

KREIDLER FLORETT



KREIDLER

Motorrad

Super

www.kreidleroriginal.com

Ref. 650.00.90



Bedienungsanleitung

Beinschild für FLORETT - praktisch und elegant

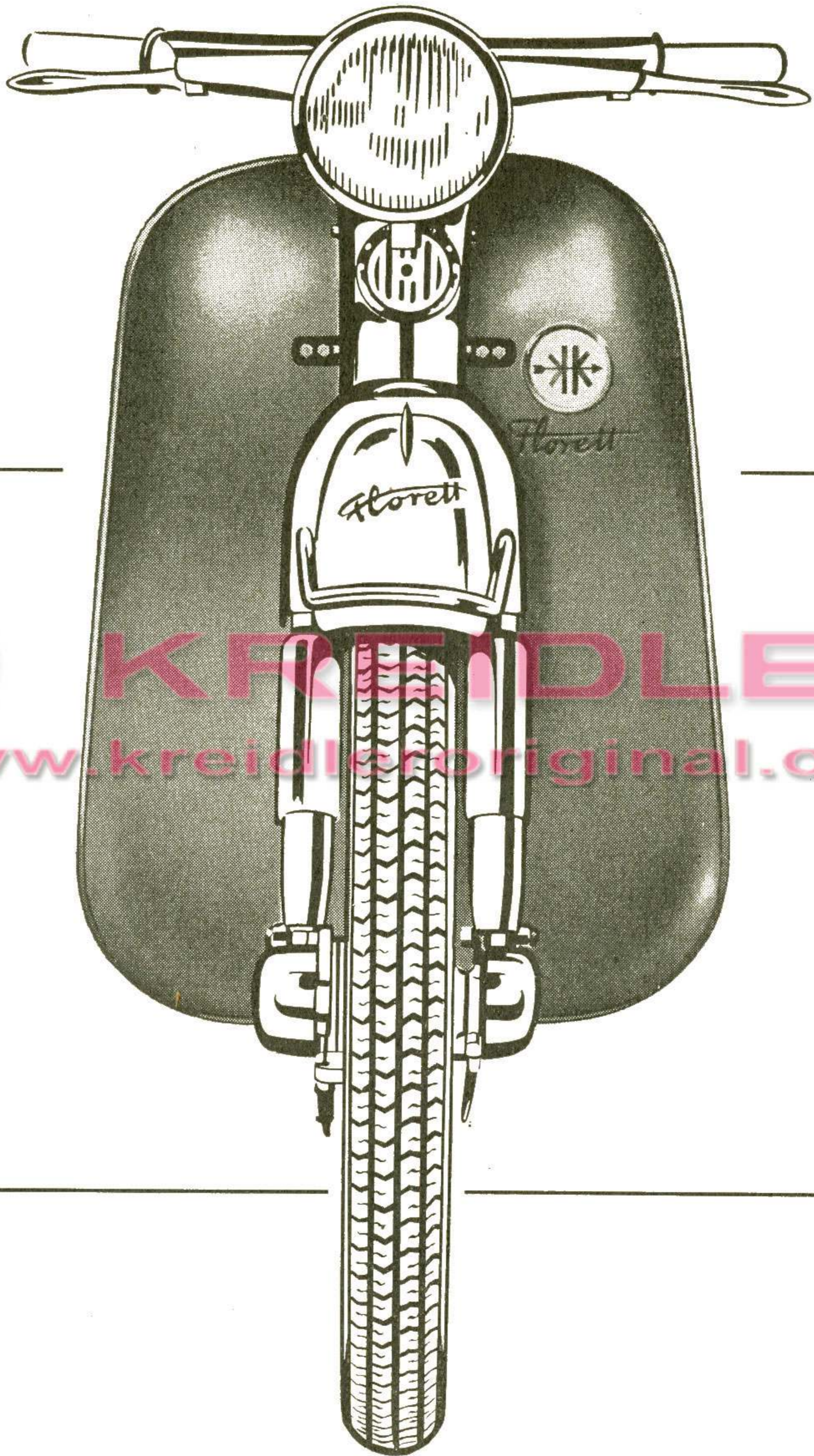
Nicht immer scheint die Sonne, doch auch bei einem richtigen „Männerwetter“ macht das Fahren Spaß — es gibt ja für die FLORETT das form-schöne Beinschild.

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.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Montageanleitung und Ehrennadeln



Montageanleitung

KREIDLER FLORETT
MOTOR

4
GANG Fußschaltung

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:

Amtliches 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—13
Gleich kann's losgehen	Vorbereitungen zum ersten Start	14—15
Richtig schalten	Start, Kupplung, Gangwechsel	
	Wann wird geschaltet	15—16
Einfahren		17
Zweitaktfunktion		18—20
Kraftstoff und Öl	Super, Motorenöl, Korrosionsschutz Motorschmierung, Getriebeöl	21—22
Zündkerzenfragen		23—24
Vergaserfragen	Einstellung, Demontage, Filter	25—29
Kraftstoffhahn reinigen		30
Auspuff reinigen		31
Zündanlage	Einstellung, Unterbrecher	32—33
Kupplung und Schaltung	Einstellen bzw. nachstellen	34—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 Motorrad braucht man den **Führerschein 4**

Es ist **steuer- und zulassungsfrei**

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

Es ist **kennzeichenpflichtig**. Antrag auf Erteilung eines Kennzeichens der Größe 130 × 240 mm stellen (sonst wird größeres Kennzeichen erteilt!)

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!

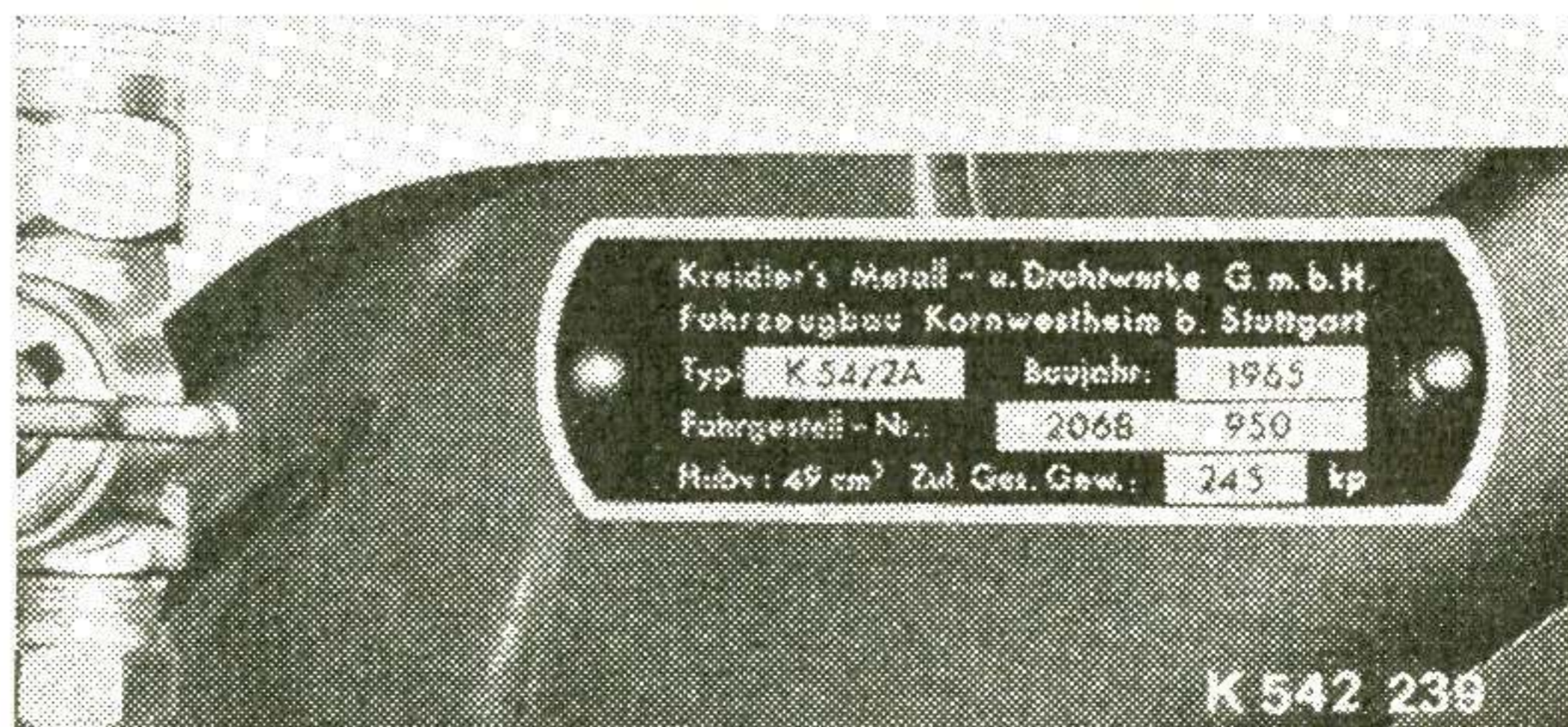
Im Bedarfsfall nur **Original-KREIDLER-Ersatzteile** verwenden — versteht sich von selbst, denn nur diese verbürgen einwandfreie Funktion.

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



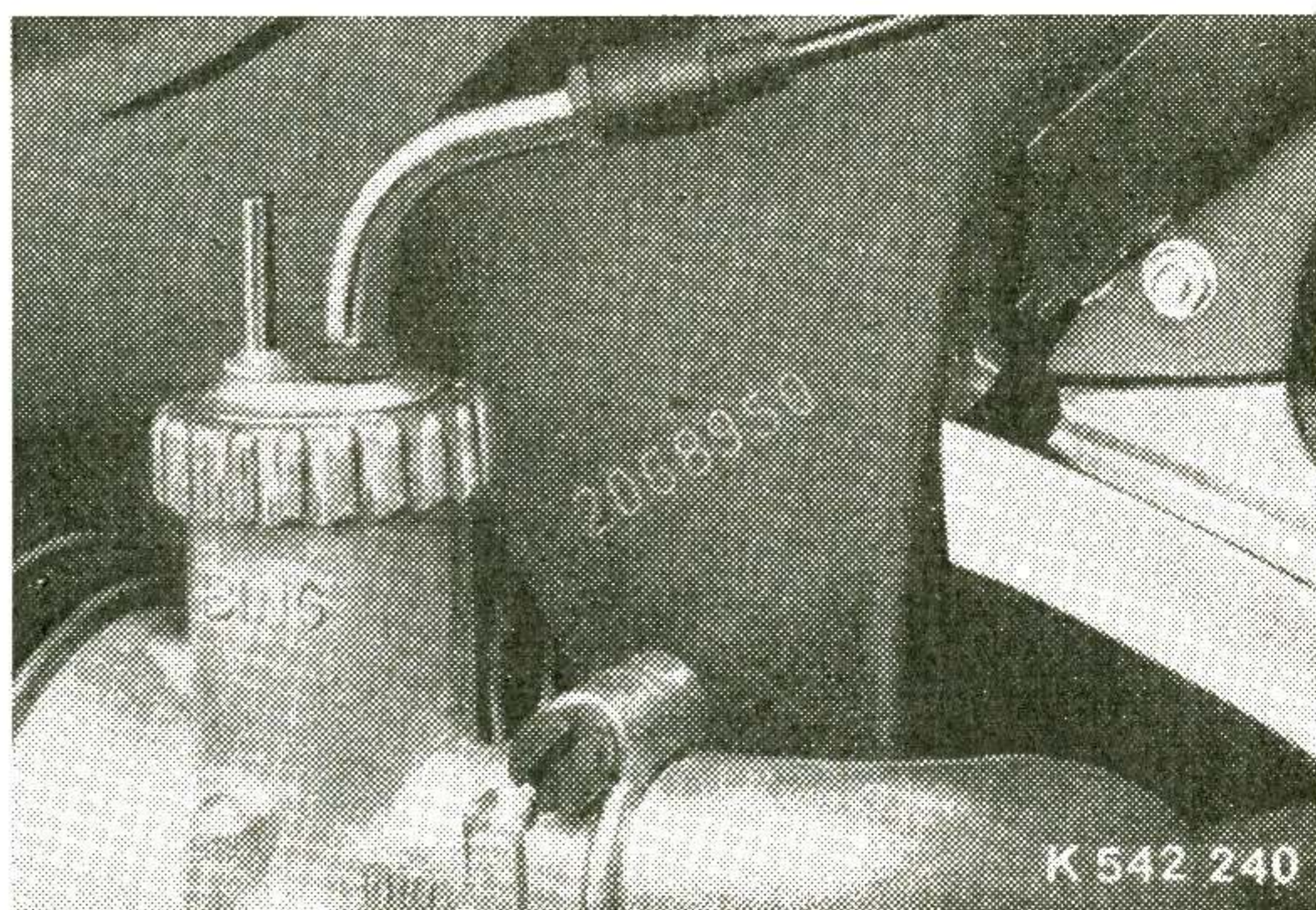
auf der Benzinbahnseite unter dem Tankboden — es hat den Wert eines Dokuments und darf auf keinen Fall entfernt werden.

Typbezeichnung:

