

KREIDLER FLORETT

Mokick

JMPB  parts



Bedienungsanleitung

Bedienungsanleitung



KREIDLER FAHRZEUGBAU
7014 KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

Beinschild für FLORETT - praktisch und elegant

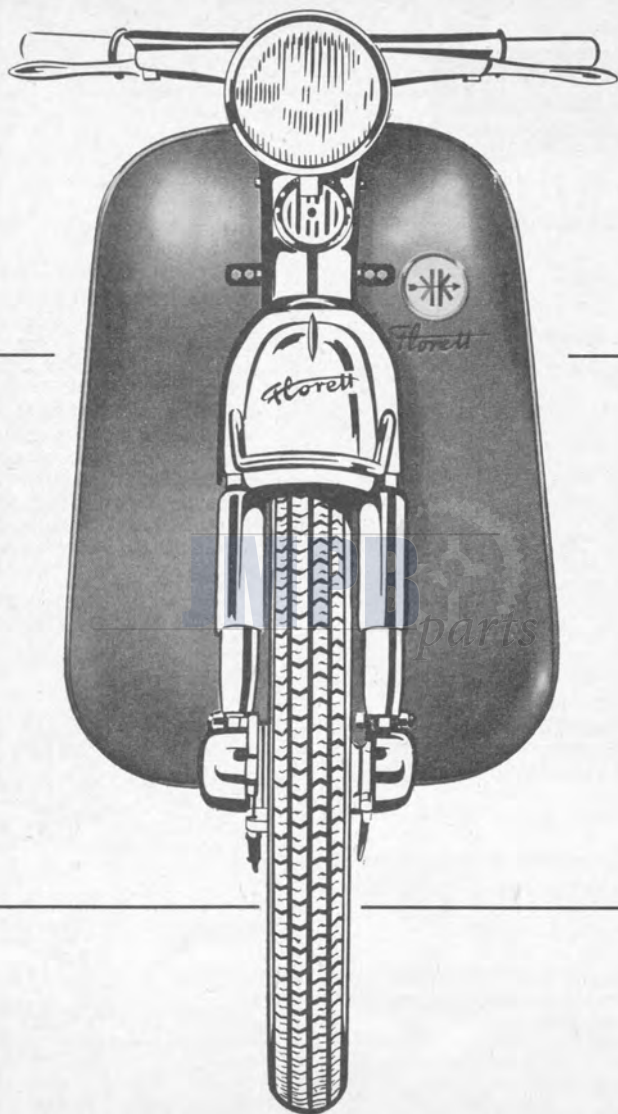
Nicht immer scheint die Sonne, doch auch bei einem richtigen „Männerwetter“ macht das Fahren Spaß — es gibt ja für die FLORETT das form-schöne Beinschild.

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

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

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

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



Montageanleitung und Ehrennadeln



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

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



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



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

Wichtige Angaben über Ihr Fahrzeug

Typ: Baujahr:

Motor-Nr.:

Fahrgestell-Nr.:

Schlüssel-Nr.:

Name des Besitzers:

Ort:

Straße:

Telefon:

Datum der erstmaligen Inbetriebnahme:

Besondere Ausstattung und Änderungen am Fahrzeug:

Allg. Betriebserlaubnis:

Versicherungs-Kennzeichen:

Haftpflicht-Versicherungsschein-Nr.:

Versicherungs-Gesellschaft:

Ort:

Straße:

Telefon:



Inhalt

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

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

Es ist **steuer- und zulassungsfrei**.

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

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

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

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

Ohne Pflegedienstvermerk in der Karte keine Garantieleistungen!

Im Bedarfsfall nur

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

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

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

Leicht zu finden

Typenschild



auf der rechten Seite der Maschine unterhalb der Sitzbank — es hat den Wert eines Dokuments und darf auf keinen Fall entfernt werden.

Typ-Bezeichnung:

K 54/OM-A = Handschaltung

K 54/OM-B = Fußschaltung

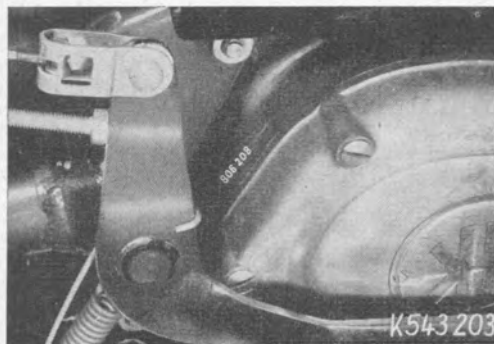
Fahrgestellnummer



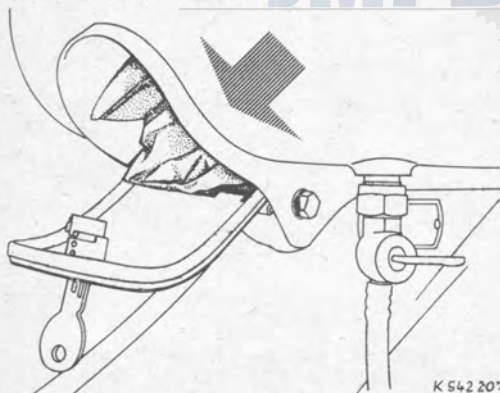
hinter dem Vergaser — auch bei montierter Motorverkleidung sichtbar.

**Leicht
zu finden**

Motornummer



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

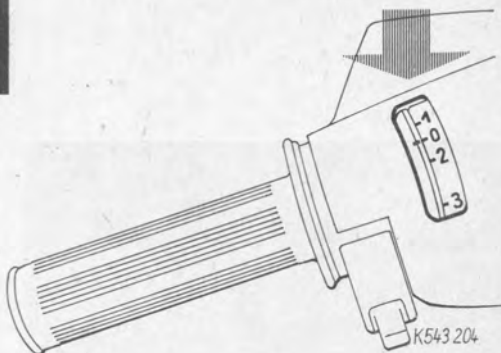


Werkzeug

liegt im Tanktunnel — Zugang durch verschließ-
bare Klappe am Tankende.

