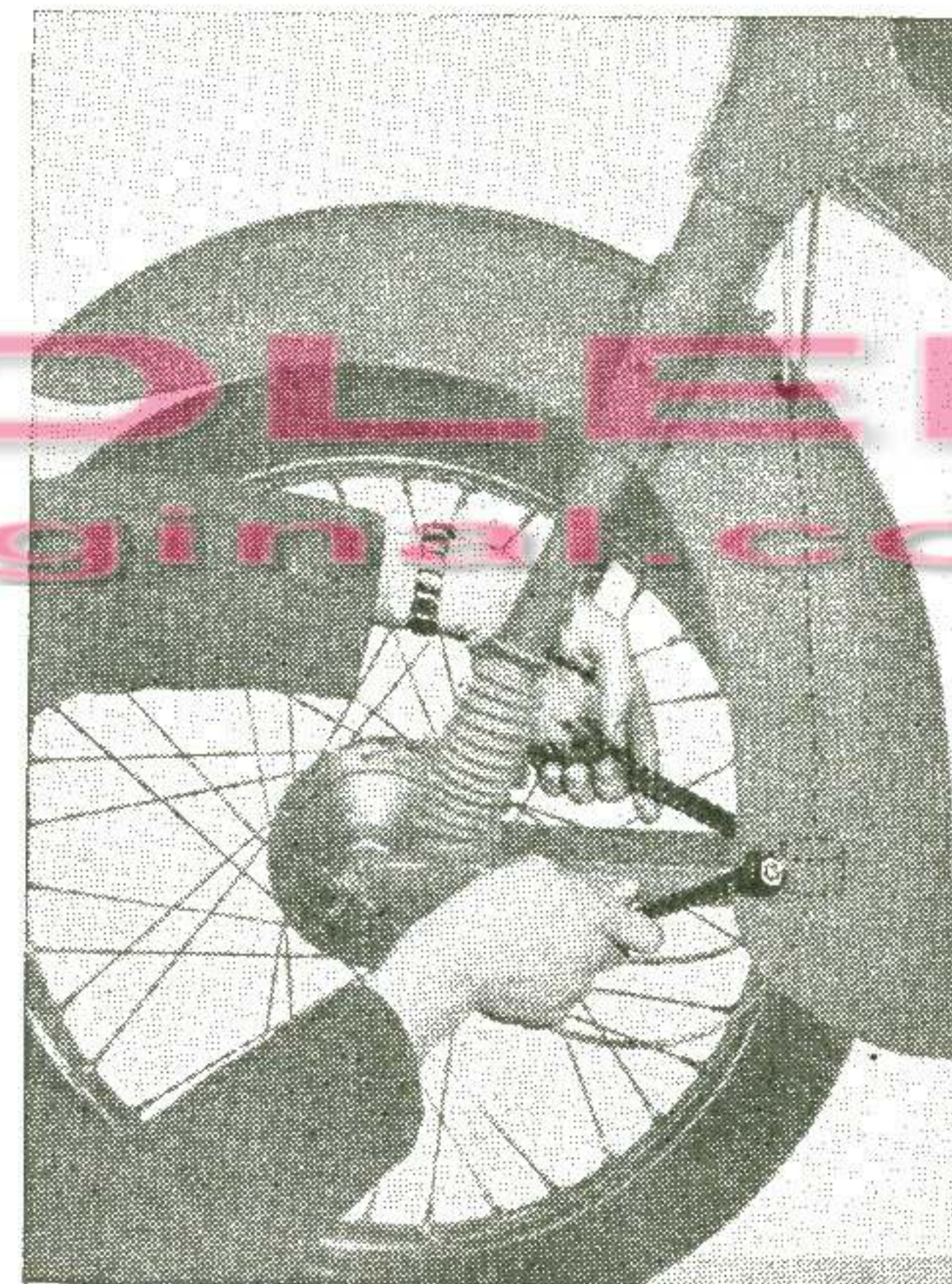


Fig. 39: Aperto dos parafusos no apoio da forqueta da frente

4. Cubos das rodas e transmissão do conta-quilómetros

Os rolamentos dos cubos das rodas da frente e de trás, devem ser lubrificados regularmente como está indicado no esquema de lubrificação, isto é, todos os 10.000 kms. Para se lubrificar o sem-fim do conta-quilómetros, é necessário desmontá-lo da roda (fig. 40). Estes trabalhos devem ser confiados a um Agente Kreidler.