K 54/2 A = „Super“

K 54/2 B = Motorrad ohne Chromteile

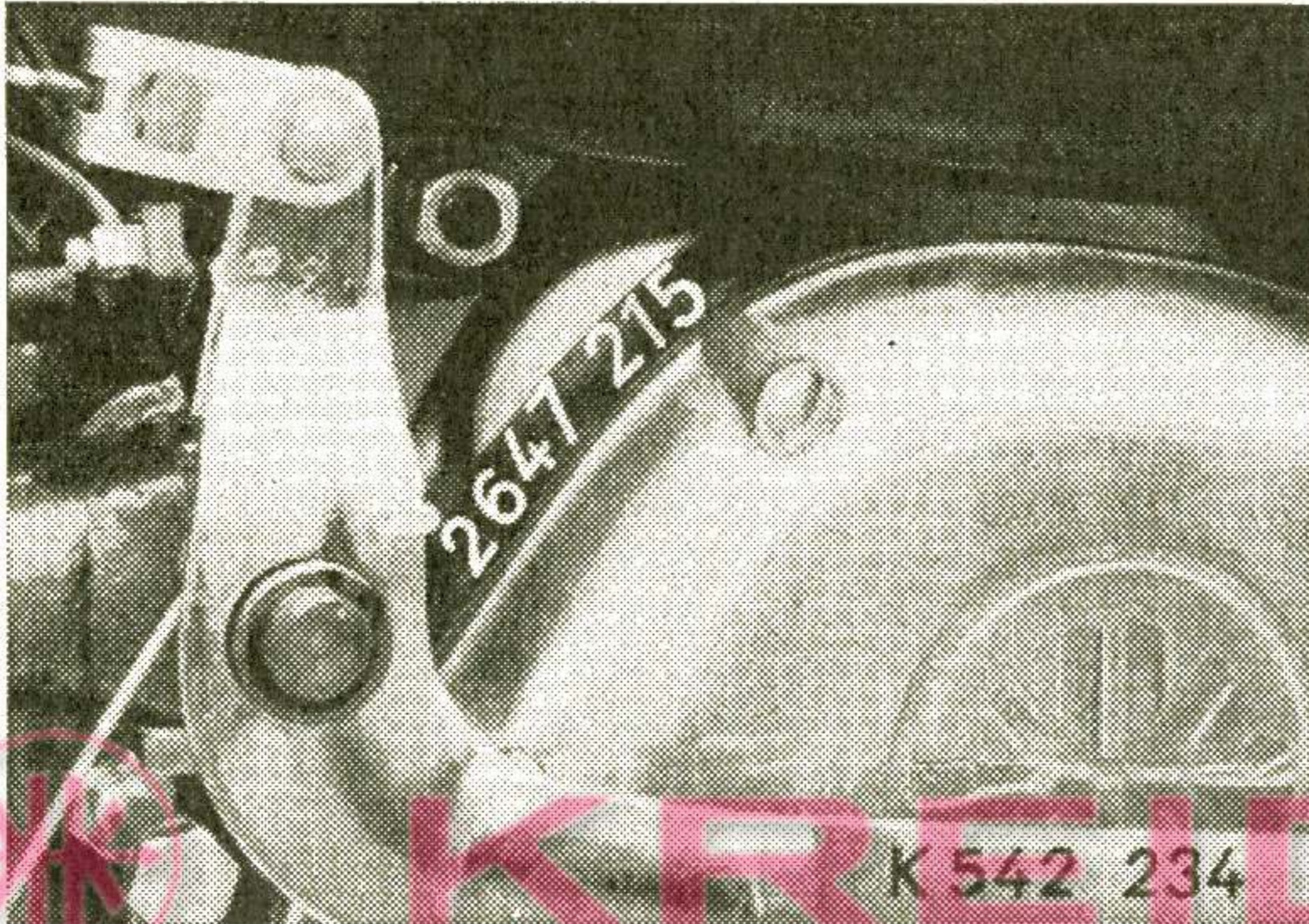
Fahrgestellnummer



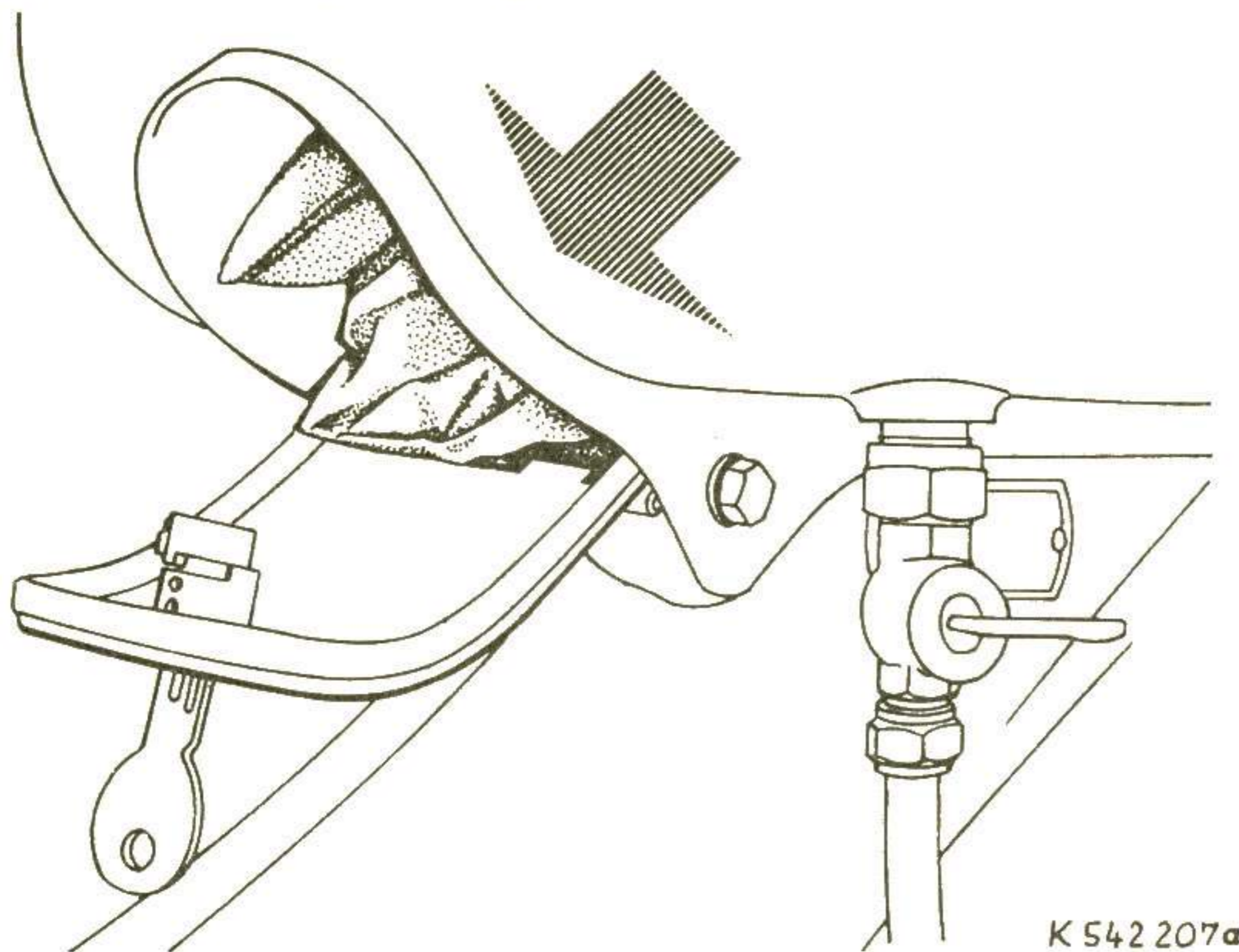
hinter dem Vergaser — auch bei montierter Motorverkleidung sichtbar.

Leicht
zu finden

Motornummer



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

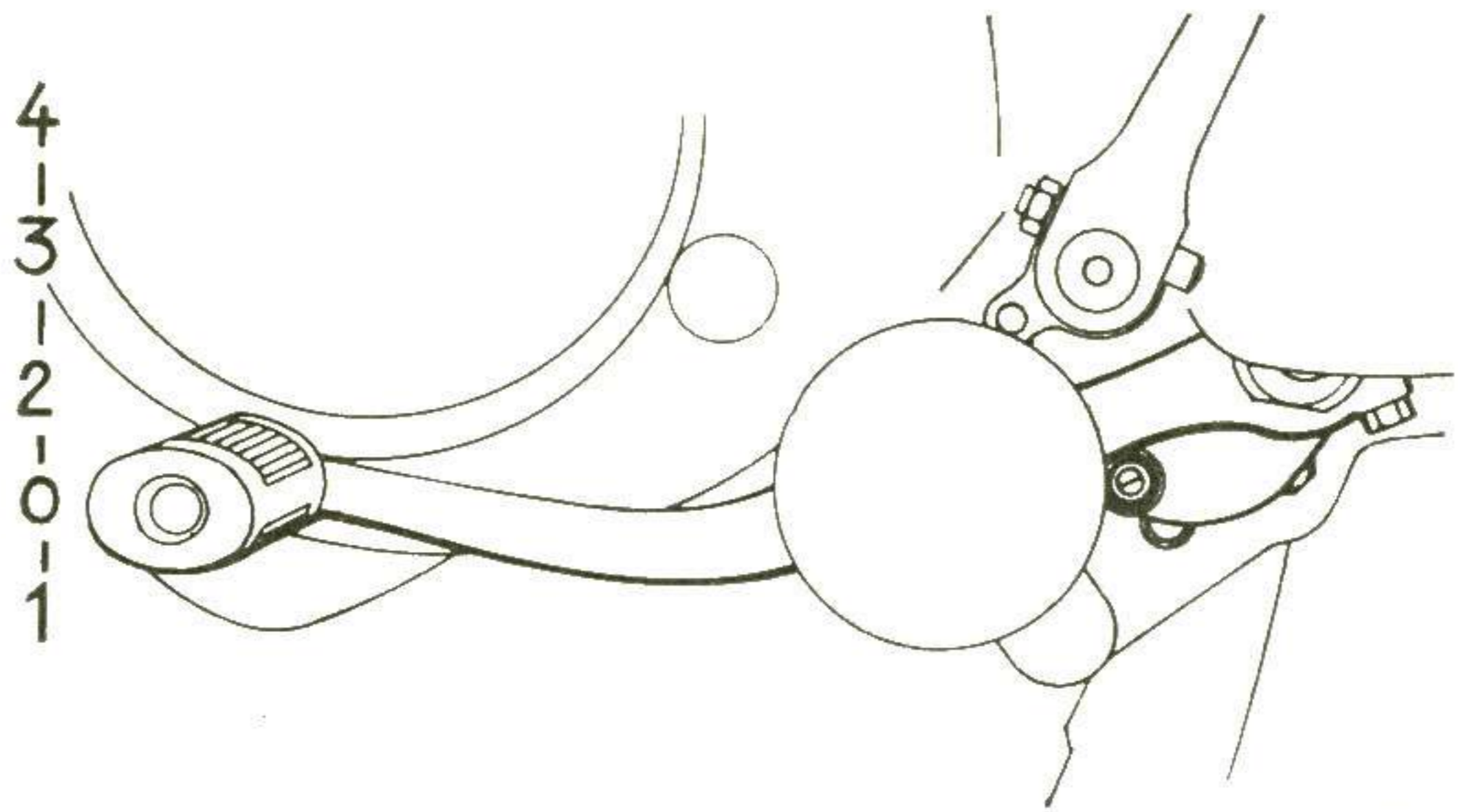


Werkzeug

liegt im Tanktunnel — Zugang durch verschließbare Klappe am Tankende.

Leicht
zu finden

Fußschaltung



K542 208 a

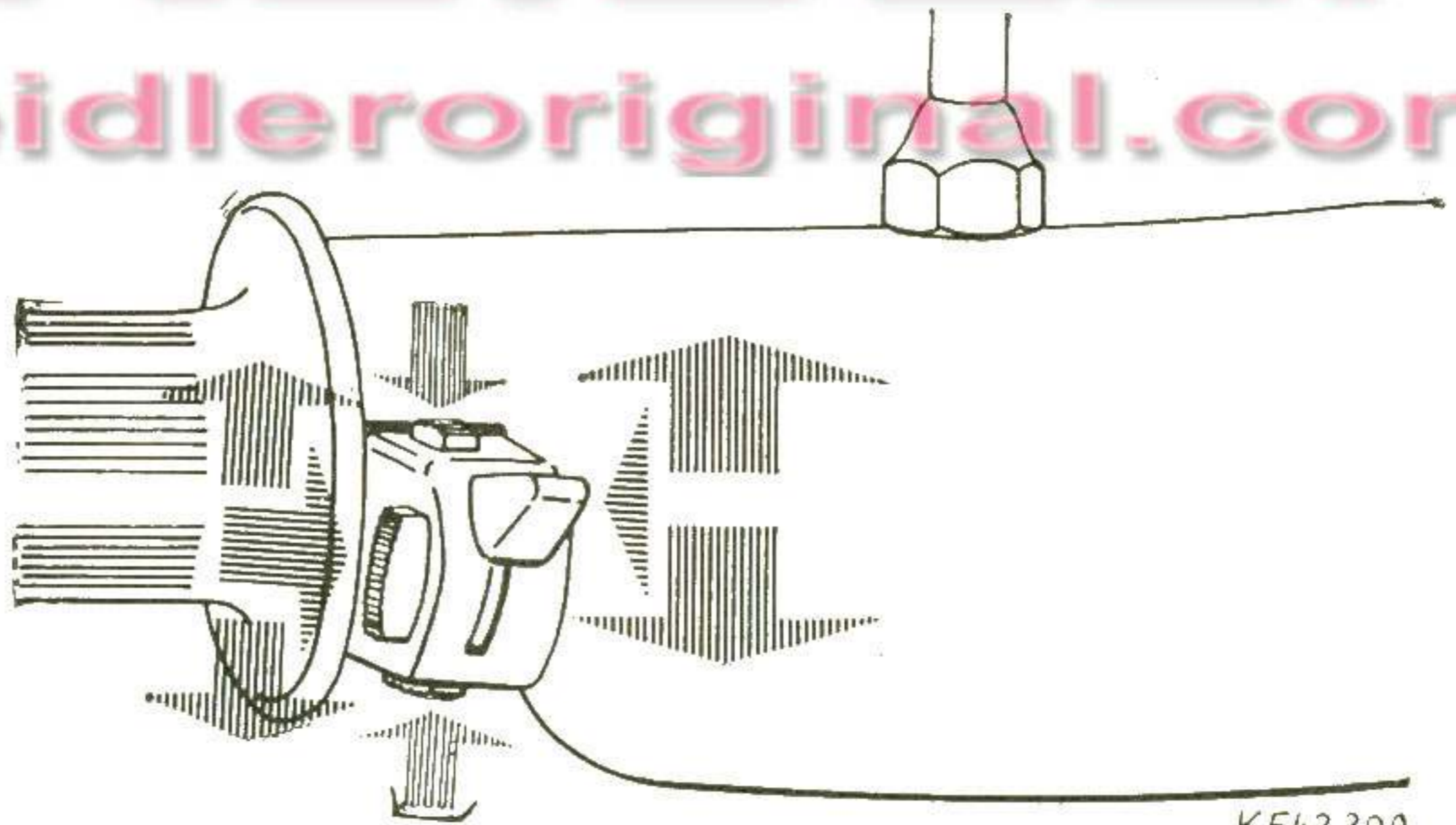
an der linken Motorseite — Schalthebel nimmt in Ruhelage immer die gleiche Stellung ein — Hebel heruntertreten: zurückschalten — Hebel hochziehen: hochschalten — einrastender Leerlauf zwischen dem 1. und dem 2. Gang



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

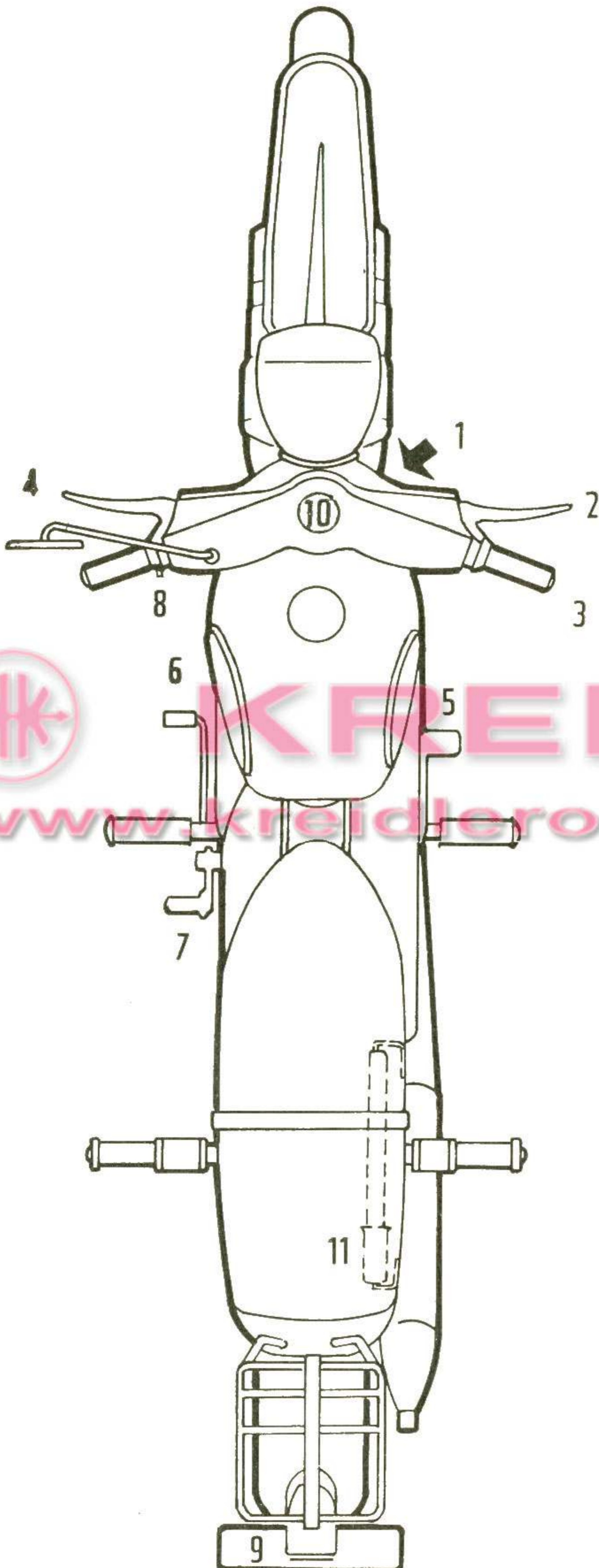
Schalter am
Lenker links



K542 209

Hebel: (rechte Pfeil- gruppe)	nach oben — Abblendlicht nach unten — Fernlicht
Taste links: (linke Pfeil- gruppe)	nach oben — Licht eingeschaltet nach unten — Licht ausgeschaltet
Taste oben:	Kurzschlußknopf zum Abstellen des Motors
Taste unten:	Signal