Leicht
zu finden

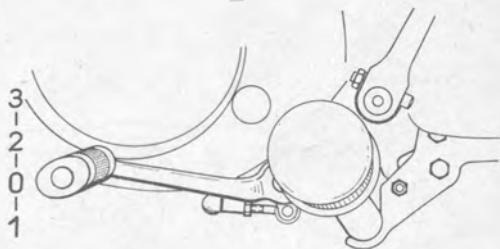
Handschaltung



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

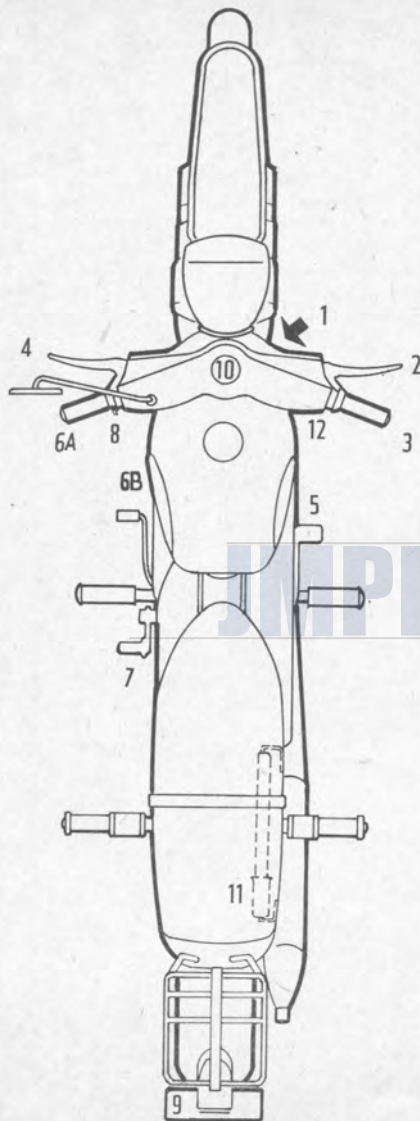
Leerlauf rastet zwischen dem 1. und dem 2. Gang ein — Schaltdrehgriff läßt sich nur drehen, wenn Kupplungshebel angezogen wird.

Fußschaltung

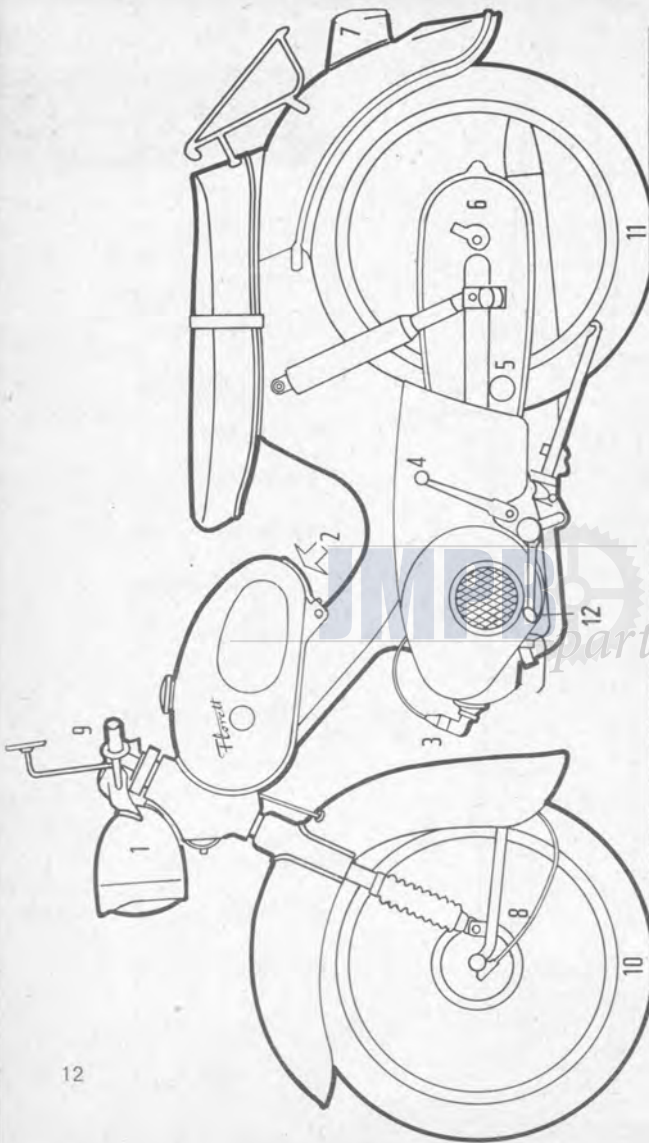


an der linken Motorseite — Schalthebel nimmt in Ruhelage immer die gleiche Stellung ein — Hebel heruntertreten: zurückschalten — Hebel hochziehen: hochschalten — einrastender Leerlauf zwischen dem 1. und dem 2. Gang.

