

KREIDLER

Florett

KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Ref. 650.00.78A

NOTICE D'ENTRETIEN

NOTICE D'ENTRETIEN

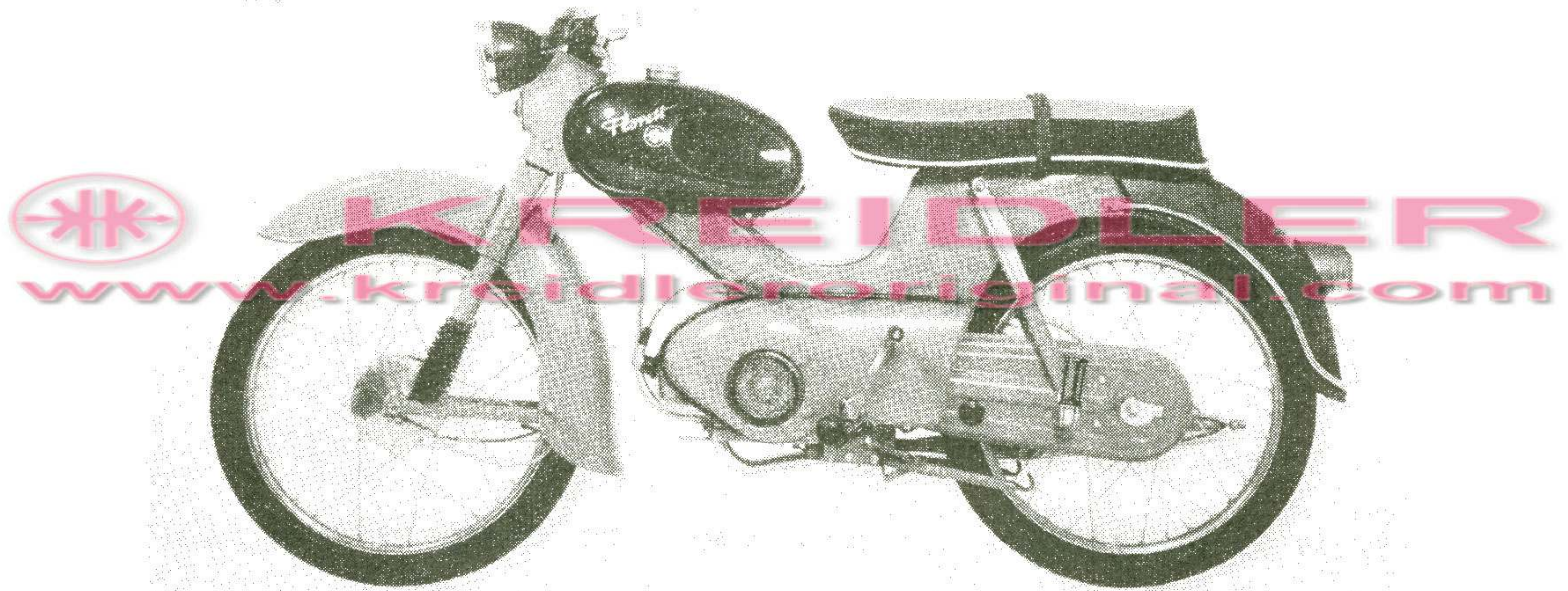


KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

KREIDLER *Florett*

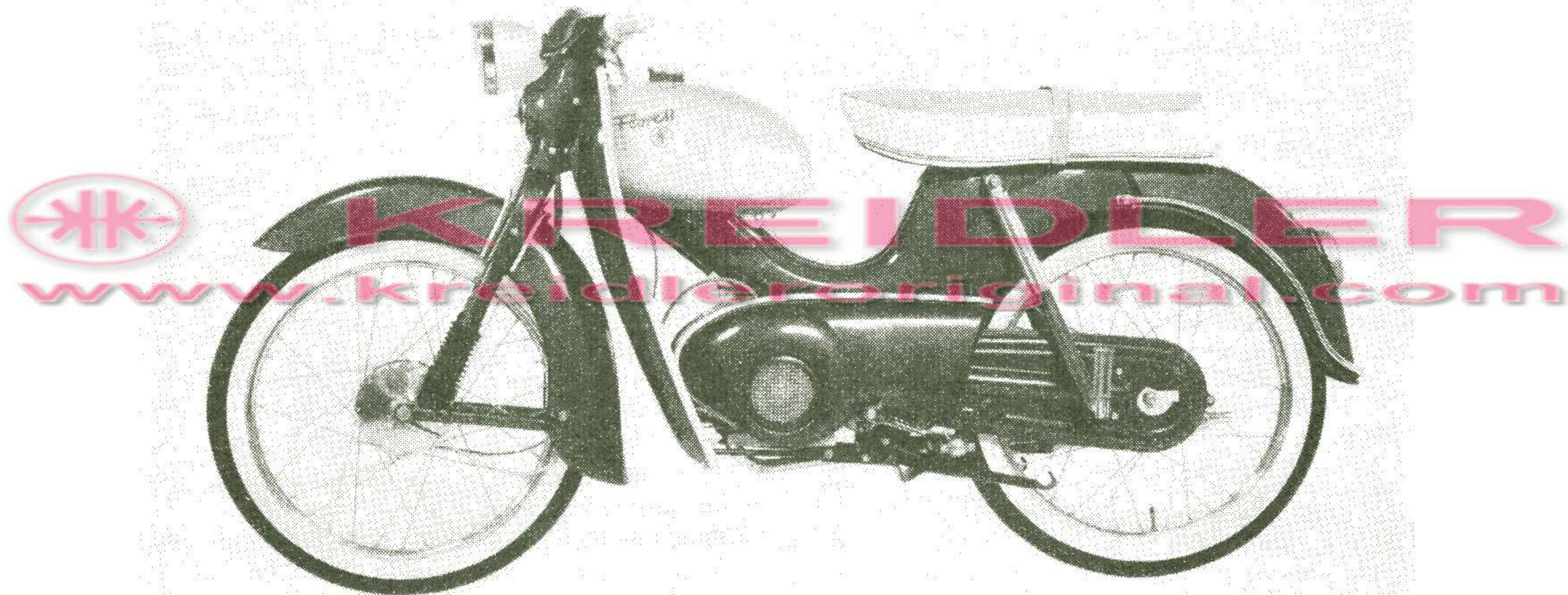
1000 2100



K 540 201 b

Fig. 1 : Vue d'ensemble de la motocyclette légère «FLORETT» KREIDLER

K 540 201 b



K 531 204 a

Fig. 1a : Vue d'ensemble du cyclomoteur «FLORETT» KREIDLER

K 531 204 a

INDEX

	<i>page</i>
Préface	5
Identification de la moto	6
Spécifications techniques	8/11
Contrôle général pour la sécurité routière	13
Avant de partir	14
Ouvrir le robinet d'essence pour le premier départ	15
Trois vitesses — bien passer les vitesses ...	17
L'arrêt	19
L'arrêt du moteur	19
Pourquoi roder la moto?	19
On apprend à se connaître	20
1. Le fonctionnement du moteur 2-temps ...	21
2. Le moteur	22
3. Bouchon de remplissage et de vidange ..	23
4. Changement d'huile de la boîte de vitesses	24
5. Le carburateur	25
6. La magnéto d'allumage et d'éclairage ...	27
7. Le réglage de l'allumage	28
8. La bougie	30
9. L'embrayage	32
10. Le cadre	35
11. L'installation électrique	37
12. Les freins	41
13. Le montage et démontage des roues	42
14. La roue avant	42
15. La roue arrière	43
16. Tachymètre	44
17. Porte-bagages	45

	<i>page</i>
Un véhicule bien entretenu a un meilleur rendement	46
Outils	47
1. Contrôle des câbles et réglage du changement des vitesses	48
2. Les freins	50
3. Ecrous et boulons	50
4. Feu arrière	51
5. Décalaminage	51
6. Nettoyage	51
7. Remise de la moto pendant l'hiver	52
Qui graisse bien - roule bien	53
1. Moteur	53
2. Boîte de vitesses	53
3. Suspension avant et arrière	54
4. Moyeux et commande du tachymètre	55
5. Câbles	55
6. Chaîne	56
7. Articulations	56
8. Roulements de la direction	57
Conseils d'un vieux motocycliste	58
Schéma d'entretien du «FLORETT» Kreidler	60
Schéma de graissage du «FLORETT» Kreidler	61
Les pannes et comment y remédier	62



www.kreidleroriginal.com

PRÉFACE

Votre «FLORETT» KREIDLER est en parfait ordre de marche. Nous pouvons le garantir. Toutefois, à partir d'aujourd'hui, vous vous êtes engagé à la maintenir dans cet état. Si vous y mettez un peu de bonne volonté, vous en aurez pendant des années du plaisir. Vous roulez alors en toute sécurité.

Cette notice vous permettra non seulement de mieux connaître et de mieux entretenir votre véhicule, mais vous permettra également d'effectuer des petites réparations dont votre motocyclette pourrait avoir besoin. Cette notice vous évitera des petits ennuis et remplira ainsi un service d'ami. Relisez cette brochure de temps en temps et vous connaîtrez à fond votre machine.

Nous vous recommandons d'employer, si besoin en est, uniquement des pièces d'origine Kreidler, non seulement à cause de la garantie, mais également parce que ces pièces ont été contrôlées par nos services. Indiquez à votre Agent Kreidler le numéro du cadre et du moteur. Ceci lui facilitera la besogne. Le Service Kreidler est toujours à votre disposition.

Vous recevez avec la moto une carte de garantie et d'entretien. Faites effectuer périodiquement tous les travaux d'entretien qui y sont indiqués et demandez à l'Agent de les porter sur la carte d'entretien.

Nous vous souhaitons bonne route et beaucoup de plaisir.

KREIDLER FAHRZEUGBAU

KORNWESTHEIM BEI STUTTGART, ALLEMAGNE

IDENTIFICATION



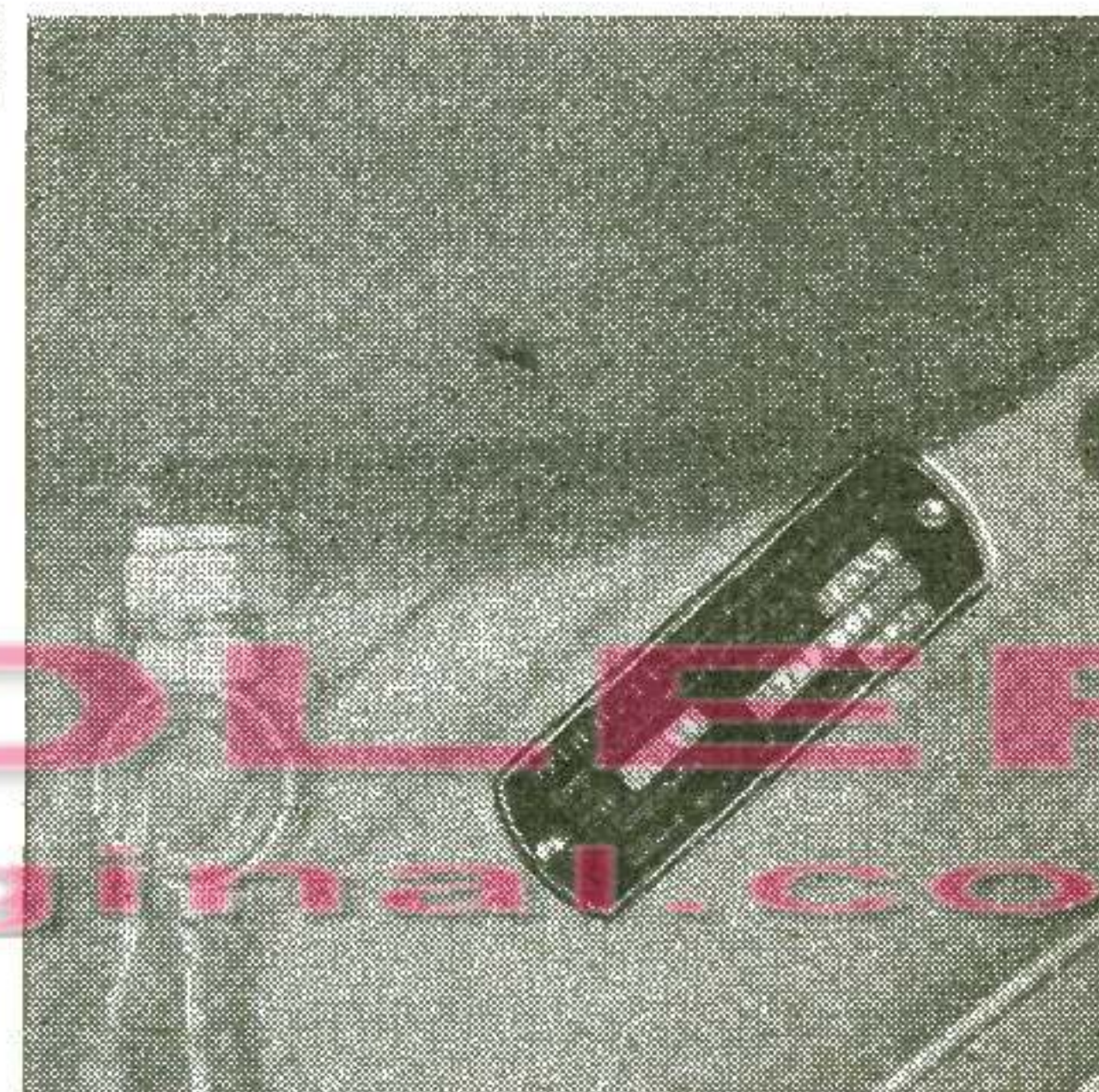
K 540 202

Fig. 2 Numéro du cadre



K 540 203

Fig. 3 Numéro du moteur



K 540 204

Fig. 4 Plaquette indicatrice

Nous vous prions de ne pas oublier de remplir la feuille ci-contre, résumant les données principales de votre «FLORETT» KREIDLER. Votre Agent en aura besoin et les indiquera, en même temps que le kilométrage parcouru, lors de sa correspondance avec l'usine.

IDENTIFICATION

Numéro du cadre:

Numéro du moteur:

Numéro de la clé:

Propriétaire:

Adresse du propriétaire:

Agent:

Adresse de l'Agent:

Date de la mise en circulation:

Equipement spécial et modifications:

.....

.....

.....



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DE LA MOTOCYCLETTE LÉGÈRE «FLORETT» KREIDLER

Moteur:

Moteur monocylindrique 2-temps avec refroidissement à air par turbine; alésage: 40 mm \varnothing ; course: 39,5 mm; taux de compression: 1:8,5; cylindrée 49 cm³; régime: continu: 3,6 CV à 5.500 à 6.000 t/m; piston à fond plat; balayage par renversement des gaz; cylindre en alliage léger chromé dur.

Boîte de vitesses:

Cylindre et boîte de vitesses en un seul bloc, 3 vitesses. Démultiplication: 1^{re} vitesse = 1 : 3,61, 2^e vitesse = 1 : 2,0, 3^e vitesse = 1 : 1,31; changement de vitesse par clabots; commande par deux câbles au guidon; double verrouillage des vitesses, un dans la boîte et un au guidon, ce qui facilite le passage des vitesses; démarrage du moteur: pour la motocyclette, par kickstarter; pour le cyclomoteur, par pédale.

Allumage et éclairage

Allumage et éclairage par magnéto (courant alternatif), puissance d'éclairage; 17 watt; bougie de 14 mm type 240 WE ou 260 WE suivant la conduite; avance à l'allumage 21° mesurée au volant; phare de 100 mm \varnothing avec lampe duplo de 15/15 watt; feu de croisement commandé par inverseur au guidon; klaxon (courant alternatif); fiche de bougie à capuchon suivant VDO 0879.

Carburateur

Bing avec cuve à niveau constant circulaire; type 1/15/18; diffuseur 15 mm \varnothing ; gicleur principal 78; gicleur de puissance 2217; pointeau N° 2; position de pointeau 2; volet 2 (36,5 mm de long); filtre à air avec dispositif de démarrage et bouton d'appel d'essence.

Transmission:

Du vilebrequin à l'embrayage par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 1:3,67.

Embrayage à disques multiples travaillant dans un bain d'huile.

De la boîte de vitesses à la roue arrière par une chaîne à rouleaux Mofa $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ ", 102 mailles, rapport normal 1:2,5; chaîne enfermée dans un carter étanche.



Fig. 44: Gicleur du carburateur

Cadre:

En acier embouti avec fourche oscillante réglable à l'avant et balancier amorti hydrauliquement à l'arrière; tension de la chaîne réglable au moyen d'un excentrique; moteur suspendu en trois points; repose-pieds.

Roues:

Jantes en acier; pneus $23 \times 2,50$ type moto, pression de gonflage recommandée:

solo: avant $1,5 \text{ kg/cm}^2$ — arrière $2,0 \text{ kg/cm}^2$

duo: avant $1,5 \text{ kg/cm}^2$ — arrière $2,5 \text{ kg/cm}^2$.



KREIDLER

K 540 212

www.kreidleroriginal.com

Freins:

Moyeux de grand diamètre en métal léger avec tambour de frein central fondu; segments de freins intérieurs; diamètre du tambour 116 mm; commande du frein avant par câble Bowden et levier au guidon; commande du frein arrière par câble renforcé et levier au pied.

Réservoir:

Réservoir sport contenant env. 9,2 litres; robinet de réserve, réserve s'élevant à env. 1,8 litre.

Carénage:

Moteur complètement caréné pour éviter que le conducteur ne se salisse, carénage amovible. Carénage du guidon avec tachymètre encastré.

Equipement:

Selle allongée pour 2 personnes; béquille centrale; carénage du guidon avec tachymètre encastré marquant de 0 à 80 km/h; verrouillage du guidon; pare-jambes sur demande.

Dimensions:

Longueur totale:	1.870 mm
Largeur totale:	650 mm
Hauteur à la selle:	800 mm
Largeur du guidon	550 mm
Hauteur au-dessus du sol	168 mm

Poids:

En ordre de marche:	73 kg
Poids total admis:	225 kg

Nous nous réservons le droit de modifier la construction et l'équipement

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DU CYCLOMOTEUR «FLORETT» KREIDLER

Les indications qui suivent concernent uniquement le cyclomoteur. Toutes les autres données techniques sont identiques à celles de la motocyclette «FLORETT» KREIDLER.

Avec le cyclomoteur «FLORETT» KREIDLER, vous pouvez rouler en duo sans avoir besoin de permis de conduire.



Moteur :

Moteur monocylindrique 2-temps avec refroidissement à air par turbine ; alésage : 40 mm \varnothing ; course : 39,5 mm ; taux de compression : 1 : 8,5 ; cylindrée : 49 cm³ ; régime continu : 2 CV à 4.000 t/m ; piston à fond plat ; balayage par renversement des gaz ; cylindre en alliage léger chromé dur.

Allumage et éclairage :

Allumage et éclairage par magnéto (courant alternatif), puissance d'éclairage : 17 watt ; bougie de 14 mm, type 240 WE ou 260 WE, suivant la conduite ; avance à l'allumage : 21° mesurée au volant ; phare de 100 mm \varnothing ; ampoule 15 watt, en code de façon continue ; commutateur d'éclairage au guidon avec bouton de contact ; timbre avertisseur.

Carburateur :

Bing avec cuve à niveau constant circulaire; type 1/10/53; diffuseur 10 mm \varnothing ; gicleur principal 54, gicleur de puissance 2,15; volet N° 8; filtre à air avec dispositif de démarrage.

Transmission :

Du vilebrequin à l'embrayage par engrenages à taille hélicoïdale, rapport 1 : 3,67; embrayage à disques multiples travaillant dans un bain d'huile. De la boîte de vitesses à la roue arrière par une chaîne à rouleaux Mofa $1/2 \times 1/4''$, 102 mailles, rapport normal 1 : 2,76 (13 : 36 dents); chaîne enfermée dans un carter étanche.

Roues :

Jantes en aluminium 23 \times 2,50 ou en acier 1,5 A — 19.

Pneus 23 \times 2,50 type moto. Pression de gonflage recommandée :

solo : avant 1,5 kg/cm² — arrière 2,0 kg/cm²

duo : avant 1,5 kg/cm² — arrière 2,25 kg/cm².

Equipement :

Selle allongée pour 2 personnes et repose-pieds pour le passager; tachymètre encastré marquant de 0 à 60 km/h. Pare-jambes sur demande.

Poids :

En ordre de marche : 72 kgs, poids total admis : 225 kgs.

Vitesse maximum :

Conformément au § 67a de la StVZO (Code de la Route), la vitesse maximum est limitée à 40 km/h.

EN PREMIER LIEU : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La circulation intense demande souvent de votre part des réactions instantanées. Il s'ensuit que votre «FLORETT» Kreidler doit toujours être en parfaite condition mécanique. Si, par hasard, il vous arrive d'être contrôlé en cours de route et que, dans l'intérêt de tous les usagers, votre machine soit, elle aussi, soumise à une inspection, vous serez content d'entendre qu'on se borne à vous souhaiter simplement «Bonne route!».

Avant chaque départ, contrôlez si :

- les freins serrent bien,
- les câbles et leviers fonctionnent bien,
- les pneus sont suffisamment gonflés,
- l'installation électrique est en bon ordre de marche.

Contrôlez également, pour votre propre sécurité, si tous les principaux boulons sont bien serrés.

Lorsque vous connaîtrez tant soit peu la technique de votre moto, vous pourrez facilement faire vous-même ce contrôle rapide avec les outils de bord.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

AVANT DE PARTIR

Conduire un «FLORETT» Kreidler n'est, au fond, qu'un jeu d'enfant et il vous suffira de très peu de temps pour être absolument maître de votre machine.

Faites attention à la pression de gonflage des pneus. Lorsque vous roulez en solo, cette pression doit être de $1,5 \text{ kg/cm}^2$ à l'avant et de 2 kg/cm^2 à l'arrière, tandis qu'à deux cette pression doit être de $1,5 \text{ kg/cm}^2$ à l'avant et de $2,25$ ou $2,5 \text{ kg/cm}^2$ à l'arrière. Avant le départ, il faut s'assurer que la poignée du changement de vitesse soit bien dans sa position de point mort (fig. 5) et avant de démarrer vous faites bien, par mesure de sécurité, de vérifier le fonctionnement du frein à pied ainsi que du frein à main. Vous partirez ainsi avec plus de sécurité en même temps que vous aurez accompli votre devoir envers les autres usagers de la route.

Pour bien rouler, il faut évidemment que le réservoir soit rempli. Nous vous recommandons d'employer uniquement de l'essence de marque et des huiles de marque de la viscosité SAE 40—50; à cet égard, les nouvelles huiles spéciales de prémélange pour 2-temps sont spécialement à conseiller; outre d'autres ingrédients efficaces, elles contiennent des additifs empêchant la corrosion. Le mélange est de 1 : 25. Le réservoir contient 9,2 litres, dont 1,8 litre sert de réserve. Si vous employez de l'huile en fût, il est dans votre intérêt, particulièrement pendant l'hiver, d'y ajouter une huile anticorrosive, par exemple «Desolite» (pour 5 litres de mélange à 1 : 25, ajouter 10 cm^3 de «Desolite»).



K 540 205

Fig. 5: Poignée du changement de vitesse à la position de point mort.

OUVRIR LE ROBINET D'ESSENCE POUR LE PREMIER DÉPART

Après avoir ouvert le robinet d'essence — levier vers le bas (fig. 6) — rabattez la béquille vers l'arrière.