**Leicht
zu finden**



1 Sicherheitsschloß
Lenkung nach links
einschlagen

2 Handbremse

3 Gasdrehgriff

4 Kupplung

5 Fußbremse

6 Fußschaltung

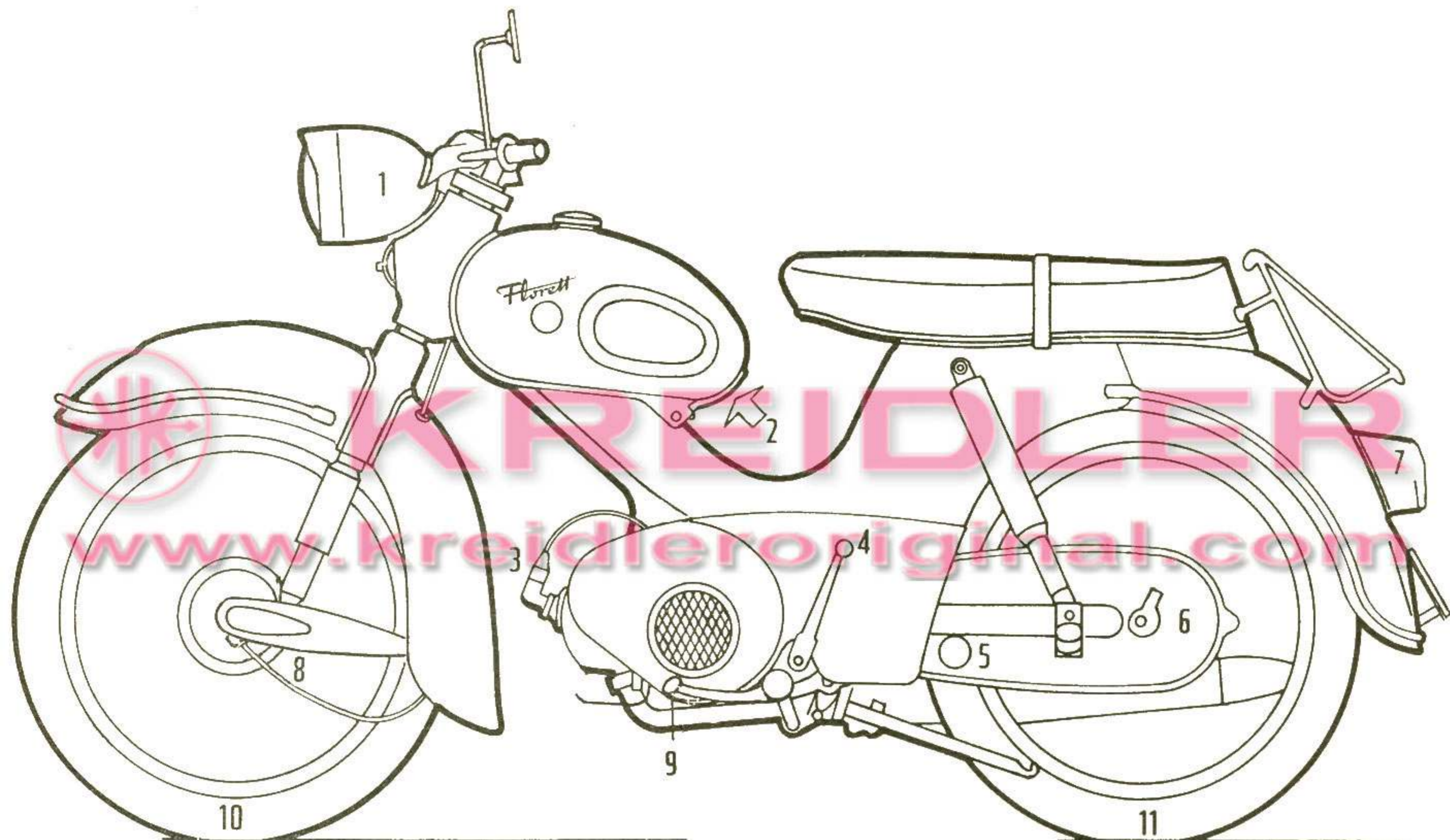
7 Kickstarter

8 Licht-, Horn-,
Kurzschlußschalter

9 Kennzeichen
amtliche Größe
130 × 240 mm

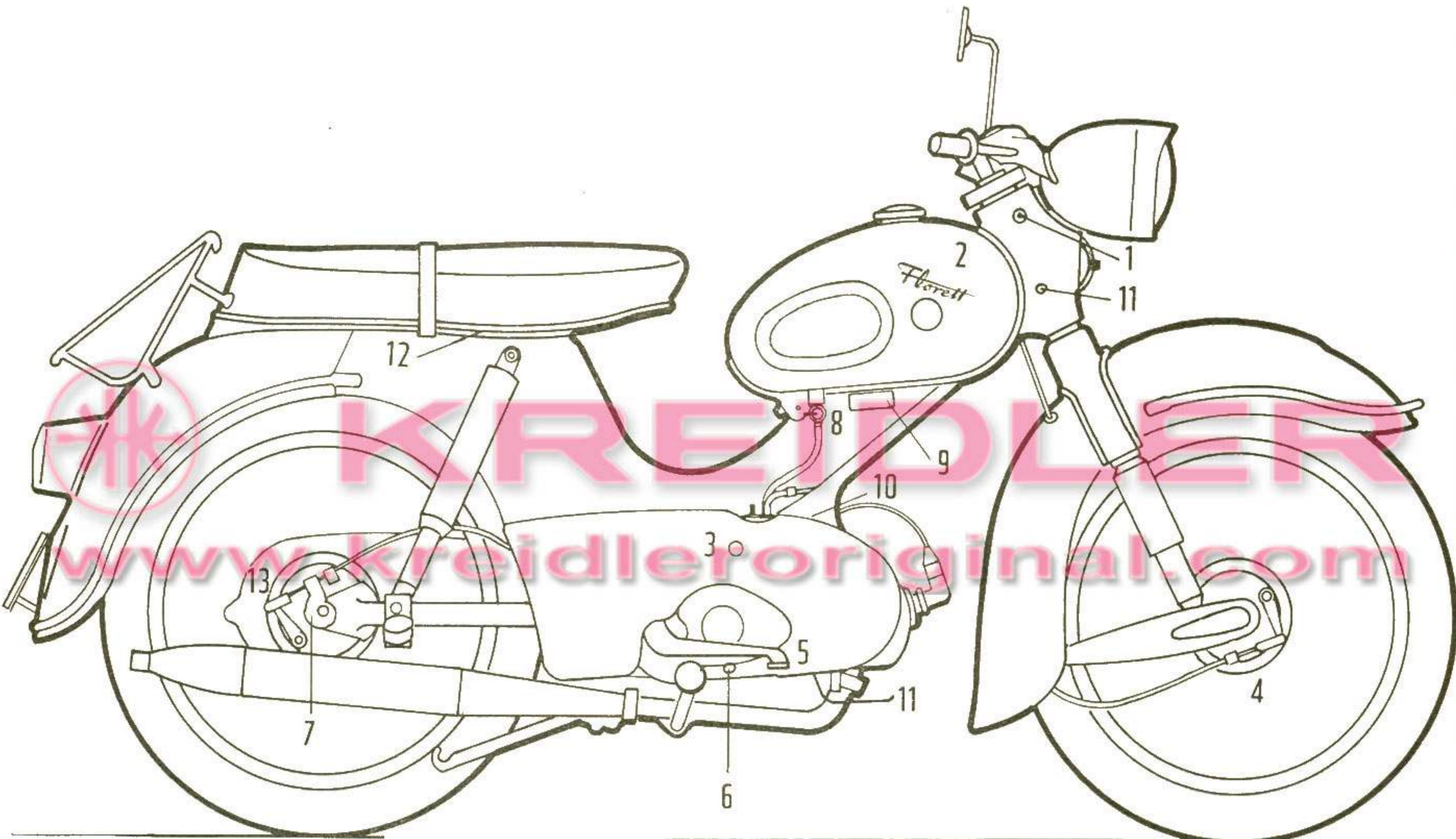
10 Tachometer
mit km-Zähler

11 Luftpumpe



K542236

- | | | | |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Bilux C 6 V
25/25 Watt | 5 Kettenkontrolle | 9 Fußschaltung | 11 Reifen 21 × 2,75
Spezial
Reifendruck
Solo 1,8 atü —
Sozius 2,25—2,50
atü |
| 2 Werkzeug (Schlüssel
vom Sicherheits-
schloß) | 6 Kettenspanner | 10 Reifen 21 × 2,75
Spezial
Reifendruck Solo
und Sozius 1,25 atü | |
| 3 Zündkerze | 7 Schlußleuchte HL 6 V
4 Watt
Bremsleuchte G 6 V
5 Watt | | |
| 4 Kickstarter | 8 Tachometerwelle | | |



K542237

1 Sicherheitsschloß
 2 9,2 Liter Benzin-Öl-
 Gemisch 25:1 —
 davon 1,8 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

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
Beim Verlassen des Fahrzeugs immer zumachen.



Reifendruck

nicht nur mit dem Daumen prüfen, sondern mit einem Reifendruckmesser (hat jede Tankstelle), für Solo- wie für Soziousfahrt im Vorderrad immer 1,25 atü — im Hinterrad für Solofahrt 1,8, für Fahrt zu zweit 2,25—2,50 atü.

Bremsen

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

Starthilfe

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.

Kupplung

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

Gleich kann's losgehen

Mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten.

**Leerlauf
schalten**

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

Kickstarter

Einmal kurz tönen lassen — tönt nur bei laufendem Motor.

Signal

Vor Nachtfahrten Fernlicht, Abblendlicht, Schlußleuchte und Bremslicht prüfen.

Lichtkontrolle



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Richtig schalten

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.

Start

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

Kupplung

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.

Gangwechsel

Richtig schalten

Hochschalten

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

Zurückschalten

Vom 4. in den 3. Gang usw. 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. — 3. Gang), zumal bei neuem Motor, nicht sinnlos auf volle Drehzahl treiben — Motor aber auch niemals mit zu hohem Gang langsam fahrend oder auf Steigungen zu wenig drehen lassen, das hieße ihn quälen.

hochschalten	bei 20—25 km/h in 2. Gang bei 35—45 km/h in 3. Gang bei 55—65 km/h in 4. Gang
--------------	-------------------------------------------------------------------------------------

zurückschalten	bei 65—55 km/h in 3. Gang bei 45—35 km/h in 2. Gang bei 25—20 km/h in 1. Gang
----------------	-------------------------------------------------------------------------------------

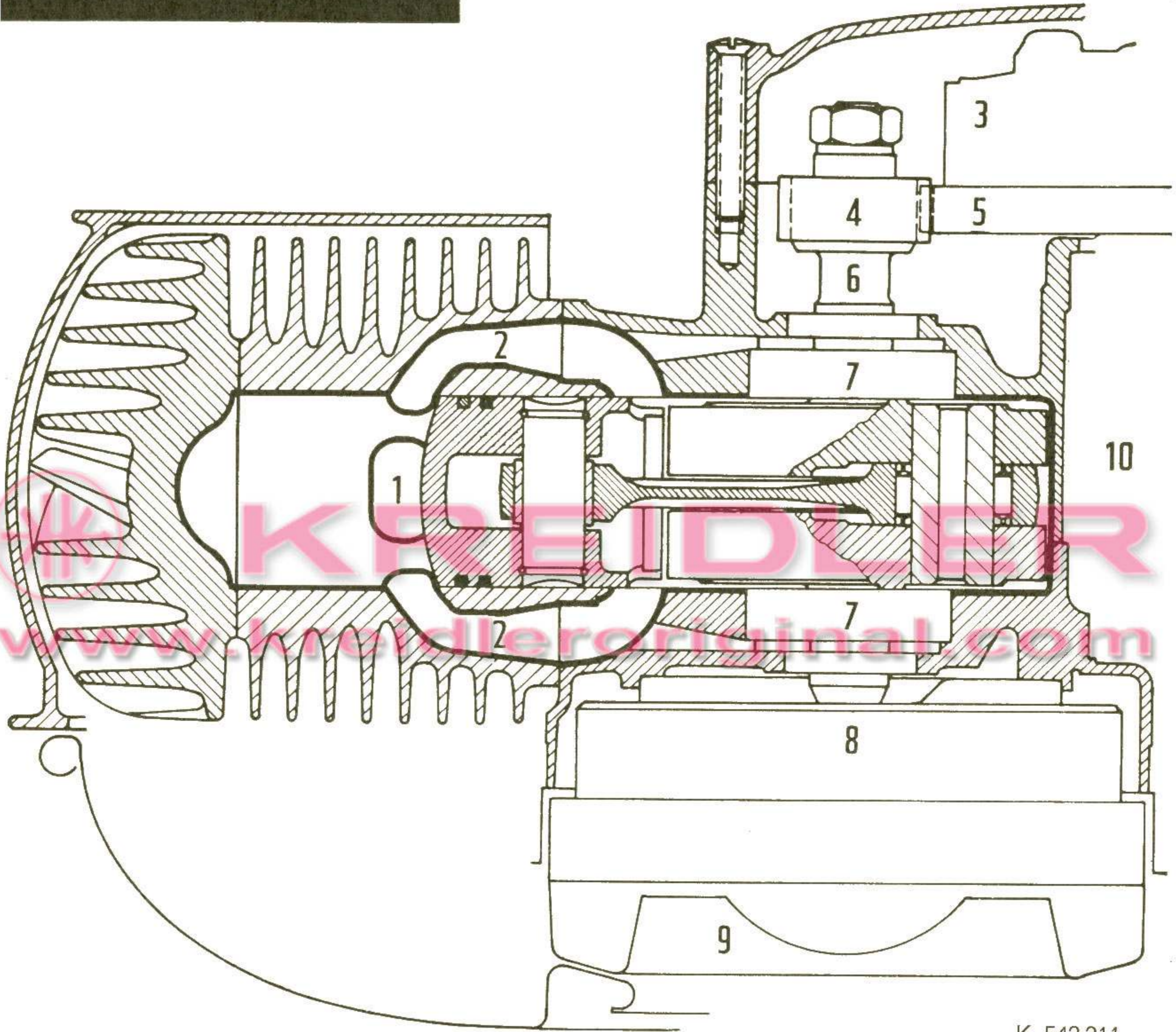
Einfahren

Der Motor ist vollgas- und autobahnfest. 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.

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

und so arbeitet der Zweitaktmotor

Höchste mechanische Einfachheit — kein Ventiltrieb, keine Ventile — nur 3 bewegliche Laufteile:

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.

**Zweitakt-
funktion**

Vor oberem Totpunkt (Kolben der Zündkerze am nächsten) 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 nächsten) gibt der Kolbenmantel die beiden Überströmkanäle frei — im Kurbelgehäuse vorverdichtetes Frischgas strömt in den Zylinder ein.

Im unteren Kolbentotpunkt ist aber auch der Auslaßkanal offen — so kann verbranntes Altgas ausströmen, während gleichzeitig Frischgas in den Zylinder eintritt und Altgasreste zum Auspuff hinauschiebt. — Damit Frischgas nicht auch zum Auslaßfenster hinausgeschoben wird, braucht der Zweitaktmotor eine sorgfältig abgestimmte Auspuffanlage — 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 Pleuellager 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 Pleuellager — Expansion von gezündetem Frischgas und Verdichtung von Frischgas im Pleuellager.

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

Und so wird
geschmiert

Aus dem Tank fließt das Öl/Benzin-Gemisch in den Vergaser. Dort wird es mit Luft zu einem zündfähigen Benzin/Luft-Gemisch 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 Pleuellager, der Pleuellagerbolzen, das pleuellagerseitige Pleuellager, das Pleuellager an der Pleuellagerwelle und die Pleuellagerlager selbst.

Zur Zweitakt-Mischungsschmierung genügt so wenig Öl, wie das Mischungsverhältnis Öl/Benzin 1:25 besagt. Es genügt auch noch weniger Öl, nämlich 1:30, 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.**

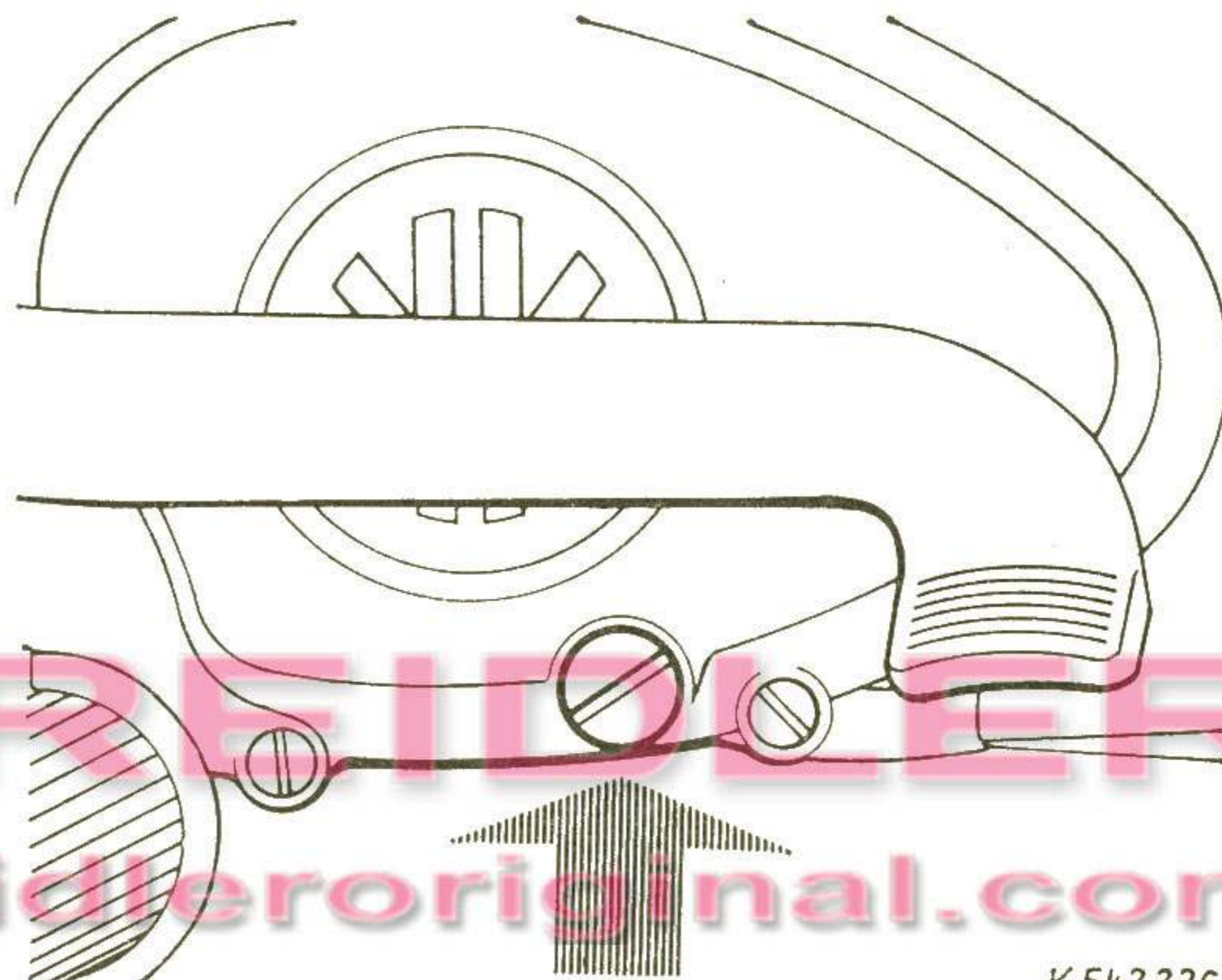
**Korrosions-
schutz**

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 Valvoline Tecto 2 oder Esso GP 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.

wird mit Zündkerzen in Sportbauweise erreicht, wie: Bosch W 270 T 16 mit Stirnsteg-Elektrode — oder Beru 280/14 mit Seitensteg-Elektrode — nur ist bei diesen Kerzen nachteilig, daß durch Abbrand vergrößerter Elektrodenabstand nicht durch Nachbiegen korrigiert werden kann, was die Lebensdauer begrenzt — man verwendet diese Kerzenarten am besten nur bei Wettbewerben.

ist z. B. Bosch 260 T 1, Beru 260/14 oder Champion L 81, alle mit Stirnelektrode am Masseteil der Kerze. Wird vorwiegend in der Stadt gefahren, reicht Wärmewert 240 aus — 260er Kerzen können in langsamem Kolonnentempo und durch viele Ampelstops leicht verrußen. Die beste Regel: grundsätzlich Wärmewert 260 verwenden, und nur wenn durch die Fahrverhältnisse der Motor zu stark gekühlt läuft und daher die Kerzen-Selbstreinigungstemperatur nicht voll erreicht wird, auf Wärmewert 240 heruntergehen. Für Überlandfahrten aber unbedingt 260er Kerzen wählen!