Leicht zu finden



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



- 1 Glühlampe T 6 V
15 Watt
2 Werkzeug (Schlüssel
vom Sicherheits-
schloß)
3 Zündkerze

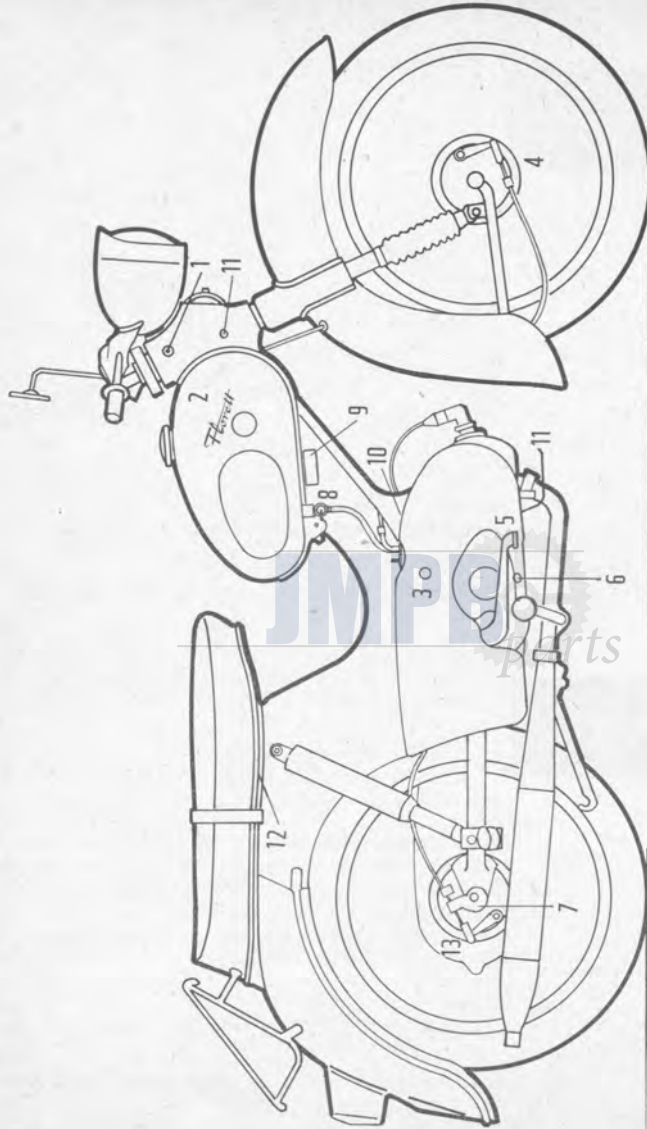
- 4 Kickstarter
5 Kettenkontrolle
6 Kettenspanner
7 Schlußleuchte HL 6 V
4 Watt
Bremsleuchte G 6 V
5 Watt

- 8 Tachometerwelle
9 Schaltdrehgriff
10 Reifen 21 × 2,75
Motortyp
Reifendruck Solo
und Sozius 1,0 atü

- 11 Reifen 21 × 2,75
Motortyp
Reifendruck
Solo 1,8 atü —
Sozius 2,25—2,50
atü

- 12 Fußschaltung

K 543 230



K 543 231

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

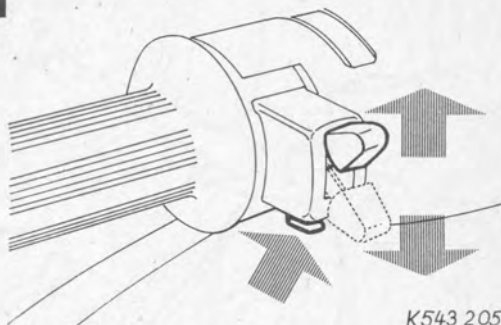
- 3 LeerlaufEinstellung
- 4 Bremse nachstellen
- 5 Fußbremshebel
- 6 Ölfüllung 250 ccm
- 7 Kettenspanner
- 8 Kraftstoffhahn

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

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

**Leicht
zu finden**

**Schalter am
Lenker links**



Hebel nach oben — Licht aus
(rechte Pfeil- nach unten — Licht ein
gruppe)

Taste unten: Kurzschlußknopf zum Abstellen des
(linker Pfeil) Motors

**Gleich kann's
losgehen**

**Kraftstoff
im Tank?**

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

Benzinhahn

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

Gleich kann's losgehen

nicht nur mit dem Daumen prüfen, sondern mit einem Reifendruckmesser (hat jede Tankstelle), für Solo- wie für Soziousfahrt im Vorderrad immer 1,0 atü — im Hinterrad für Solofahrt 1,8 atü, für Fahrt zu zweit 2,25—2,50 atü.

Reifendruck

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

Bremsen

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

Starthilfe

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

Kupplung

Mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten.

**Leerlauf
schalten**

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

Kickstarter

Klingel ausprobieren.

Signal

Vor Nachtfahrten Abblendlicht, Schlußleuchte und Bremslicht prüfen.