- Avant de partir, la poignée du changement de vitesse doit être mise au point mort (ralenti) (voir fig. 5).
- Pour le cyclomoteur : Amenez la pédale presque à l'horizontale (position de départ), (s'effectue sans effort, si, en même temps, vous débrayez légèrement).
- Enfoncez le poussoir du dispositif de démarrage, au carburateur (fig. 45), mais ne pas donner de gaz.
- Abaissez énergiquement le kickstarter (pour le cyclomoteur ; appuyez avec force sur la pédale se trouvant en position avancée).
- Aussitôt que le moteur tourne, donnez un peu plus de gaz. Ceci fera s'ouvrir automatiquement le volet de démarrage. Ce dernier ne s'ouvre complètement qu'à plein gaz ; il laisse alors dépasser d'environ 16 mm le poussoir au carburateur (fig. 45).
- Autant que possible, ne laissez pas le moteur chauffer à l'arrêt, mais démarrez aussitôt qu'il tourne.
- Mettez-vous en selle, tirez le levier d'embrayage et, au moyen de la poignée tournante, engagez la première vitesse. Donnez encore un peu plus de gaz pour faire monter le régime du moteur et laissez revenir progressivement le levier d'embrayage. S'il arrive, à l'arrêt, que la 1^{re} vitesse ne passe pas, il est utile de débrayer encore une fois légèrement.

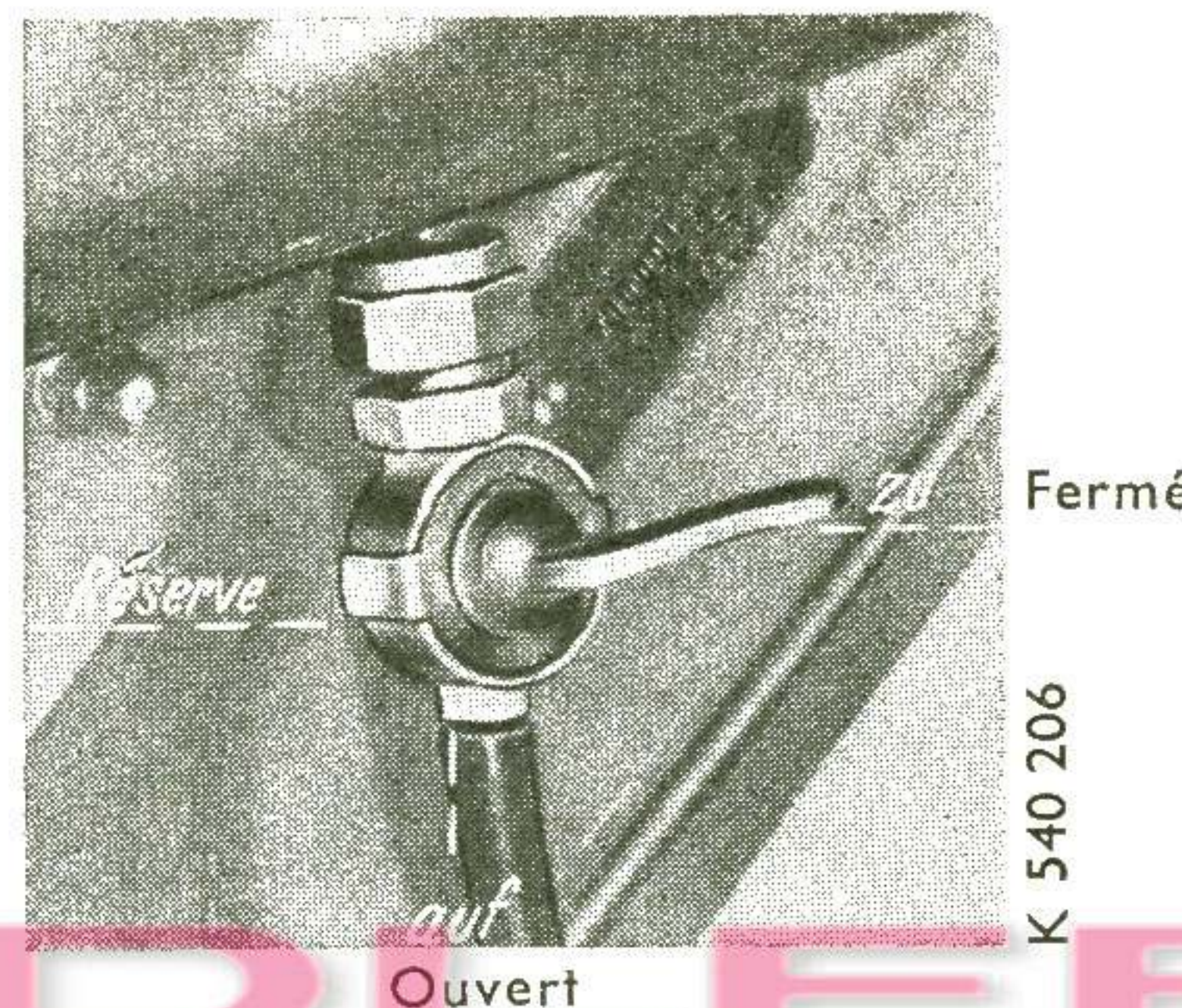


Fig. 6: Robinet d'essence

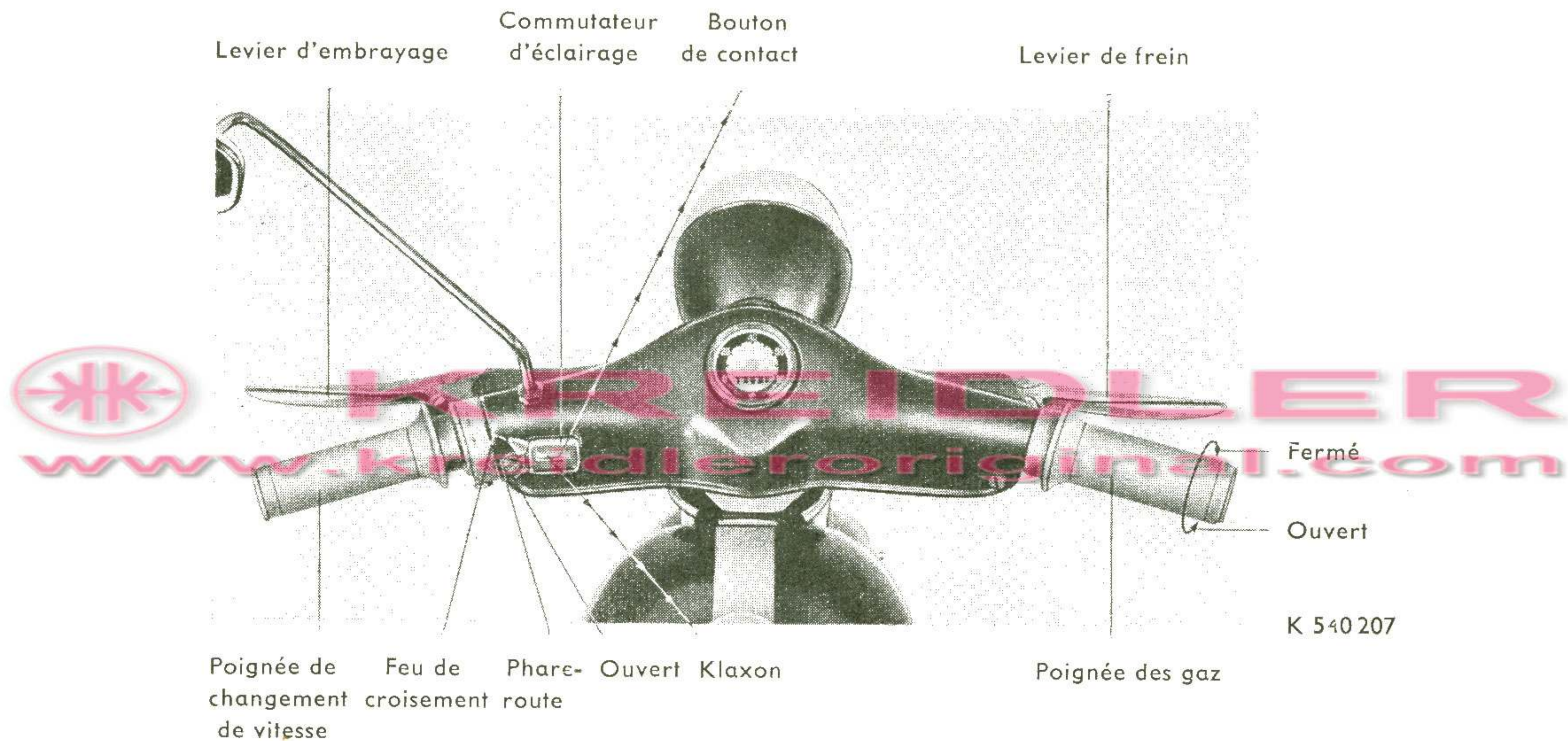


Fig. 7: Commandes au guidon

Lorsque vous tournez la poignée des gaz vers vous, la moto accélère. A 15 km à l'heure, fermez les gaz et passez en 2^e vitesse. Après avoir accéléré de nouveau jusqu'à 30 km à l'heure, vous pouvez passer en 3^e vitesse. Chaque fois que vous changez de vitesse, vous devez couper les gaz et tirer le levier d'embrayage.

POUR BIEN CHANGER LES TROIS VITESSES

Le changement de vitesses s'effectue avec la main gauche. Vous n'avez qu'à tirer le levier d'embrayage et mettre la poignée du changement de vitesse dans la position désirée. Si, dans une montée, vous remarquez que la vitesse ainsi que le régime du moteur diminuent, altérant le ronronnement régulier de ce dernier, il ne faut pas hésiter à passer à une vitesse inférieure. Votre moteur reprendra aussitôt allègrement et pourra monter les côtes sans aucune difficulté. Une fois que vous aurez gravi la côte, vous passerez de nouveau en 3^e et continuerez votre route. Dans la circulation urbaine, tout se passe de la même façon. Si vous approchez en 3^e vitesse d'un feu rouge ou que, pour une raison quelconque, vous devez vous arrêter, il suffit de fermer les gaz, de freiner pour vous arrêter ou pour ralentir et, avant l'arrêt, de débrayer et de mettre la boîte de vitesses au point mort. Relâcher l'embrayage. Le moteur continuera à tourner au ralenti. Il est à déconseiller de laisser une vitesse engagée tout en tirant le levier d'embrayage, si vous devez attendre pendant plusieurs minutes à un croisement jusqu'à ce que vous puissiez continuer votre route. Lorsque vous devrez démarrer, vous débrayez et engagez la première vitesse, après quoi vous embrayez progressivement tout en donnant un peu plus de gaz. Vous changez ensuite de vitesse comme d'habitude.

Dans les montées, vous devrez veiller à changer de vitesse à temps, de manière à ce que le moteur puisse continuer à tourner rond. Quand vous descendez une longue côte, il ne faut pas fermer complètement les gaz avec la poignée tournante, car, dans ce cas, le graissage du moteur ne serait pas assuré de façon suffisante. Il est préférable, dans les longues descentes, d'appuyer de temps en temps sur le bouton de contact tout en donnant brièvement plein gaz. Ceci permet au moteur d'obtenir, en même temps qu'il aspire le mélange carburant-air, aussi l'huile qui lui est nécessaire pour le graissage du piston et des paliers du vilebrequin et qui est mélangée au carburant dans la proportion de 1 : 25. Comme un moteur à 2-temps, du fait de sa construction, n'agit pas en frein-moteur quand on coupe les gaz, il ne sert à rien, pour descendre une côte, de se mettre en 2^e ou en 1^{re} vitesse ; ce faisant, le moteur tourne inutilement à un régime excessif, s'exposant à une usure prématurée, et ne freine quand même la machine que d'une façon imperceptible.

Il est faux et même dangereux de se mettre au point mort dans une descente et d'arrêter le moteur. Ce dernier ne fonctionnant plus, le graissage est interrompu, l'arbre de commande de la boîte de vitesses risque de tourner à sec et, éventuellement de se ronger ; de plus, vous n'êtes plus en mesure vis-à-vis des autres usagers de la route de vous faire remarquer par des signaux lumineux, car l'équipement électrique en courant alternatif ne fournit ce dernier que quand le moteur tourne.

Mais c'est également commettre un non-sens, une vitesse étant engagée, de descendre une côte en ne tirant que sur le levier d'embrayage et en laissant le moteur tourner au ralenti. Aucun embrayage à disques multiples travaillant dans un bain d'huile ne résiste à la surcharge qui lui est imposée, si, dans une descente, il est maintenu serré pendant des kilomètres. Surchauffage et usure prématurée de la tige de pression d'embrayage sont les résultats d'une telle pratique absurde. Ne tentez donc pas d'expériences !

Roulez en descente avec une vitesse engagée et conformez-vous à ce qui a été dit au début. Si vous prenez trop de vitesse, vous n'avez qu'à freiner; le «FLORETT» possède à l'avant et à l'arrière de véritables freins à tambour de grand diamètre en métal léger qui ne s'échauffent pas, même au cours de longues descentes.

L'ARRÊT

L'arrêt se fait en fermant les gaz et en ramenant la poignée du changement de vitesse au point mort. En même temps, vous actionnez simultanément les deux freins jusqu'à l'arrêt. Freinez toujours progressivement, car des pneus qui patinent s'usent très vite et diminuent l'efficacité du freinage.

L'ARRÊT DU MOTEUR

Si vous voulez vous arrêter un court instant, il suffit de fermer les gaz, le contact et le robinet d'essence. Si, par contre, vous avez l'intention de vous arrêter plus longtemps, il est à conseiller, tout en fermant le contact, de donner en même temps plein gaz; on approvisionne ainsi le carter en mélange gazeux. A l'arrêt, il faut absolument fermer le robinet d'essence.

POURQUOI RODER LA MOTO?

Ceci est absolument nécessaire, afin d'augmenter la longévité du moteur! N'oubliez pas que tout est neuf: le cylindre, le piston, les segments de piston et les paliers. Bien sûr, le moteur a déjà tourné un certain temps au banc; mais il ne sera parfait qu'après avoir roulé dans toutes les conditions: en côte, en descente, dans les virages et sur des routes dures, tantôt avec, tantôt sans bagages, mais, en tout cas, sous votre conduite attentive.

Les premiers 500 kilomètres, il n'est pas recommandable (!!!) d'exiger du moteur sa puissance maximum. D'un autre côté, il ne faut pas rester non plus timidement en première vitesse et vous limiter à ne parcourir que de courts trajets. Au contraire, employez votre moto, dès le début, à une allure et d'une façon normale. Le moteur doit absolument atteindre sa température normale de fonctionnement! Lorsque vous aurez couvert les premiers 500 kilomètres, vous pouvez de temps en temps rouler à plein gaz. Après 1.500 kilomètres, vous pouvez considérer votre machine comme complètement rodée. Tous les boulons et écrous se seront «mis», le moteur tournera «rond» et vous-même, vous aurez appris à bien passer les vitesses.

N'oubliez pas de faire procéder à l'inspection des premiers 500 et 1.500 kilomètres, afin de pouvoir faire serrer les boulons qui, par hasard, se seraient desserrés. Ce que cela peut coûter? Uniquement la main-d'œuvre, l'huile, la graisse et, éventuellement, les pièces qui seraient à changer, pour autant que celles-ci ne tombent pas sous la garantie normale.

ON APPREND A SE CONNAITRE MUTUELLEMENT

Prenez votre temps et tâchez de comprendre la vie intérieure de votre machine. Lisez la notice d'entretien et même relisez-la. Vous aurez plus de plaisir de votre moto et pourrez juger plus facilement son comportement. Evidemment, un minimum d'entretien est nécessaire, mais c'est tout aussi vrai pour votre costume ou pour votre robe. Repasser ou coudre des boutons ressortent de l'entretien normal et le nettoyage à sec correspond au nettoyage complet de votre moto.

1. Fonctionnement du moteur à deux temps

Les moteurs à deux temps sont caractérisés par leur extrême simplicité. Le mélange gazeux du carburateur (c) est aspiré dans le carter (a) du moteur lorsque le piston (b) monte dans le cylindre. A la course descendante du piston, ce mélange gazeux est comprimé.

Lorsque, pendant cette course descendante, le fond du piston découvre l'orifice (f), les gaz brûlés provenant de la combustion des gaz s'échappent par celui-ci. En poursuivant sa course descendante, le piston découvre

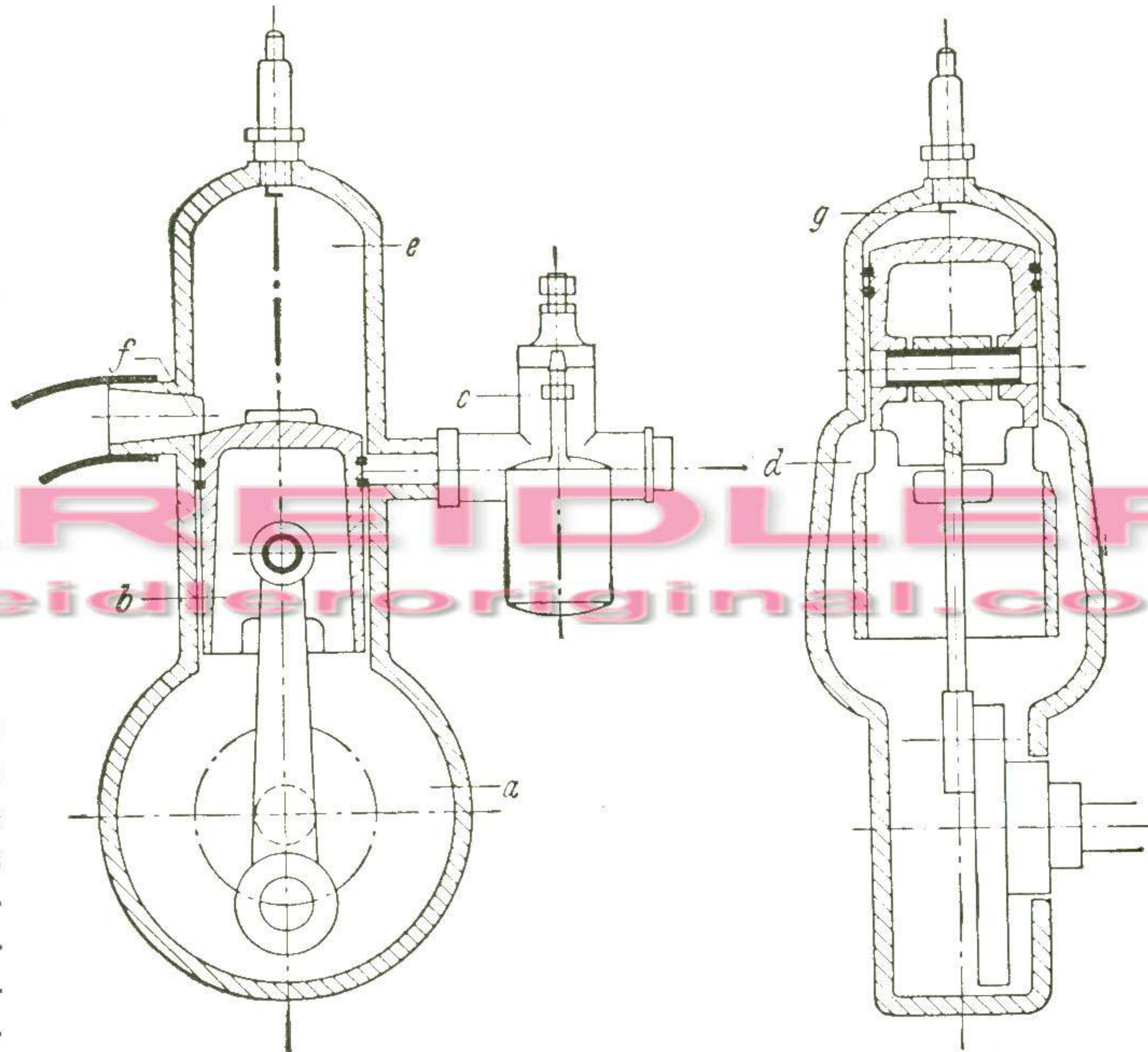


Fig. 8: Fonctionnement du moteur à deux temps

K 540208

les canaux de transfert (d) de sorte que le mélange gazeux comprimé afflue dans le cylindre (e).

Par sa course ascendante, le piston comprime le mélange gazeux dans le cylindre. Lorsque le piston est presque arrivé à son point mort supérieur, une étincelle jaillit entre les électrodes de la bougie (g) et produit la combustion du mélange inflammable comprimé. Ceci entraîne la détente et le travail des gaz, au cours duquel le piston est poussé vers le bas. Au moment où le fond du piston découvre l'orifice d'échappement (f), les gaz brûlés sont chassés vers l'extérieur, comme ceci a déjà été décrit précédemment. A chaque tour du vilebrequin, donc à chaque cycle (2 temps), on obtient une impulsion positive de travail.

Pendant l'aspiration du mélange gazeux dans le carter du moteur, l'huile mélangée au carburant est, dans sa plus grande partie, projetée par la force centrifuge et recouvre de la couche nécessaire de lubrifiant toutes les pièces en mouvement et en contact.

2. Le moteur

Le moteur Kreidler et la boîte de vitesses forment un seul bloc en alliage léger et toutes les parties en sont soigneusement carénées, rendues ainsi étanches à l'huile et à la poussière. Le moteur fonctionne suivant le principe du balayage par renversement et est suspendu en trois points dans le cadre. Une turbine de grande capacité assure le refroidissement. Le vilebrequin est pourvu, de part et d'autre, de roulements à billes de grande dimension. La bielle est munie d'un roulement à rouleaux. Le

piston est en alliage léger et muni de deux segments; ses parties supérieure et inférieure contrôlent l'admission, le transfert et l'échappement des gaz. Au milieu de la culasse se trouve la bougie. Le graissage du moteur est assuré par le mélange huile-essence dans la proportion de 1 : 25.

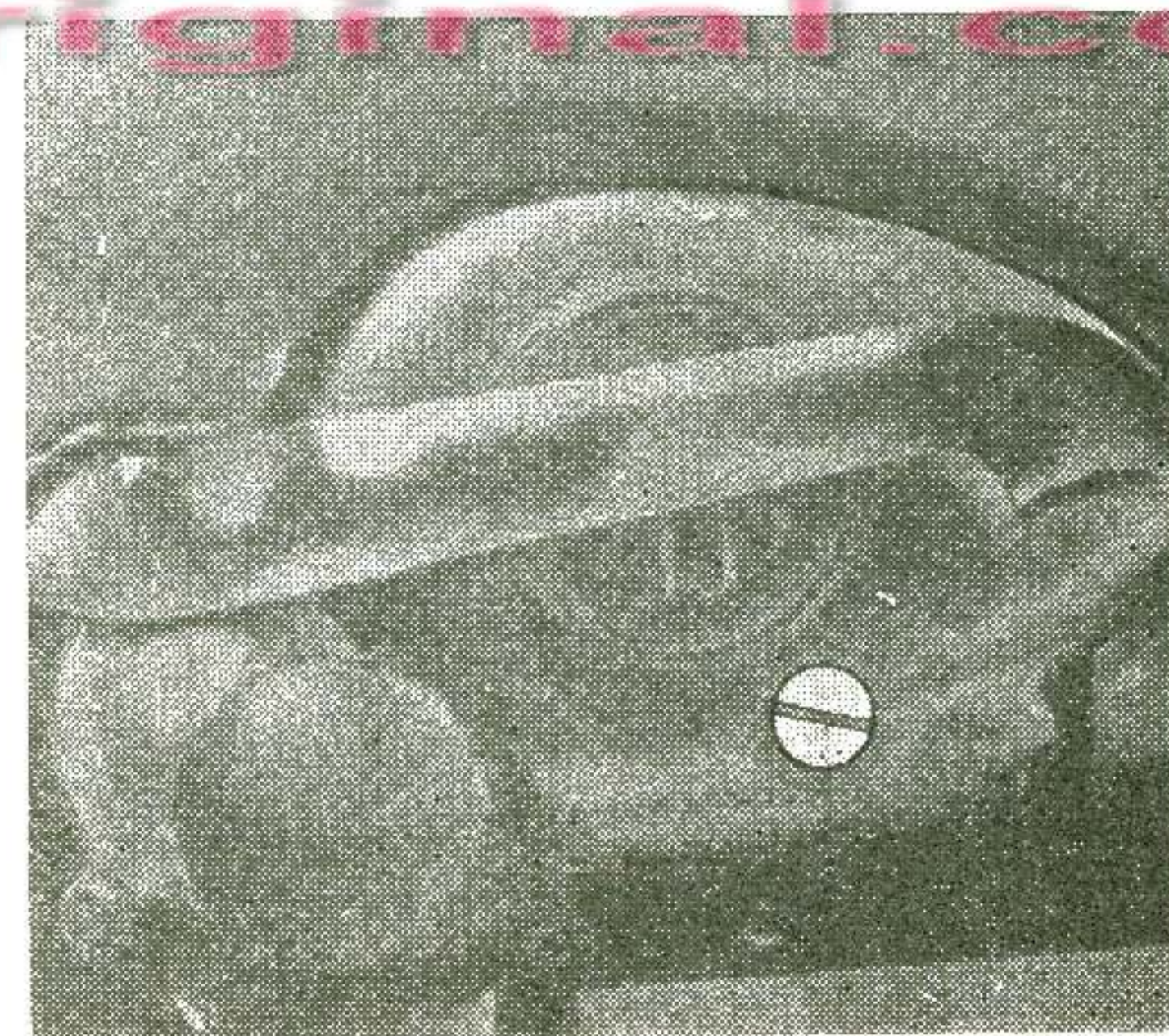
3. Bouchons de remplissage et de vidange

Le bouchon de remplissage (fig. 9) se trouve à la droite du moteur, vu dans le sens de la marche, au bas du couvercle de la boîte de vitesses. Lorsque la boîte contient 0,25 litre d'huile, comme il est prescrit, on peut en voir le niveau en enlevant ce bouchon. Si, en inclinant légèrement la moto vers la droite, l'huile ne s'écoule pas, il faut parfaire le niveau jusqu'à ce que, la machine étant d'aplomb, l'huile atteigne exactement le bord inférieur de l'orifice.