Sie sind für niedrigere Belastung gebaut — bei der hohen Literleistung des FLORETT-Motorrades kann die Mittelelektrode schmelzen, was zu innerer Überhitzung und Kolbenklemmern führen kann.

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

Beste Motorleistung

Beste Normalkerze

Keine Mopedkerzen

Nacht-Start

Elektrodenabstand

Zündkerzen-Fragen

Zündkerzen pflegen

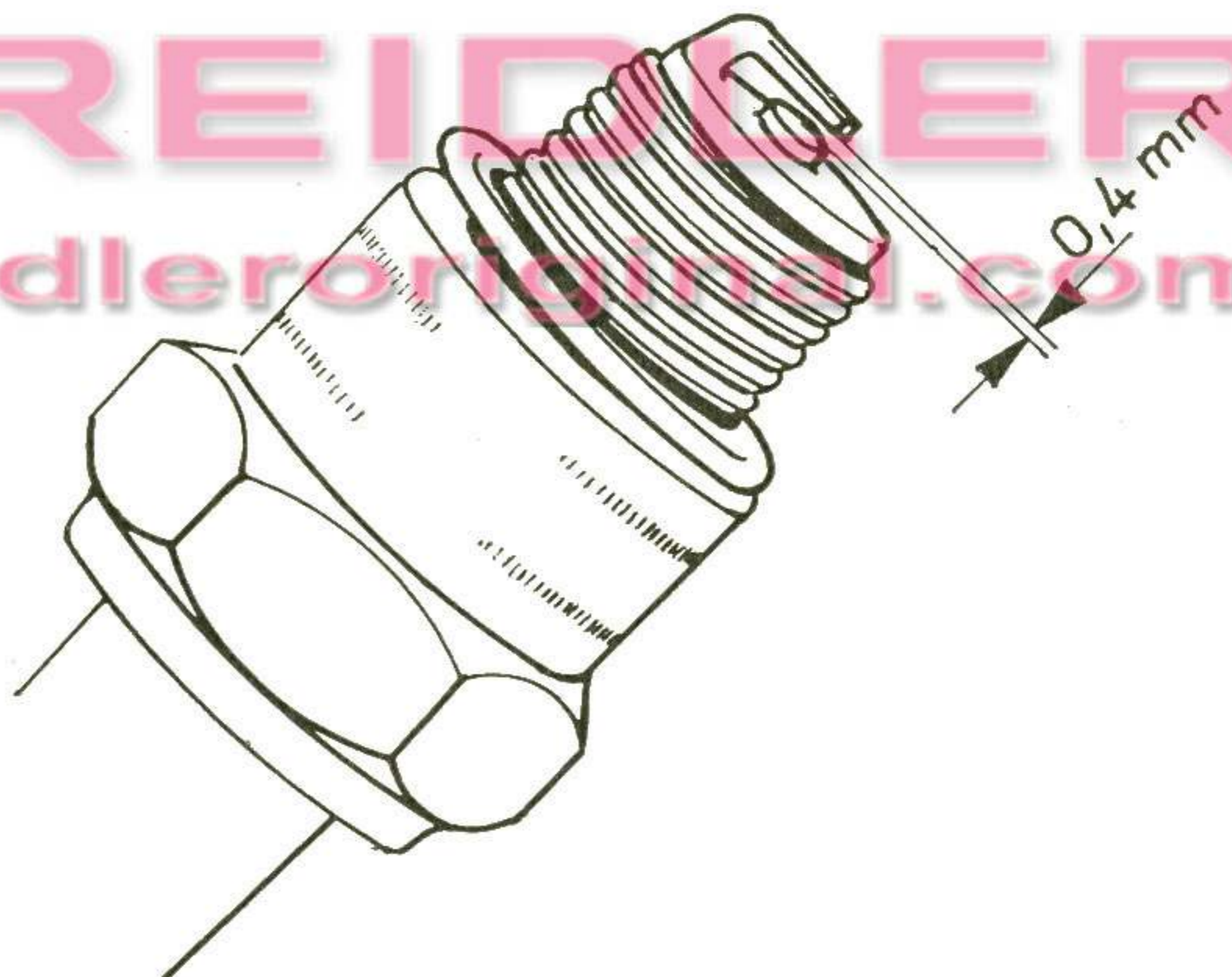
Sie unterliegen dem Abbrand und der Alterung — Abbrand bedeutet: die Kerzenelektroden, Mittel- wie Außenelektrode, verlieren mit der Zeit an Material, wodurch der Abstand der Elektroden größer wird. Ist der Abstand zu groß, springt der Motor schlecht an bzw. zeigt Zündaussetzer bei eingeschaltetem Licht.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

**Keine
Änderungen**

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.

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.

Nadeldüse 6637

Hauptdüse 78

Schieber mit Fenster 4,5 breit und 1,5 tief

Nadelstellung 3 (3. Kerbe von oben)

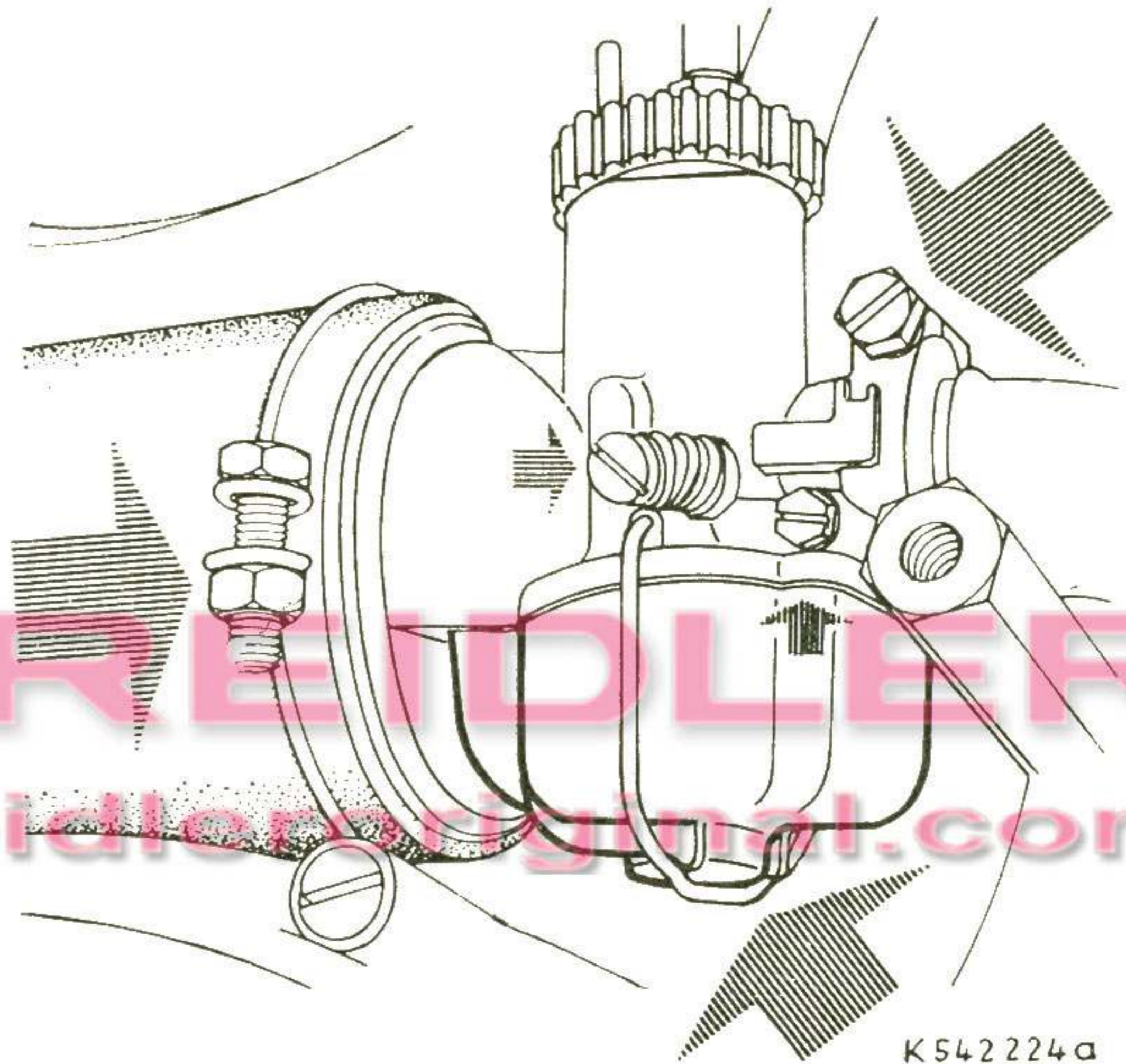
Leerlaufdüse 40

Düsennadel Nr. 3

**Vergaser-
Einstellung**

Vergaser-Fragen

Schwimmer- gehäuse



Klemmschellen an Vergaser- und Saugschalldämpfer lösen — Vergaser oben zum Fahrgestell drehen — Bügel vom Schwimmergehäuse (unterer Pfeil) nach hinten abdrücken — Schwimmergehäuse abnehmen.

Schwimmer nicht grob anfassen — Verbiegungen verändern das Kraftstoffniveau.

Vergaser-Fragen

Nach Abnehmen des Schwimmergehäuses mit Schlüssel SW 8 herausschrauben.

Hauptdüse

Hat Motor keinen Leerlauf oder Aussetzer beim Beschleunigen, ist Leerlaufdüse (Bild Seite 26, kleiner Pfeil von unten) verschmutzt.

Leerlaufdüse

Leerlauf- und Hauptdüse nur mit Luft reinigen. Keine scharfen Gegenstände, wie Nadeln usw. dazu verwenden.

Zur eigenhändigen Demontage des Gasschiebers besteht kein Anlaß, zumal die Stellung der Düsen-nadel nicht verändert werden soll — die Zylinderkopfschraube oberhalb der Schwimmerkammer (Bild Seite 26, kleiner Pfeil) dient als Stellschraube zum Gasschieberanschlag zwecks Leerlaufeinstellung.

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

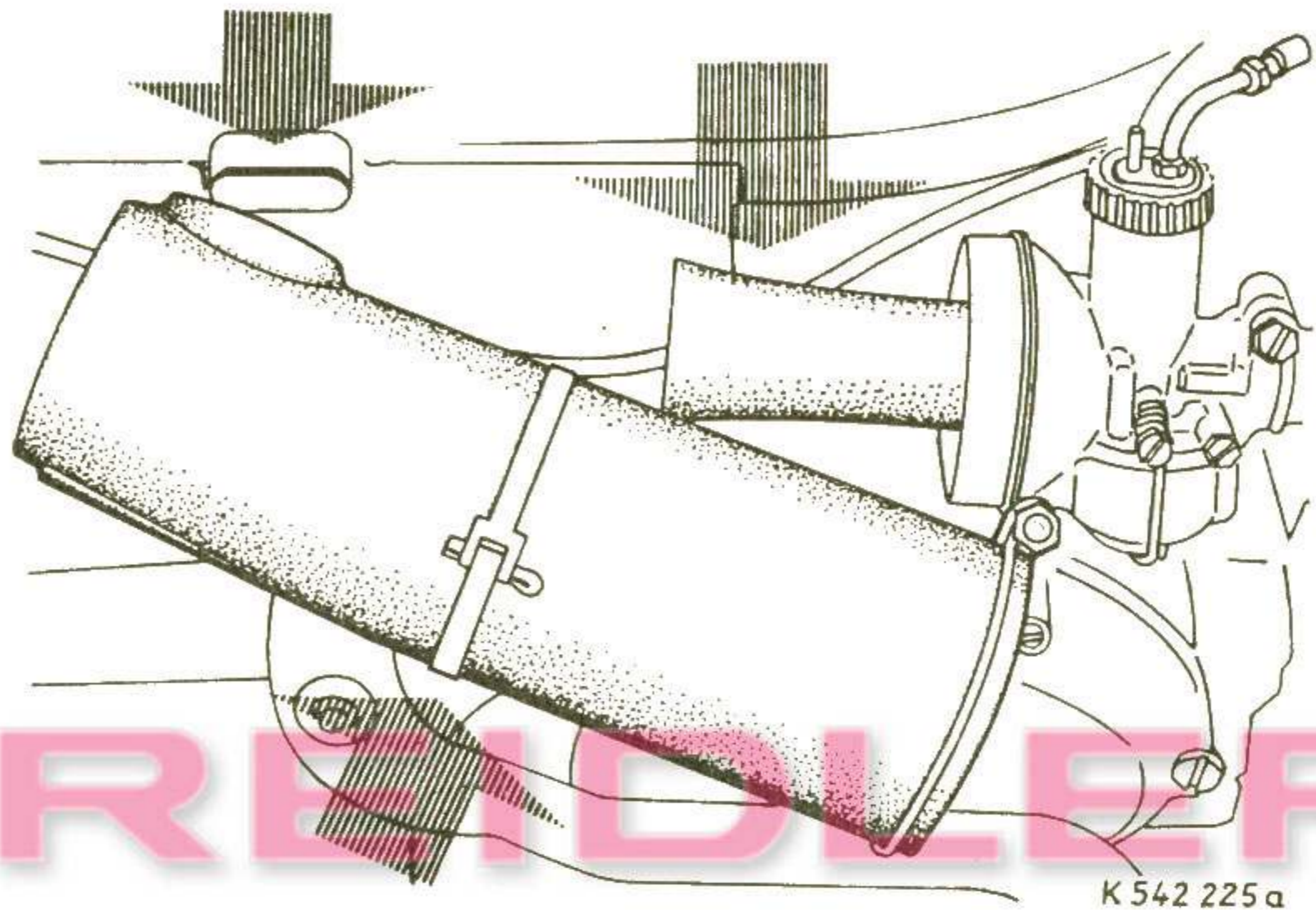
Saugschalldämpfer

Saugschalldämpfer-Anschluß zum Rahmen (Zeichnung Seite 28) — linker Pfeil von oben — sorgfältig aufsetzen — am besten mit Heißlagerfett oder Bosch-Kitt KK 1 V 1 ringsherum abdichten, jedoch kein Fett in den freien Durchgangsquerschnitt bringen.

Achtung: Die Zeichnung Seite 26 zeigt, wo die Spannringschraube des Saugschalldämpfers nicht sitzen darf — sie muß ganz nach oben oder nach unten gesetzt werden, wenn die Motorverkleidung einwandfrei passen soll.

Vergaser-Fragen

Luftfilter



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Zur Reinigung des Luftfilters muß der Saugschalldämpfer abgenommen werden — Spannring (Bild Seite 26, linker Pfeil) lösen — Kammer vom Fahrgestell wegdrehen — hinten hochdrücken — vom Vergaser abziehen. Spannband (Zeichnung oben, unterer Pfeil) lösen — Filter herausnehmen — Filter in Benzin waschen, mit Motoröl benetzen — dann Filter wieder in den Einpaß des Saugschalldämpfers legen (schmalen Außenrand auf die Vergaserseite). Nur am Außenrand drücken — Filtergewebe nicht beschädigen oder verdrücken. Mit dem Spannband festspannen.

Vergaser-Fragen

Dazu muß der Motor betriebswarm sein (bei kaltem Motor ist der Leerlauf zu hoch). Rändelschraube am Rohrbogen oberhalb des Vergasers möglichst weit hineindreher — dann durch den Schlitz in der Motorverkleidung mit dem Schraubenzieher Schieberanschlagschraube drehen — nach rechts: Motor läuft schneller — nach links: Motor läuft langsamer.

**Motorstandlauf
(Leerlauf)
einstellen**

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

Ist der Übergang schlecht, so kann er mit der Luftregulierschraube verbessert werden. (Schraube liegt am Vergaser dem Rahmen zu.) In Normalstellung ist sie $1\frac{1}{2}$ Umdrehungen offen.

**Leerlauf-
luftregulier-
schraube**

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.

Kaltstart

Sollte bei kaltem Wetter der Motor im Übergang ein „Loch“ haben, mit Schlüssel SW 8 die Leerlaufregulierschraube nach links drehen. (Drehsinn in Blickrichtung auf angebauten Vergaser.) Das Gemisch wird angereichert.

Ist der Motor im Standlauf überfettet oder ersäuft er, durch Rechtsdrehung $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Umdrehung Gemisch magerer stellen.

Nach beendeter Korrektur der Leerlaufregulierschraube Standlauf mit Gasschieberanschlagschraube (Bild Seite 26, kleiner Pfeil von links) nachkorrigieren.