Lichtkontrolle

Richtig schalten

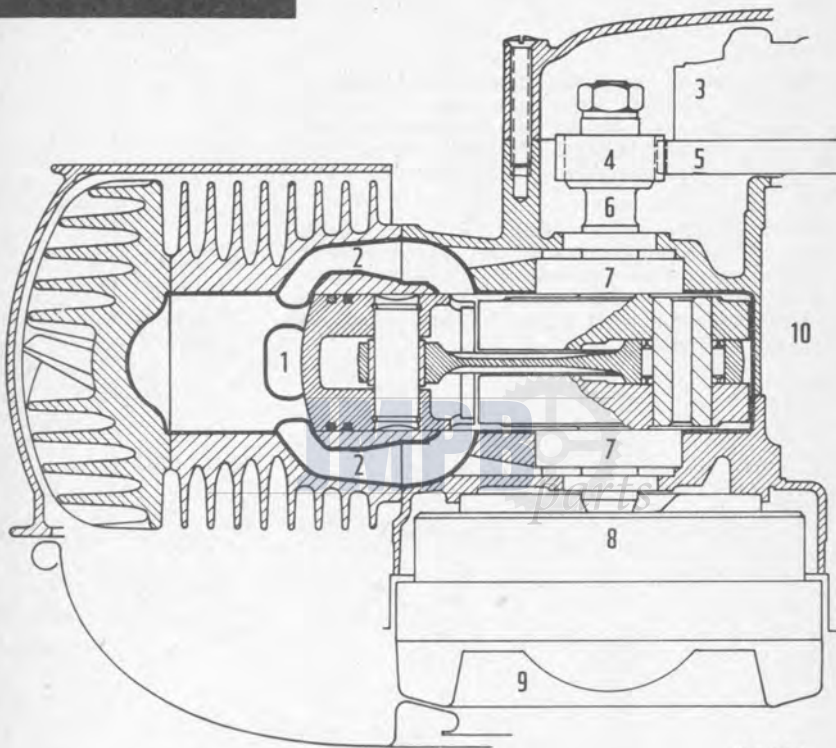
Start	Motor dreht langsam im Standlauf — Kupplungshebel ziehen — einen Augenblick warten — 1. Gang einschalten — Kupplungshebel langsam loslassen, Finger bleiben noch am Hebel — je voller die Kupplung greift, desto mehr Gas gibt die rechte Hand zu — in Fahrt Kupplungshebel ganz loslassen.
Kupplung	niemals lang schleifen lassen — das heißt: nicht mit teilweise gezogener Kupplung fahren. Vor Ampeln Motor nicht mit gezogener Kupplung laufen lassen — Leerlauf einlegen.
Gangwechsel	Während die rechte Hand das Gas zudreht, hebt die linke Hand die Kupplung aus — zügig hochschalten — während die Kupplungshand losläßt, dreht die Gashand wieder auf.
Hochschalten	Vom 1. in den 2. Gang usw. wird das Gas während des Schaltens kurz ganz zuge dreht.
Zurückschalten	Vom 3. in den 2. Gang und vom 2. in den 1. Gang tut ein Schuß „Zwischengas“, also kurzes Gasgeben während der Schaltbewegung, dem Getriebe gut. — aber niemals mit Gewalt. Läßt sich im Stand ein Gang nicht einschalten, Fahrzeug etwas hin- und herschieben und dabei schalten.
Richtwerte	Motordrehzahl während der Fahrt: Motor in den unteren Gängen (1. — 2. Gang), zumal bei neuem Motor, nicht sinnlos auf volle Drehzahl treiben — Motor aber auch niemals mit zu hohem Gang langsam fahren oder auf Steigungen zu wenig drehen lassen, das hieße ihn quälen. hochschalten bei 10—20 km/h in 2. Gang bei 25—35 km/h in 3. Gang zurückschalten bei 35—30 km/h in 2. Gang bei 20—15 km/h in 1. Gang

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

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



und so arbeitet
der Zweitaktmotor



K 542 211

- 1 Auslaßkanal
- 2 Überströmkanäle
- 3 Kupplung
- 4 Zahnrad

- 5 Zahnrad
- 6 Kurbelwelle
- 7 Kugellager

- 8 Schwungrad
Lichtmagnetzündler
- 9 Gebläserad
- 10 Kurbelgehäuse

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

Kolben — Pleuelstange —
Kurbelwelle

Jede Kurbelwellen-Umdrehung eine Zylinderfüllung
Jede Zylinderfüllung eine Zündung
Jede Zündung ein Arbeitstakt

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

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 verbrauchtes Altgas ausströmen, während gleichzeitig Frischgas in den Zylinder eintritt und Altgasreste zum Auspuff hinausschiebt. — 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 Gaspforten und kann nun im allseits geschlossenen Zylinderteil das Frischgas verdichten (komprimieren) — kurz vor dem oberen Totpunkt (Vorzündung) zündet die Kerze das Benzin/Luft-Gemisch, das sich kraftvoll ausdehnt und dabei den Kolben gegen die Kurbelwelle treibt (Arbeitstakt).

Bei Kolben im oberen Totpunkt — Zündimpuls und Frischgaseinlaß.

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

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

**Und so wird
geschmiert:**

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

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

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 — Motorschönung 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

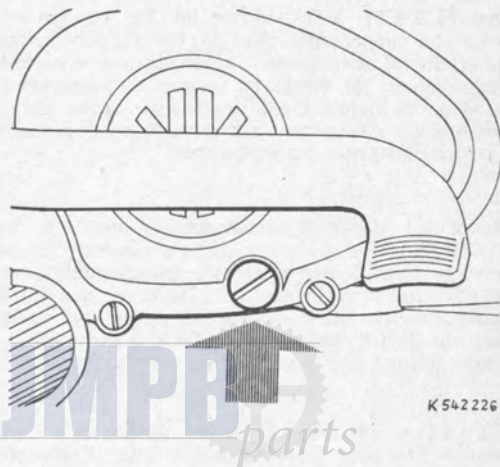
Zusätze wie Desolite in der vorgeschriebenen Menge (10 ccm Desolite auf 5 Liter Kraftstoff) empfehlen sich hauptsächlich während des Winters als Korrosionsschutz (Rostschutz) für das Motorinnere — selbstmischende Zweitaktöle enthalten bereits korrosionsmindernde Zusätze.

**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: Schmiersicherheit der Kolbenlaufbahn!

**Motor-
schmierung
bergab**

**Getriebeöl
wechseln**



K 542 226

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

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

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

Bosch — 190 M 11 S

BERU — 190 / 14 S

Champion — L 86

Richtige Zündkerzen

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

Nacht-Start

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

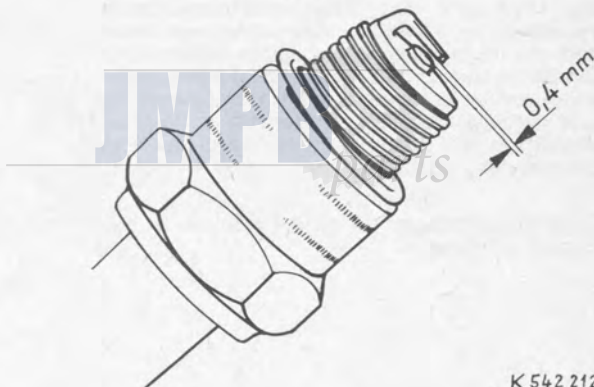
Elektrodenabstand

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



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.