Le bouchon de vidange (fig. 10) se trouve sur le côté gauche du carter, en-dessous de l'axe du kickstarter.

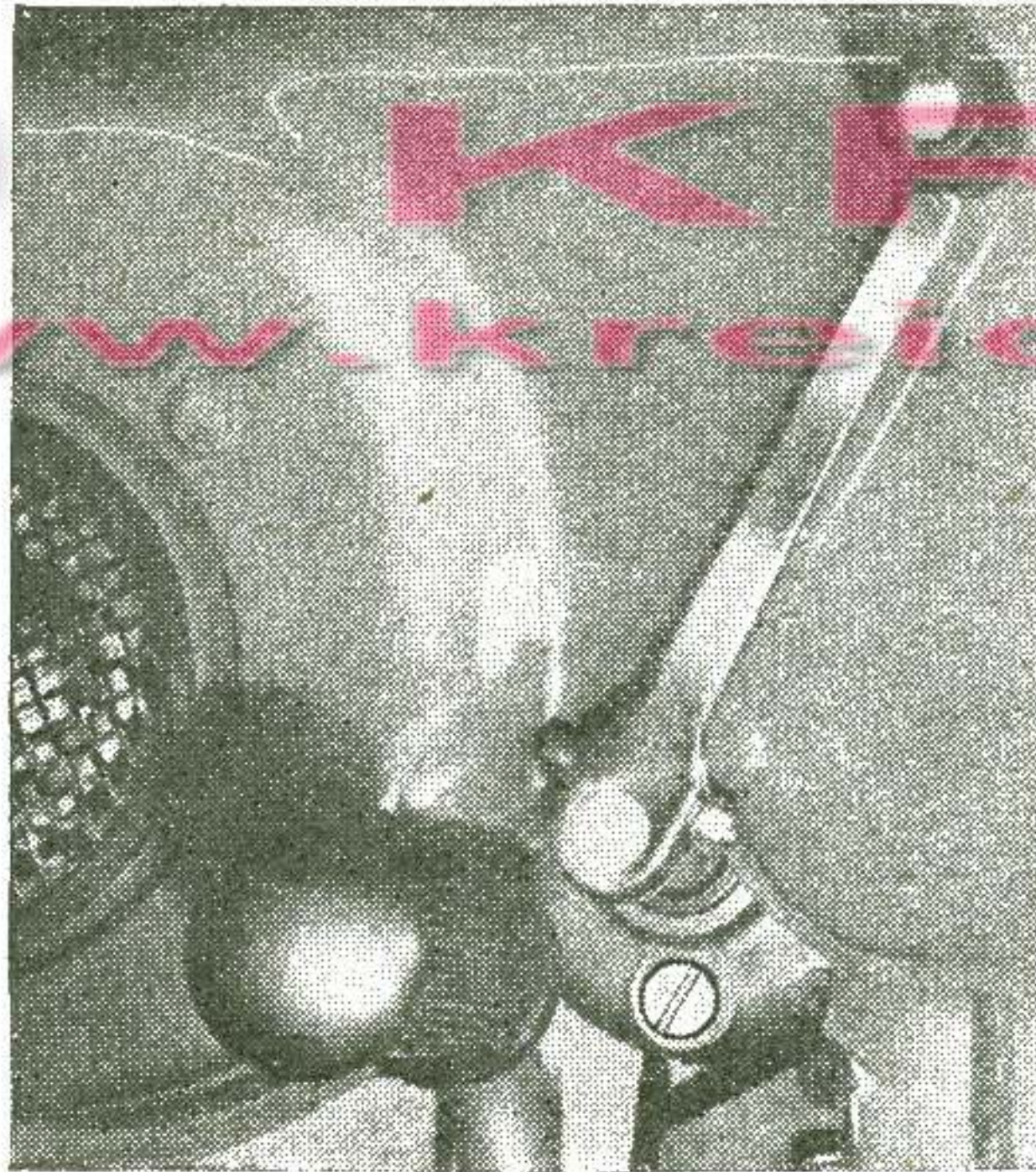
K 540 209

Fig. 9: Bouchon de remplissage



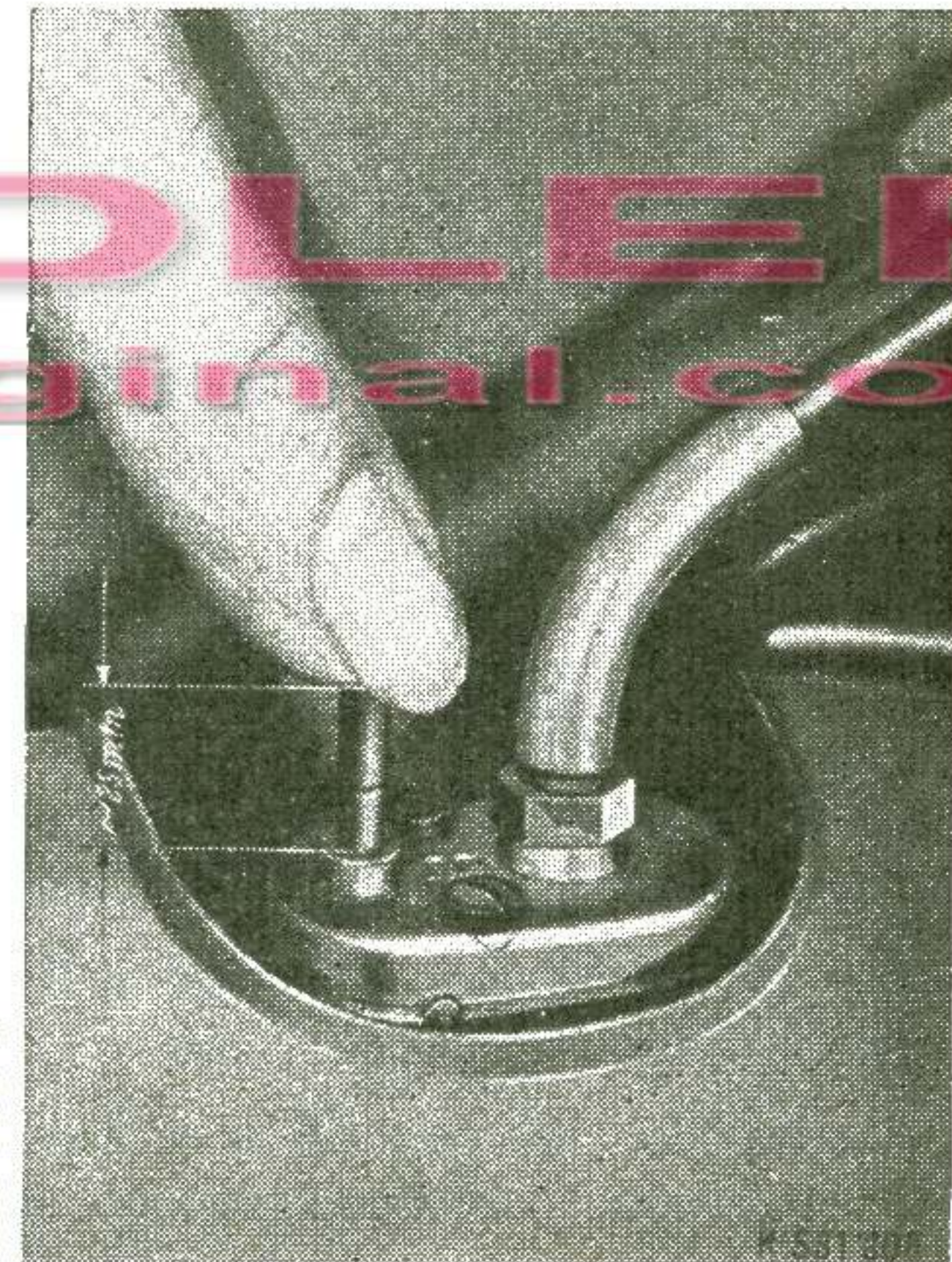
4. Changement d'huile de la boîte de vitesses

Le changement d'huile ne doit s'effectuer que quand le moteur est chaud. Pour renouveler l'huile, il faut dévisser le bouchon de vidange, sur le côté gauche, ainsi que le bouchon de remplissage, sur le côté droit (fig. 9 et 10). Lorsque l'huile ne s'écoule plus, on incline la machine vers la droite, puis vers la gauche, afin d'en extraire le restant. Ensuite on remet le bouchon de vidange, sur le côté gauche, avec son joint, en place et, en inclinant la moto du même côté, on y introduit 250 cm³ d'huile SAE 80 pour boîte de vitesses. En revissant le bouchon de remplissage, on prendra soin de bien le serrer et de veiller à ce qu'il n'y ait pas de fuite.



K 540 210

Fig. 10: Bouchon de vidange



K 531 806

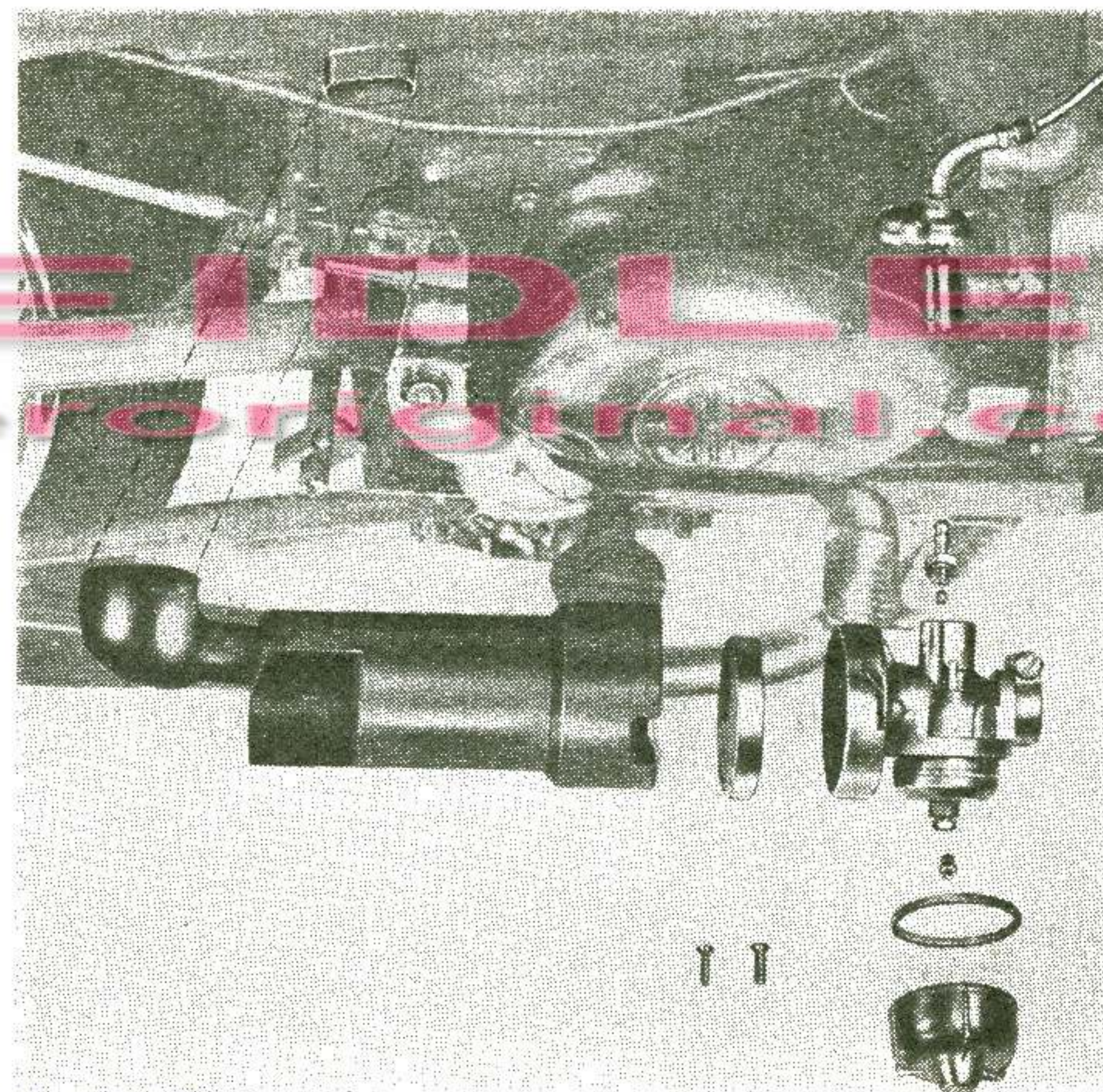
Fig. 45 : Pousoir du
volet automatique de
démarrage

5. Carburateur

Les carburateurs Bing 1/15/18 avec diffuseur de 15 mm et Bing 1/10/53 avec diffuseur de 10 mm, tous deux avec cuve circulaire et filtre à air humide, sont pourvus d'un volet automatique de démarrage. Quand on appuie sur le poussoir (fig. 45), un volet vient fermer l'arrivée d'air, permettant d'avoir pour démarrer un mélange enrichi. Pour lancer le moteur, vous devez, au guidon, laisser le gaz au ralenti, car le volet revient automatiquement jusqu'à la position plein gaz. En démarrant, donnez au moins une fois plein gaz, afin que le volet de démarrage puisse s'ouvrir de lui-même ; ceci s'étant effectué et, de ce fait, le mélange gazeux étant normal, le poussoir dépasse du carburateur d'environ 16 mm.

Le filtre à air humide est comprimé dans le corps du carburateur par le silencieux d'air. Prenez donc soin, au cours du nettoyage régulier du filtre (après 1.500 km), de placer d'abord celui-ci dans l'évidement du silencieux et d'enfoncer ensuite ce dernier avec le filtre sur le corps du carburateur. Faites attention que le côté du filtre portant l'inscription „Streckblech“ soit bien du côté du carburateur.

Fig. 11:
Le carburateur et le silencieux d'air (démontés)



K 540 211

La mise au point la plus favorable du carburateur Bing est réalisée ainsi :
Pour la moto : gicleur principal 78, gicleur de puissance 2217 en position d'aiguille 2.

Pour le cyclomoteur : gicleur principal 54, gicleur de puissance 2,15 en position d'aiguille 2.

L'essence arrive à la cuve du carburateur, où se trouve le flotteur, par un tuyau d'essence muni d'un tamis (fig. 12). Ce flotteur avec son aiguille maintient l'essence dans la cuve à un niveau constant.

Le nettoyage régulier du filtre et, ensuite, son humectation avec de l'huile, vous

donnent la garantie d'un bon filtrage de l'air aspiré, prolongeant ainsi la longévité de votre moteur, assurant un bon rendement et une consommation normale de carburant. Le silencieux d'admission amène au moteur, par le cadre, l'air nécessaire à la combustion; c'est pourquoi il est relié au cadre par un coude. Cet air est aspiré par des ouvertures aménagées en-dessous de la selle allongée, au dos du cadre. Quand vous lavez votre machine, il faut veiller à ce que le moins d'eau possible (il est préférable qu'il n'y en ait pas du tout) ne pénètre par ces ouvertures ainsi que dans la jointure cadre-silencieux d'admission.

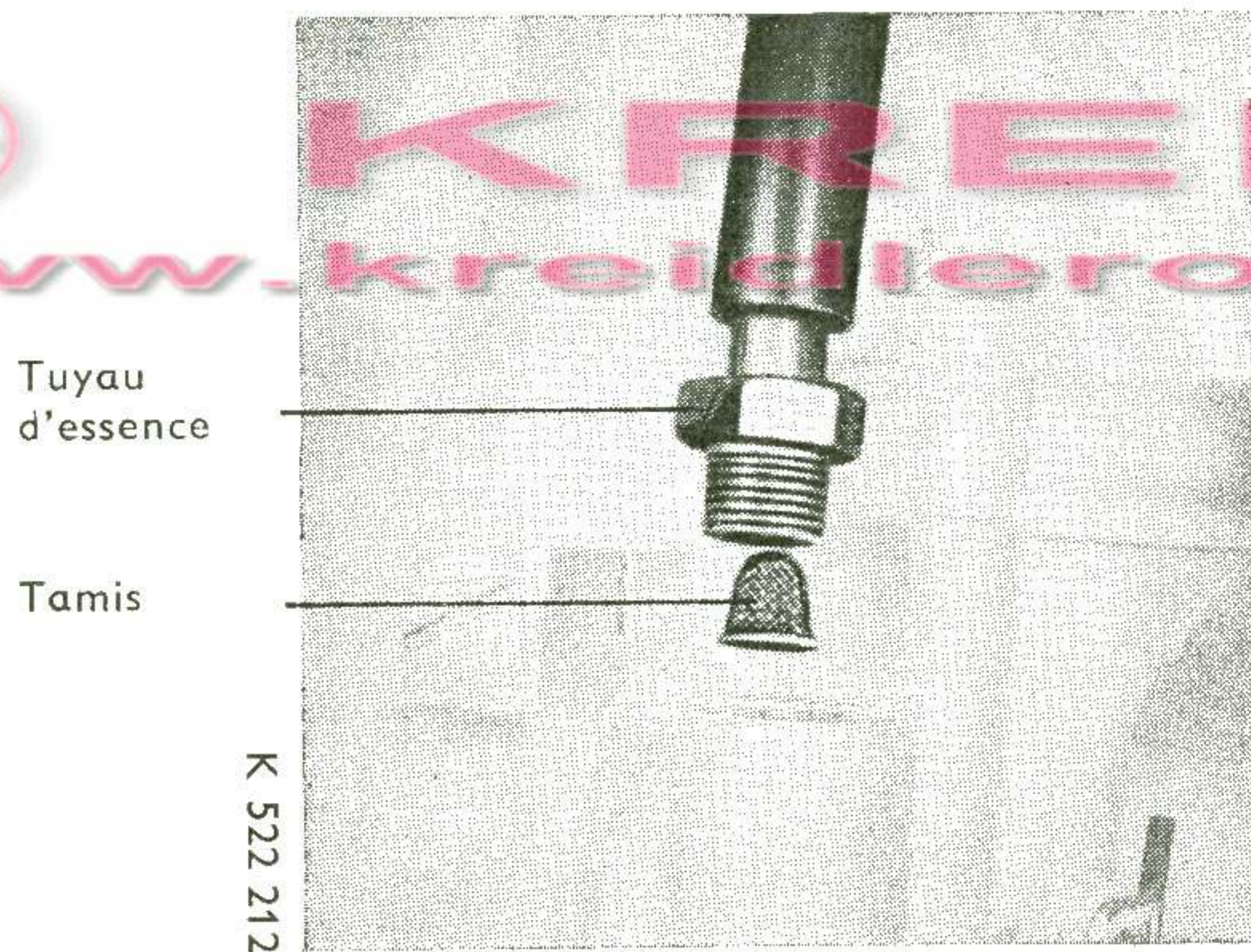


Fig. 12: Tuyau d'essence avec tamis

6. La magnéto d'allumage et d'éclairage

La magnéto d'allumage et d'éclairage montée sur le vilebrequin (fig. 15), d'une puissance lumineuse de 17 watt, fournit, en dehors du courant pour l'allumage, le courant pour le phare et le feu arrière. Pour l'inspection du dispositif d'allumage, il faut enlever la grille (fig. 13). La plaque de base est fixée au carter du moteur au moyen de vis dans des trous longitudinaux (fig. 15). Tous les 3.000 km, il s'avère nécessaire de contrôler l'allumage et de procéder à un réglage. Les contacts grillés doivent être polis ou remplacés.



K 540 213

Fig. 13:
Enlèvement de la grille

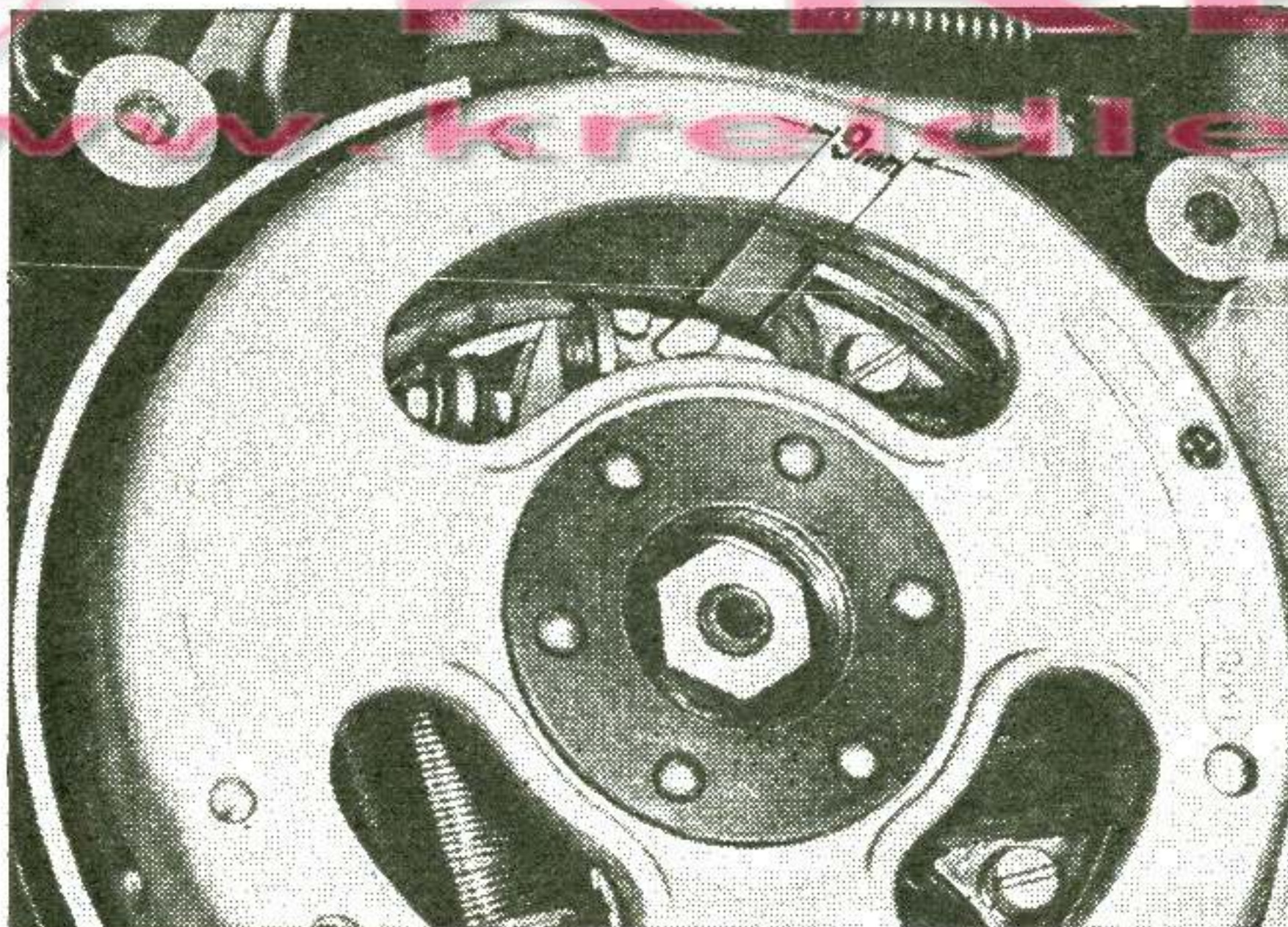
Fig. 14:
Volant magnétique (grille
et couvercle enlevés)



7. Réglage de l'allumage

L'allumage est réglé de façon correcte quand 21° avant le PMH (ce qui correspond à une distance de 1,65 mm du piston avant ce PMH) la bougie produit une étincelle, c'est-à-dire donc au moment où les rupteurs sont sur le point de se séparer.