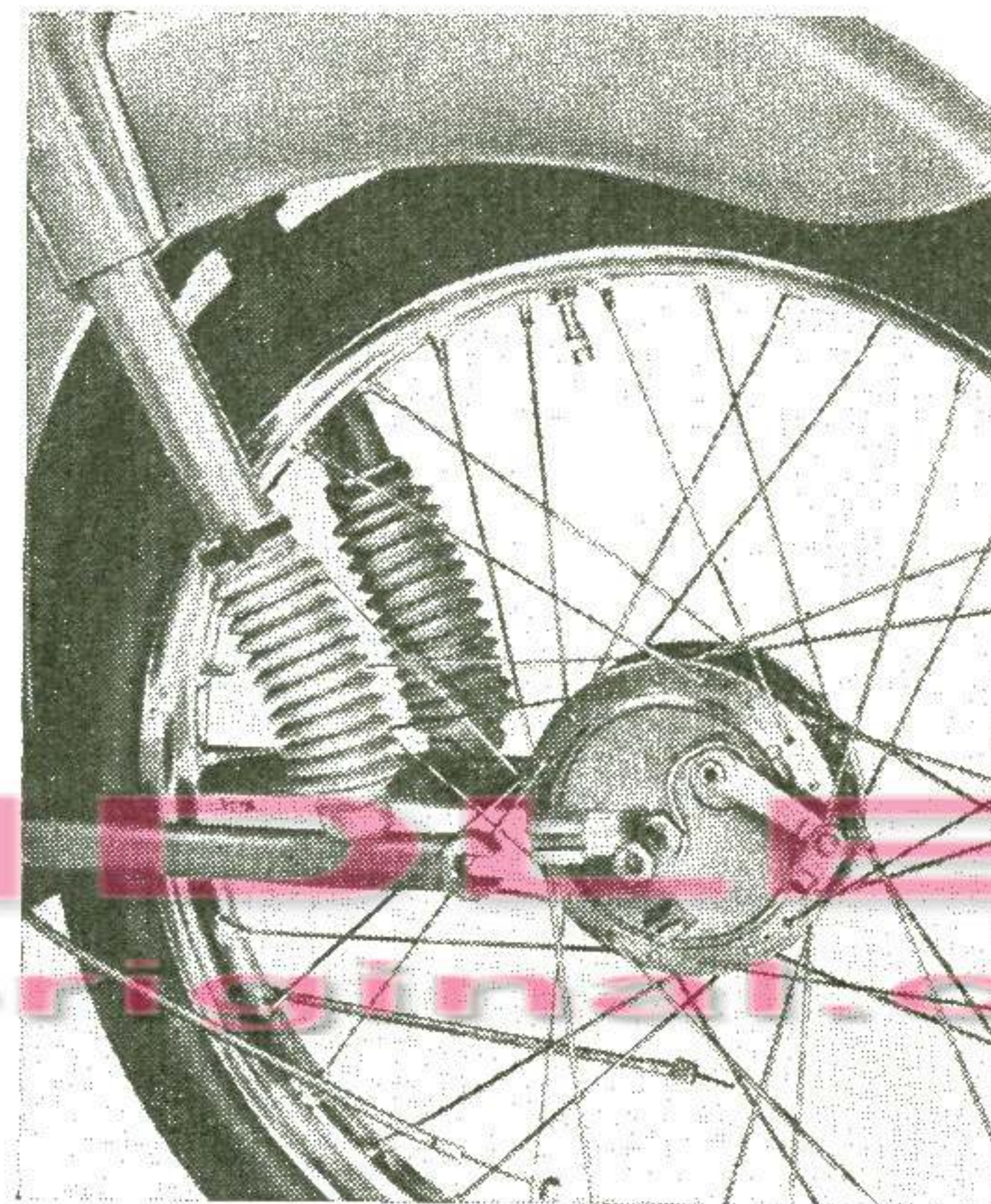


Fig. 40: Sem-fim do conta-quilómetros

5. Cabos transmissores

Todos os 1.500 kms. é necessário introduzir algumas gotas de óleo misturado com gasolina, nos revestimentos dos cabos, mas para ser bem feito este trabalho é preciso retirar antes os cabos. Para isso, deve utilizar-se uma almotolia própria para lubrificar cabos.