Kraftstoffhahn reinigen

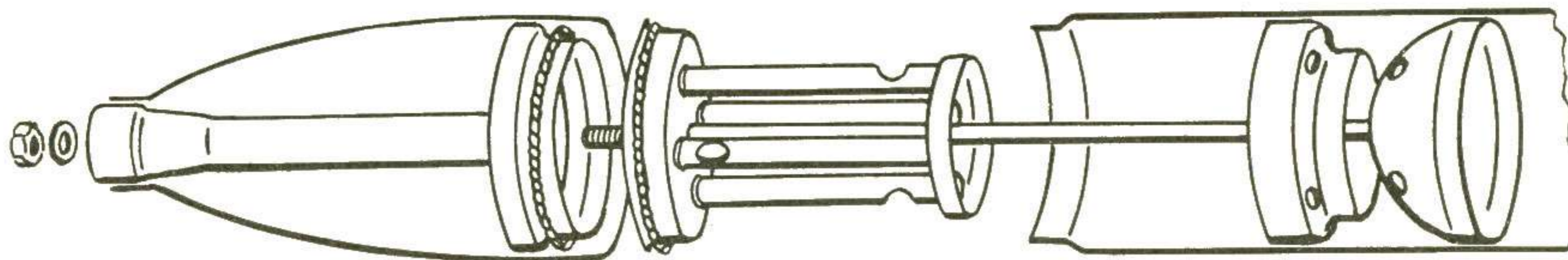


KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Im Kraftstoffhahn befinden sich 2 Siebe als Filter. Besonders in den ersten Tagen nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs setzen sich dort Rückstände aus dem Tank ab. Das Feinfilter befindet sich im Ausgang des Kraftstoffhahns und wird durch Lösen einer kleinen Überwurfmutter frei. Dieses Filter alle 3000 km durch Ausblasen reinigen. Das Grobfilter ist nur nach Demontage des Kraftstoffhahns zugänglich. Es sollte nach den ersten 500 km gründlich gereinigt und ausgeblasen werden, später alle 6000 km.

**Auspuff
reinigen**



K 542 213

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.

Zündanlage

Einstelldaten

Vorzündung 0,9 mm vor OT (vor oberem Kolben-Totpunkt) = 18—19 Grad Kurbelwinkel.

Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 mm.

Polabriß 7—11 mm, wobei eher nach 7 mm einzustellen ist.

Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm.

Zündkerzen Bosch W 260 T 1, Beru 260/14 oder Champion L 81 werden empfohlen.

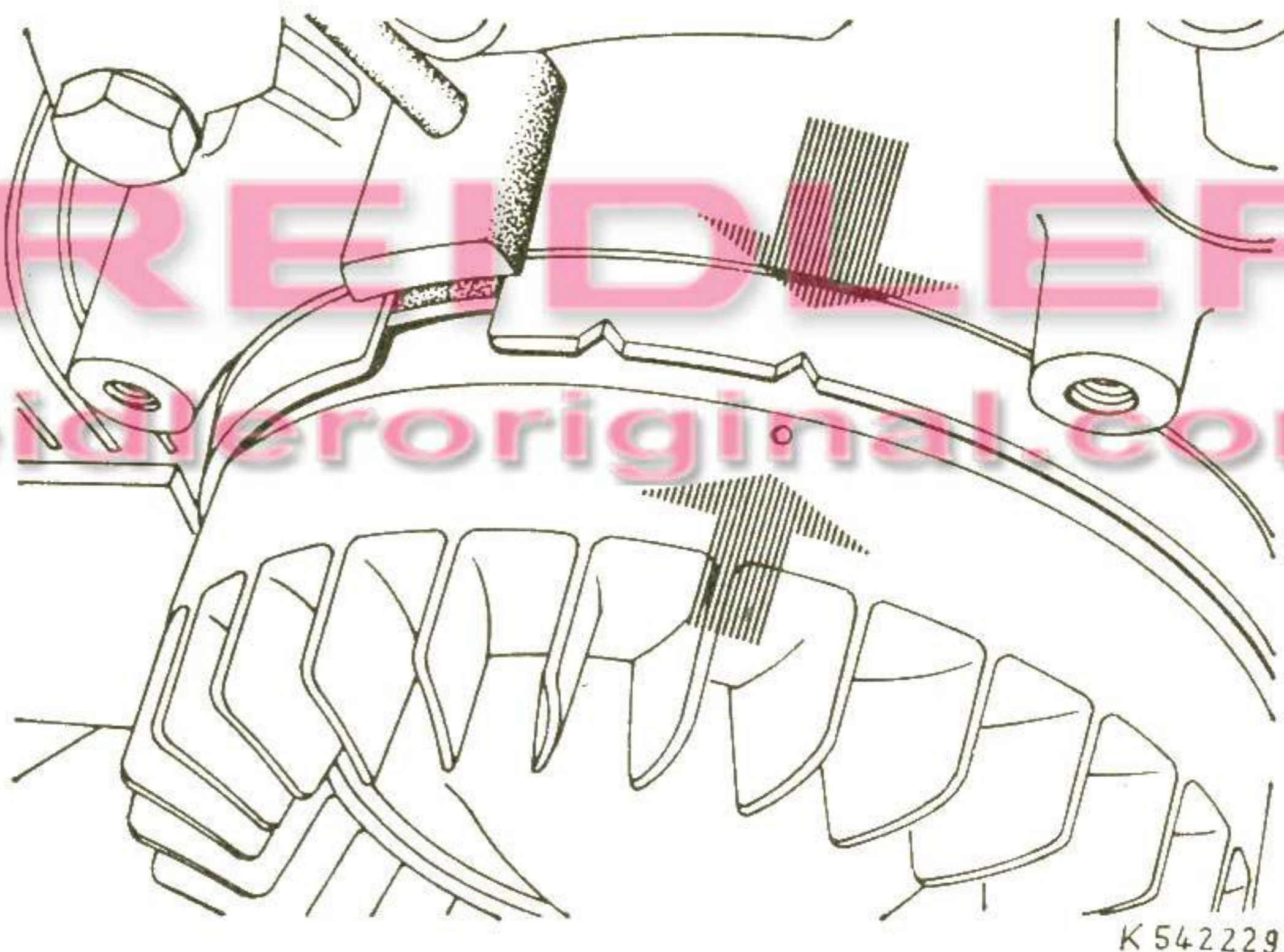
Keine Mopedkerzen verwenden!

Einstellung
prüfen

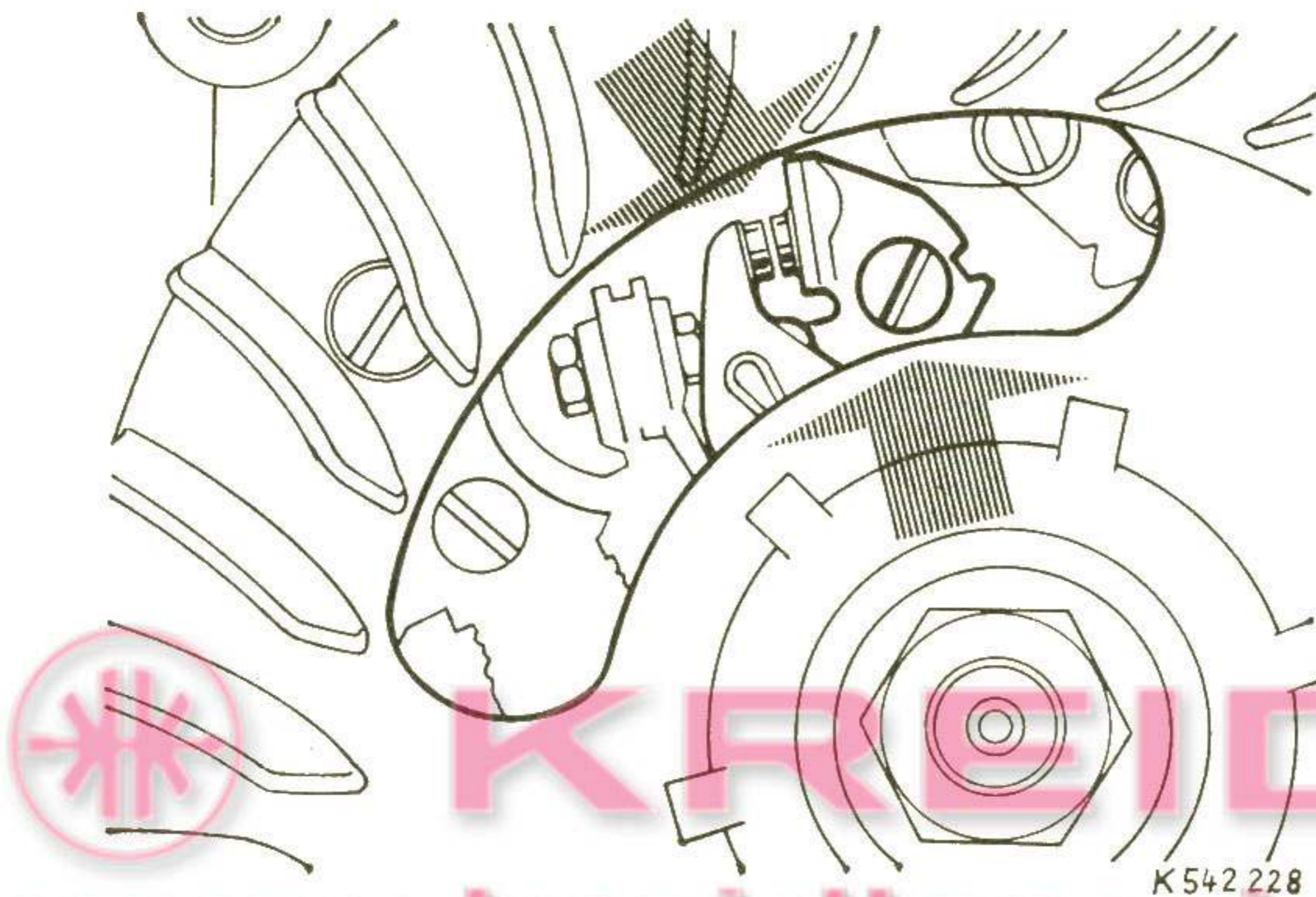


KREIDLER

www.kreidleroriginal.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 = 18—19 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 Einstell-
lehre (Staniolpapierdicke) zwischen die Kontakte
schieben lassen, ohne zu klemmen — ist das nicht
der Fall, muß dieser Abstand eingestellt werden,
und zwar: Schraube des rechten Kontaktträgers
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 Unterbrecher-
kontakte Abbrandstellen (Erhöhungen und Ver-
tiefungen) — kleine Unebenheiten stören nicht —
aber alle 10000 km nachsehen (bei viel Staub und
Nässe früher).

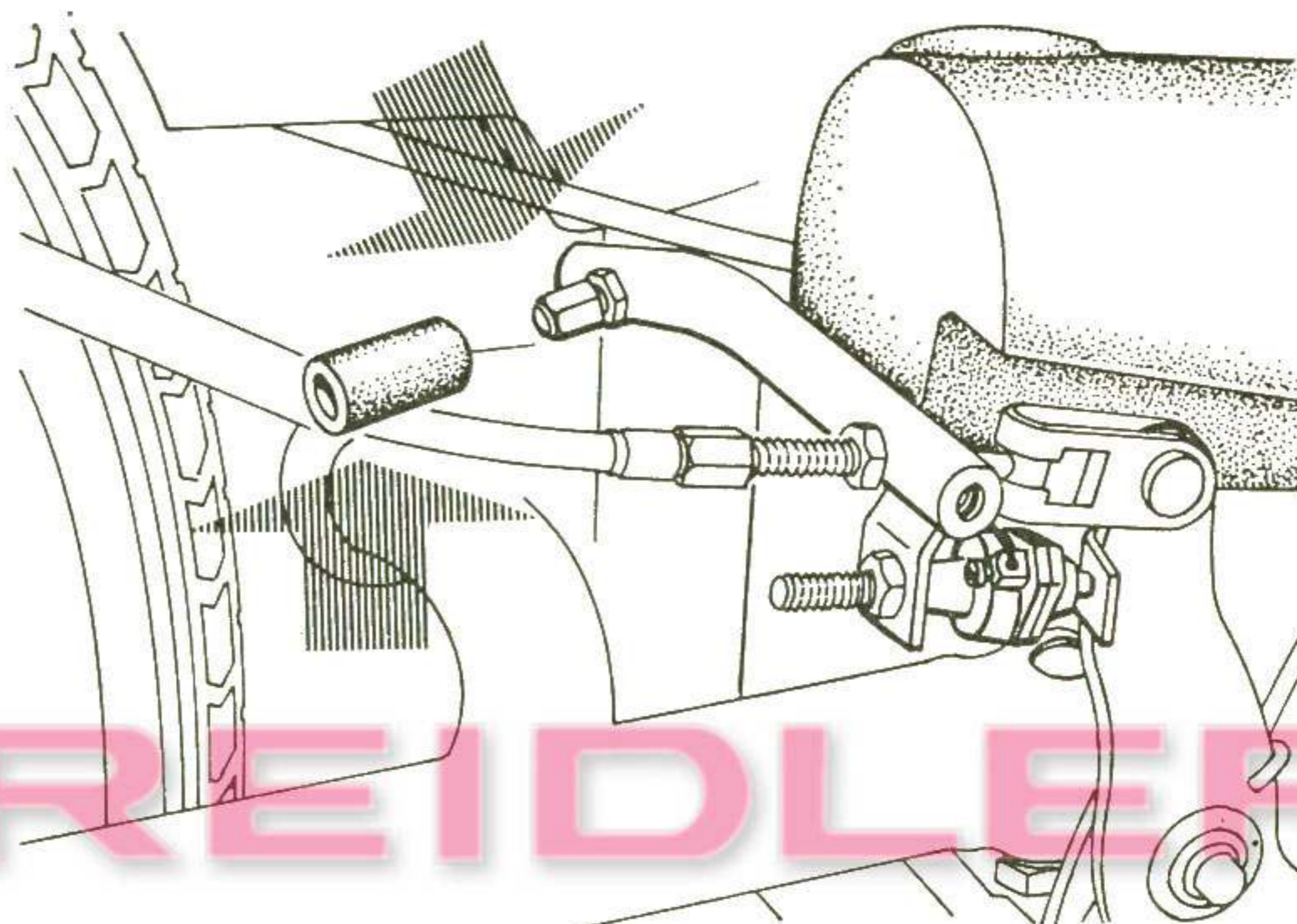
Unterbrecherkontakte reinigen: Kontakte mit klei-
nem in Benzin (kein Ölzusatz) getauchten Pinsel
reinigen — mit Kontaktfeile glätten. Stark einge-
brannte Kontakte vom Fachmann austauschen
lassen.

Unterbrecher

**Unterbrecher-
kontakte reinigen**

Kupplung und Schaltung

Kupplungszug einstellen



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

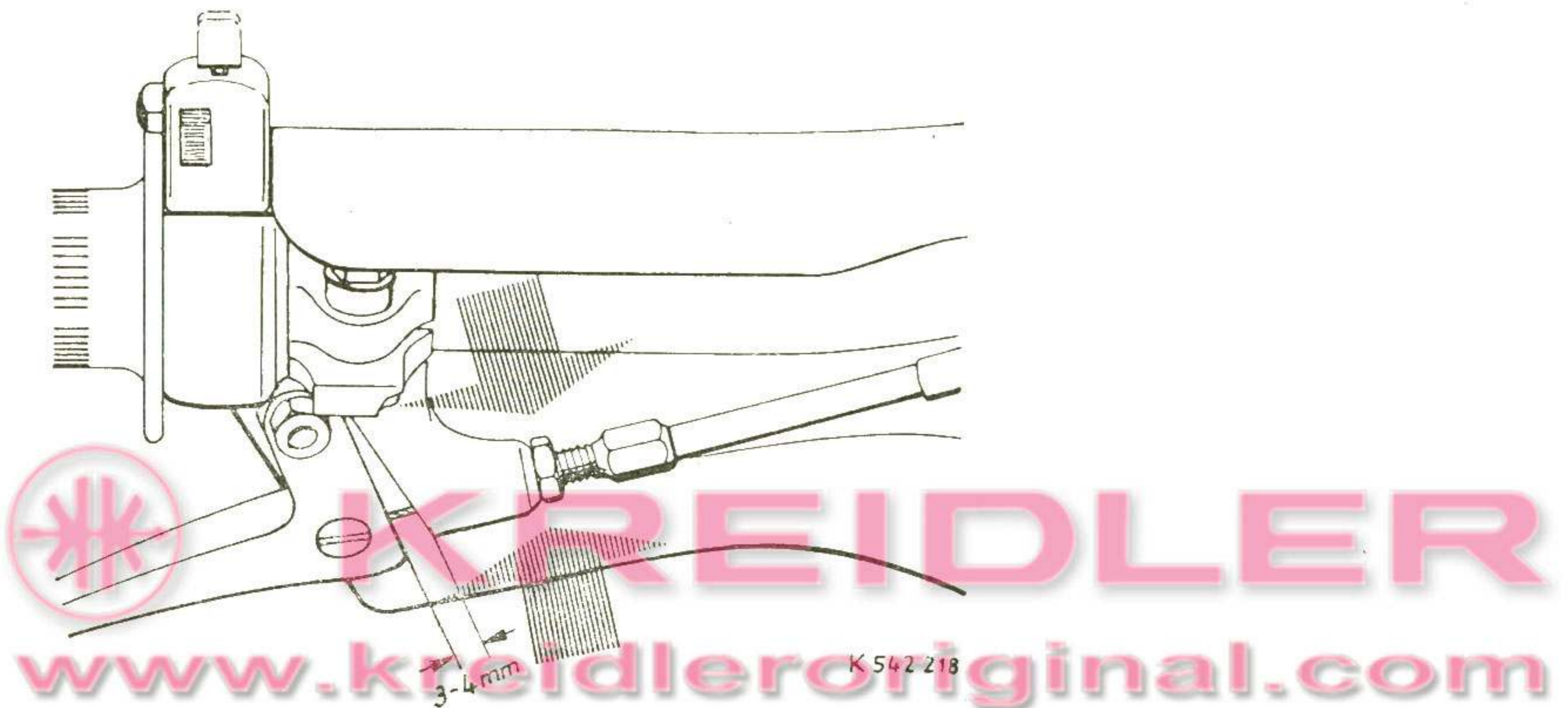
K 542 231

Dazu bestehen zwei Möglichkeiten —

1. die Grundeinstellung: rechte Motorverkleidung abnehmen, über das Bremsseil hinweggreifen (siehe Bild) — Gegenmutter lösen (oberer Pfeil) — Stellschraube richtig setzen — Gegenmutter wieder festziehen — Schutzschlauch wieder aufziehen (unterer Pfeil).
2. Stellschraube am Kupplungshebel unter der Lenkerverkleidung (siehe Bild Seite 35) — 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.