Fig. 15 : Position du volant avec écartement correct de rupture du pôle A



K 522 213

Point mort
supérieur (PMH) Avance
à l'allumage

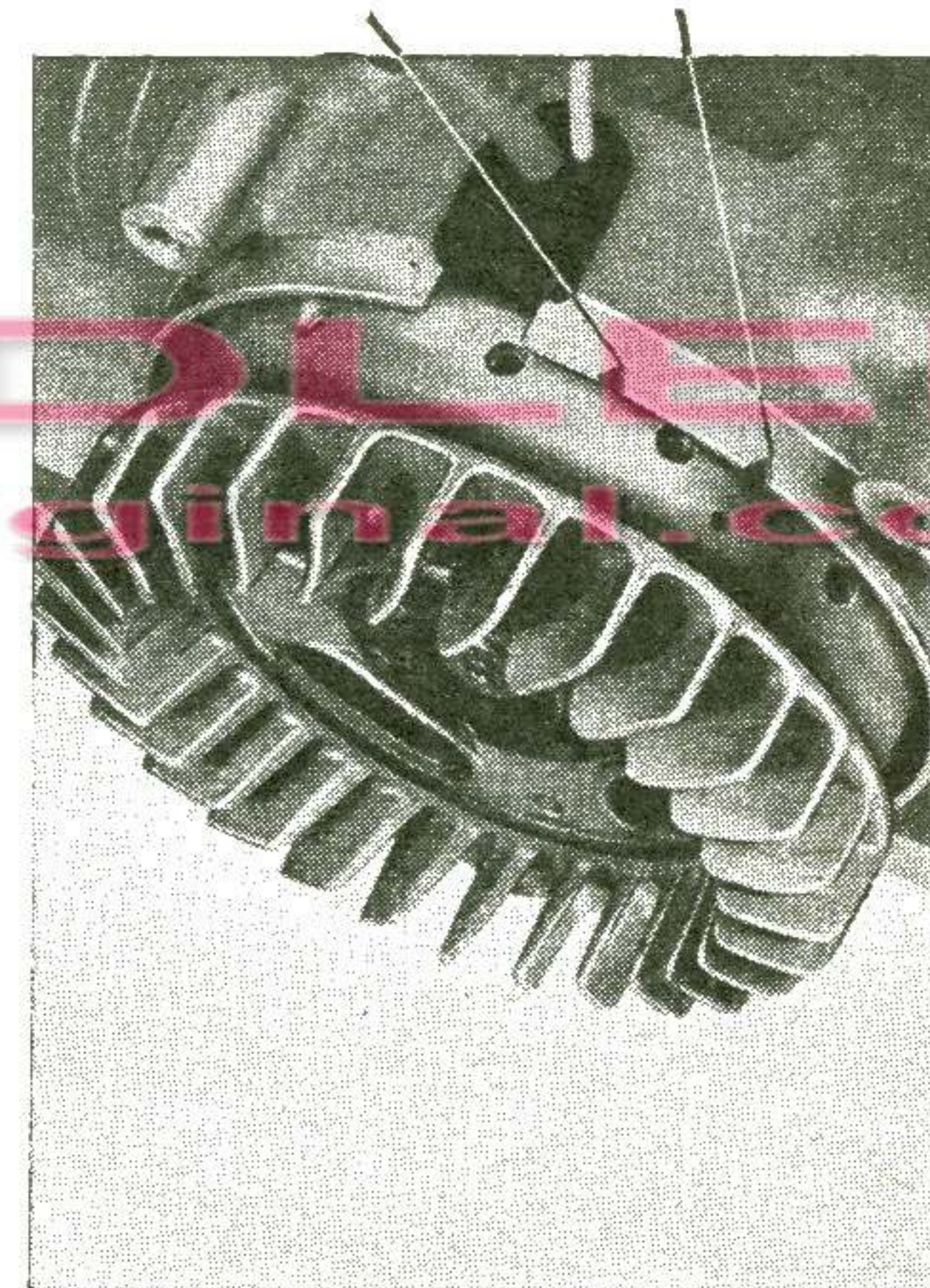


Fig. 16:
Volant
magnétique

K 540 216

Le contrôle ou le réglage de ce point d'allumage est très simple.

- a) Placer le poinçon dans le volant en face de l'entaille de droite du carter (voir fig. 16) ;
- b) Un calibre de réglage d'une épaisseur de 0,03 mm placé entre les contacts du rupteur doit se laisser tirer sans effort, quand le poinçon et l'entaille se trouvent l'un au-dessus de l'autre ;
- c) Si tel n'est pas le cas, il ne faut pas tourner la plaque de base, mais modifier la distance entre les contacts du rupteur jusqu'à ce que le calibre de 0,03 mm se laisse facilement retirer. Il faut alors seulement vérifier l'écartement des contacts ; il peut être de 0,3 à 0,4 mm, mais il peut aussi exceptionnellement être de 0,1 mm supérieur ou inférieur à la mesure de base.

Si, pour quelque raison que ce soit, les organes de l'allumage ont été démontés, il faut faire attention en bloquant le plateau à ce que l'écartement de rupture du pôle A (voir fig. 15) soit de 9 à 12 mm, car lui seul est important pour le rendement de l'allumage. En aucun cas, il ne doit avoir moins de 6 mm et plus de 12 mm, sinon il risque de se produire des difficultés au lancement du moteur, un ralenti défectueux et des ratés du moteur quand on roule lentement, l'éclairage étant allumé.

Le réglage de l'allumage, en respectant l'écartement de rupture du pôle A, s'effectue de la façon suivante :

- 1) Régler le volant sur le point d'allumage (le poinçon du volant se trouve en face de l'entaille de droite du carter), donc à 21° avant le PMH.
- 2) Tourner le plateau vers la droite ou vers la gauche, jusqu'à ce que la distance entre le bord avancé de l'entaille au volant et le côté frontal de la masse de l'induit mesure de 6 à 12 mm. Autant que possible, prendre comme unité moyenne de réglage 9 mm (voir fig. 15).

- 3) Le réglage de l'écartement des contacts doit être fait comme indiqué en c), jusqu'à ce que les rupteurs commencent à s'ouvrir.
- 4) Il est plus important de respecter exactement la mesure d'écartement de rupture du pôle que de veiller, de façon traditionnelle, à ce que l'écartement des contacts du rupteur soit bien de 0,3 à 0,4 mm ; celui-ci peut, en effet, être de 0,2 à 0,5 mm sans causer pour cela des perturbations dans le fonctionnement.

Le réglage exact de l'allumage, c'est-à-dire 21° avant le PMH et 6 à 12 mm d'écartement de rupture du pôle, est d'importance capitale pour le bon rendement du moteur Kreidler.

Si vous ne possédez pas les connaissances techniques nécessaires, vous serez bien avisés en laissant ce travail à la compétence de l'Agent Kreidler.

8. Bougie

La bougie de la motocyclette doit être une bougie à plusieurs domaines ayant un degré thermique de 240 ou 260 ; celle du cyclomoteur est du même type, mais avec un degré thermique de 190 ou 240 (suivant la conduite). L'écartement des électrodes doit être de 0,4 mm (voir fig. 18).

Pour conserver le bon fonctionnement de la bougie, il est nécessaire de la démonter tous les 1.000 km (voir fig. 17) et de la nettoyer avec une brosse métallique, après quoi, on doit régler l'écartement des électrodes à 0,4 mm. Pour la circulation urbaine et les parcours très courts, au cours desquels le moteur n'atteint pas sa température normale de fonctionnement, nous recommandons l'emploi d'une bougie avec un degré thermique moins élevé, mais cependant non inférieur à 190.

Par suite des additifs dans l'essence et l'huile, on peut s'attendre, lorsque le moteur est très chaud et que le filtre à air est très sale, à l'encrassement de la bougie entre les deux électrodes. On peut l'éviter dans une large mesure en nettoyant régulièrement le filtre à air et en l'humectant d'huile. Le conducteur s'aperçoit de

l'encrassement de la bougie par les explosions subites, d'abord dans l'échappement, ensuite dans le carburateur, à la suite de quoi le moteur peut même s'arrêter. Si cela se produit, il suffit de dévisser la bougie et d'enlever avec l'ongle ou au moyen d'une aiguille la particule de carbone d'entre les électrodes, après quoi la bougie peut être réemployée. D'après l'aspect extérieur de la bougie, on peut voir si celle-



K 540 217

Fig. 17: Enlèvement de la bougie



K 522 218s

Fig. 18: Ecartement des électrode
d'une bougie

ci convient au moteur et à la manière de conduire. Si la bougie est d'une couleur noirâtre et comme couverte de suie, elle n'est pas assez chaude et doit donc être remplacée par une bougie d'un degré thermique moins élevé.

Si, au contraire, la bougie est d'une couleur grise, à l'isolant, autour de l'électrode centrale, en même temps qu'on y remarque un certain perlage, elle est nettement trop chaude et nécessitera son remplacement par une bougie d'un degré thermique plus élevé. L'isolant de la bougie doit avoir une couleur brune. Nous vous conseillons d'avoir toujours une bonne bougie de réserve avec vous.

L'embrayage

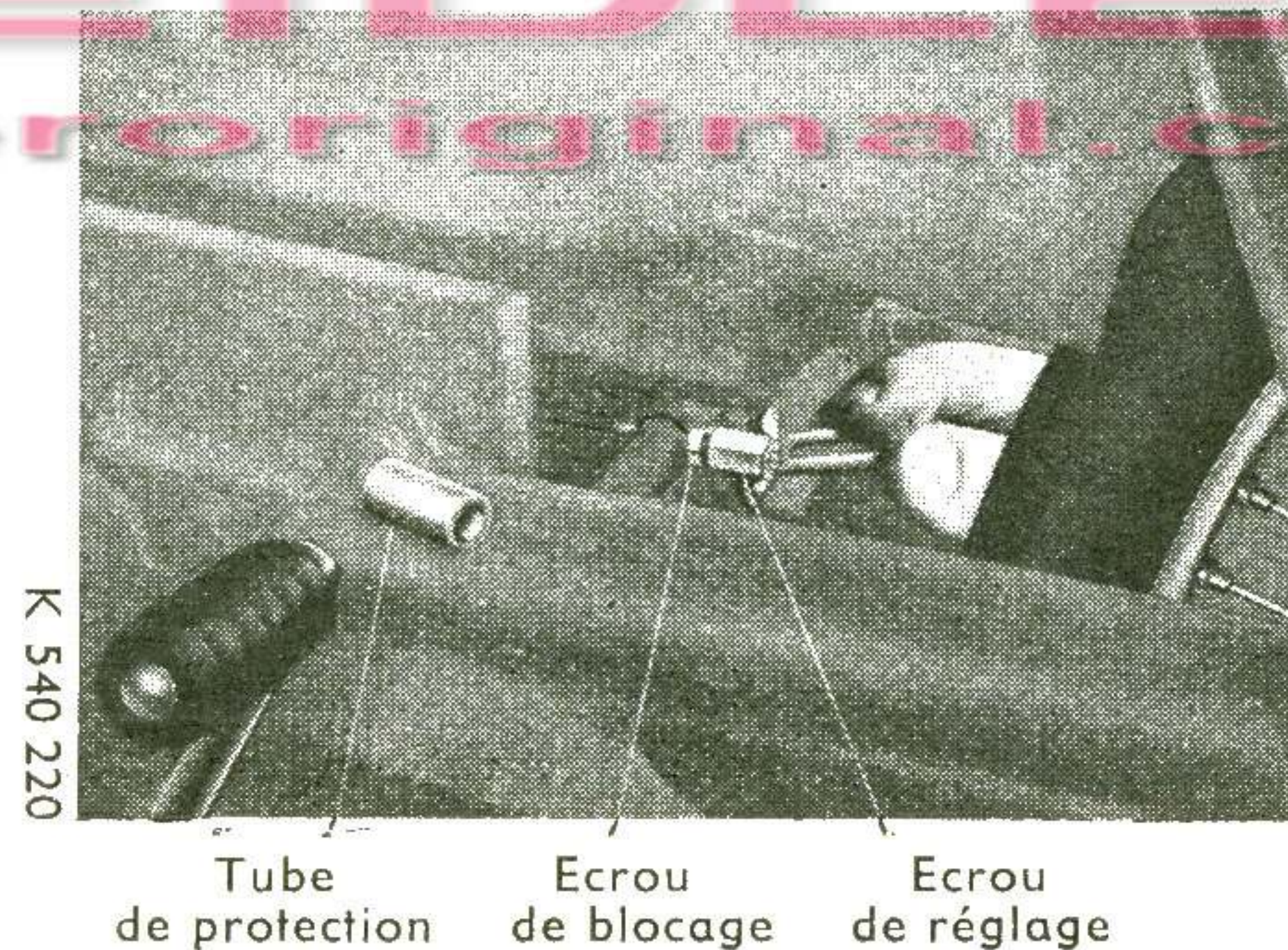
L'embrayage du «FLORETT» Kreidler est du type à disques multiples travaillant constamment dans un bain d'huile et pourvu d'un disque-ressort de grande dimension. Il est d'une exécution très solide et l'usure des pièces est de ce fait réduite au strict minimum.

Le réglage de base de l'embrayage se fait à l'extrémité inférieure du câble Bowden (fig. 20), mais, avant tout, il y a lieu d'enlever le tube de protection en caoutchouc. Faites attention à ce que la garde du levier d'embrayage soit de 4 à 5 mm (fig. 21). Le réglage initial doit toujours s'effectuer au moyen de la vis de réglage inférieure, après quoi, on veillera à bien serrer l'écrou de blocage. Les réglages ultérieurs se font à l'extrémité supérieure du câble Bowden (fig. 21).

Si, en cours de route, l'embrayage commence à patiner, bien que la garde du levier d'embrayage soit suffisante, la cause peut en être que le disque-ressort n'exerce plus la pression nécessaire. Cela commence au bout de plusieurs milliers de kilomètres de conduite, quand, à la suite d'une usure naturelle, les garnitures de frottement se sont amincies. Pour effectuer le réglage du disque-ressort, il faut d'abord fermer le robinet d'essence, puis coucher la machine sur le côté gauche, afin d'éviter, pendant ce travail à l'embrayage, de vider l'huile de la boîte de vitesses. Après que

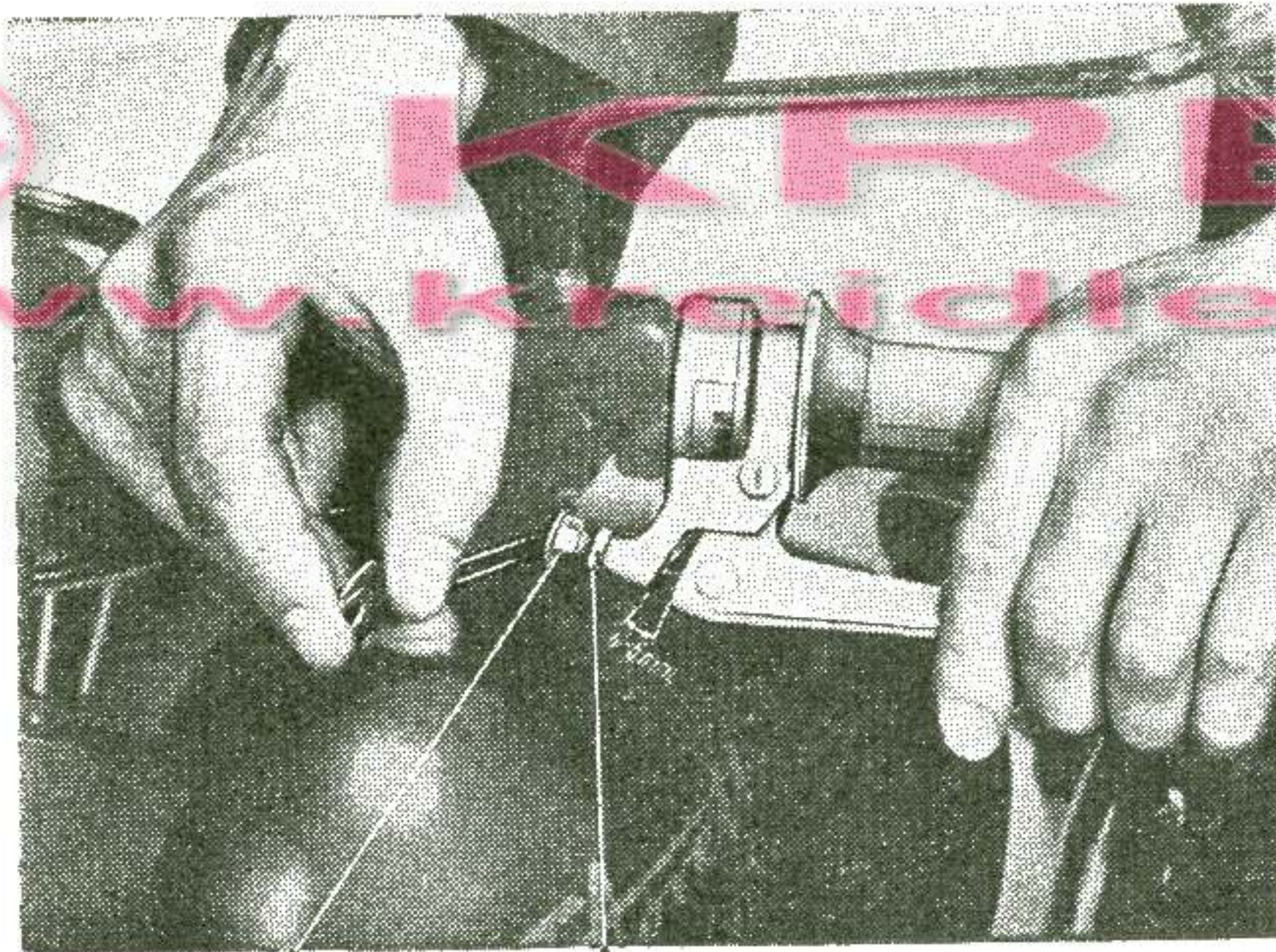
l'habillage droit du moteur et le couvercle de l'embrayage ont été dévissés, il faut encore d'abord contrôler si la tige de pression d'embrayage a encore le jeu d'axe nécessaire, avant de déplier le bord des rondelles de blocage qui sont rabattues contre la tête des boulons de l'embrayage. Ceci se fait simplement en essayant de tourner légèrement à la main le tenon dépassant du disque de couverture. Si le câble d'embrayage est graissé comme il faut et bien réglé, et si le ressort de rappel retient encore le levier d'embrayage à la boîte de vitesses avec le câble Bowden, le tenon doit se laisser tourner facilement. Si tel n'est pas le cas, il ne sert à rien de vouloir seulement resserrer le disque-ressort; il faut augmenter le jeu d'axe de la tige de pression d'embrayage en enlevant une rondelle placée sous le disque de couverture lors du montage à l'usine. Il est alors nécessaire de serrer le disque-ressort de la façon suivante: les trois boulons, au disque-ressort, sont à serrer sans forcer jusqu'à ce que celui-ci s'applique bien à plat; ensuite, chaque boulon doit être desserré uniformément de $2\frac{1}{2}$ tours. Tout dépend de la régularité de cette opération, sinon, un disque-ressort serré de travers provoque le voilage du disque de couverture, ce qui a pour effet qu'il est impossible de débrayer complètement. Après ce réglage, qui est aussi exécuté ainsi à l'usine, n'oubliez pas de rabattre le bord des rondelles de blo-

Fig. 20: Le réglage de l'embrayage à l'extrémité inférieure du câble Bowden (le tube en caoutchouc étant retiré)



cage contre la tête des boulons, afin d'éviter que ces derniers ne se desserrent. Si par contre, la tige de pression d'embrayage a encore suffisamment de jeu axial, il faut d'abord déplier le bord des rondelles de blocage, puis serrer les trois boulons jusqu'à ce que le disque-ressort s'applique bien à plat et, ensuite, desserrer chaque boulon de $2\frac{1}{2}$ tours, c'est-à-dire procéder de la même façon qu'il a été démontré plus haut.

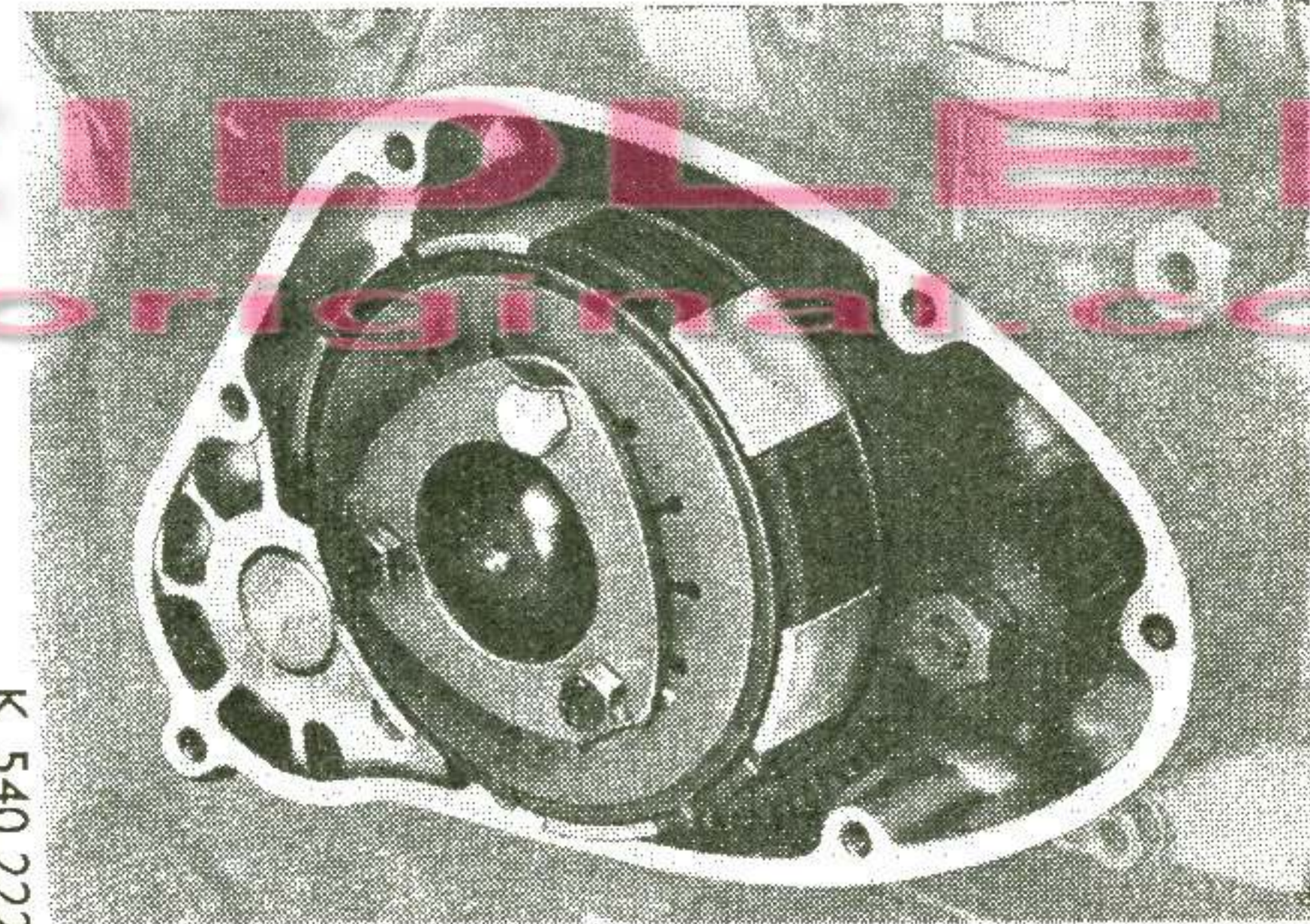
Il faut absolument que vous laissiez exécuter par l'Agent Kreidler ces travaux concernant l'embrayage, car le bon fonctionnement de celui-ci dépend d'un réglage irréprochable.