6. Corrente da tracção

Todos os 3.000 kms. é necessário tirar a corrente e lavá-la com gasolina, movendo simultâneamente os elos nas suas ligações. Seguidamente pode-se banhar a corrente em petróleo e depois em massa consistente prèviamente aquecida, para se tornar líquida, deixando-a em seguida escorrer. Havendo cuidado com a corrente, a sua duração será muito maior. **A mola de fecho da corrente, deve ser colocada de forma que o lado fechado fique no sentido da marcha** (fig. 41).

7. Articulações

As articulações dos manípulos de comando devem ser lubrificadas com óleo, sempre que se lave a máquina ou que se tenha andado à chuva.

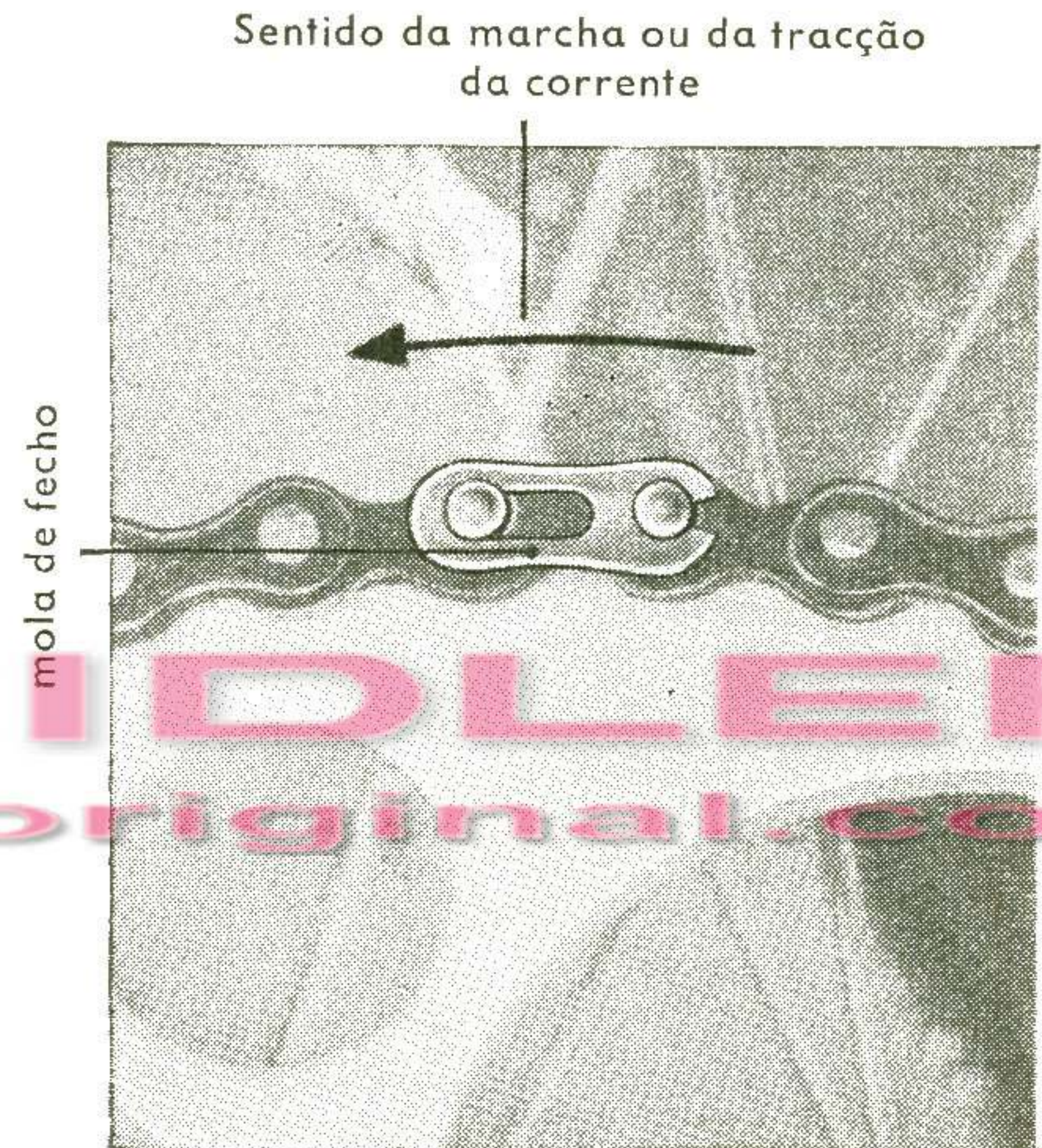
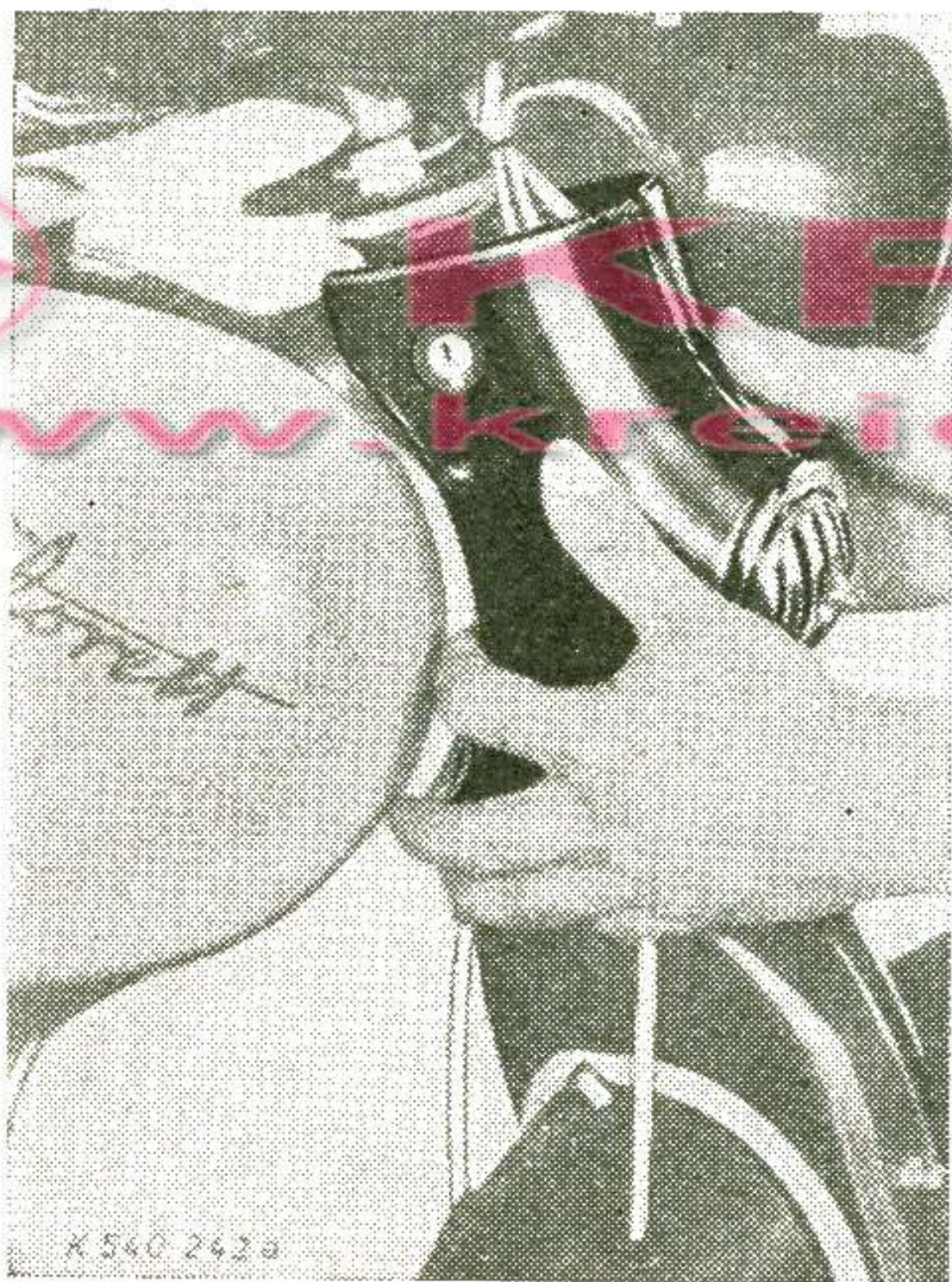