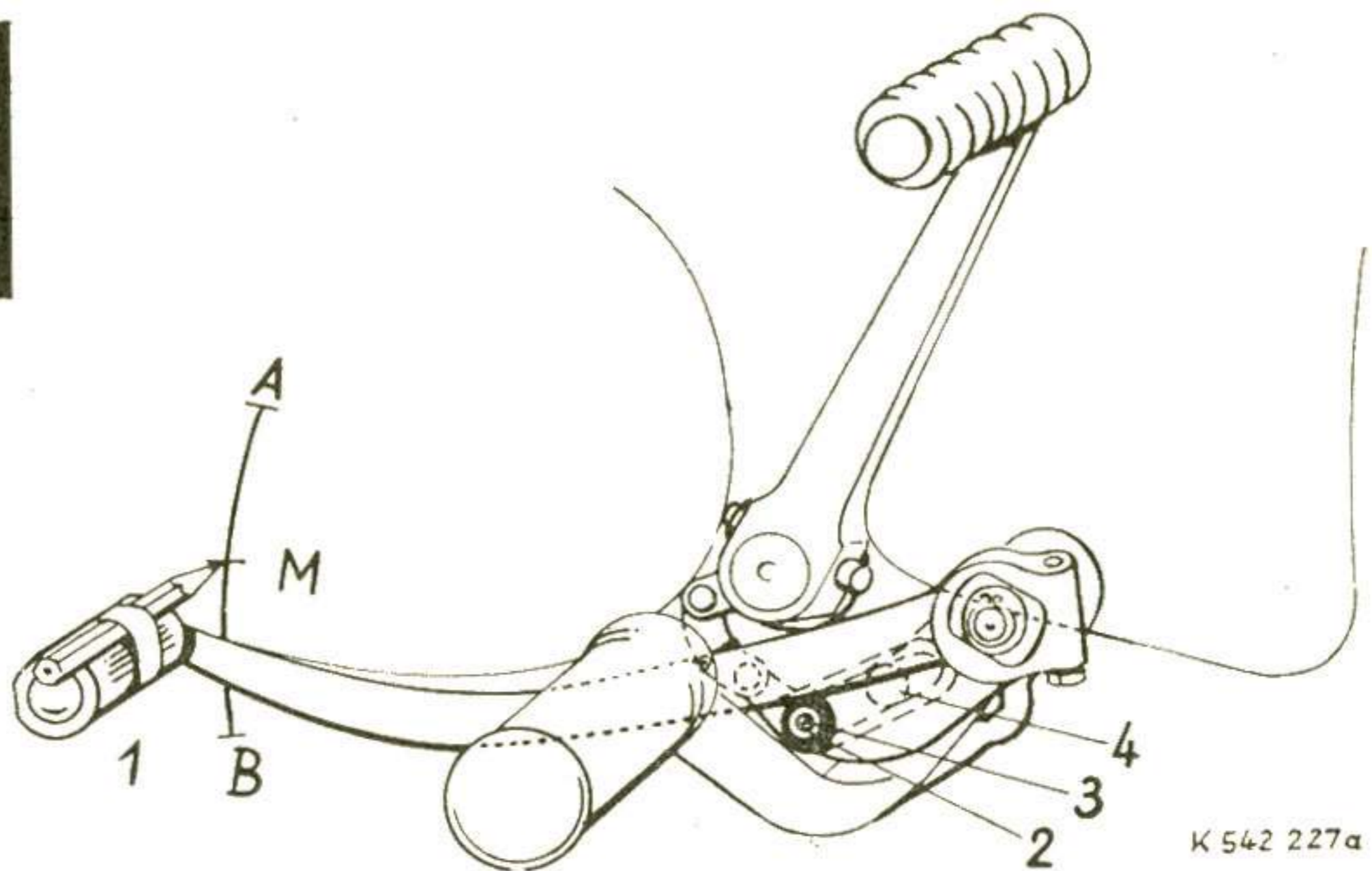
Kupplung und Schaltung



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 4-Gang-Motormontageanleitung haben, die Sie von Ihrem Kreidler-Händler beziehen können.

Kupplung und Schaltung

Fußschaltung einstellen



1. Fußschalthebel

2. Kontermutter

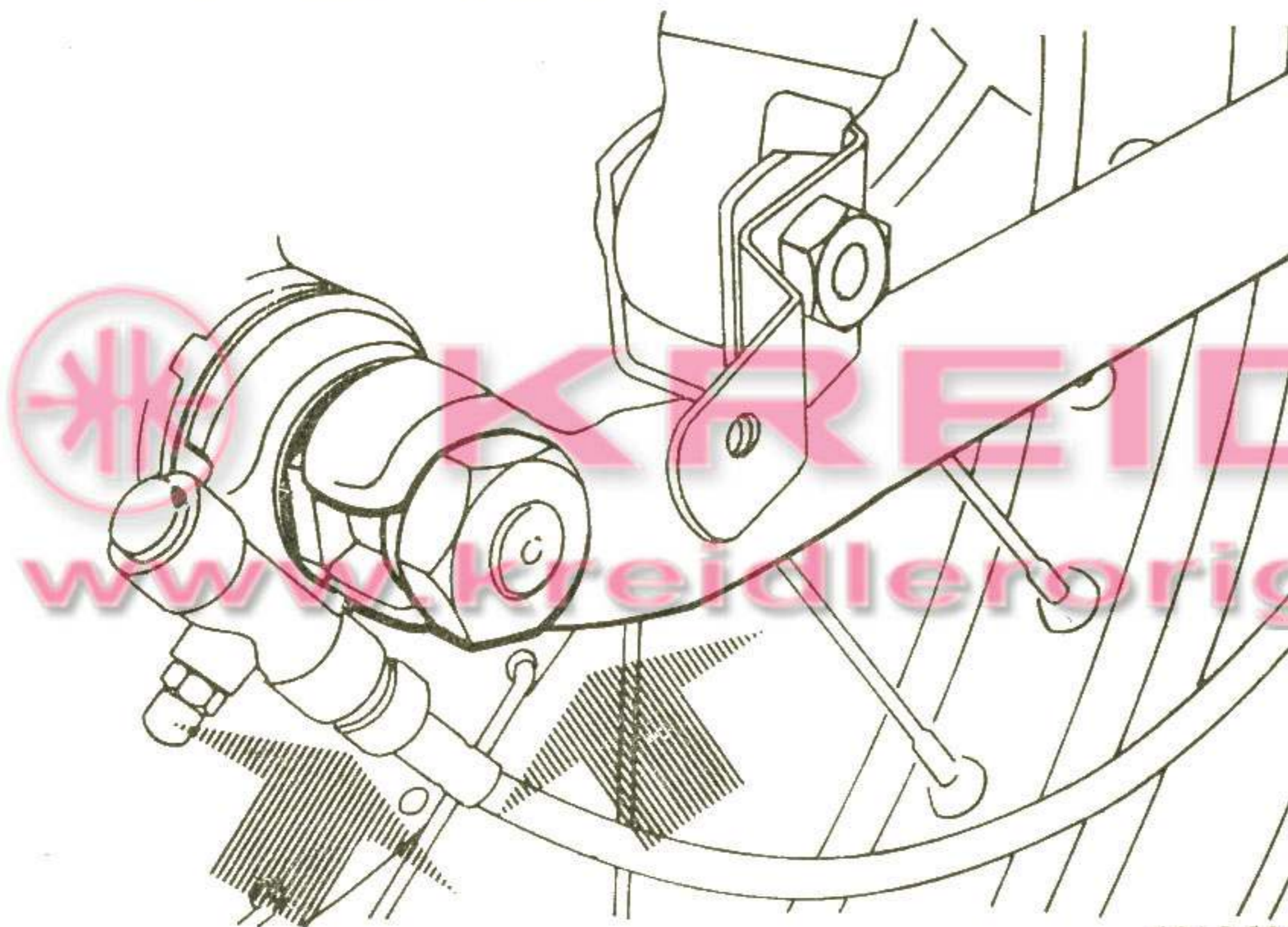
3. Exzenter

4. Federanschlag

1. Fußschalthebel auf Leerlauf zwischen I. und II. Gang stellen.
2. Bleistift auf Fußschalthebel mit Isolierband befestigen (siehe Skizze).
3. Ein Stück Pappe zwischen Motorverkleidung und Fußschalthebel schieben — mit Isolierband befestigen.
4. Hinterrad drehen und mit der Hand am Fußschalthebel durch anhaltenden Druck nach unten I. Gang einschalten. Fußschalthebel in der unteren Stellung festhalten und dabei mit dem auf dem Fußschalthebel befestigten Bleistift Stellung auf dem Pappstück markieren. Ist noch Spiel zwischen Fußschalthebel und Fußrastenrohr vorhanden? Sonst verbogene Fußraste wieder nach unten biegen!
5. Nun mit anhaltendem Druck nach oben II. Gang einschalten, dabei Hinterrad drehen, bis der Gang eingerastet ist. Fußschalthebel in der oberen Stellung festhalten und wieder auf der Pappe markieren.
6. Mitte zwischen I. und II. Gang ausmessen und auf dem Pappstück markieren.
7. Kontermutter am Exzenter lösen, Exzenter so weit verdrehen, bis die Bleistiftspitze auf dem Fußschalthebel genau auf die angezeichnete Mitte zeigt. Wichtig: Nur durch einwandfreie Mittelstellung des Fußschalthebels zwischen I. und II. Gang wird eine absolut einwandfreie Schaltfunktion garantiert.

8. Kontermutter festziehen. Dabei darauf achten, daß sich die Mittelstellung des Fußschalthebels nicht verändert. Falsche Schalteinstellung kann zu Getriebeschäden führen, die bei Beachten dieses Inspektions-Hinweises mit Sicherheit vermieden werden.

Vorderrad
ausbauen

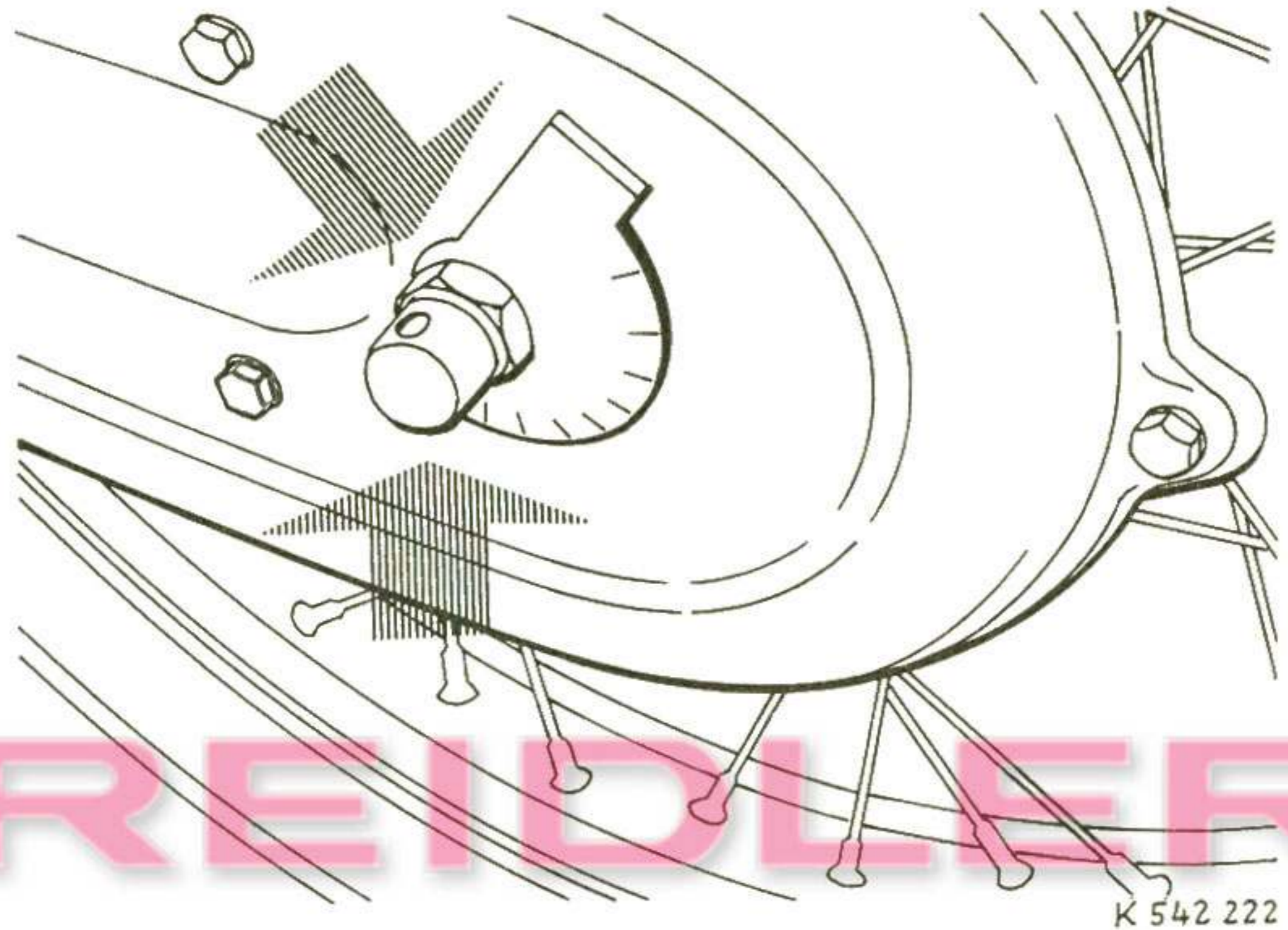


K 542 221

Zierkappen abschrauben (nur bei Super) — Tachometerantrieb an der gerändelten Überfallmutter (linker Pfeil) vorsichtig mit der Kombizange abschrauben — Bremsseilhülle samt Einstellschrauben zurückziehen und aus dem Bremsteller aushängen, dann Seil am Hebel aushängen — beide Achsmuttern (rechter Pfeil) weit genug heraus-schrauben, um das Rad nach vorn herauszuziehen — beim Einbau darauf achten, daß die Bremsankernase an der Vorderradschwinge richtig in den Ankerschlitz des Bremstellers kommt. Beim Aufschrauben der Zierkappen darauf achten, daß Kappen hinten an der Moltoprenaufgabe gut anliegen (andernfalls Klappergeräusche).

Räder und Bremsen

Hinterrad ausbauen



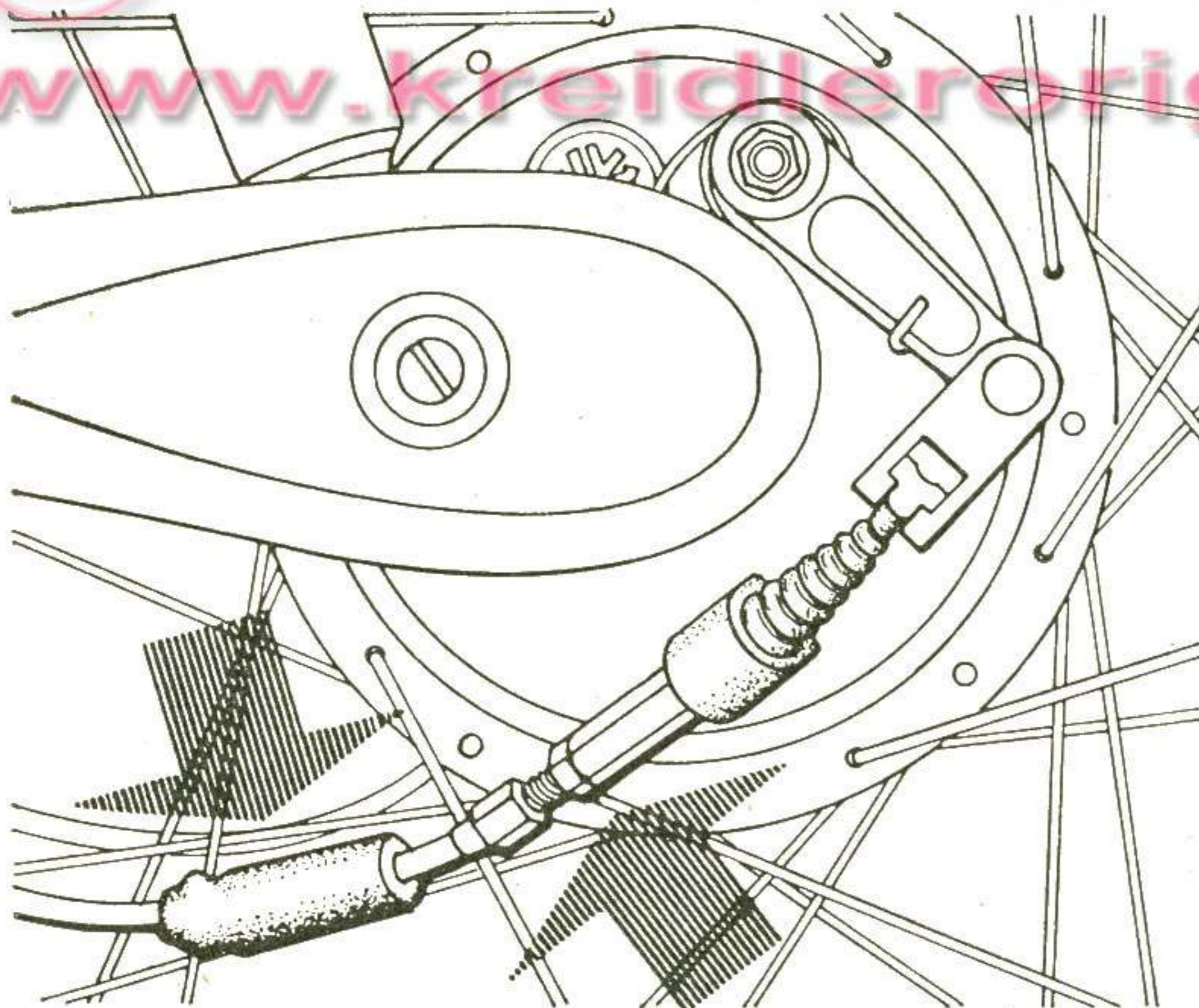
Mutter auf der linken Achsseite **nicht** lösen (oberer Pfeil) — rechte Achsmutter abschrauben, Steckachse am Kopf (unterer Pfeil) mit dem Dorn zum Rohrschlüssel gegenhalten und herausziehen, aber vorher den Sitz des Bremsankers beachten, um zu wissen, wie er wieder drankommt — Maschine leicht nach der 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 Radaus- 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!