K 540 221

Vis de réglage Contre-écrou

Fig. 21: Réglage de l'embrayage près du levier de commande

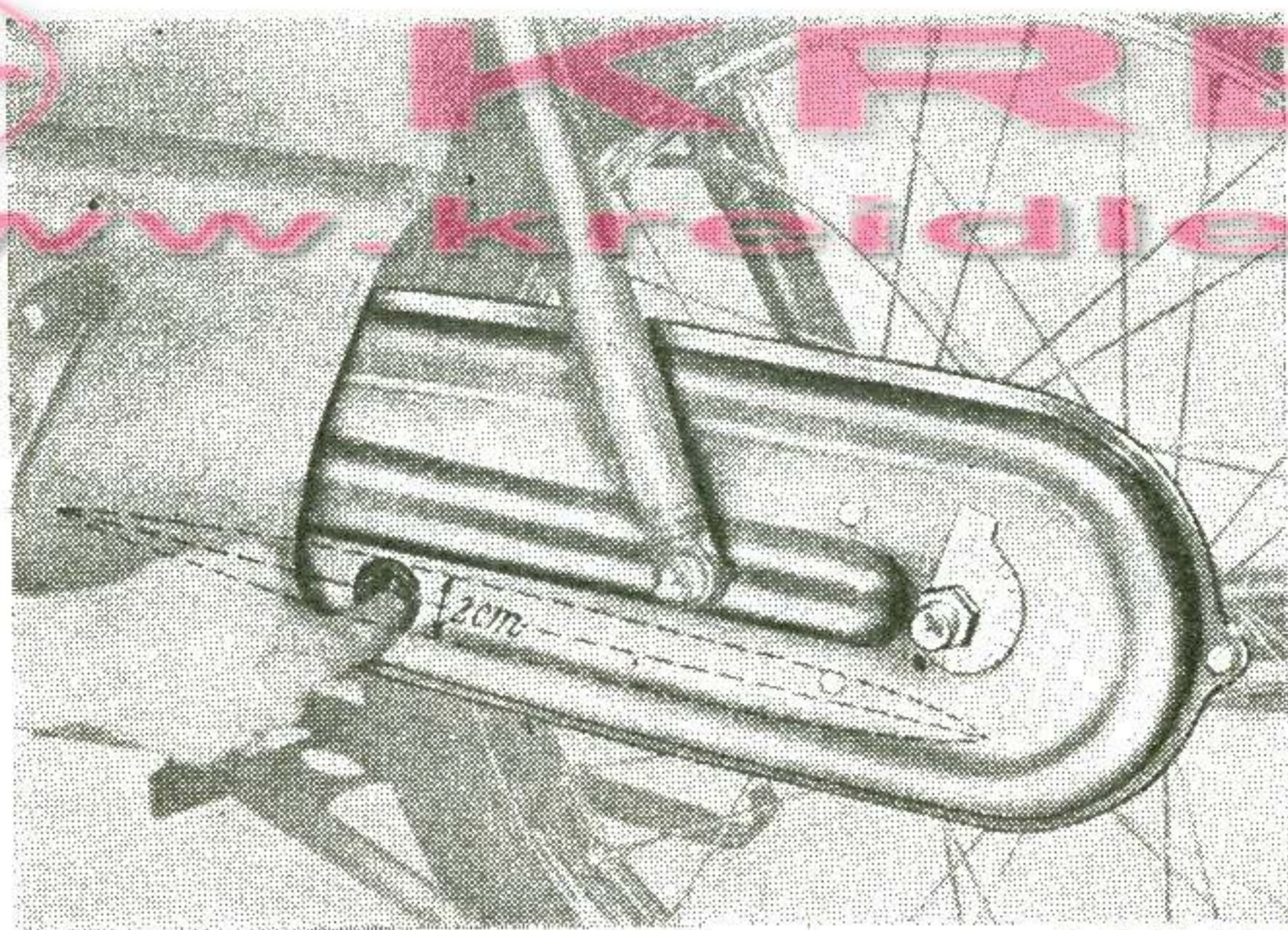


K 540 222

Fig. 22: L'embrayage (couvercle enlevé)

10. Le cadre

Il est en acier embouti avec fourche oscillante réglable à l'avant, balancier amorti hydrauliquement à l'arrière et la tension de la chaîne est réglable au moyen d'un excentrique (fig. 23). On peut la contrôler par le trou d'inspection. Pour ce faire, on imprime à la chaîne une déflexion de 1 cm dans les deux sens; si ceci est possible, la tension est exacte. Pour régler la tension de la chaîne, il faut d'abord desserrer l'écrou du moyeu à broche et celui de la gaine du moyeu; puis, on déplacera les disques excentriques, à gauche et à droite, d'une distance égale indépendamment de leur position initiale. Les crans sont disposés de telle façon que le déplacement



K 540 223

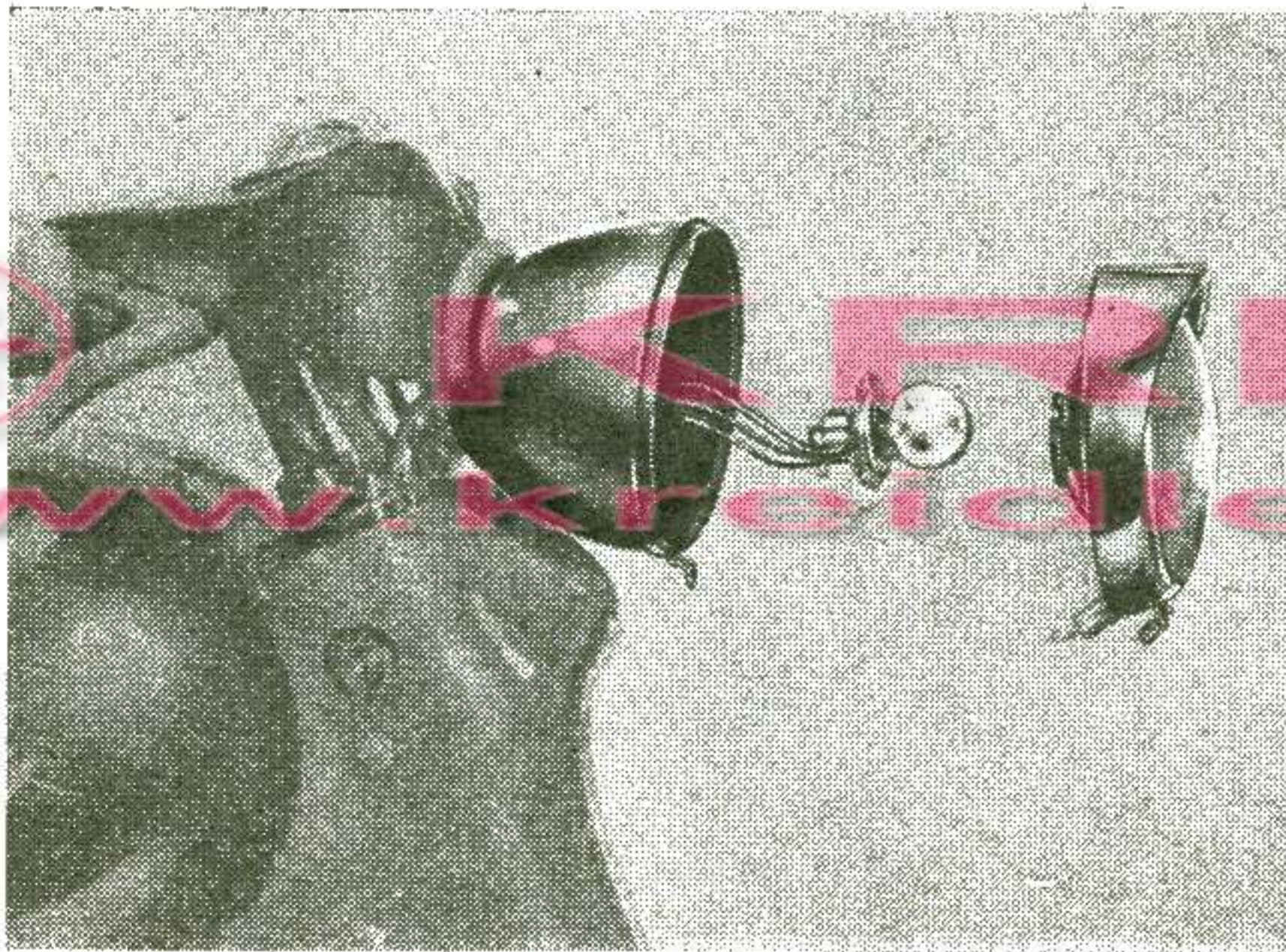
Fig. 23: Réglage de la tension de la chaîne



Antivol K 540 224

Fig. 24: Verrouillage du guidon

verrouiller le guidon, on tournera celui-ci vers la gauche. On introduira la clé dans la serrure en la tournant légèrement vers la gauche. Ceci permet au pêne de rentrer dans son logement. En la tournant légèrement vers la droite, on peut retirer la clé. Pour déverrouiller la direction, il suffit d'enfoncer un peu la clé et de la tourner en même temps vers la gauche, après quoi, on la retourne légèrement vers la droite afin de pouvoir la retirer.



K 540 225

Fig. 25: Phare démonté

rée du sol au centre du phare. S'il apparaît qu'il n'en est pas ainsi, on devra faire basculer le phare vers le haut ou vers le bas. A cette fin, il faudra dévisser et retirer le cercle de phare ainsi que le bloc optique, après quoi, il sera possible, à l'aide

11. Installation électrique

Le volant magnétique fournit le courant alternatif pour le fonctionnement de l'installation électrique. Il s'ensuit que le phare et le feu arrière ne pourront éclairer que si le moteur tourne! Le phare (fig. 25) a un diamètre de 100 mm et est équipé d'une ampoule «phare/code» de 15/15 watt. Evidemment, le faisceau lumineux doit être contrôlé. Le réglage du phare, la machine étant chargée, doit être tel que, à 5 m du point de contrôle, la distance mesurée à la limite lumière-ombre du phare allumé soit de 5 cm inférieure à celle mesu-

d'un cran a toujours pour effet le même déplacement en direction de la lumière du moyeu à broche. Pour régler la tension de la chaîne, il faut que la machine repose sur la béquille et ne soit pas chargée. On n'oubliera pas de bloquer les écrous une fois que le réglage a été effectué. Quand on aura terminé, il est nécessaire de contrôler l'ornièrre, c'est-à-dire de s'assurer si les roues sont bien parallèles.

Vous pouvez régler l'amortissement de la fourche oscillante suivant votre poids, votre tempérament et la nature ou l'état des routes (fig. 46). Pour cela, vous repoussez le caoutchouc en accordéon vers le haut, au-dessus du renflement du poing du moyeu, dégagant ainsi l'écrou de réglage et son contre-écrou. Avec la clé à écrou et en vous aidant de la pince appropriée (pour desserrer le contre-écrou), vous pouvez augmenter l'amortissement en tournant la clé vers la droite, le diminuer en la tournant vers la gauche. N'oubliez pas ensuite de bloquer les écrous. Après avoir roulé un court trajet, pour vous assurer que l'amortissement est conforme à vos désirs, vous rabattez de nouveau le caoutchouc en accordéon par-dessus le renflement du poing du moyeu.

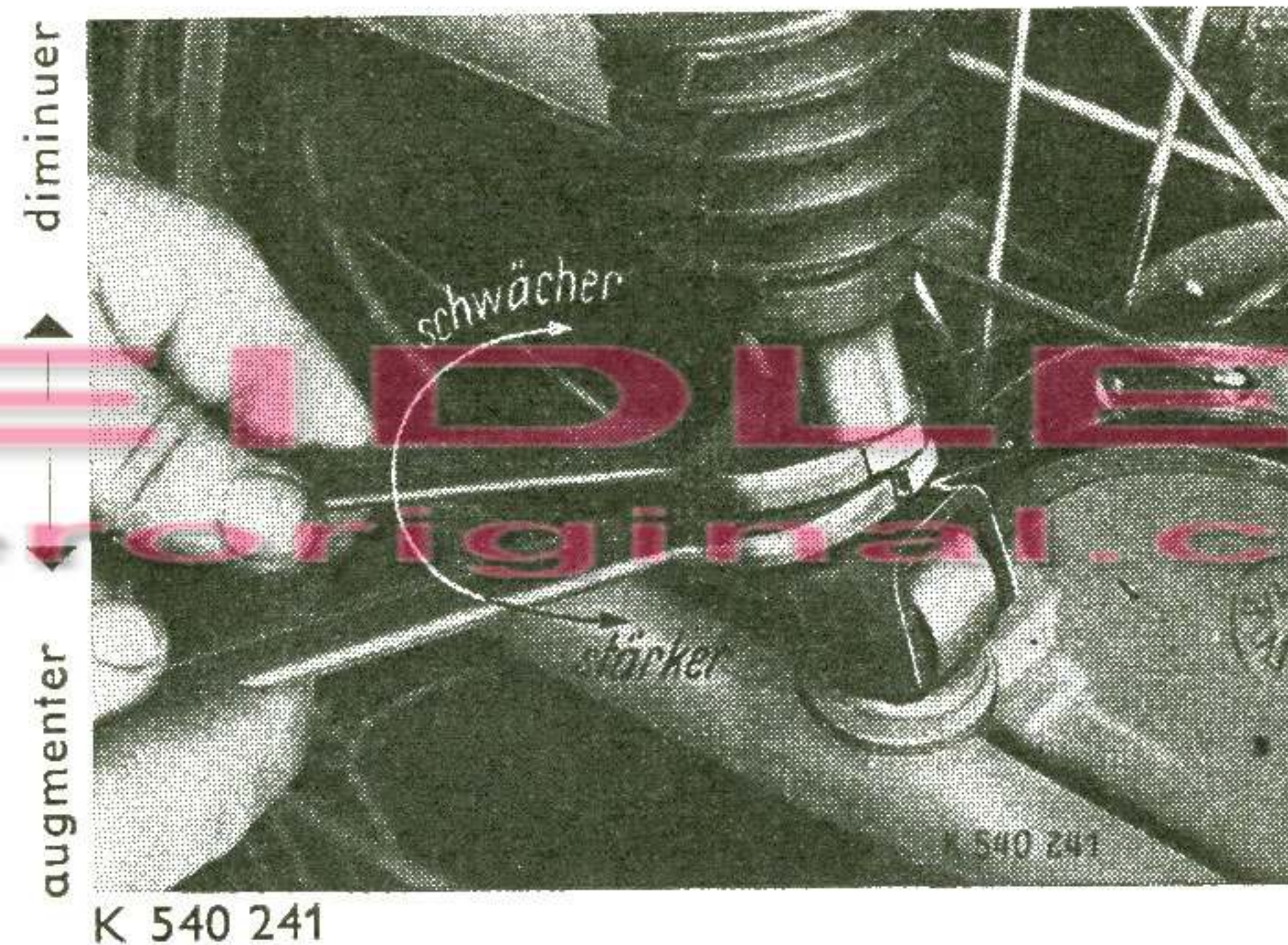


Fig. 46 : Réglage de l'amortissement

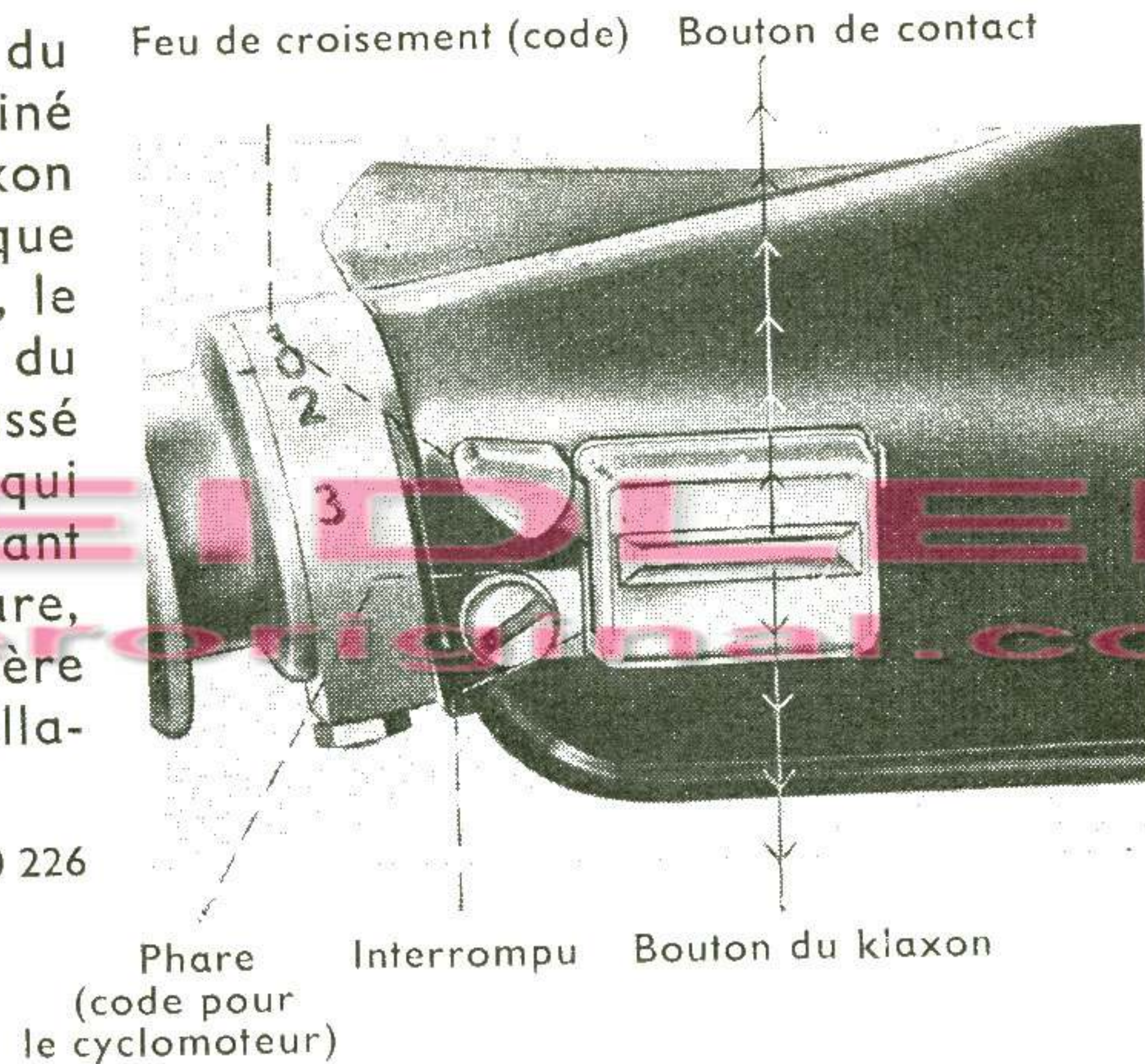
La serrure antivol est incorporée dans le tube de direction (fig. 24). Lorsqu'on veut

d'une clé de 10 mm, de dévisser le boulon du boîtier et de l'incliner dans un sens ou dans l'autre. Faites attention, lorsque vous serrez le boulon précité, que le boîtier appuie bien dans son logement.

A l'extrémité gauche du carénage du guidon se trouve le commutateur combiné pour le phare, l'éclairage code, le klaxon et le bouton de contact (fig. 26). Lorsque le commutateur est poussé vers le bas, le contact est coupé; dans la position du milieu, le grand phare éclaire et poussé vers le haut, c'est l'éclairage code qui fonctionne. Les différents câbles partant du volant magnétique vers le phare, l'interrupteur, le klaxon et le feu arrière sont indiqués sur le schéma de l'installation électrique (fig. 27).