Fig. 41 : Sentido da marcha ou da tracção da corrente

8. Rolamento da direcção

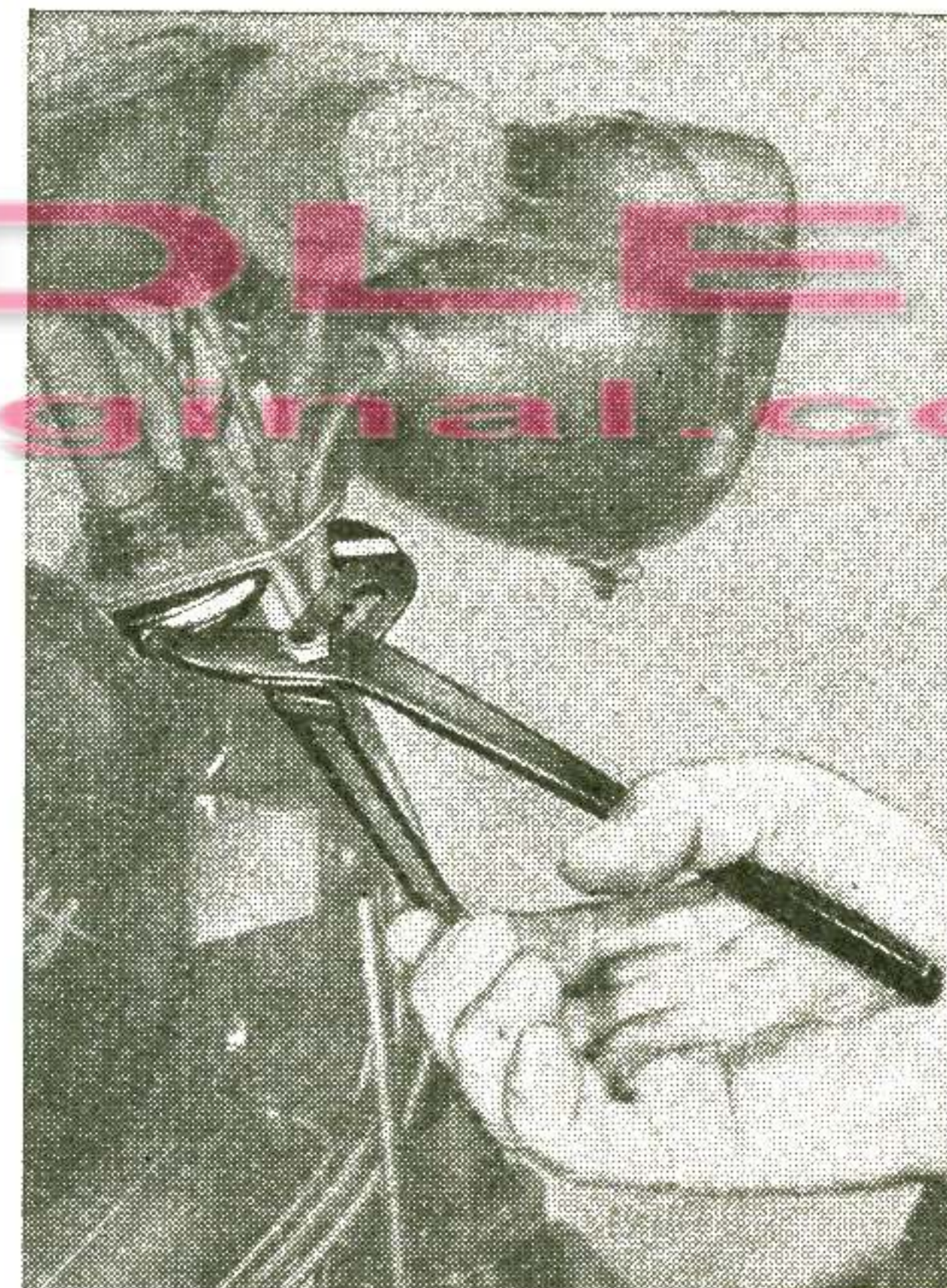
Os rolamentos da coluna da direcção devem ser desmontados todos os 10.000 kms. para se limparem e colocar nova massa consistente, própria de rolamentos. Todos os 3.000 kms. verifica-se a folga dos rolamentos. Para tal fim, desmonta-se a blindagem da coluna da direcção, desapertando para a esquerda os parafusos de fixação da mesma (fig. 42). Pode-se então apertar facilmente as caixas e cones do rolamento (fig. 43).