Hauptdüse 74

Nadeldüse 2,20

Düsennadel Nr. 46-051

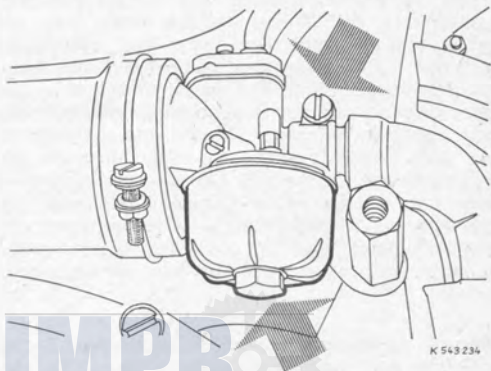
Nadelstellung 3 (3. Kerbe von oben)

Schieber 2

Vergaser- Einstellung

Vergaser-Fragen

Schwimmer- gehäuse



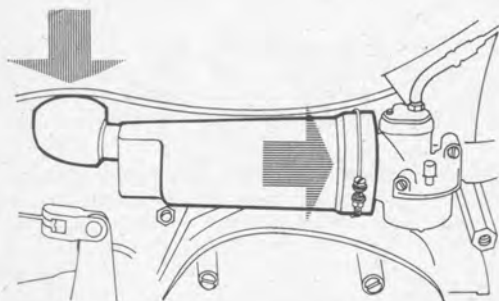
Das Schwimmergehäuse läßt sich an dem angegossenen Sechskant (unterer Pfeil) abschrauben und von Schmutz und Kondenswasser reinigen.

Schwimmer nicht grob anfassen — Verbiegungen verändern das Kraftstoffniveau.

Vergaser reinigen

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

Luftfilter



K 543 235

Zum Reinigen des Luftfilters muß der Saugschalldämpfer abgenommen werden —

Verbindungsstück zwischen Saugschalldämpfer und Rahmen (linker Pfeil) vom Rahmen abziehen und hochdrehen, daß die Öffnung nach oben zeigt —

Spannring lösen (rechter Pfeil) — Saugschalldämpfer nach hinten vom Vergaser abziehen —

Filter (Drahtgeflecht) herausnehmen, in Benzin waschen, danach mit Motoröl benetzen — Filter wieder einsetzen und Saugschalldämpfer montieren — Verbindungsstück (linker Pfeil) wieder aufsetzen.

Zugang zur Hauptdüse (Bild Seite 26): Klemmanschluß (Pfeil oben) lockern — Vergaser verdrehen (Schwimmerkammer vom Motor weg) — Schwimmerkammer abschrauben (Pfeil unten) — Hauptdüse mit **gutem** Schraubenzieher herausdrehen.

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

Hauptdüse

Vergaser-Fragen

Saugschalldämpfer

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

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

Motorstandlauf (Leerlauf) einstellen

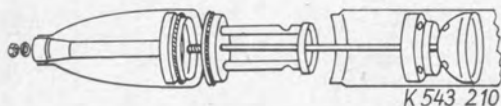
Dazu muß der Motor betriebswarm sein. Rändelschraube am Rohrbogen oberhalb des Vergasers möglichst weit hineindrehen — dann durch den Schlitz in der Motorverkleidung mit dem Schraubenzieher Schieberanschlagschraube drehen — nach rechts: Motor läuft schneller — nach links: Motor läuft langsamer.

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

Kaltstart

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

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



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

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

Zündanlage

Einstelldaten

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

Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 mm.

Polabriß 7—11 mm.

Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm.

Zündkerzen:

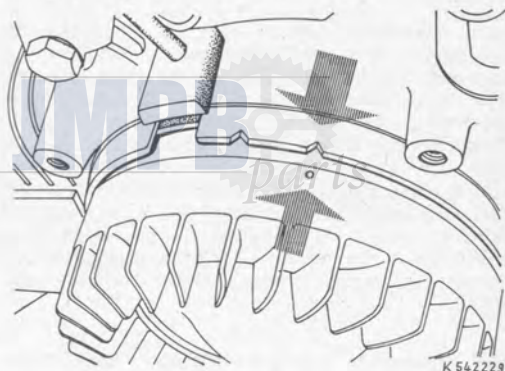
Bosch 190 M 11 S

BERU 190 / 14 S

Champion L 86

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

Einstellung prüfen



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



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

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

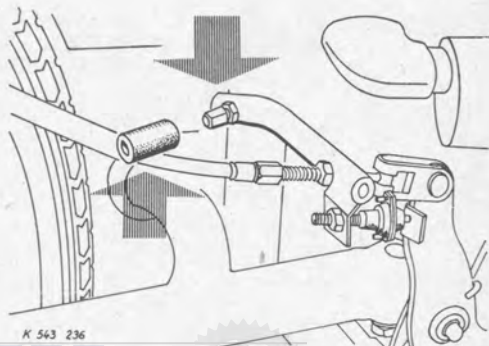
Kontakte mit kleinem, in Benzin (ohne Ölzusatz!) getauchten Pinsel reinigen — Kontakte mit Kontaktfleile glätten, Feilspäne mit Tuch entfernen — stark eingebrannte Kontakte unverzüglich vom Fachmann austauschen lassen.

Unterbrecher

**Unterbrecher-
kontakte reinigen**

Kupplung und Schaltung

Kupplungszug einstellen

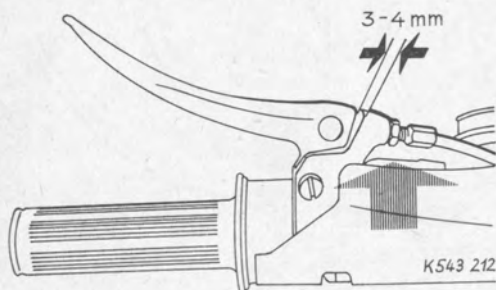


Dazu bestehen zwei Möglichkeiten —

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 33) — Gegenmutter lösen — Stellschraube richtig setzen — Gegenmutter wieder festziehen.