K 542 214 a

Durch den Bremsbelag-Verschleiß wird der Leerweg am Bremshebel mit der Zeit größer — Nachstellung ist einfach: zuerst die Gummihülle

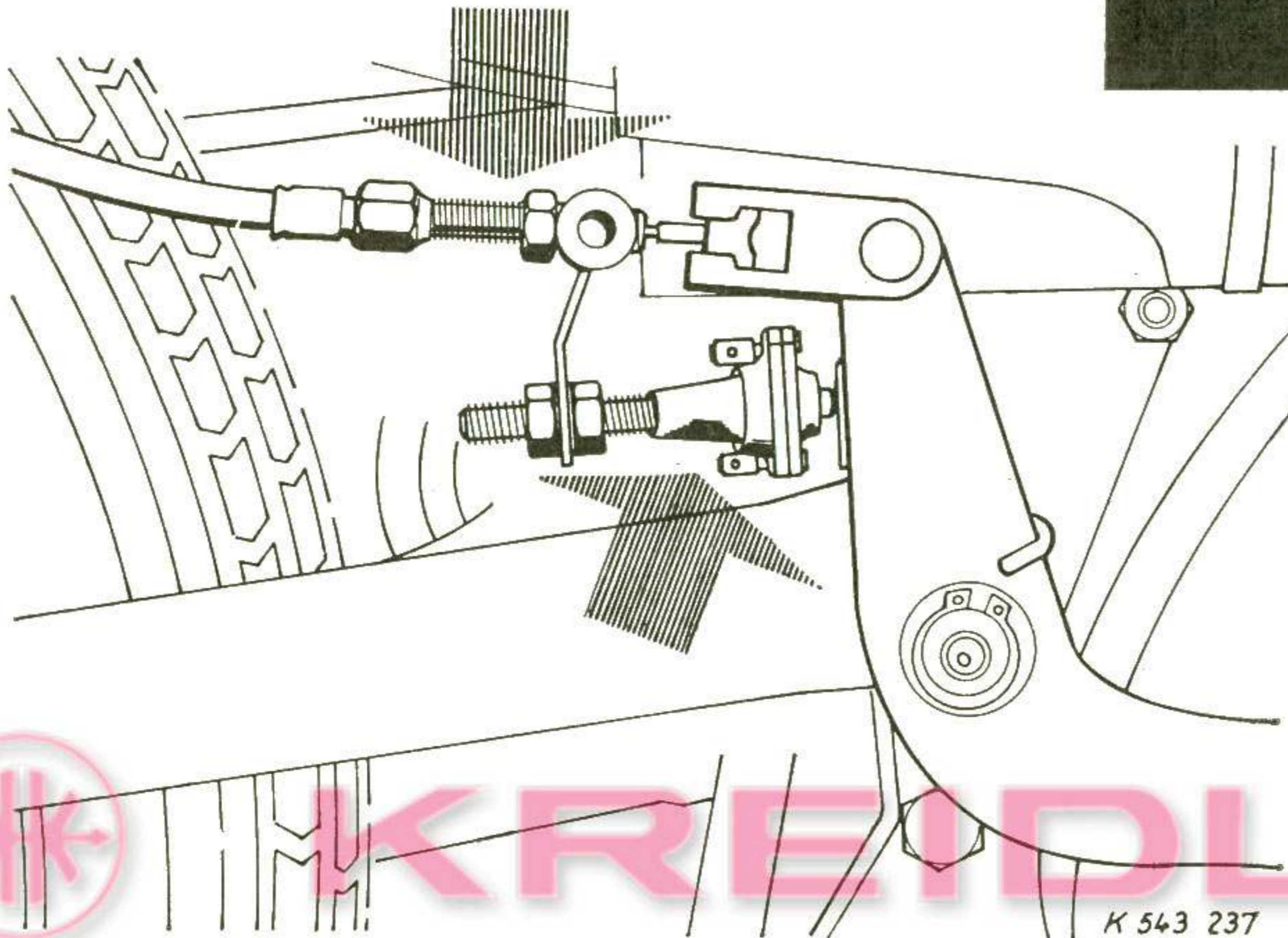
Handbremse
nachstellen

Räder und Bremsen

abziehen (linker Pfeil) — dann die Gegenmutter 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 34 gezeigt) — Gegenmutter festziehen, Gummihülle wieder überschieben — reicht Länge der Stellschraube nicht mehr, Hebel auf Bremswelle um einen Zahn versetzen. —

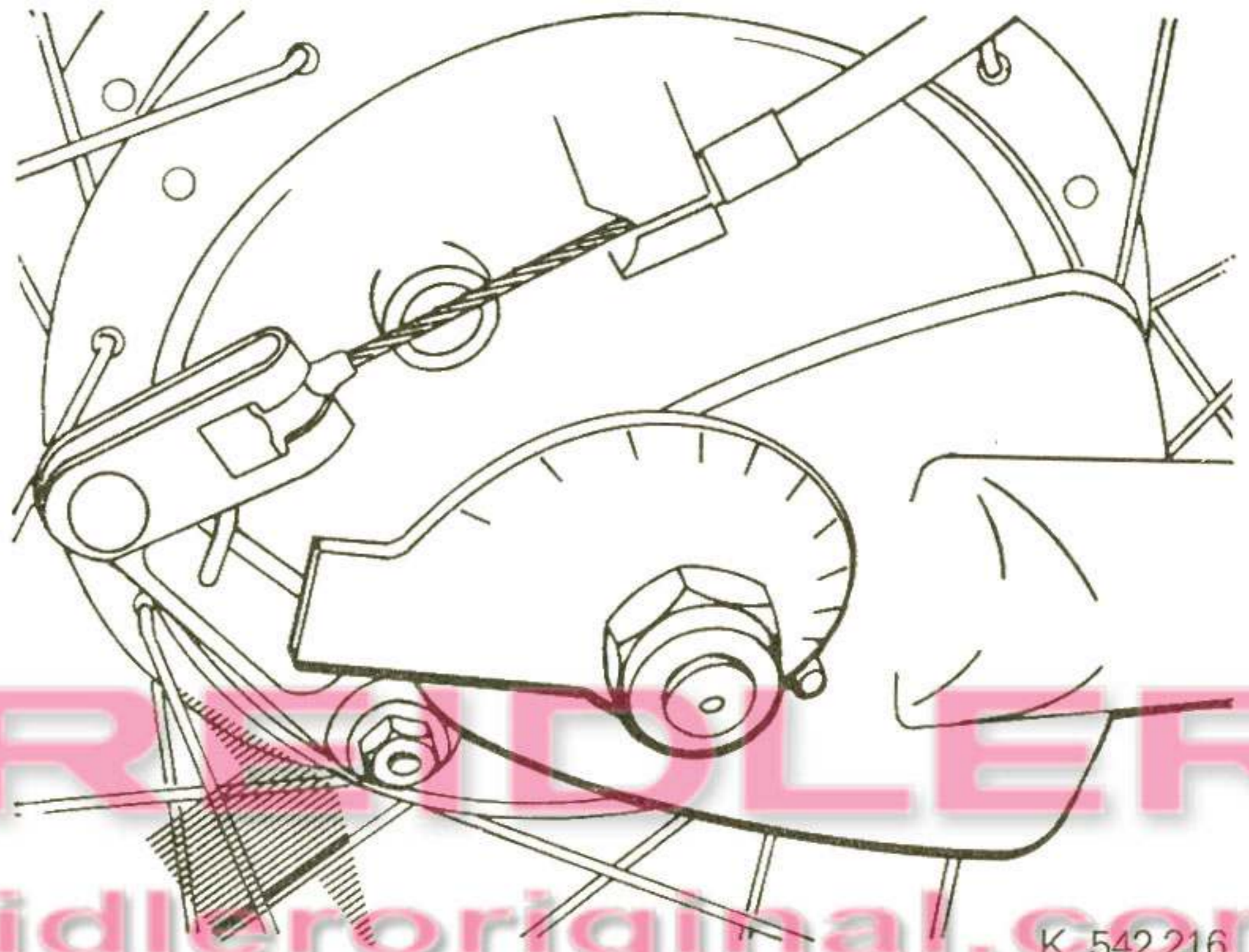
Am besten nach eigener Handgröße einstellen: der Leerweg am Hebel soll nur so viel betragen, daß bei starkem Bremszug die Hand nicht zur Faust wird, sondern die Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv bleiben — nur in dieser Lage kann man erstens die Bremswirkung genau bestimmen und zweitens notfalls 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 einstellen, aber auch nicht mit zuviel Leerweg fahren — 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 Bremswirkung weder genau bestimmen, noch kraftvolle Notbremsungen ausführen.

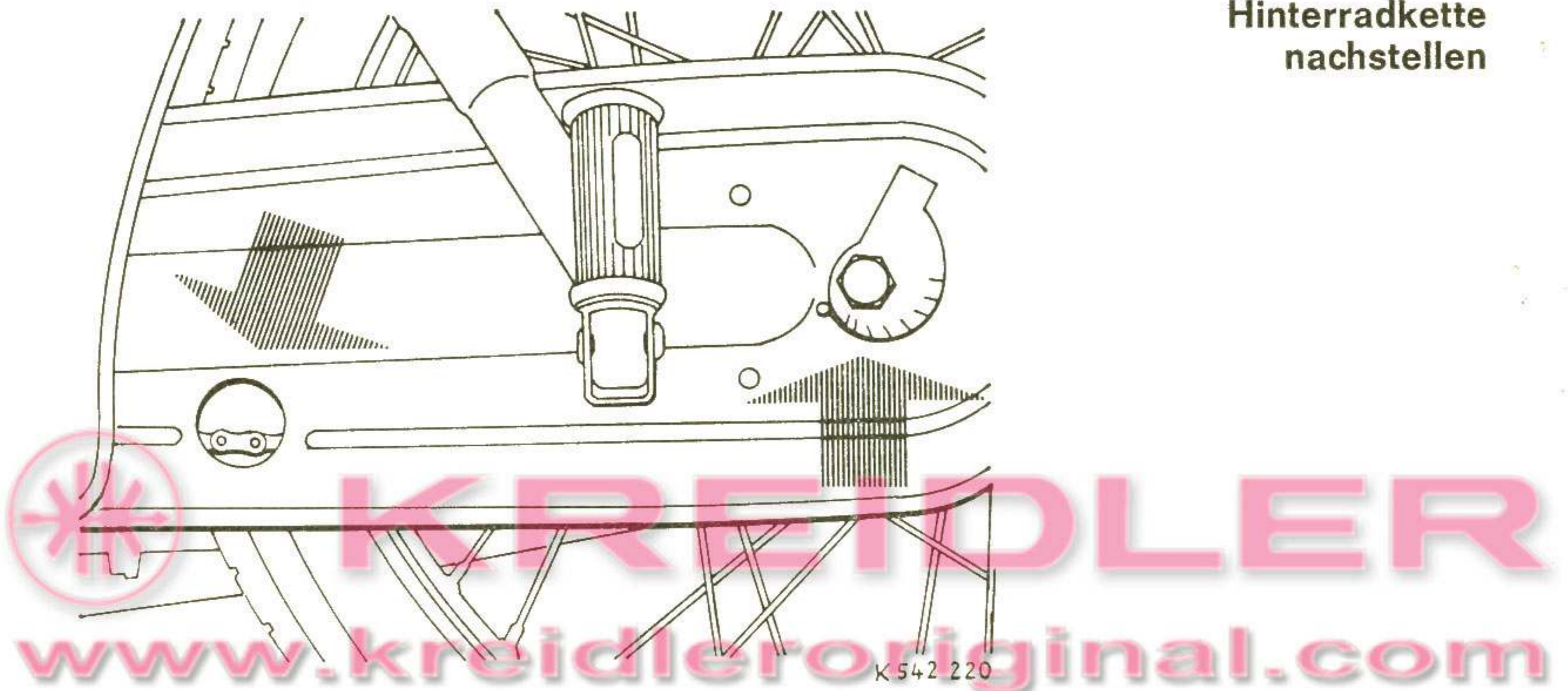


Reicht die Nachstellschraube am Bremsseil nicht mehr aus, so kann der Bremshebel am Hinterrad auf der Kerbverzahnung der Bremswelle um einen Zahn zurückversetzt werden (dabei den Einstich der Bremswelle frisch mit Fett füllen) — wenn der Hebel zurückversetzt wird, sollte man die Bremsbelag-Dicke kontrollieren — 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!

Räder und Bremsen

Hinterradkette nachstellen



Am Kettenkasten ist ein Schauloch, verschlossen durch einen Gummistopfen — diesen abnehmen und Kettendurchhang feststellen (Zeichnung linker Pfeil) — dazu die Maschine auf dem Ständer lassen, Kette mit dem Schraubenzieher nach oben und unten bewegen — eine Bewegungstrecke von 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 (rechter Pfeil) — vorher Stellung der Exzenterspanner anzeichnen.—

Räder und Bremsen

Auch rechte Achsmutter lösen — durch Drehen der Exzenter-Kettenspanner Achse etwas nach hinten schieben, aber gleichmäßig — an den Strichen auf den Exzenter links wie rechts ist die gleichmäßige Exzenter- und damit gleichmäßige Achsverstellung abzuzählen — 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