K 540 226

Fig. 26: Commutateur d'éclairage



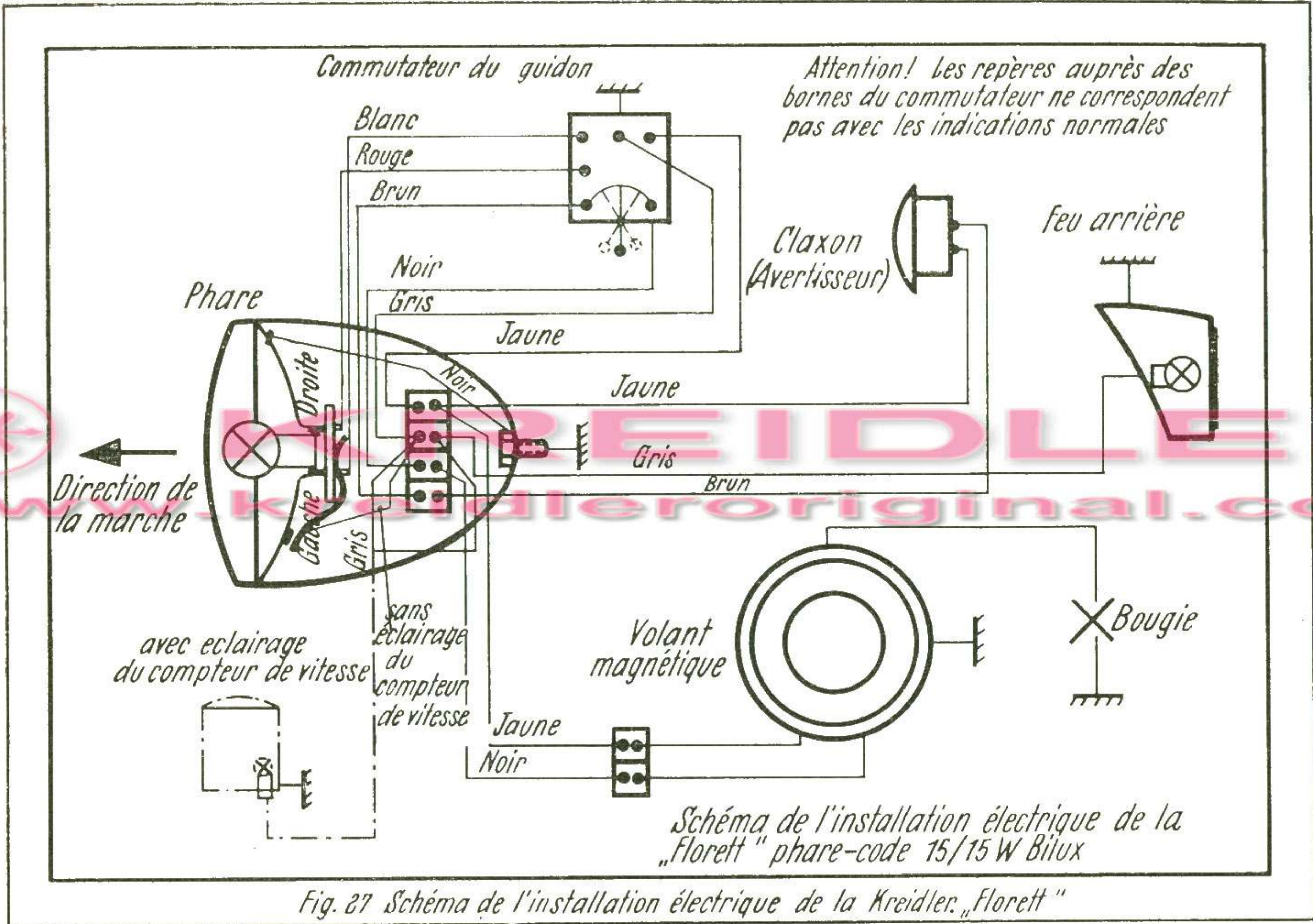
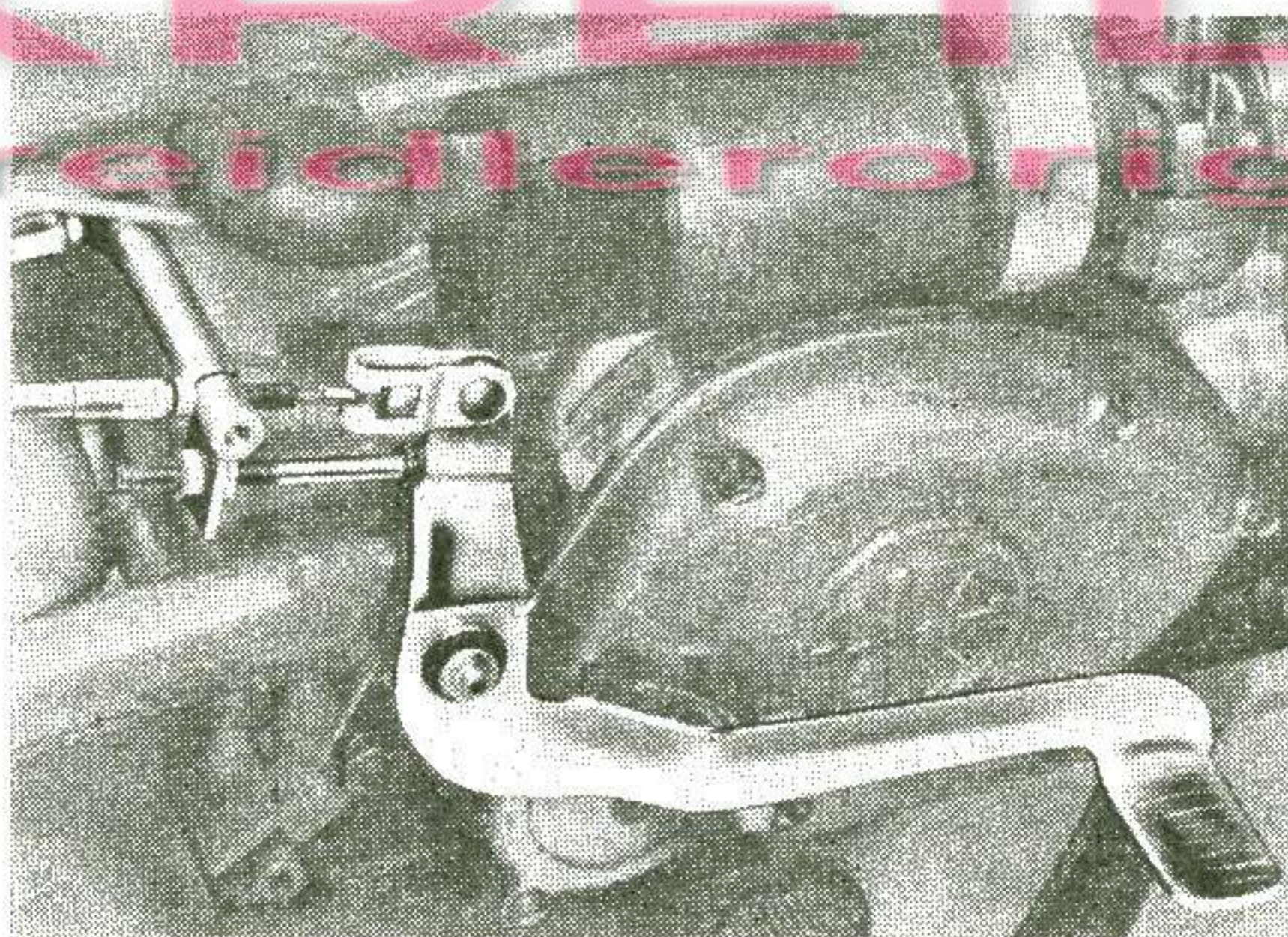


Fig. 27 Schéma de l'installation électrique de la Kreidler „Florett“

12. Freins

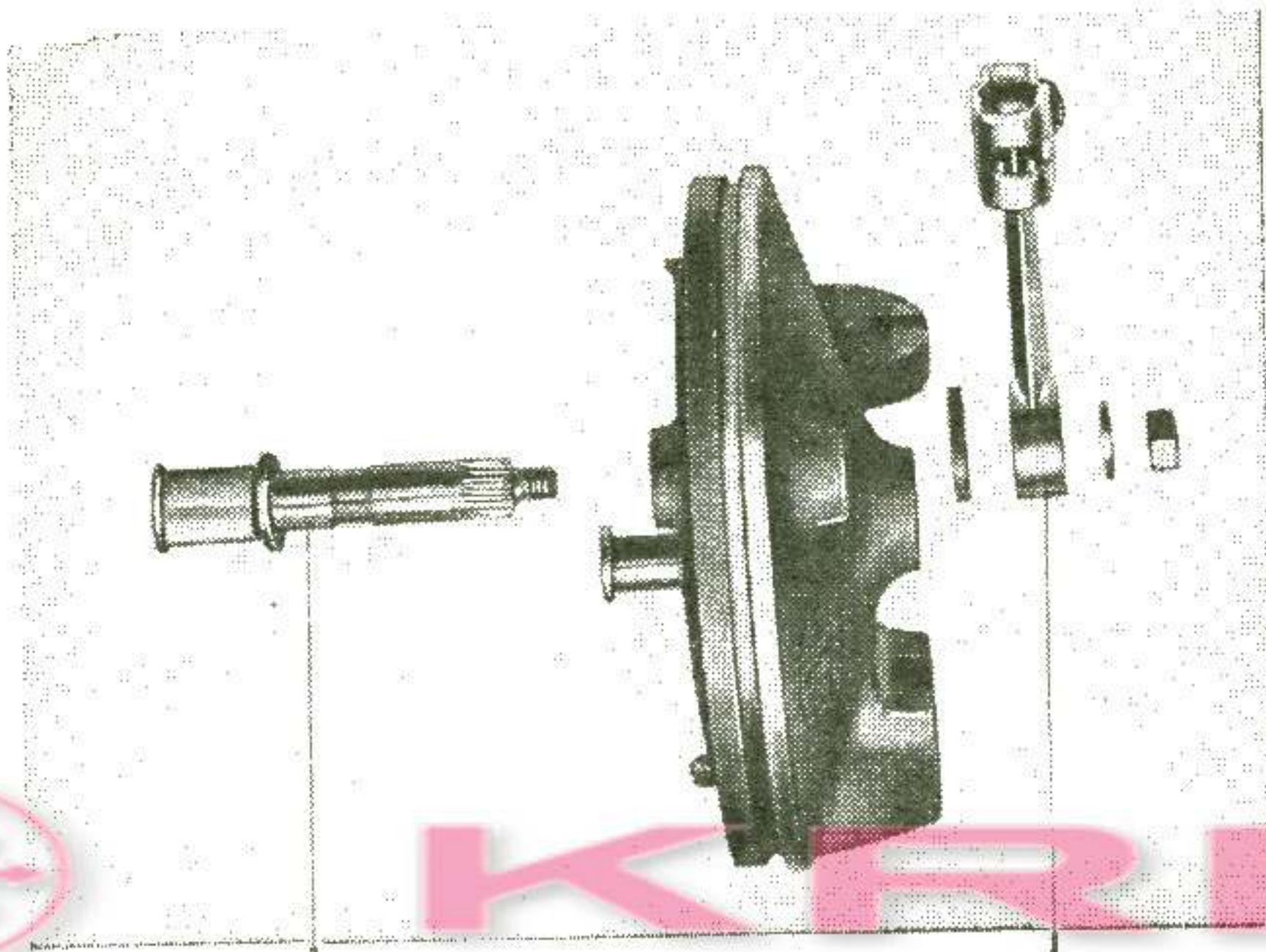
Les deux roues sont pourvues de freins à grands tambours en métal léger ayant un diamètre de 116 mm. Le réglage des freins avant et arrière s'effectue en tournant l'écrou de réglage des câbles Bowden (fig. 28 et 31). Après le réglage, on aura soin de serrer les contre-écrous. Si le réglage, au moyen de l'écrou précité, ne suffit plus, on peut, sur l'engrenage cranté du levier de frein, déplacer ce dernier d'une dent. En même temps, on a l'occasion de garnir l'axe du levier d'un peu de graisse.

Lors du réglage, il faut vérifier si les roues tournent librement lorsque les freins ne sont pas appliqués!



K 540 228

Fig. 28: Réglage du frein arrière



Axe du levier de frein
K 540 230
Levier de frein

Un bon conducteur règle sa vitesse principalement avec la poignée des gaz et il n'emploie les freins que dans les circonstances exceptionnelles. Si, à la longue, les garnitures de freins s'usent, on ne doit pas hésiter à les remplacer. De bons freins augmentent la sécurité.

Les garnitures de freins étant collées, il ne faut utiliser que des mâchoires de rechange.

Fig. 30: Levier de frein



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

13. Montage et démontage des roues

Pour le démontage, suivez exactement les indications ci-après:

14. Roue avant (fig. 31)

Lorsqu'on veut la démonter, on doit d'abord détacher le câble Bowden du levier de frein en dévissant, éventuellement, l'écrou de réglage qui se trouve en-dessous du phare. Après avoir détaché du moyeu le câble de frein et la commande du compteur kilométrique, on n'a plus qu'à dévisser les écrous de l'axe de la roue et retirer celle-

ci de la fourche oscillante. Au remontage, vous pratiquez de la façon inverse. Toutefois, ici, il faut faire attention à ce que les pattes de la fourche oscillante s'emboîtent bien dans la rainure du plateau de frein. On aura soin de bien resserrer les écrous de l'axe de la roue et nous vous recommandons de vérifier de temps à autre s'ils sont encore bien serrés.

15. Roue arrière (fig. 32)

Au démontage de la roue arrière, il faut d'abord défaire le câble Bowden du levier de frein. Pour faciliter ce travail, on peut desserrer tant soit peu l'écrou de réglage (voir fig. 28). Ensuite, on desserrera l'écrou à la droite de l'axe de la roue, après quoi, on peut, après avoir retiré le tendeur de la chaîne avec sa rondelle, retirer l'axe de la roue vers la gauche et le support du levier de frein vers la droite (voir fig. 32). On retirera la roue par en-dessous en inclinant légèrement la moto vers la gauche. Au remontage, on procédera dans l'ordre inverse. On veillera à ce que les amortisseurs en caoutchouc de la roue dentée s'emboîtent bien sur les cinq tenons de cette roue et que le support du levier de frein (fig. 32) soit glissé dans le plateau de frein. Ensuite, on peut introduire l'axe de la

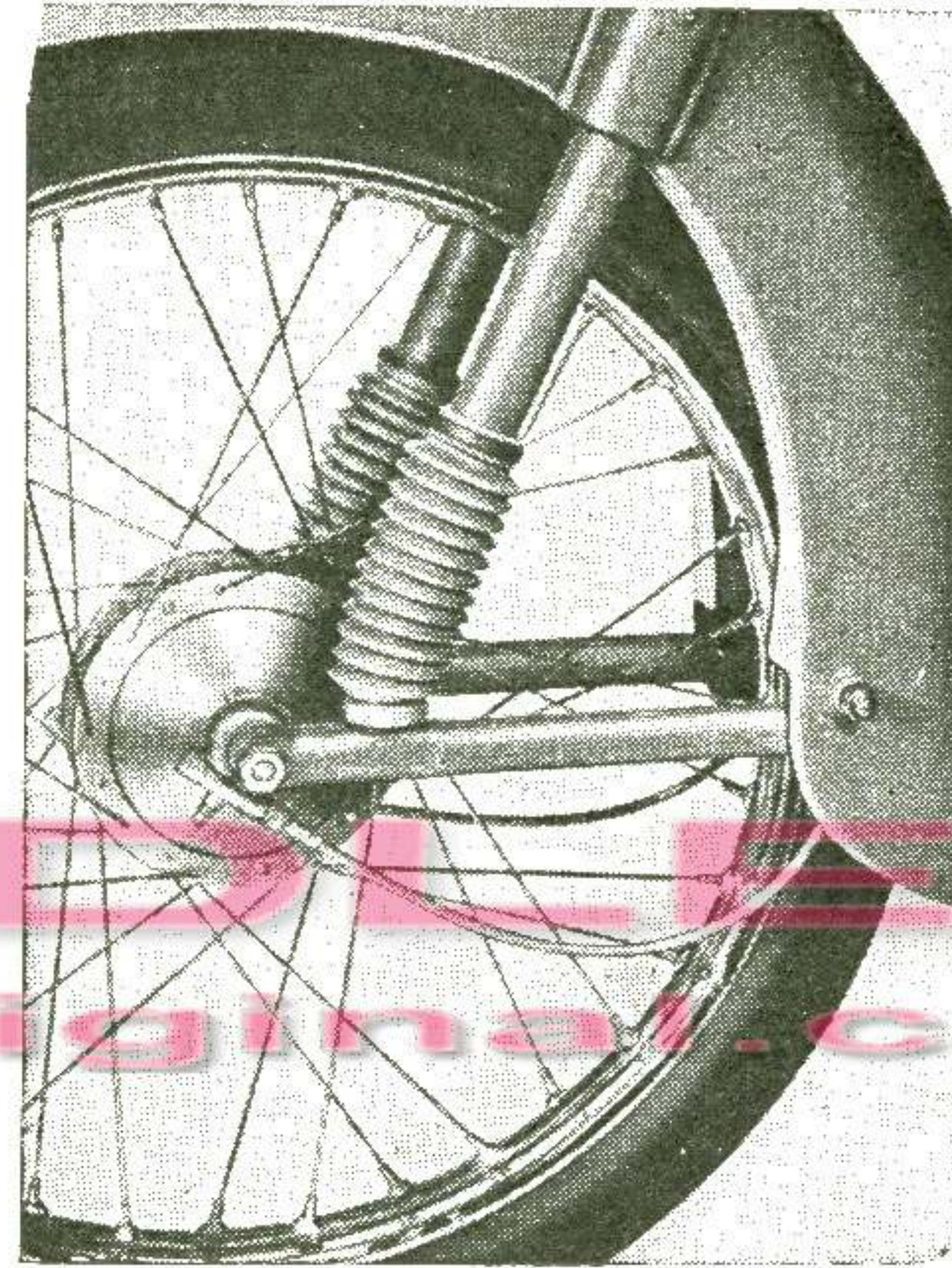


Fig. 31: Démontage de la roue avant

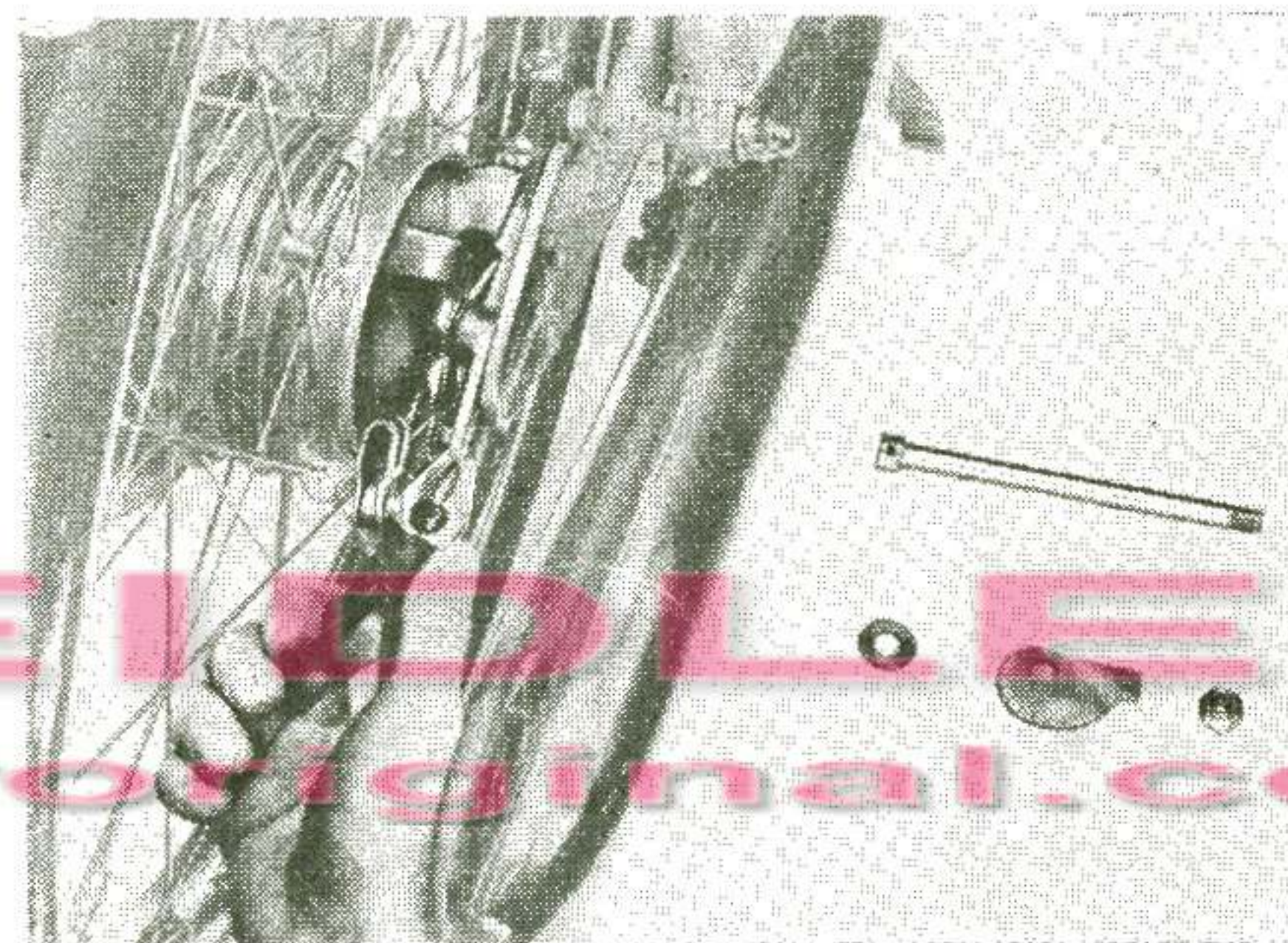
roue et, après avoir mis la rondelle et le tendeur de la chaîne en place, on n'a plus qu'à serrer les écrous. Il faut faire très attention à bien régler le tendeur de la chaîne, comme indiqué à la page 35.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Fig. 32: Démontage de la roue arrière



K 540 232

16. Tachymètre

Pour démonter le tachymètre ou sa spirale, dévisser le carénage du guidon et le soulever légèrement vers le haut. On peut ensuite exécuter les travaux nécessaires.

17. Porte-bagages

Vous pouvez obtenir un porte-bagages (fig. 48) exactement adapté au «FLORETT»; il peut se monter sans difficulté: A l'arrière de la selle allongée se trouvent deux ouvertures longitudinales dissimulées sous le revêtement de simili-cuir. Si vous voulez utiliser un porte-bagages, il vous suffit de percer le simili-cuir à ces endroits.

Après avoir enlevé les deux bouchons en caoutchouc qui se trouvent sur le garde-boue arrière, appliquez à l'intérieur de ce dernier les rondelles fortement bombées, fournies avec le porte-bagages, et fixez les étriers inférieurs de celui-ci au moyen des boulons à six pans longs de 12 mm, que vous coifferez de l'extérieur avec les rondelles et les écrous à chapeau.

Entre la selle allongée et le porte-bagages, placez les deux rondelles en caoutchouc, afin d'éviter des endommagements dus au frottement. Vous enfoncez ensuite de l'extérieur les boulons à six pans longs de 18 mm à travers les barrettes du porte-bagages et la selle allongée et, après avoir placé les deux rondelles plates à l'intérieur, au fond de la selle allongée, vous n'avez plus qu'à visser les écrous de blocage.

Avec ce porte-bagages, vous possédez un accessoire très utile vous permettant le transport en toute sécurité de paquets de différentes dimensions, grâce à sa courroie d'arrimage en caoutchouc et dont la longueur est réglable à volonté.



Fig. 48 : Porte-bagages

UN VÉHICULE BIEN ENTRETENU A UN MEILLEUR RENDEMENT

Votre «FLORETT» Kreidler offre une résistance extraordinaire à l'usure, mais ceci n'empêche pas que, de temps en temps, il faut en prendre soin. Après tout, c'est un véhicule qui travaille, qui vous mène un peu partout, dans la montagne, sur les mauvaises routes, avec ou sans bagages!

Les outils, fournis avec la machine (fig. 34), se trouvent dans un petit coffre à outils logé sous le réservoir (fig. 33). Pour le sortir, procédez de la façon suivante: avec le majeur, exercez sur le fond du coffre une pression pour le soulever, tandis que vous accrochez l'index dans la boucle de celui-ci et, en appuyant avec le pouce contre le réservoir, vous tirez le coffre vers l'arrière. Pour le repousser dans son logement, appuyez simplement avec le pouce sur sa face arrière et poussez-le vers l'avant jusqu'à ce que son rebord d'arrêt s'emboîte devant la barrette de fixation du réservoir. Veillez bien à ce que vos outils soient toujours soigneusement rangés et empaquetés de manière à tenir le moins de place possible; vous pourrez ainsi tirer et repousser le coffre à outils en toute facilité. La pompe à air est fixée en-dessous de la selle.