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

Kupplung und Schaltung

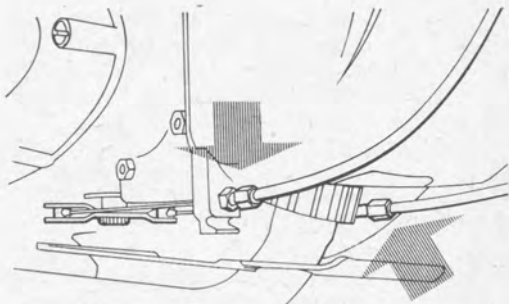


JMPB parts

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

Kupplung und Schaltung

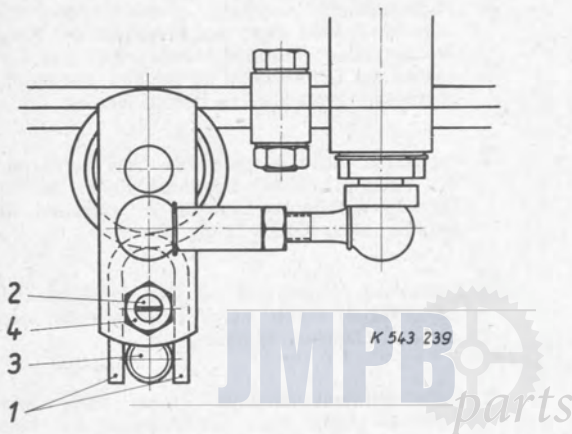
Handschtaltung einstellen



K543 213

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

Fußschaltung einstellen

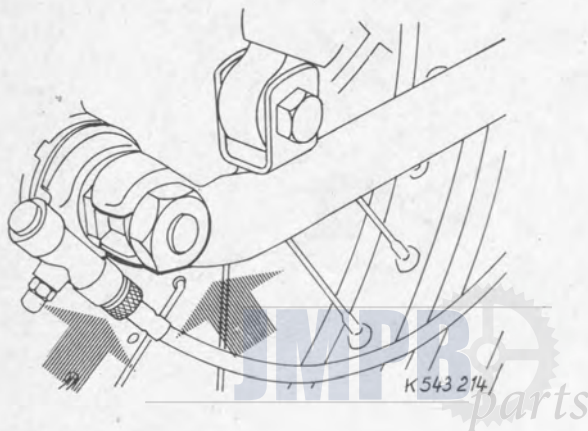


1. Auf Leerlauf zwischen 1. und 2. Gang schalten. Fußschalthebel auf Ruhestellung zurückgehen lassen.
2. Kontrollieren, ob beide Schenkel der Rückholfeder 1 parallel sind und beidseitig sowohl Exzenter 2 und Anschlagbolzen 3 berühren. Nötigenfalls mit geeignetem Werkzeug (Polygripzange) vorsichtig nachbiegen.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

Fußschaltung einstellen

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

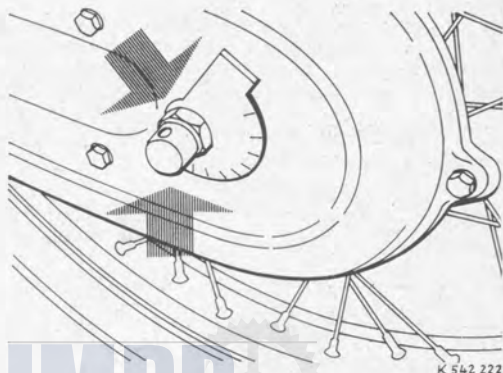
Vorderrad ausbauen



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.

Räder und Bremsen

Hinterrad ausbauen



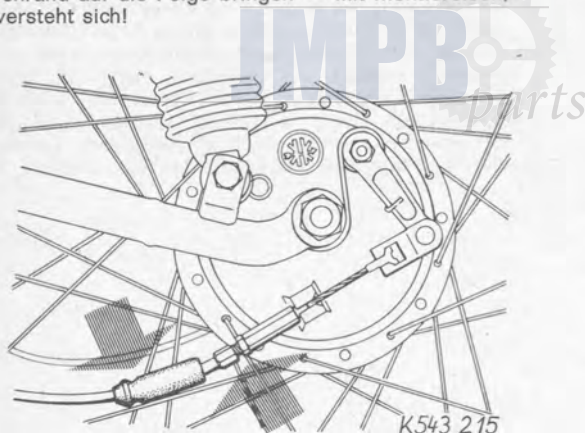
Mutter auf der linken Achsseite **nicht** lösen (oberer Pfeil) — rechte Achsmutter abschrauben, Steckachse am Kopf (unterer Pfeil) mit dem Dorn zum Rohrschlüssel gegenhalten und herausziehen, aber vorher den Sitz des Bremsankers beachten, um zu wissen, wie er wieder drankommt — Maschine leicht nach der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