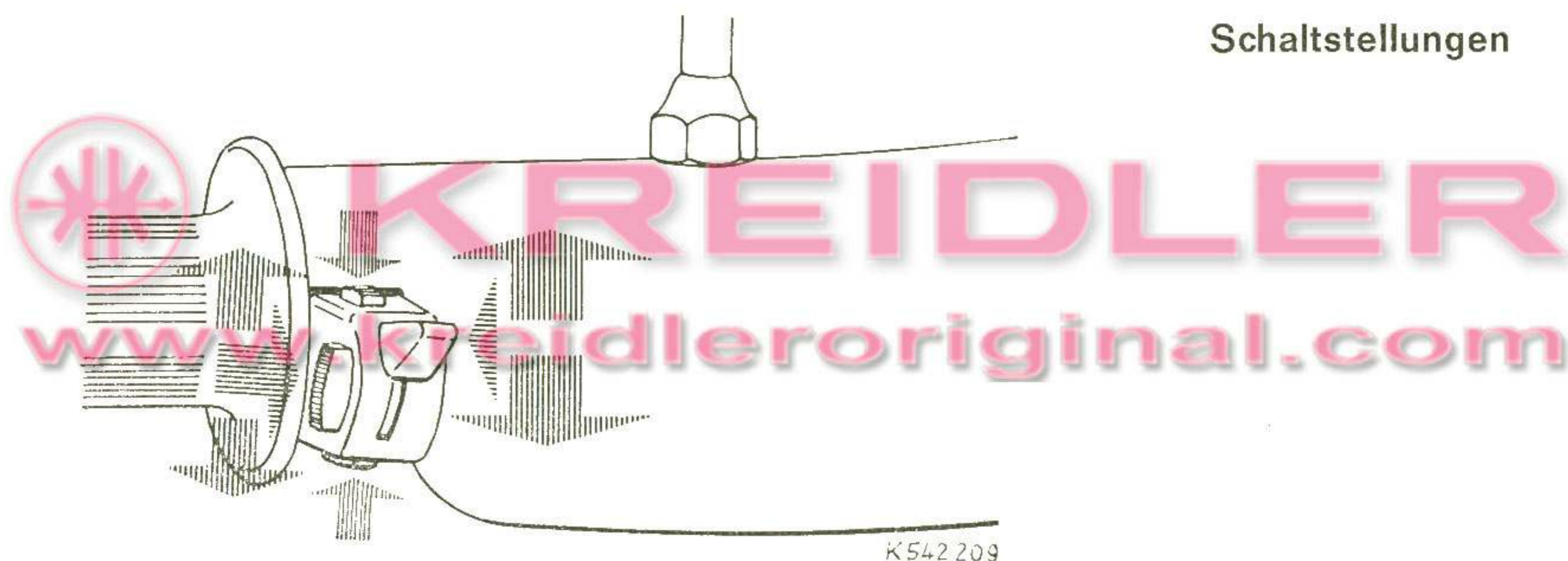
Kettenschloß

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

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

Elektrische Anlage

Schaltstellungen



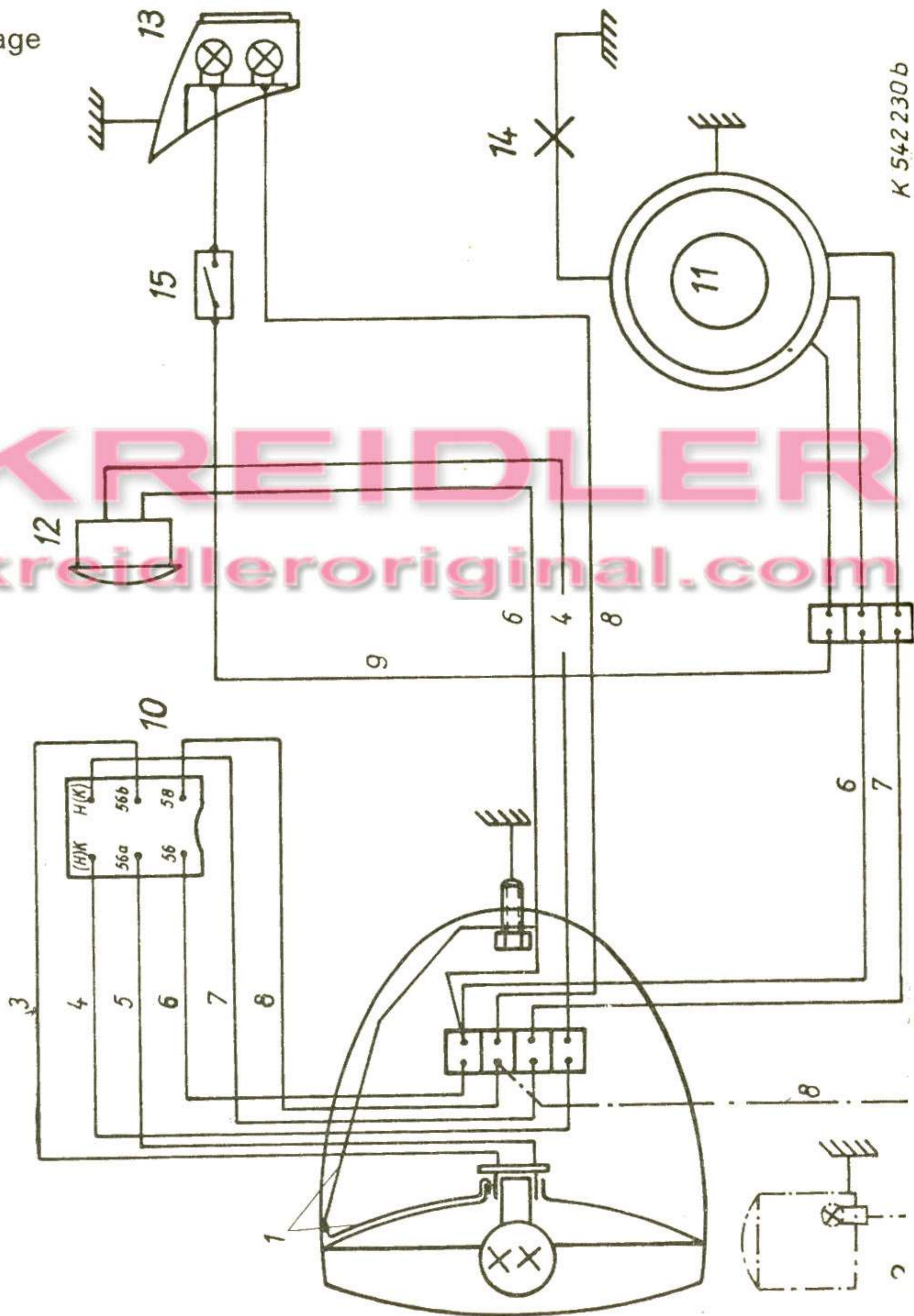
Hebel: (rechte Pfeil- gruppe)	nach oben — Ablendlicht nach unten — Fernlicht
Taste links: (linke Pfeil- gruppe)	nach oben — Licht eingeschaltet nach unten — Licht ausgeschaltet
Taste oben:	Kurzschlußknopf zum Abstellen des Motors
Taste unten:	Signal

Bei Defekten Schaltplan zu Hilfe nehmen.

Schaltplan

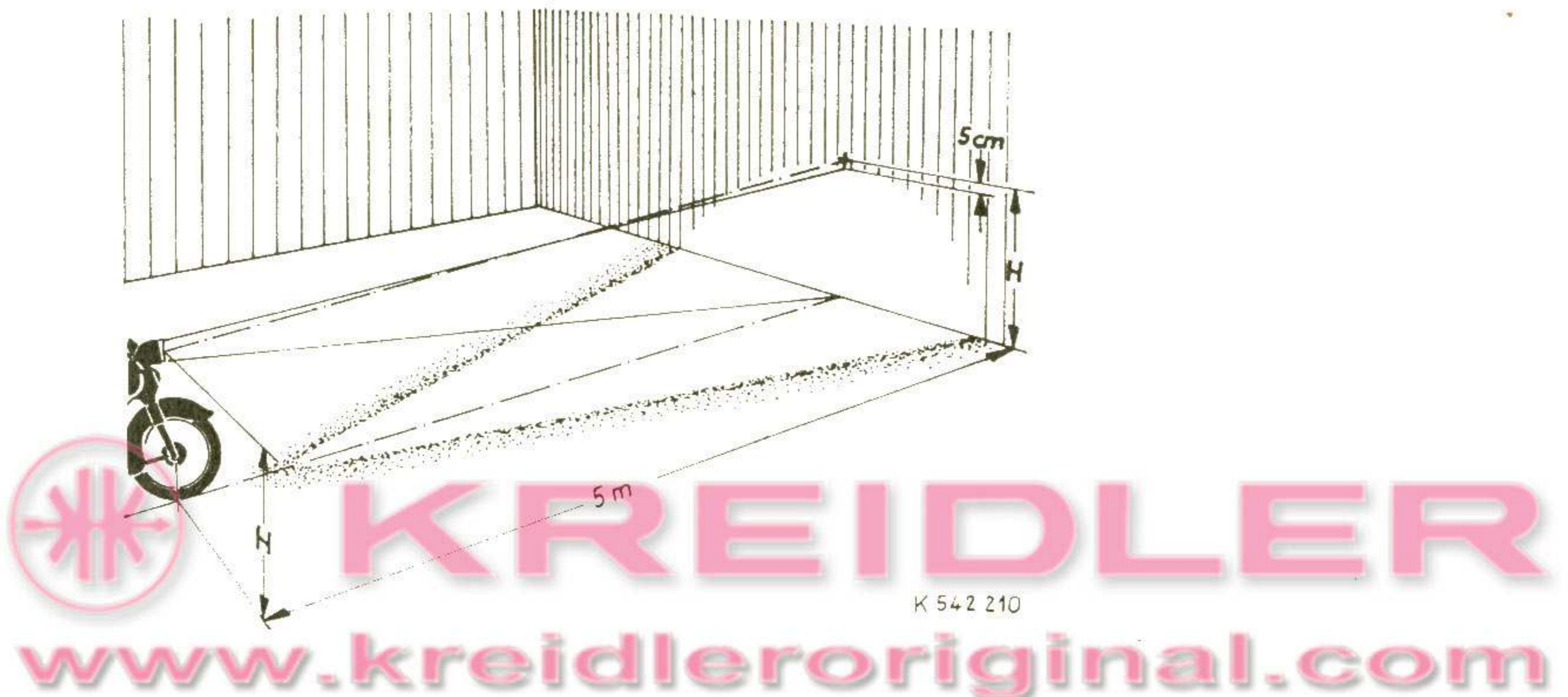
für 34-Watt-Lichtanlage

- 1 Massestreifen
- 2 Tacho-
beleuchtung
auf Wunsch
- 3 rot
- 4 braun
- 5 weiß
- 6 gelb
- 7 schwarz
- 8 grau
- 9 grün-rot
- 10 Lenkerschalter
- 11 Schwunglicht-
magnetzünder
- 12 Schnarre
- 13 Rücklicht
- 14 Zündkerze
- 15 Bremslicht-
schalter



K 542 230 b

Scheinwerfer-Einstellung

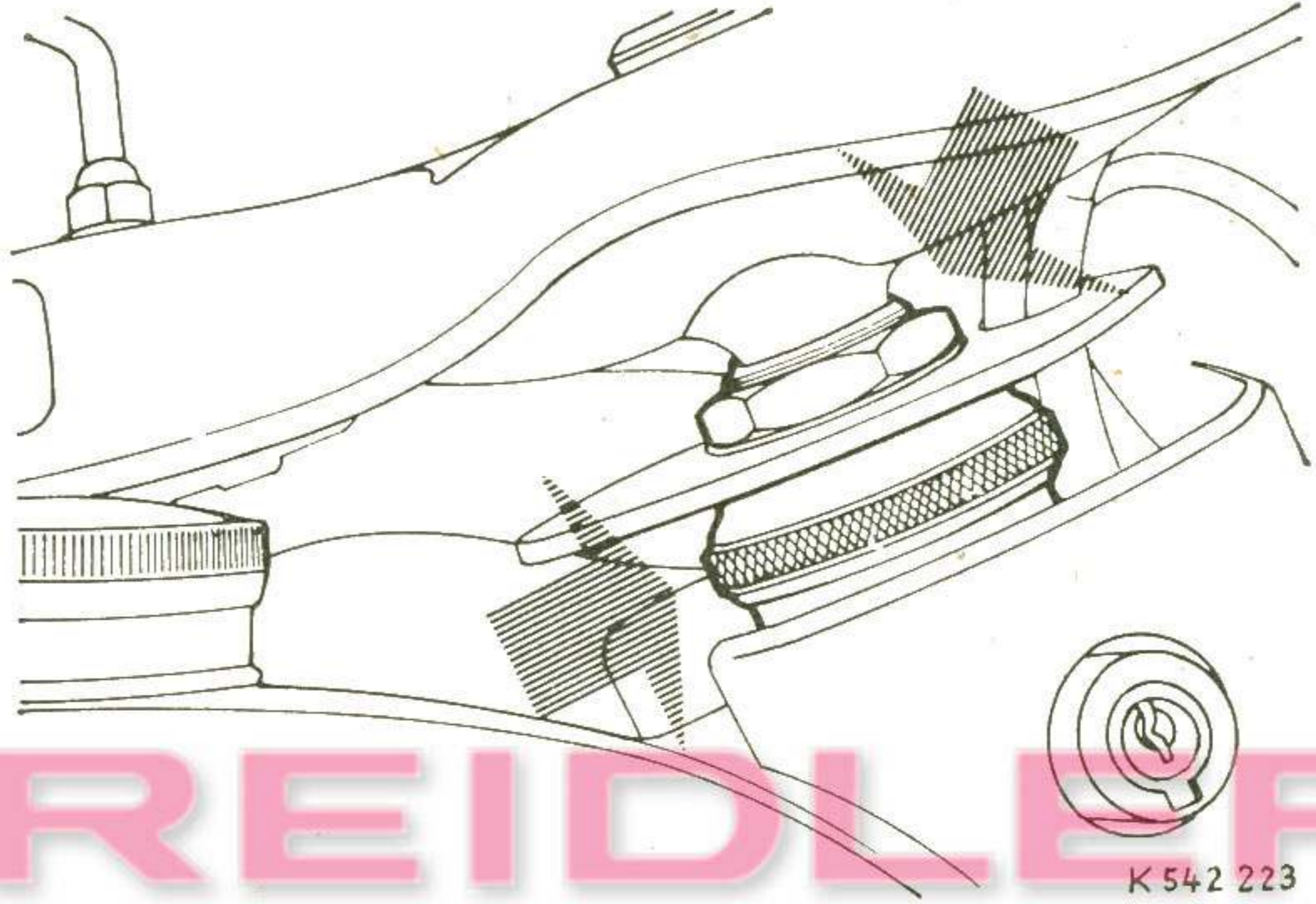


Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, muß die Einstellung des Scheinwerfers der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen.

Hierzu Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen. Schalter am Lenker auf „Ablendlicht“ stellen. Hell-Dunkel-Grenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als Mitte Scheinwerfer liegen. Kleine Einstellfehler durch Niederdrücken oder Hochdrücken des Lampenkörpers korrigieren. Bei groben Fehlern (nach Sturz) Glashalterung mit Scheinwerfereinsatz los-schrauben und herausnehmen. Mit Steckschlüssel SW 10 Sechskantmutter am hinteren Scheitel des Gehäuses lockern und Scheinwerfer in entsprechende Richtung rücken. Mutter wieder festziehen, Glashalterung mit Einsatz wieder einbauen und Feineinstellung vornehmen.

Lenkungslager

Lenkungslager nachstellen



Maschine auf den Ständer stellen — am unteren Teil des Vorderradkotflügels anfassen, nach hinten und vorn bewegen — spürt man deutlich Lager-spiel, muß nachgestellt werden: Gegennutter 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 Gegennutter 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 Gesamteinschlag etwas schwergängig, muß unbedingt mehr Spiel gegeben werden.

Wintertips

Keine Reifen mit abgefahrenem Profil — auf vereisten Straßen fährt sich's mit kleinerem Luftdruck sicherer — Feuchtigkeit führt zum Einfrieren der Bowdenzüge und Gasschieber, deshalb öfters ölen — bei Kaltstart Seite 14 und 29 nachlesen.

Winterbetrieb

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 auf „platt“ stehen.

Überwintern

Ursachen von Störungen

Motor springt nicht an

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

Düsen oder Siebe im Benzinhahn 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 oder Leerlaufdüse 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).

4-Gang-Fußschaltung rastet nicht exakt

Prüfen, ob Schalthebel an Motorverkleidung und Fußrastenrohr freigeht. Wenn nicht, ist Rastenrohr oder Schalthebel verbogen (nachbiegen) oder Exzentereinstellschraube der Rückholfeder ist verstellt (Abhilfe siehe Betriebsanleitung).

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 oder Prüfen der Schnarre stehen

Im Lichtschalter oder in der Schnarre 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 15/3
	Arbeitsweise:	Zweitakt-Umkehrspülung
	Bohrung:	40 mm
	Hub:	39,5 mm
	Hubraum:	49 ccm (Steuerformel)
	Verdichtung:	1:10
	Leistung:	5,2 PS bei 7500 U/min
Vergaser	Typ:	Bing 1/17/73
	Durchlaß:	17 mm ϕ
	Hauptdüse:	78
	Nadeldüse:	6637
	Düsennadel:	Nr. 3
	Nadelstellung:	3
	Gasschieber:	mit Fenster 4,5 breit und 1,5 tief
	Leerlaufdüse:	40
Kupplung		Mehrscheiben-Lamellenkuppung
Getriebe	Bauart:	Viergang-Zahnradgetriebe mit Fußschaltung über Schaltwalze
	Übersetzung:	Motor — Getriebe 77:21 Zähne = 3,67:1 1. Gang 47:13 Zähne = 3,62:1 2. Gang 41:19 Zähne = 2,16:1 3. Gang 36:24 Zähne = 1,5:1 4. Gang 32:27 Zähne = 1,18:1 Getriebe — Hinterrad 33:14 Zähne = 2,36:1
Kette		Mofa-Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ ", 100 Glieder

Technische Daten

Stromquelle:	Bosch Schwunglichtmagnetzünder	Elektrische Anlage
Leistung:	6 V/29 W + 5 W	
Zündzeitpunkt:	0,9 mm v. o. T.	
Zündkerze:	Wärmewert 260	
Zündkerzenstecker:	nach VDE 0879 funkentstört	
Scheinwerfer:	130 mm ϕ Lichtaustritt	
Birne:	25/25 W Bilux	
Signal:	Schnarre	
Rahmen:	Preßstahlrahmen	Fahrwerk
Hinterradfederung:	Schwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen	
Gabel:	Langschwinggabel mit hydraulisch gedämpften Federbeinen	
Räder:	21 \times 2,75 Spezial	
Bremsen:	Leichtmetall-Vollnabenbremsen 116 ϕ \times 20 mm, Hinterradnabe mit Steckachse	
Kraftstoff:	Zweitaktermischung 1:25 1 Teil Motoröl + 25 Teile Kraftstoff	Kraft- und Schmierstoff
Tankinhalt:	9,2 Liter, Reservemenge ca. 1,8 Liter	
Ölfüllg. im Getriebe:	250 ccm Getriebeöl SAE 80	
Länge über alles:	1880 mm	Abmessungen
Breite über alles:	650 mm	
Sattelhöhe:	760 mm	
Lenkerbreite:	550 mm	
Fahrgewicht:	75 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 $18-19^\circ = 0,9$ 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
Feinstfilter im Kraftstoffhahn reinigen	X		X		X	3000 km
Kraftstoffhahn reinigen		X			X	6000 km
Vergaser und Luftfilter reinigen	X		X		X	3000 km
Auspuffanlage kompl. reinigen			X		X	3000 km bei Nachlassen der Leistung früher
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 Hinterrad-Bremszug ölen	X		X		X	3000 km
Bremsen prüfen, evtl. einstellen	X	X	X	X	X	1500 km
Tachometerantrieb abschmieren			X		X	3000 km
Spreizbolzen der Vorder- und Hinterradbremse fetten			X		X	3000 km
Vorder- und Hinterradlager sowie Lenkungslager neu fetten						10 000 km