Fig. 33: Enlèvement du coffre à outils

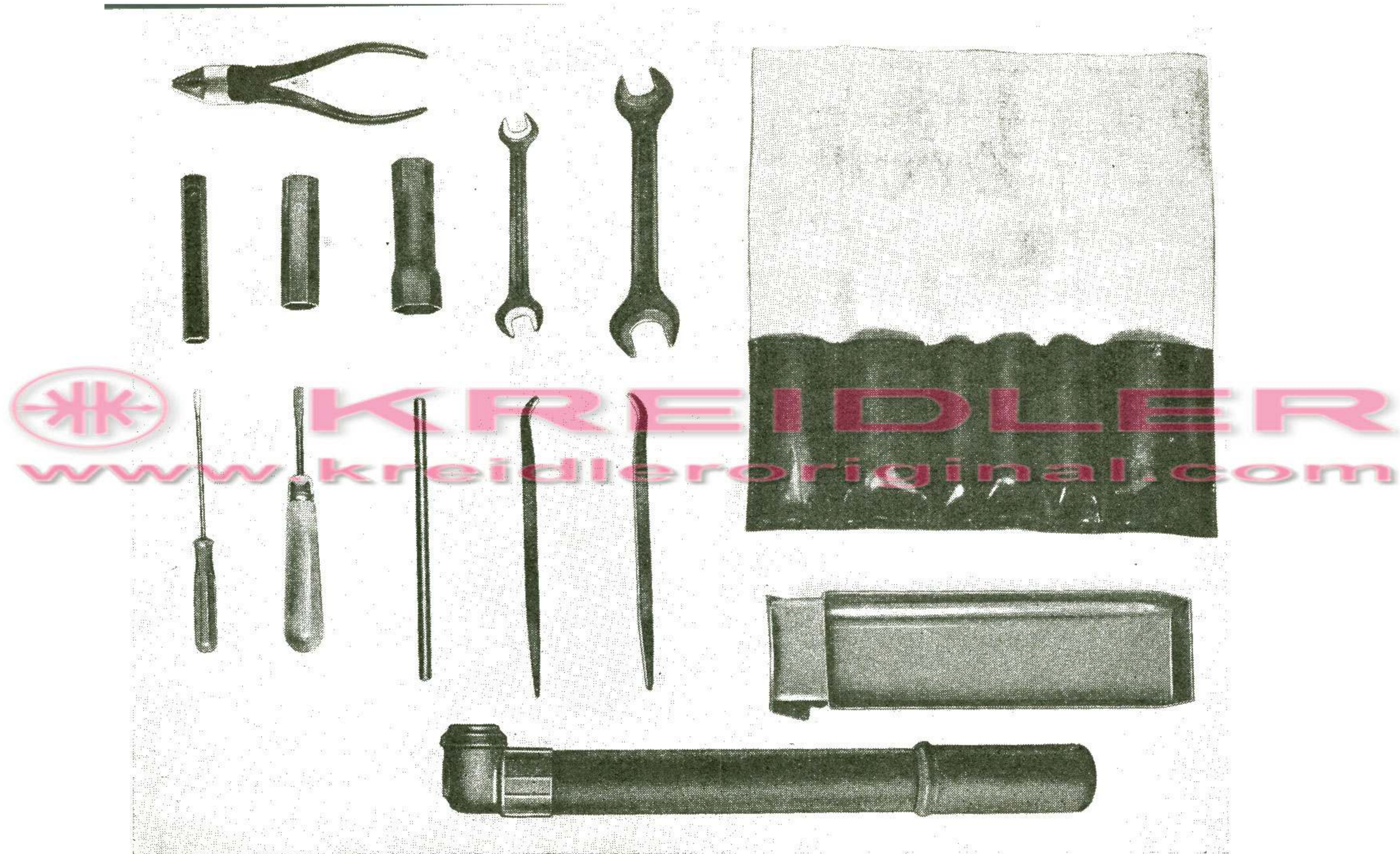


Fig. 34: Outils de la moto «FLORETT» KREIDLER

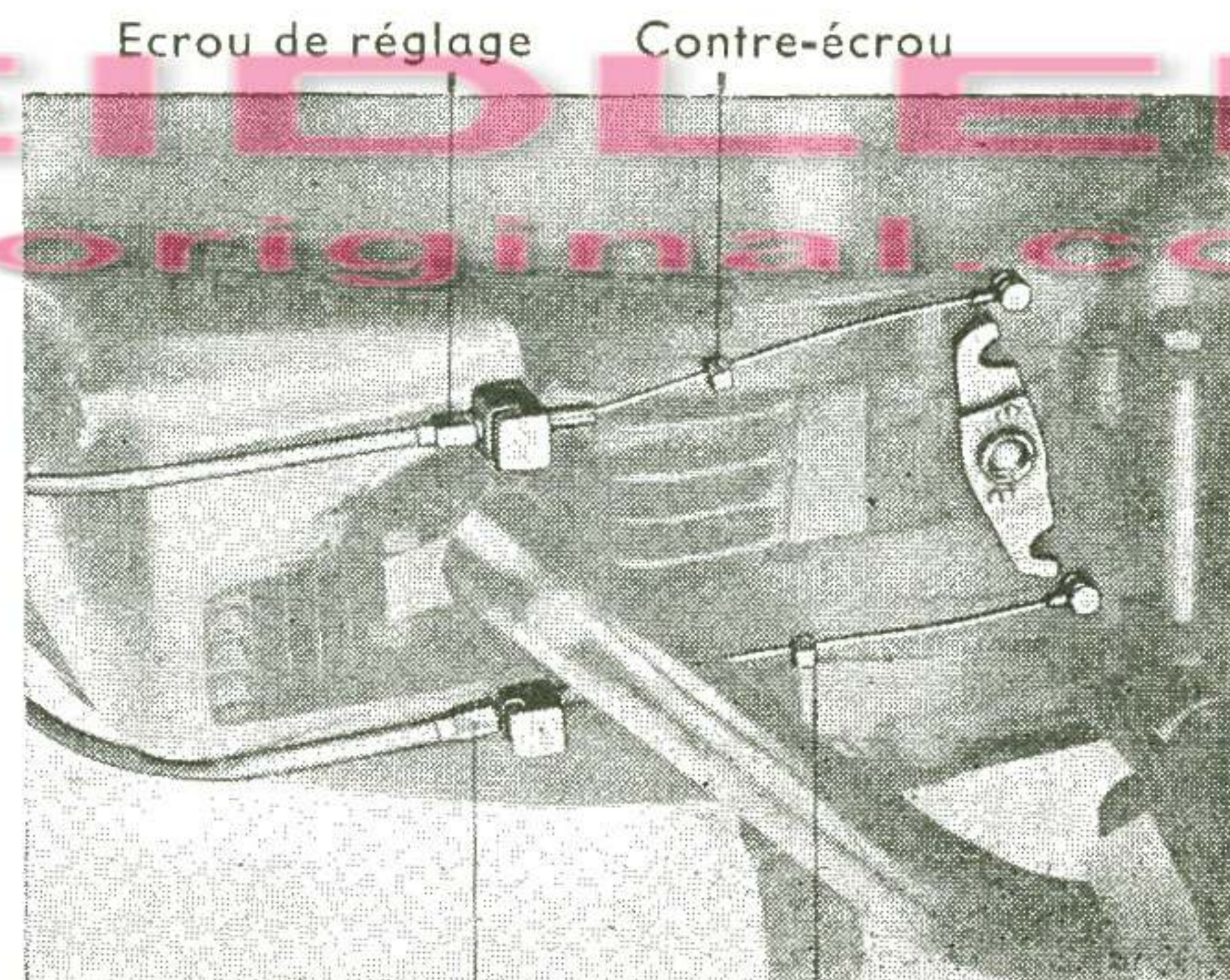
K 540 234

1. Contrôle des câbles et du changement de vitesse

Afin de pouvoir contrôler le changement de vitesse, il est nécessaire d'enlever la plaque protectrice des câbles qui se trouve en-dessous du carter du ventilateur, en la tirant par la courroie en caoutchouc (fig. 35). Le réglage des câbles Bowden se fait en tournant les écrous de réglage (fig. 36). Mettez le levier de renvoi dans sa position correspondante à la 2^e vitesse, donc à peu près dans sa position verticale. En tirant sur la roue arrière, vous pouvez aisément contrôler si la seconde vitesse est engagée, car, si elle l'est, la roue ne doit pas tourner. Ensuite vous tendez uniformément les deux câbles en tournant les écrous de réglage, tout en ayant soin de vérifier si la poignée du changement de vitesse ne devient pas trop dure à tourner. Il est difficile de changer de vitesse quand les câbles Bowden sont trop tendus.



Fig. 35: Plaque protectrice des câbles K 540 235



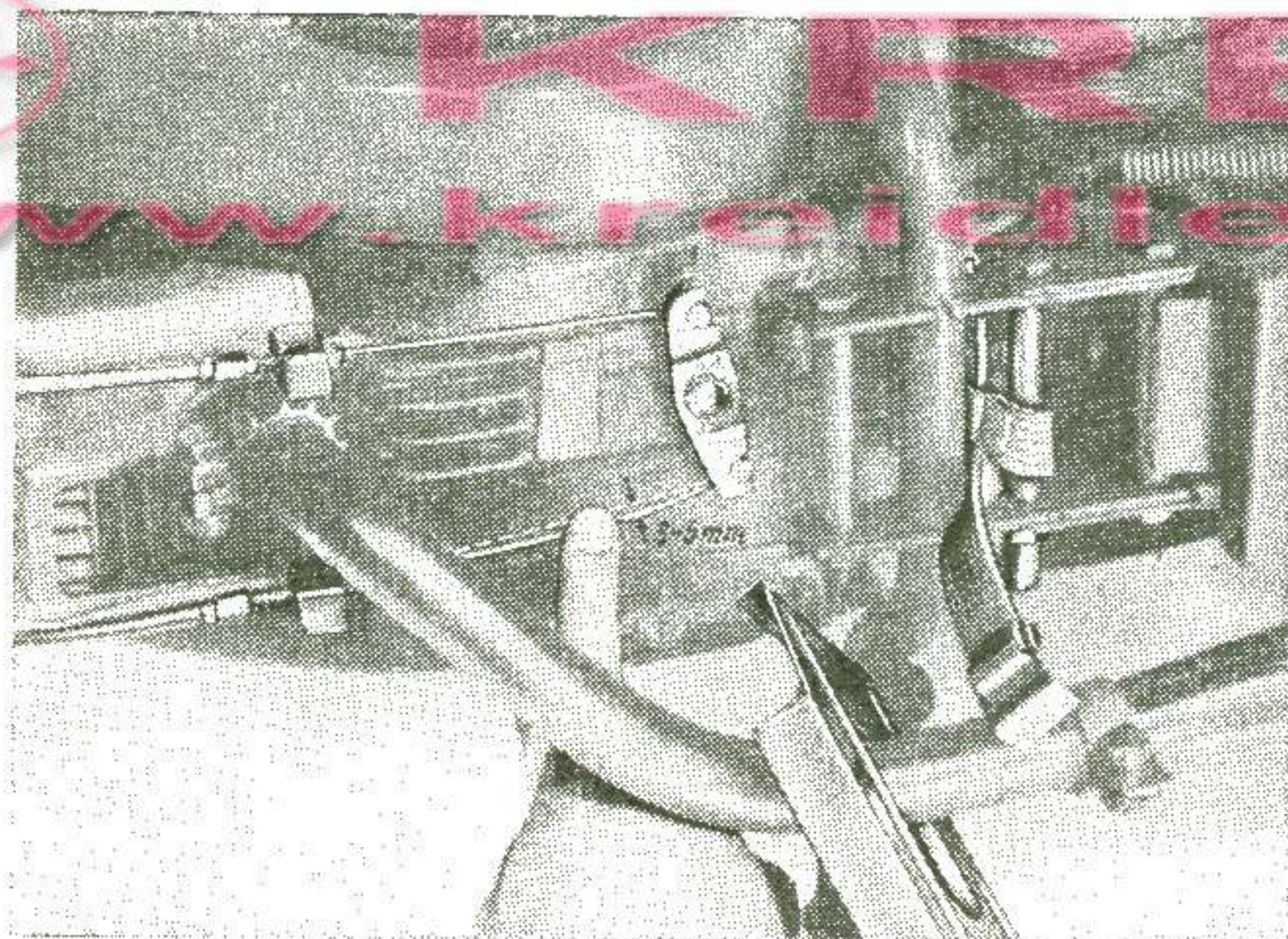
Ecrus de réglage Contre-écrou K 540 236

Fig. 36: Ecrus de réglage des câbles et levier de renvoi du changement de vitesse

Contrôle du changement de vitesse

Mettez la boîte de vitesses au point mort, c'est-à-dire dans la position permettant à la roue arrière de tourner librement. Engagez ensuite la 1^{re} et la 3^e vitesse. Dans ces deux cas, le linguet du levier d'embrayage doit s'engastrer dans l'encoche de la poignée du changement de vitesse et la roue arrière ne doit pas pouvoir tourner. Les câbles sont bien tendus si vous avez alors un jeu minime de 0,3 à 0,5 mm ou si, en poussant du doigt la section entre le levier et l'écrou de réglage, vous pouvez le faire fléchir de 3 à 5 mm (fig. 37).

Si, éventuellement, les câbles sont à changer, il faut dévisser entièrement les écrous de réglage. Les extrémités des câbles peuvent alors être facilement détachées du levier de renvoi. Ensuite, à la poignée tournante, dévissez le couvercle du boîtier



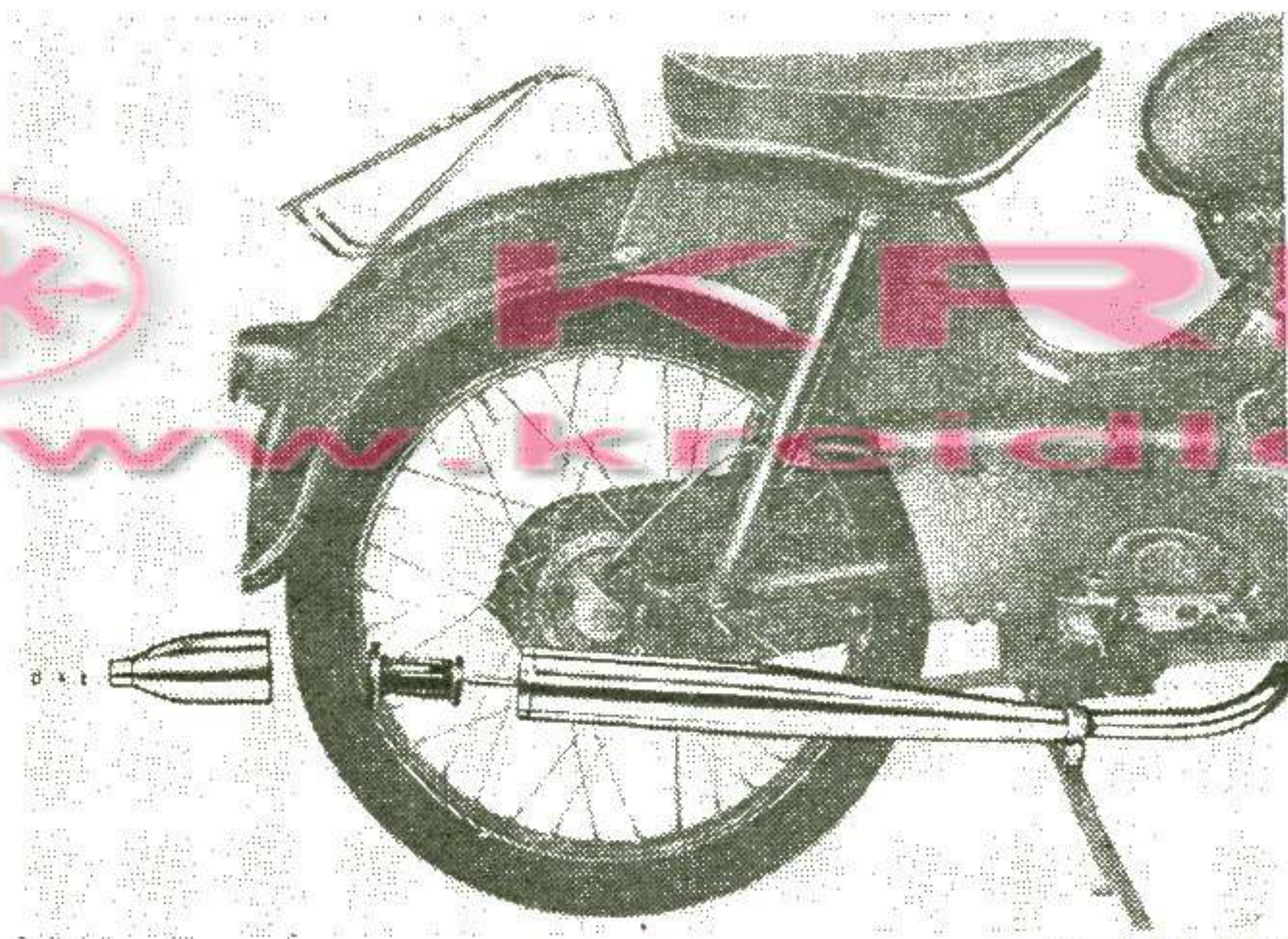
K 540 237

Fig. 37: Contrôle du changement de vitesse

du changement de vitesse et sortez la poulie avec les câbles. Pour pouvoir mettre de nouveaux câbles, vous devez d'abord engager la 2^e vitesse en tournant la poignée et placer le levier de renvoi, au moteur, en position de 2^e vitesse; le linguet du levier d'embrayage doit venir dans son encoche, tel qu'il l'a été expliqué plus haut. Puis fixez les extrémités des deux nouveaux câbles dans la poulie de la façon suivante: le câble fixé dans le trou supérieur de la poulie (au voisinage du commutateur d'éclairage) croise en-dessous pour sortir du boîtier du changement de vitesse et va au levier de renvoi, au moteur, à gauche, dans le sens de la

4. Feu arrière

A chaque départ, surtout le soir, vous devez contrôler le bon fonctionnement, non seulement du phare, mais aussi, et surtout, du feu arrière. Une ampoule neuve vous revient toujours moins chère qu'une contravention ou un séjour forcé à l'hôpital, si, par malheur, vous êtes victime d'une collision, à l'arrière, par suite d'un feu rouge éteint. Un conducteur averti aura toujours une petite ampoule de 2 watt avec lui comme réserve.



K 540 238

Fig. 38: Système d'échappement (démonté)

toutes les six semaines, lustrer le vernis avec un bon produit d'entretien, afin qu'il ne se dessèche ou ne se crevasse ou ne devienne mat.

5. Décalaminage

Tous les 3.000 km, on devra décalaminer et nettoyer le système d'évacuation des gaz (tuyau d'échappement et embout), fig. 38, la chambre de combustion (cylindre et piston) et l'orifice d'échappement. Il est inévitable qu'au bout d'un certain temps une formation de calamine se produise dans le moteur et le système d'échappement, ce qui a pour effet de diminuer sensiblement la puissance du moteur. Confiez ce travail de préférence à un Agent de la marque.

6. Nettoyage

Après le lavage de la machine, on doit, au moins une fois par mois ou

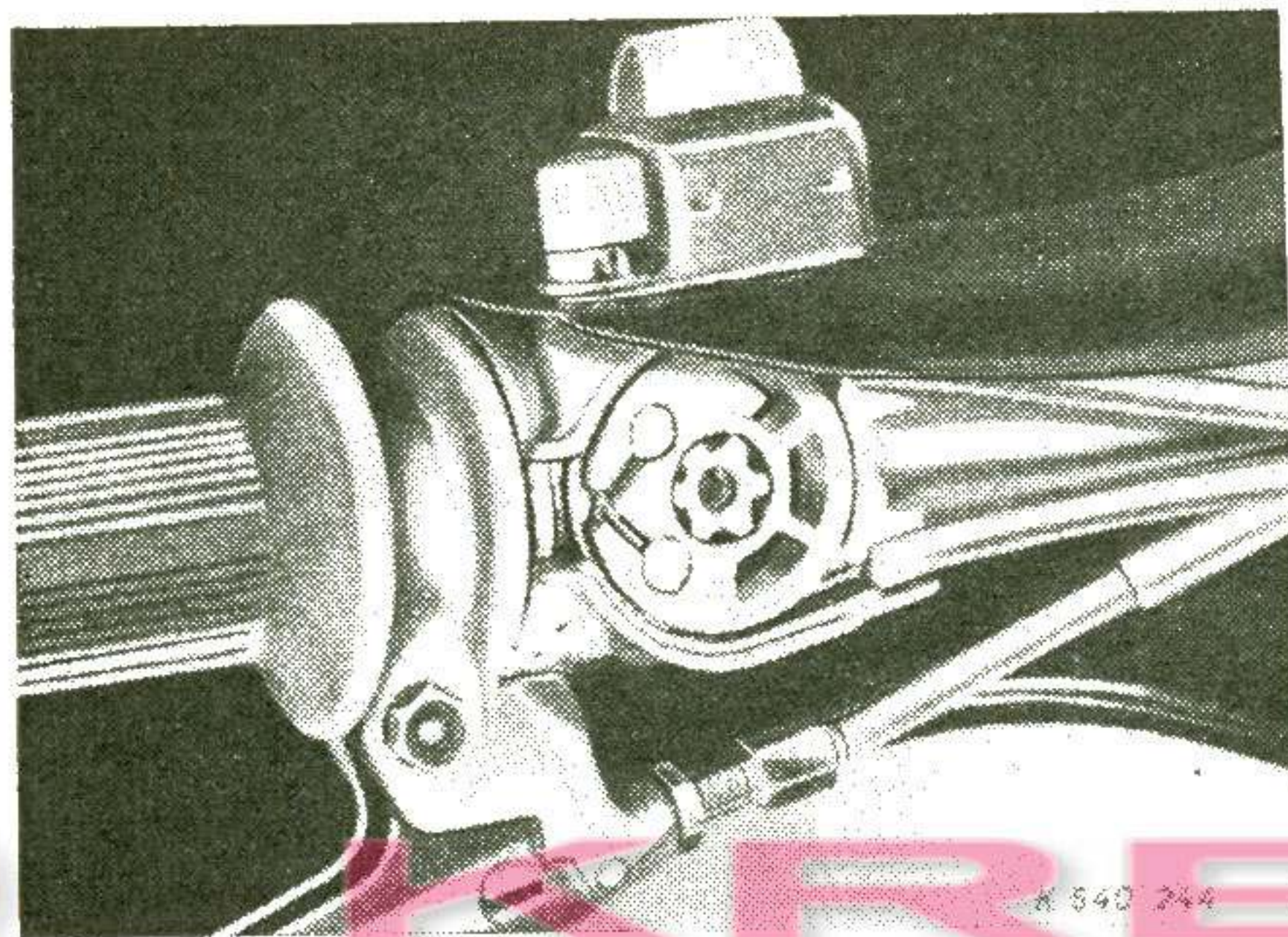


Fig. 47 : Poulie du changement de vitesse

marche; le câble fixé dans le trou inférieur de la poulie (près du levier d'embrayage) croise au-dessus pour sortir du boîtier du changement de vitesse et va au levier de renvoi, au moteur, à droite, dans le sens de la marche. Placez la poulie dans le boîtier du changement de vitesse de telle sorte que les deux trous servant à tenir l'extrémité des câbles soient bien symétriquement à droite et à gauche de l'évidement du boîtier qui sert de logement à l'ergot du couvercle (fig. 47). Revissez le couvercle. Et maintenant, vissez complètement les écrous de réglage des câbles, en-dessous du carter de la turbine à air, fixez les câbles au

levier de renvoi, chacun de son côté (voir plus haut); il ne vous reste plus qu'à régler de nouveau le changement de vitesse, comme cela a été expliqué auparavant.

2. Freins

Outre le contrôle des freins avant chaque départ, il faut les vérifier périodiquement tous les 1.500 km. Au besoin, on devra les régler pour être certain d'avoir toujours une puissance de freinage suffisante. Voir aussi page 36.

3. Boulons et écrous

Tous les boulons et écrous doivent être périodiquement contrôlés et serrés. Vérifier par la même occasion les rayons des roues (voir page 60).

Il faut, de même, entretenir les pièces chromées avec une pâte pour les chromes que l'on trouve couramment dans le commerce ; ceci les protège contre l'oxydation.

7. Remise de la moto pendant l'hiver

a) Le cadre

Après avoir nettoyé soigneusement la moto, humectez-en les différentes parties avec une pulvérisation d'huile anticorrosive. Pour la remise en hiver, les conditions les plus favorables sont offertes par un endroit sec et peu soumis aux variations de température.

b) Le moteur

Videz la cuve du carburateur en laissant tourner le moteur avec le robinet d'essence fermé, car il se peut que, lors d'un arrêt prolongé, l'essence s'évapore et que l'huile laisse un dépôt qui durcit et arrive à boucher les gicleurs. Enlevez la bougie et injectez dans le cylindre 1 à 2 cm³ d'huile anticorrosive. Ensuite, vous tournez une ou deux fois la roue arrière après avoir engagé la deuxième vitesse, en sorte que l'huile, injectée par le trou de la bougie, se répande uniformément sur toute la surface du cylindre et du carter moteur.

QUI GRAISSE BIEN — ROULE BIEN

Ne mélangez jamais l'essence et l'huile dans le réservoir, sauf si cette dernière est une huile de prémélange spéciale pour moteur à deux temps, mais faites ceci dans un bidon conçu à cet effet. Il est également utile d'employer un tamis ou un morceau de feutre lorsqu'on prend de l'essence, car on évite ainsi l'intrusion d'impuretés dans le réservoir. Une panne consécutive à un gicleur bouché est tout aussi ennuyeuse, par exemple, qu'une défectuosité quelconque; on a donc tout intérêt à l'éviter. De temps à autre, vous devez nettoyer soigneusement les tamis qui se trouvent au robinet et dans le tuyau d'essence (fig. 12); la meilleure manière est de les passer à l'air comprimé. N'essayez jamais de déboucher les trous avec une aiguille, car vous détérioreriez rapidement le tamis, ce qui permettrait aux saletés de passer et de boucher les gicleurs du carburateur.