K 540 242 a

◀ Fig. 42:
Desmontagem da
blindagem da coluna
da direcção

Fig. 43:
Aperto das caixas
do rolamento da
direcção ▶



K 540 243

CONSELHOS ÚTEIS

Seguindo totalmente os conselhos adiante enumerados, pode-se obter sem dúvida, a melhor das satisfações com a KREIDLER-«FLORETT».

1 Fechar a torneira da gasolina quando se pára a máquina

Se a torneira ficar aberta e o carburador cheio de carburante, a gasolina evapora-se, ficando o óleo depositado no fundo. Desse facto, resultam depois dificuldades para o motor pegar a trabalhar, além dos danos que podem advir para alguns órgãos do motor.

2 Verifique com regularidade o ponto de ignição do volante magnético (ver pág. 28)

Não havendo este cuidado, pode ter-se alterado o ponto de ignição, dando lugar à perda de rendimento do motor e dificuldade em pegar a trabalhar.

3 Nunca modificar a afinação do carburador e limpar frequentemente os filtros da torneira e do tubo da gasolina (ver pág. 25)

Nas páginas 8, 12 e 26 encontram-se as indicações sobre a melhor afinação do carburador. Qualquer alteração que seja feita à afinação que vem de fábrica, quase sempre resulta em perda de rendimento para o motor, não devendo portanto modificar-se nunca a afinação. Sempre que o filtro do carburador esteja sujo, a alimentação do motor é insuficiente, dando origem a andar menos e a aquecer bastante.

4 Quando a vela não está limpa,

o motor tem dificuldade em pegar, a marcha é irregular e o rendimento é fraco.

5 A porca da válvula da câmara de ar, deve andar bem apertada

A porca boleada da câmara de ar deve estar sempre bem apertada de encontro ao aro da roda. Estando esta porca desapertada, corre-se o risco de a câmara de ar deslocar-se no aro e arrancar a válvula, do que resulta a inutilização da dita câmara.

6 Proceda com pontualidade aos serviços de assistência

Mande fazer pontualmente e com exactidão os trabalhos prescritos no quadro de assistência e esquema de lubrificação, evitando assim muitos aborrecimentos e prejuízos. Não esqueça que a garantia só é reconhecida se estes trabalhos forem efectuados dentro das quilometragens previstas e indicadas.

7 Fazer com regularidade os trabalhos manutenção

É indispensável fazer com regularidade os trabalhos de manutenção indicados em pág. 60 e logo após ter percorrido as quilometragens mencionadas, a fim de que a sua máquina esteja sempre em boas condições de andamento.

8 Verifique amiudadas vezes o aperto dos parafusos e porcas.

QUADRO PARA BOA ASSISTÊNCIA DA KREIDLER «FLORETT»

a executar aos	500 kms.	1500 kms.	3000 kms.	4500 kms.	6000 kms.	E depois de tantos em tantos kms.
Motor						
1. Limpar o filtro do ar	*	*	*	*	*	1500
2. Limpar o silencioso de ruídos de aspiração do ar			*		*	3000
3. Limpar o filtro do carburador (cesta)			*		*	3000
4. Verificar a folga da embraiagem	*	*	*	*	*	1500
5. Verificar os cabos de comando das velocidades (devem ter pouca folga)	*	*	*	*	*	1500
6. Descarboxilar o tubo de escape			*		*	3000
7. Descarboxilar o silencioso do escape			*		*	3000
8. Descarboxilar a culassa e o topo do pistão					*	6000
Quadro						
1. Verificar o aperto das porcas e parafusos	*		*		*	3000
2. Verificar todos os órgãos da direcção e apertá-los se houver folgas	*		*		*	3000
3. Verificar o alinhamento das rodas	*	*	*	*	*	1500
4. Verificar o estado dos pneus e câmaras de ar	*	*	*	*	*	1500
5. Verificar a afinação dos raios das rodas	*		*		*	3000
6. Verificar os travões e afiná-los se necessário	*	*	*	*	*	1500
7. Verificar a tensão da corrente de transmissão	*	*	*	*	*	1500
Instalação eléctrica						
1. Verificar a buzina, a luz e o alinhamento do farol	*	*	*	*	*	1500
2. Verificar a abertura dos platinados, limpá-los e afiná-los			*		*	3000
3. Verificar a ignição (pré-ignição 21° antes do ponto morto = 1,65 mm no percurso do pistão)			*		*	3000
4. Lubrificar com massa consistente o feltro dos platinados			*		*	3000
5. Limpar a vela de ignição (distância dos eléctrodos 0,4 mm)	*	*	*	*	*	1500

(*) — Sinal indicativo dos trabalhos a efectuar, conforme a quilometragem indicada. Se estes trabalhos não forem devidamente observados e cumpridos, podem originar estragos de que o fabrico KREIDLER não pode ser responsável.