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

Reifen montieren

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

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



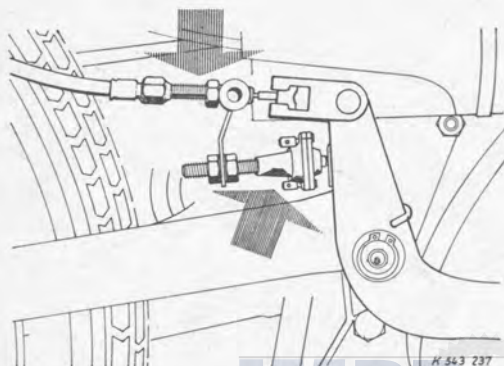
Handbremse nachstellen

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

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

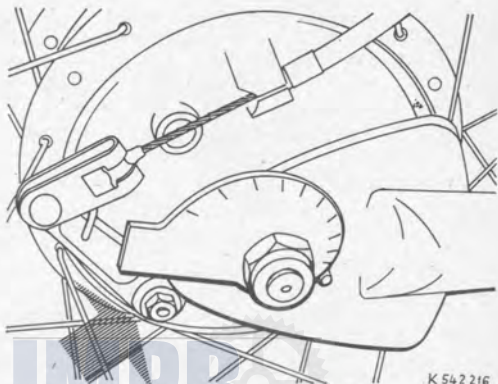
Am besten nach eigener Handgröße einstellen: der Leerweg am Hebel soll nur so viel betragen, daß bei starkem Bremszug die Hand nicht zur Faust wird sondern die Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv bleiben — nur in dieser Lage kann man erstens die Bremswirkung genau bestimmen und zweitens notfalls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

Fußbremse nachstellen



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

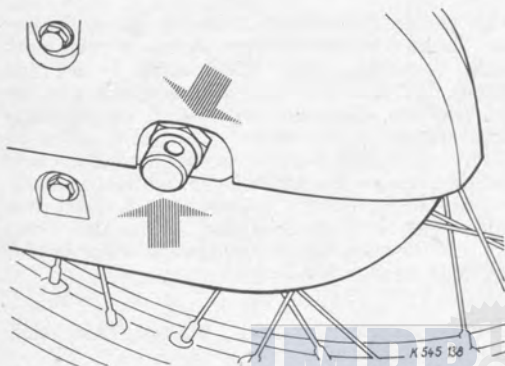
Erst wenn der Fußhebel die gewünschte Position hat, die eigentliche Bremseinstellung vornehmen: Gegenmutter lösen (oberer Pfeil) — Stellschraube so setzen, daß an der Hebeltrittfläche 3—4 cm Leerweg zu messen sind — nicht zu knapp ein-stellen, aber auch nicht mit zuviel Leerweg fah-ren — zu knapp: das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



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

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

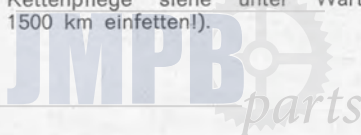
Hinterradkette nachstellen



Kettenspannung kontrollieren: Halteschraube der unteren Hälfte des Kettenkastens lösen (unterer Pfeil) — Kettenkasten herunterschwenken. Kettendurchhang prüfen (Maschine muß auf dem Ständer stehen) — Kette mit dem Schraubenzieher nach oben und unten drücken — eine Bewegungsstrecke von insgesamt 2 cm ist richtig — Vorsicht: das Hinterrad einigemal 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 Exzenterstammer anzeichnen. —

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!).

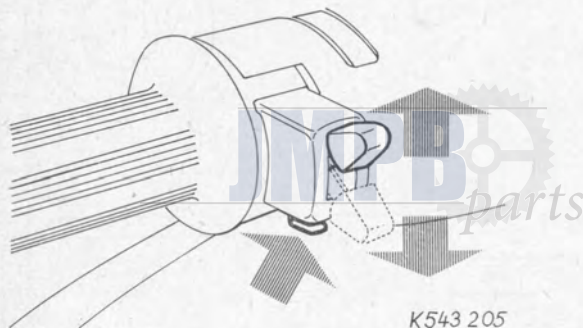


Kettenschloß

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

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

Elektrische Anlage



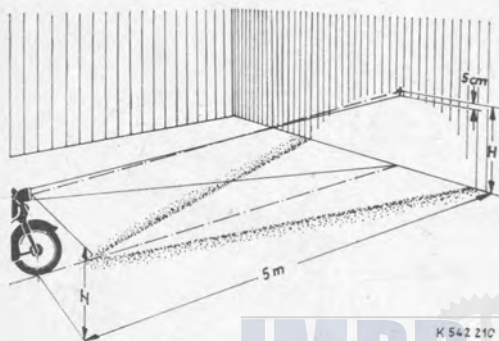
Schaltstellungen

Hebel nach oben — Licht aus
(rechte Pfeil- nach unten — Licht ein
gruppe)

Taste unten: Kurzschlußknopf zum Abstellen des
(linker Pfeil) Motors

Bei Defekten Schaltplan zu Hilfe nehmen:

Scheinwerfer-Einstellung

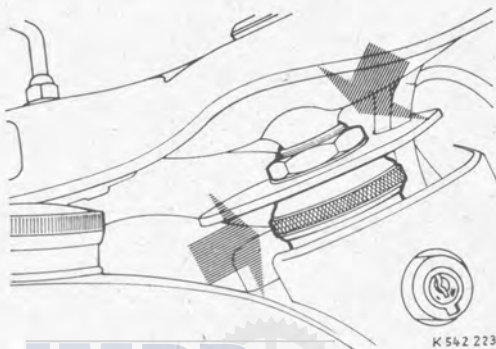


Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, muß die Einstellung des Scheinwerfers der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen.

Hierzu Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen, Schalter am Lenker auf „Licht ein“ stellen. Hell-Dunkelgrenze 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) Glashaltering 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, Glashaltering 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: Gegenmutter lösen (oberer Pfeil) — dann mit Rohrzanze oder von Hand die Rändelmutter (unterer Pfeil) eine Idee anziehen — Lagerung wieder auf Spiel prüfen — nicht zu knapp einstellen, denn sobald die Gegenmutter wieder festgezogen wird, verringert sich das Lagerspiel um einen kleinen Betrag. Die Einstellung ist richtig, wenn die Lagerung spielfrei läuft oder nur eine Spur Spiel hat — dabei muß die Lenkung bei aufgebockter Maschine ganz leicht nach beiden Seiten fallen — ist auch nur eine einzige Stelle im Gesamteinschlag etwas schwergängig, muß unbedingt mehr Spiel gegeben werden.