1. Moteur

Le graissage du moteur se fait par l'huile mélangée à l'essence. Le mélange approprié est de 1:25, c'est-à-dire une partie d'huile pour 25 parties d'essence (voir page 14).

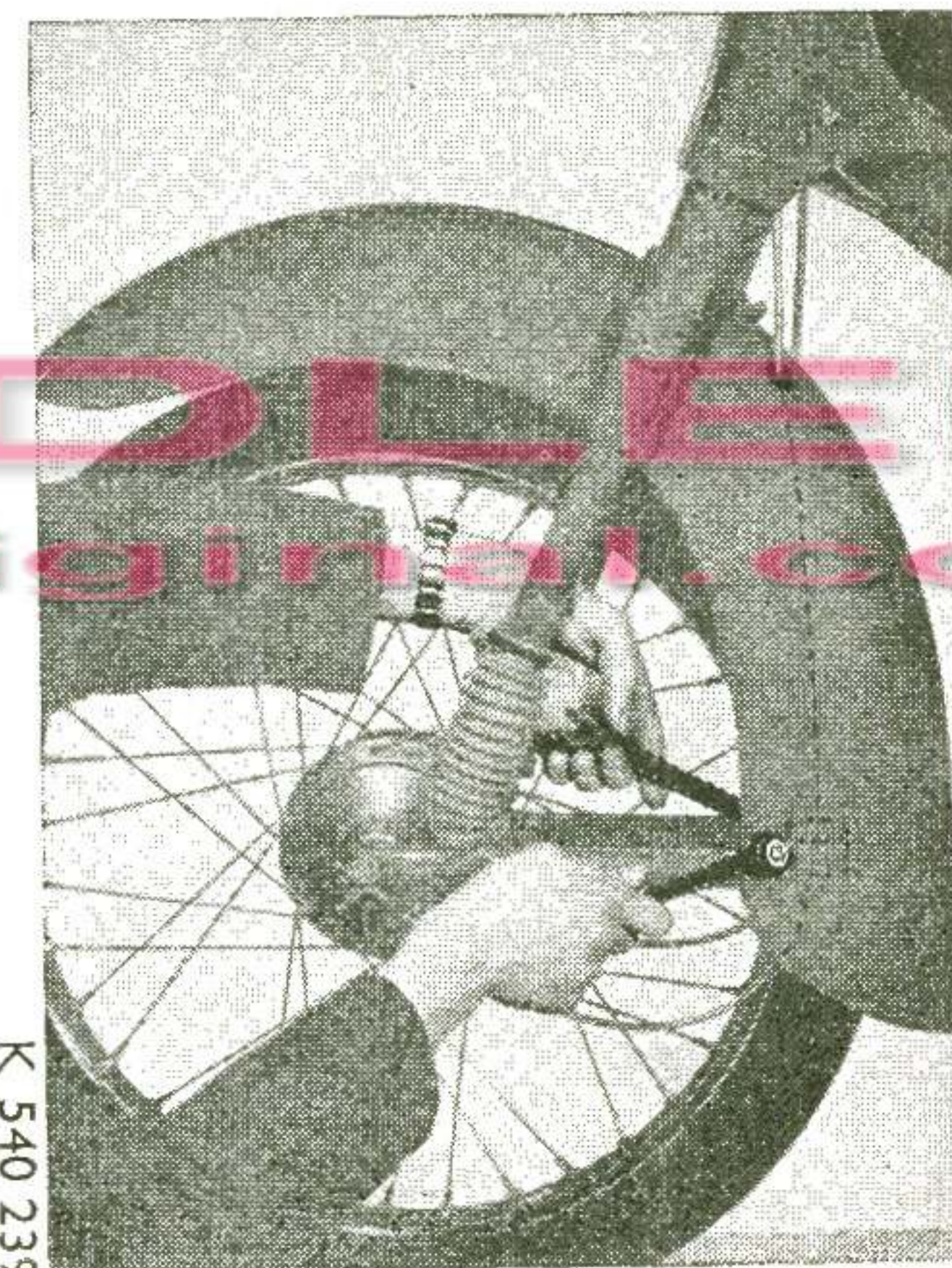
2. Boîte de vitesses

Après avoir parcouru 500 km, vous devez vidanger l'huile pour la première fois, le moteur étant chaud (voir pages 23 et 24, fig. 9 et 10). Nettoyez par la même occasion le bouchon de vidange (fig. 9) et remplissez la boîte de vitesses de 250 cm³ d'huile neuve pour boîte de vitesses SAE 80 (l'huile SAE 80 pour boîte de vitesses correspond par sa viscosité à une huile SAE 20 ou 30 pour moteur). En aucun cas, on ne pourra avoir recours à une huile épaisse, car celle-ci offre trop de résistance aux pignons, surtout par temps froid. Pour les changements d'huile ultérieurs, nous vous prions de bien vouloir consulter et suivre le schéma de graissage.

3. Fourche avant oscillante et balancier arrière

La fourche avant oscillante est pourvue de silent-blocs et n'exige aucun entretien, à part le réglage éventuel de l'amortissement de la fourche oscillante (voir page 36). **Au serrage des vis et écrous des paliers de la fourche, en-dessous du garde-boue avant, il faut faire attention à ne pas plier les câbles du compteur kilométrique et du frein avant. Afin de l'éviter, nous recommandons au serrage, l'emploi d'une clé plate pour maintenir les écrous à l'intérieur du garde-boue (voir fig. 39).**

Le balancier arrière doit être graissé pour la première fois au bout de 500 km. Par la suite, vous pouvez le faire tous les 1.500 km.

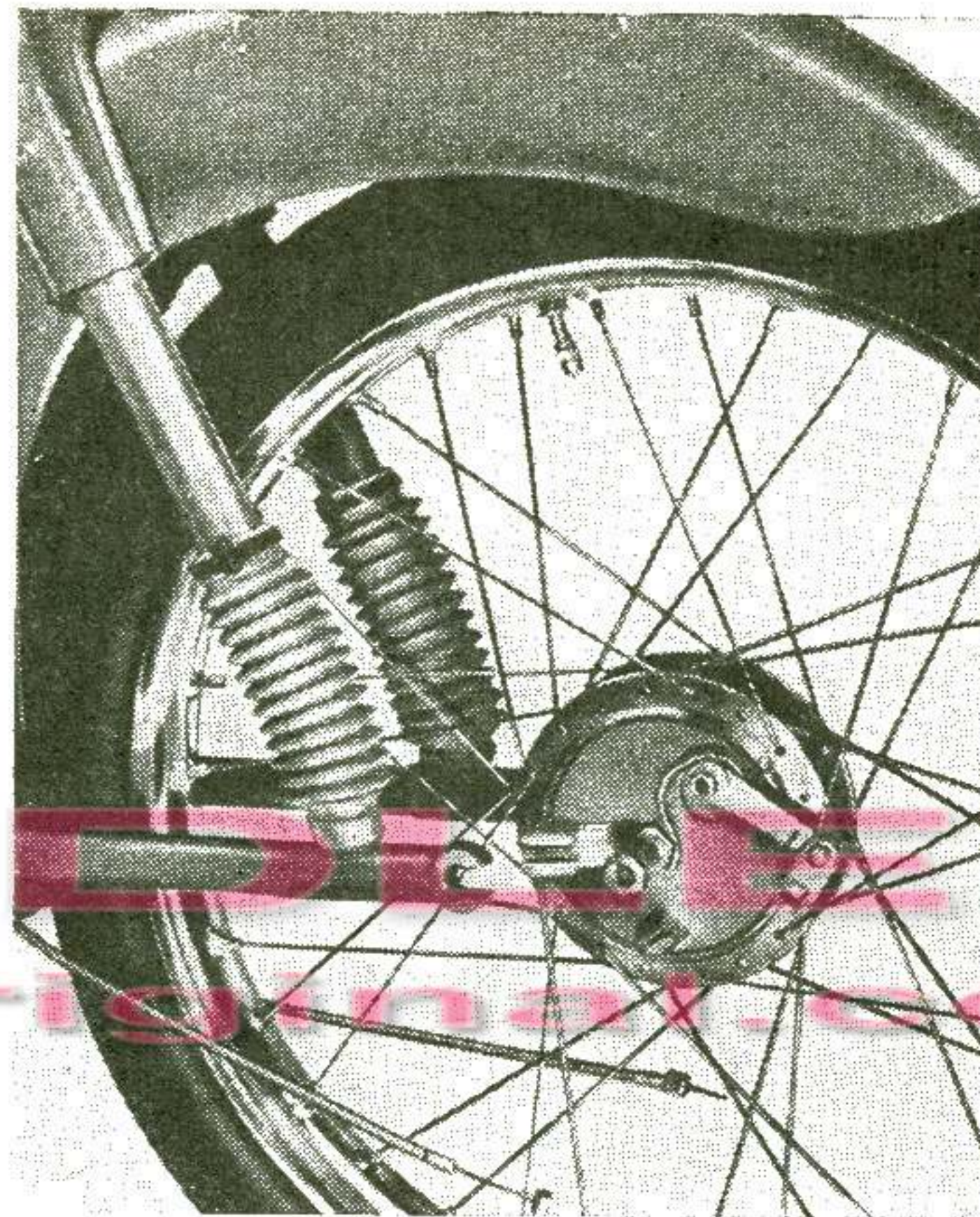


K 540 239

Fig. 39: Le serrage des vis de la fourche avant

4. Moyeux et commande du compteur kilométrique

Les roulements des moyeux avant et arrière doivent être graissés régulièrement, comme il l'est indiqué dans le schéma de graissage. Avant de graisser la commande du compteur kilométrique (fig. 40), on doit l'enlever de la roue. Les moyeux doivent être démontés tous les 10.000 km afin de pouvoir introduire dans les roulements de la graisse spéciale. Ces travaux doivent être confiés à un Agent de la marque.



K 540 240

Fig. 40: Commande du compteur kilométrique

5. Gaine des câbles

Tous les 1.500 km, il faut introduire quelques gouttes d'huile mélangée d'essence dans les gaines, mais, pour bien exécuter ce travail, il faut d'abord retirer ces gaines et les suspendre. Si vous ne désirez pas faire ce travail tant soit peu salissant, vous pouvez vous procurer, dans un magasin spécialisé, un des nombreux types de graisseur spécial pour câbles Bowden.

6. Chaîne

Tous les 3.000 km, il est nécessaire de démonter la chaîne et de la laver à fond à l'essence. Pendant l'opération vous devez articuler les maillons pour que l'essence pénètre bien à l'intérieur des rouleaux, des douilles et des axes. Une fois ceci terminé, rincez la chaîne encore une fois dans du pétrole propre pour ensuite la tremper une seconde fois dans de la graisse spéciale pour chaînes, préalablement fondue. Avant de remonter la chaîne, il faut la laisser égoutter. Une chaîne ainsi traitée peut durer très longtemps. **Le flasque de fermeture doit être monté de telle sorte que le côté fermé se trouve du côté du sens de la marche (fig. 41).**

7. Articulations

Les articulations des leviers de commande doivent être huilées tous les 1.500 km.

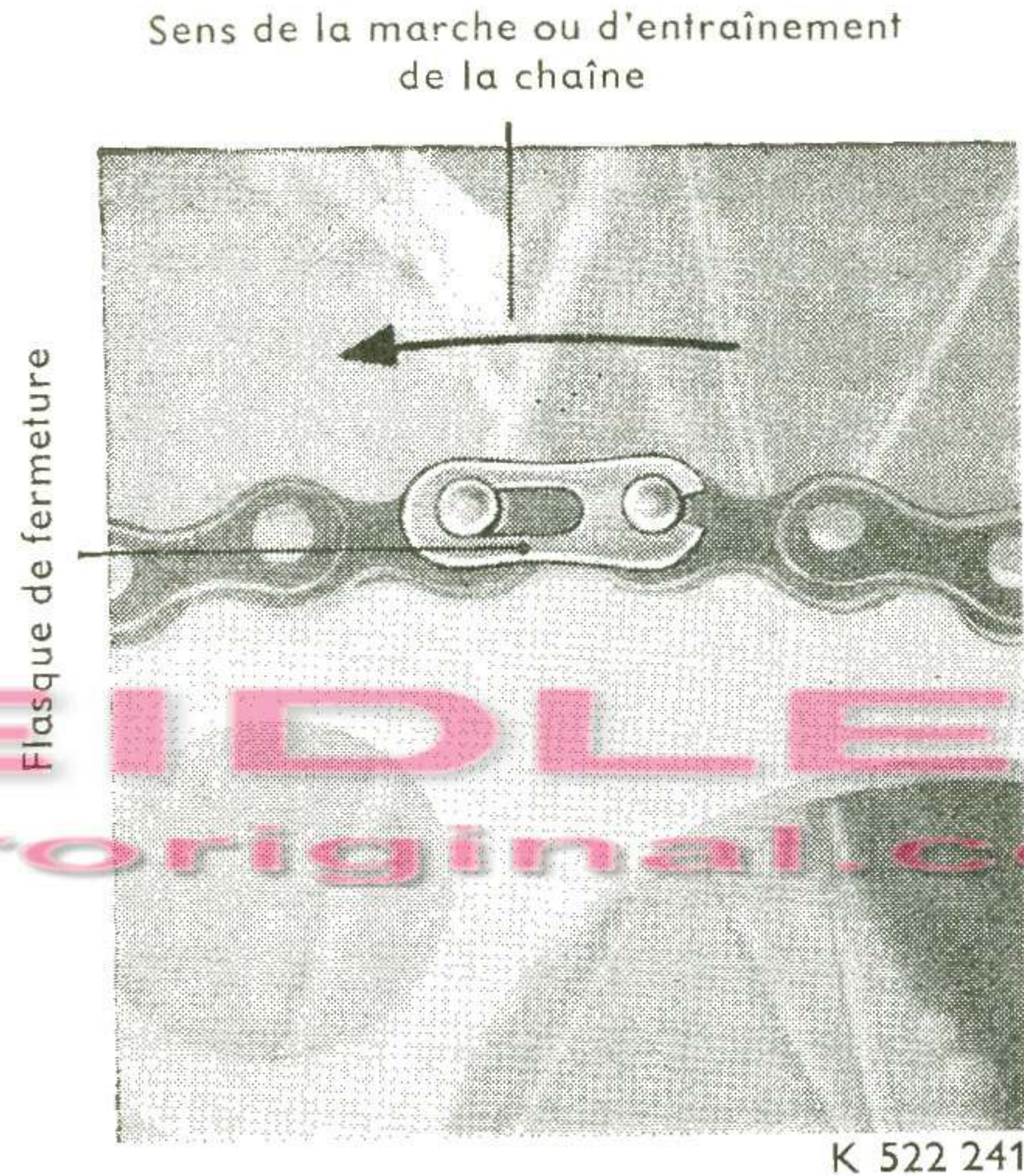


Fig. 41 : Sens de la marche ou d'entraînement de la chaîne

8. Roulements de la colonne de direction

Les roulements de la colonne de direction doivent être démontés après environ 10.000 km; il faudra les nettoyer soigneusement et les garnir de graisse spéciale pour roulements. Tous les 3.000 km, il faut contrôler le jeu du roulement supérieur. Pour l'atteindre, on enlève le carénage de la colonne de direction, après avoir dévissé les vis de fixation, en le tournant légèrement vers la droite (fig. 42). On peut alors serrer les cuvettes de roulement en toute facilité (fig. 43).



Fig. 42: Enlèvement du carénage de la colonne de direction



Fig. 43: Serrage des cuvettes de roulement

CONSEILS D'UN VIEUX MOTOCYCLISTE

Si vous suivez scrupuleusement les points énumérés ci-après et si vous relisez toujours de nouveau votre notice d'entretien, vous aurez à coup sûr beaucoup de plaisir de votre «FLORETT» KREIDLER.

❶ A l'arrêt de la moto, fermez le robinet d'essence et videz le carburateur

Si le robinet reste ouvert et si, par hasard, le pointeau du flotteur (dans le carburateur) est encrassé, l'essence se répand jusque dans le carter. Ceci rend le démarrage difficile et peut même occasionner de graves dégâts au moteur (rupteur de la bielle).

❷ Contrôlez régulièrement l'allumage (voir aussi page 28)

Si vous ne faites pas régulièrement ce contrôle, l'allumage pourra se dérégler par suite de l'usure du linguet en fibre du rupteur. Il en résultera peu à peu une diminution de rendement du moteur de façon certaine, et il vous sera de plus en plus difficile de le lancer.

❸ Ne changez pas le réglage du carburateur et nettoyez fréquemment les tamis du robinet et du tuyau d'essence (voir page 22)

Le réglage le plus favorable vous est indiqué aux pages 8, 12 et 26. Une modification apportée au réglage en série a, presque toujours, une influence défavorable sur le rendement du moteur et il vaut mieux s'en abstenir.

Si les tamis sont obturés, le moteur ne recevra pas suffisamment d'essence, tournera irrégulièrement et deviendra trop chaud.

4 Si la bougie n'est pas absolument propre,

vous aurez des difficultés pour démarrer, le moteur ne tournera pas rond et son rendement sera insuffisant.

5 L'écrou de la valve de la chambre à air doit être bien serré

L'écrou de cette valve doit toujours être bien serré contre la jante, car, s'il en est autrement, vous courez le danger que la chambre à air se déplace par rapport à la jante et que la valve soit arrachée, ce qui rend, évidemment, la chambre à air inutilisable.

6 Faites faire régulièrement les inspections prescrites

Respectez les kilométrages auxquels l'inspection de la moto doit avoir lieu, car ceci vous évite beaucoup d'ennuis. N'oubliez pas que la garantie n'entre en jeu que si les contrôles aux kilométrages prévus ont été exécutés.

7 Suivez exactement les travaux d'entretien prescrits

Les travaux d'entretien indiqués au tableau de la page 60 doivent être exécutés aux kilométrages prévus. Ce n'est qu'en respectant ce bon conseil que votre moto sera toujours en excellent état mécanique.

8 Contrôlez le plus souvent possible le serrage des vis et écrous



www.kreidleroriginal.com

TRAVAUX D'ENTRETIEN POUR LE «FLORETT» KREIDLER

Kilométrage	500 km	1.500 km	3.000 km	4.500 km	6.000 km	et ensuite tous les km
Moteur						
1. Nettoyer le filtre à air	*	*	*	*	*	1.500
2. Nettoyer l'intérieur du silencieux d'admission			*		*	3.000
3. Nettoyer le tamis d'essence du carburateur			*		*	3.000
4. Contrôler le jeu de l'embrayage	*	*	*	*	*	1.500
5. Contrôler la tension des câbles du changement de vitesse (ceux-ci ne doivent avoir qu'un peu de jeu)	*	*	*	*	*	1.500
6. Démonter et nettoyer le système d'échappement			*		*	3.000
7. Nettoyer le tuyau d'échappement			*		*	3.000
8. Décalaminer la culasse et le fond du piston					*	6.000
Cadre						
1. Serrer les vis et boulons	*		*		*	3.000
2. Contrôler le jeu du roulement supérieur de la colonne de direction	*		*		*	3.000
3. Contrôler le parallélisme des roues	*	*	*	*	*	1.500
4. Contrôler le voilage des roues	*	*	*	*	*	1.500
5. Contrôler la tension des rayons de roue	*		*		*	3.000
6. Contrôler l'efficacité des freins et réglage éventuel	*	*	*	*	*	1.500
7. Contrôler la tension de la chaîne	*	*	*	*	*	1.500
Installation électrique						
1. Contrôler les lampes, le klaxon et le réglage du phare	*	*	*	*	*	1.500
2. Contrôler l'écartement des pointes du rupteur, éventuellement les nettoyer et les régler			*		*	3.000
3. Contrôler l'allumage — Avance maximum à l'allumage 21° avant PMH = 1,65 mm mesurée sur le piston			*		*	3.000
4. Graisser légèrement le feutre de la came du rupteur			*		*	3.000
5. Nettoyer la bougie (écartement des électrodes 0,4 mm)	*	*	*	*	*	1.500

SCHÉMA DE GRAISSAGE POUR LE «FLORETT» KREIDLER

Kilométrage	500 km	1.500 km	3.000 km	4.500 km	6.000 km	et ensuite tous les km
● Changer l'huile de la boîte de vitesses	*				*	6.000
● Contrôler le niveau de l'huile dans la boîte de vitesses et éventuellement rétablir le niveau		*	*	*		1.500
⊗ Huiler le graisseur de l'embrayage et de son câble	*	*	*	*	*	1.500
■ Graisser les axes des leviers de freins avant et arrière			*		*	3.000
▲ Graisser la commande du compteur kilométrique		*	*	*	*	1.500
> Nettoyer la chaîne et la graisser			*		*	3.000
⊗ Huiler la chaîne	*	*		*		1.500
▲ Graisser le balancier arrière	*	*	*	*	*	1.500
⊗ Huiler les câbles Bowden		*		*	*	1.500
■ Graisser les roulements des moyeux et le roulement de la colonne de direction						10.000

- Huile pour boîte de vitesses SAE 80
- ⊗ Huile pour moteur SAE 30—40
- Graisse à haute température (p. e. Univiston)
- ▲ Graisse de haute qualité
- > Graisse spéciale pour chaîne

LES PANNES ET COMMENT Y REMÉDIER

1. Le moteur ne démarre pas:

Robinet d'essence fermé
Réservoir d'essence vide
Tuyau d'essence ou robinet bouché
Le volet de démarrage ne ferme pas

Carburateur encrassé
Câble de la bougie défait ou endommagé
Étincelle de bougie trop faible
Éclairage allumé
Bobine défectueuse
Bougie défectueuse
Câble de contact ou contact lui-même en court-circuit

Ouvrir le robinet
Remplir le réservoir d'un mélange essence/huile
Nettoyer le tuyau et le robinet ainsi que le tamis
Contrôler le câble Bowden et le remplacer éventuellement
Nettoyer le carburateur
Remettre le câble ou le changer
Faire remagnétiser le volant magnétique
Fermer l'éclairage
Remplacer la bobine
Remplacer la bougie
Contrôler le câble et/ou le contact et réparer

2. Le moteur démarre, mais s'arrête aussitôt:

Robinet d'essence fermé
Saletés dans l'essence ou carburateur encrassé
Plus d'essence

Ouvrir le robinet
Nettoyer le tuyau d'essence et le carburateur, éventuellement remplacer l'essence
Remplir le réservoir d'un mélange essence/huile

3. Le moteur s'arrête en cours de route:

Bougie encrassée
Degré thermique de la bougie ne convenant pas
Moteur trop chaud par suite d'un mauvais réglage de l'allumage
Réservoir vide

Nettoyer la bougie
Remplacer la bougie par une bougie ayant le degré thermique approprié (240)
Régler l'allumage (avance à l'allumage 21° mesurée au volant = 1,65 mm avant PMH)
Remplir le réservoir d'un mélange essence/huile



www.kreidleroriginal.com

4. Le rendement du moteur faiblit:

Arrivée irrégulière de l'essence

Nettoyer le tuyau d'essence et le tamis

Moteur trop chaud à cause du manque de carburant (tuyau ou gicleurs bouchés)

Nettoyer le tuyau d'essence et le carburateur

Bougie d'un degré thermique insuffisant (auto-allumage)

Remplacer la bougie par une bougie ayant un degré thermique plus élevé (240—260)

Le carburateur déborde (aiguille du flotteur abîmée ou coincée, flotteur percé, titillateur coincé)

Contrôler le carburateur (remplacer le flotteur et l'aiguille)

Entrée d'air

Remplacer l'isolant du carburateur, serrer les boulons de culasse

Mauvais calage de l'allumage

Régler le calage de l'allumage (avance à l'allumage 21° mesuré au volant = 1,65 mm avant PMH)

Lumière d'échappement encrassée et système d'échappement malpropre

Décalaminer le cylindre et le système d'échappement

Segments de piston usés ou coincés dans leurs gorges

Remplacer les segments de piston



www.kreidleroriginal.com