ESQUEMA DE LUBRIFICAÇÃO PARA A KREIDLER «FLORETT»

a executar aos.....	500 kms.	1500 kms.	3000 kms.	4500 kms.	6000 kms.	E depois de tantos em tantos kms.
● Mudança de óleo na caixa de velocidades	*				*	6000
● Verificar o nível do óleo na caixa de velocidades e completar o mesmo se necessário		*	*	*		1500
* Lubrificar as transmissões de comando da embraiagem e das velocidades	*	*	*	*	*	1500
■ Lubrificar o parafuso de dilatação dos travões da frente e de trás			*		*	3000
▲ Lubrificar a transmissão e sem-fim do conta-quilómetros		*	*	*	*	1500
∇ Limpar a corrente e lubrificá-la de novo			*		*	3000
* Olear a corrente	*	*		*		1500
▲ Lubrificar o eixo da suspensão traseira	*	*	*	*	*	1500
* Olear os cabos transmissores		*		*	*	1500
■ Lubrificar os rolamentos dos cubos das rodas e os da direcção						10 000

- Óleo de caixa de velocidades SAE 80
- * Óleo de motor SAE 30—40
- Massa consistente própria para rolamentos
- ▲ Massa consistente de boa qualidade
- ∇ Massa consistente própria para correntes de transmissão

PERTURBAÇÕES E FORMA DE AS REMEDIAR

1. O motor não pega a trabalhar

Torneira da gasolina fechada

Depósito da gasolina vazio

Tubo da gasolina ou torneira entupidos

O registo automático de arranque não fecha

Carburador sujo

Cabo da vela desligado ou danificado

Faísca da vela fraca demais

Luz acesa

Bobine defeituosa

Vela defeituosa

Corte de corrente em curto circuito

Abrir a torneira

Encher o depósito do carburante com mistura gasoliana/óleo

Limpar o tubo, a torneira e o filtro desta

Verificar o cabo de gás e substituí-lo eventualmente

Limpar o carburador

Ligar o cabo da vela ou substituí-lo

Mandar magnetizar de novo o volante magnético

Fechar a luz

Substituir a bobine

Substituir a vela

Verificar a ligação e reparar

2. O motor trabalha, mas pára logo a seguir

Torneira da gasolina fechada

Sujidade na gasolina ou carburador sujo

Depósito da gasolina vazio

Abrir a torneira

Limpar o tubo da gasolina e o carburador, substituindo eventualmente a gasolina

Encher o depósito do carburante com mistura gasolina/óleo

3. O motor pára em marcha

Vela suja

Grau térmico não é apropriado

Aquecimento excessivo motivado pela desafinação do volante magnético

Depósito da gasolina vazio

Limpar a vela

Substituir a vela por outra com grau térmico apropriado (240 ou 260)

Rectificar a afinação do volante magnético (21° medidos no volante = 1,65 mm antes do P.M.S.)

Encher o depósito com mistura gasolina/óleo.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

4. A Força do motor diminui

Alimentação irregular de carburante

Motor super-aquecido por insuficiência de combustível (tubo ou gígleres entupidos)

Vela com grau térmico muito baixo

O carburador transborda (agulha da boia imóvel que não veda ou o pistão preso)

Entrada de ar excessiva

Afinação errada do volante magnético

Fenda do escape e dispositivo de escape sujos

Segmentos do pistão gastos ou colados

Limpar o tubo da gasolina e filtro

Limpar o tubo da gasolina e o carburador

Substituir a vela por uma de grau térmico mais elevado (240 ou 260)

Verificar o carburador (substituir a agulha e a boia)

Substituir a junta do carburador, apertar as porcas da culassa

Afinar o ponto de ignição (21° medido no volante = 1,65 mm antes do P.M.S.)

Descarbonizar o cilindro e todo o dispositivo de escape

Substituir os segmentos do pistão



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com