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

Winterbetrieb

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

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

Überwintern

Ursachen von Störungen

Motor springt nicht an

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

Düse im Vergaser verstopft (reinigen).

Licht nicht ausgeschaltet.

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

Störung in der Zündanlage.

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

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

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

Ursachen von Störungen

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

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

Hauptdüse im Vergaser verstopft.

Schwimmernadel blieb hängen, so daß Motor überfettet läuft.

**Motor läuft im 4-Takt
und qualmt aus dem
Auspufftopf**

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

Luftansauglöcher unter der Sitzbank mit Putzlappen zugedeckt!

Luftfilter verschmutzt.

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

**Motorleistung
läßt nach**

In der Auspuffanlage Durchgangslöcher verrußt (reinigen.)

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

Luftfilter verdreht (reinigen).

Saugschalldämpfer nicht dicht (abdichten).

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

Hinterradkette steif oder zu stramm.

Zündzeitpunkt verstellt (Kundendienst aufsuchen).

Ursachen von Störungen

Motor hat hohen Leerlauf

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

Bowdenzug in Ordnung bringen.

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

3-Gang-Drehgriff- schaltung rastet nicht exakt

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

Kupplung rutscht

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

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

Motor bleibt im Leerlauf nach Ein- schalten des Lichtes stehen

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

Unterbrecher falsch eingestellt.

Wasser im Saugschalldämpfer und im Rahmen

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

Beim Waschen Wasser durch die Luftansauglöcher unter der Sitzbank gekommen.

Saugschalldämpfer am Vergaser und am Rahmen nicht dicht.

Technische Daten

JMPB  *parts*

Technische Daten

Motor	Typ:	B 15/4
	Arbeitsweise:	Zweitakt-Umkehrspülung
	Bohrung:	40 mm
	Hub:	39,5 mm
	Hubraum:	49 ccm (Steuerformel)
	Verdichtung:	1:8,5
Vergaser	Leistung:	2,6 PS bei 4650 U/min
	Typ:	Bing 1/14/99
	Durchlaß:	14 mm ϕ
	Hauptdüse:	74
	Nadeldüse:	2,20
	Düsennadel:	Nr. 46-051
Kupplung	Nadelstellung:	3
	Gasschieber:	Nr. 2
		Mehrscheiben-Lamellen- kupplung
Getriebe	Bauart:	Dreigang-Zahnradgetriebe mit Handschaltung über Bowden- züge und Schaltklauen oder Fußschaltung über Schaltplatte
	Übersetzung:	Motor — Getriebe 77:21 Zähne = 3,67:1
		1. Gang 47:13 Zähne = 3,61:1
		2. Gang 40:20 Zähne = 2,0 :1
		3. Gang 34:26 Zähne = 1,31:1
		Getriebe — Hinterrad 36:12 Zähne = 3,0:1
		Mopedkette
		$\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ ", 102 Glieder
Kette		

Technische Daten

Stromquelle:	Bosch Schwunglichtmagnet- zündler	Elektrische Anlage
Leistung:	6 V/17 W	
Zündzeitpunkt:	0,9 mm v. o. T.	
Zündkerze:	Wärmewert 190	
Zündkerzenstecker:	nach VDE 0879 funkentstört	
Scheinwerfer:	130 mm ϕ Lichtaustritt	
Birne:	15 Watt dauerabgeblendet	
Signal:	Klingel	
Rahmen:	Preßstahlrahmen	Fahrwerk
Hinterradfederung:	Schwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen	
Gabel:	Langschwinggabel mit einstellbarer Reibungs- dämpfung	
Räder:	21 x 2,75 Moped	
Bremsen:	Leichtmetall-Vollnabenbremsen 116 ϕ x 20 mm, Hinterradnabe mit Steckachse	
Kraftstoff:	Zweitaktermischung 25:1 25 Teile Kraftstoff + 1 Teil Motoröl	Kraft- und Schmierstoff
Tankinhalt:	9,2 Liter	
Ölfüllg. im Getriebe:	Reservemenge ca. 1,8 Liter 250 ccm Getriebeöl SAE 80	
Länge über alles:	1865 mm	Abmessungen
Breite über alles:	650 mm	
Sattelhöhe:	760 mm	
Lenkerbereich:	555 mm	
Fahrgewicht:	73 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. Mobilöl GX 80, Esso GP 80, Valvoline Tecto 2 SAE 80	x	x			x	6000 km
Ölstand im Getriebe prüfen, evtl. nachfüllen			x	x		3000 km
Kupplungsspiel prüfen, evtl. einstellen	x	x	x	x	x	1500 km
Schaltung kontrollieren, evtl. nachstellen	x		x		x	3000 km
Zündung überprüfen, Vz $16^\circ = 0,9$ 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 FLORETT

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	und weiter alle
Sieb im Kraftstoffhahn reinigen	x		x		x	3000 km
Vergaser und Luftfilter reinigen	x		x		x	3000 km
Auspuffanlage kompl. reinigen			x		x	3000 km
Kettenspannung kontrollieren, Kette einfetten	x	x	x	x	x	1500 km
Speichen kontrollieren, evtl. nachziehen	x		x		x	3000 km
Beide Räder auf Schlag und Radspur prüfen	x	x	x	x	x	1500 km
Steuerkopflager auf Spiel prüfen	x		x		x	3000 km
Brems- und Kupplungshebel sowie Bowdenzüge ölen	x		x		x	3000 km
Bremsen prüfen, evtl. einstellen	x	x	x	x	x	1500 km
Tachometerantrieb abschmieren		x	x	x	x	1500 km
Spreizbolzen der Vorder- und Hinterradbremse fetten			x		x	3000 km
Vorder- und Hinterradlager sowie Lenkungslager neu fetten						10000 km



KREIDLER FAHRZEUGBAU KORNWESTHEIM