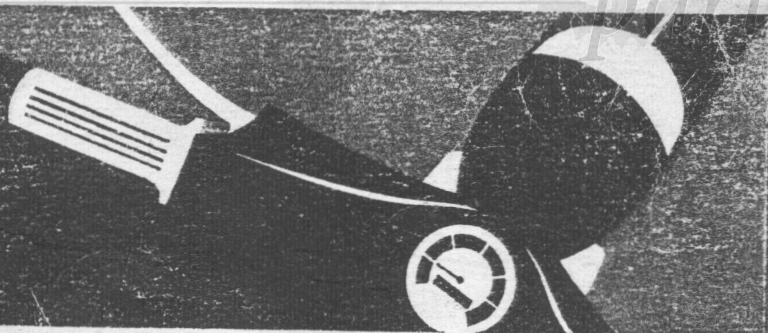


KREIDLER

Florett

JMPB

parts



RS

Instructieboekje

f 1,25

Instructieboekje

N.B.

Dit boekje wordt bij aflevering van het
nieuwe voertuig gratis meegeleverd.

JMPB parts

KREIDLER FAHRZEUGBAU KORNWESTHEIM

IMPORTEUR: VAN VEEN IMPORT NV
HAARLEMMERWEG 518
AMSTERDAM

Beenschild voor de FLORETT praktisch en elegant

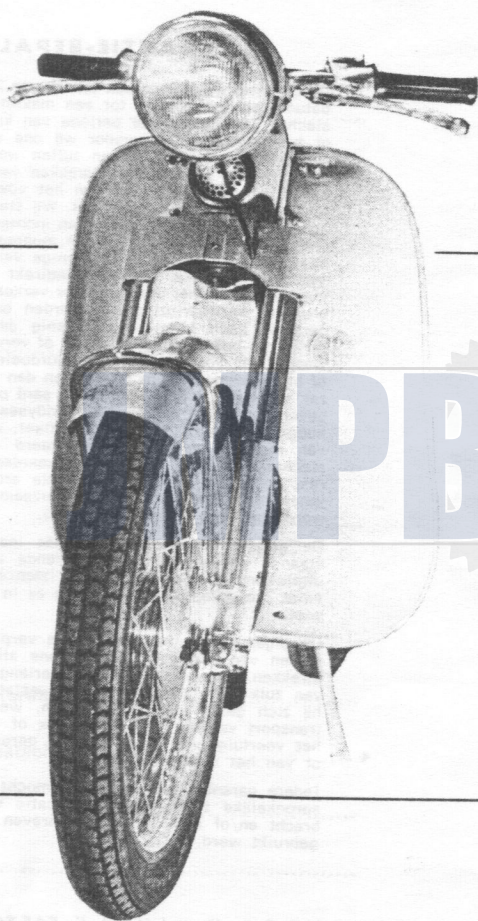
Niet altijd schijnt de zon, maar ook bij echt „hondeweer” behoeft het rijden niet onaangenaam te zijn — Voor Uw Florett bestaat er immers het elegante beenschild.

Regen, plassen, modderige wegen behoeven U niet meer af te schrikken, want het beenschild houdt het water tegen, en beschermt tegen modder en vuil.

Uw benen blijven warmer, want het beenschild houdt de wind tegen, echter zonder dat de snelheid merkbaar vermindert.

Er zijn zelfs Florett-rijders, die beweren, dat het beenschild een regenbroek uitspaart.

En de montage? — Geen zorg: U behoeft Uw Florett niet lang ervoor te missen: In een goed half uur kan het beenschild door Uw dealer worden gemonteerd.



PB parts

Garantie bepalingen

GARANTIE-BEPALINGEN

De garantie geldt voor een tijdvak van ZES MAANDEN na datum van aankoop en tot een maximum van 6000 km. is slechts gedurende deze periode van kracht, terwijl defekten of beschadigingen, waarvoor wij ons volgens deze garantie aansprakelijk stellen, alleen zullen worden gegarandeerd in de vorm van het gratis verstrekken van een nieuw deel, ter omruiling tegen dat deel van het voertuig, waarvan is gebleken, dat het ondeugdelijk is. Wij stellen ons derhalve niet aansprakelijk voor de kosten van montage van zulk een gratis deel, noch voor de kosten van montage van zulk een gratis deel door derden, noch voor enige verdere kosten of gevolgen, hoe dan ook direct of indirect uit dit gebrek voortvloeiend. Daar het voertuig door verkeerde behandeling, misbruik of verwaarlozing kan worden beschadigd, heeft deze garantie geen betrekking op enig defect veroorzaakt door verkeerde behandeling, misbruik of verwaarlozing. In gevallen waarin het voertuig voor verhuurdoeleinden wordt gebezigd of bij reparatie andere onderdelen dan originele zijn gebruikt, zal generlei garantie van welke aard ook kunnen worden gegeven. Artikelen, als banden, buddyseats, kettingen, lampjes, bougies e.d. en ieder ander artikel, op speciale bestelling van eigenaar of koper gemonteerd of bijgeleverd, vallen slechts onder de garantie-voorwaarden, die de fabrikanten, resp. officiële importeurs van die artikelen, eventueel verlenen resp. stellen. Voor de duurzaamheid van lak en chroom wordt generlei garantie gegeven.

De gegeven garantie geldt, met inachtneming van vorenstaande voorwaarden en gedurende de genoemde periode, uitsluitend indien het voertuig zich in de eerste hand bevindt. De garantie vervalt zodra zij in de tweede hand overgaat.

De eigenaar van het voertuig is verplicht bij het aanhangig maken van een garantiegeval ons alle inlichtingen te verstrekken, die van hem worden verlangd, teneinde de oorzaak van zulk een geval te kunnen vaststellen. Bovendien stelt hij zich garant voor alle kosten, welke ontstaan door het transport van en naar de fabriek of verkooporganisatie van het voertuig, van de defekte of gereplaceerde onderdelen of van het complete voertuig.

Iedere garantie vervalt, indien mocht blijken dat in de oorspronkelijke technische specificatie wijzigingen zijn aangebracht en/of niet de voorgeschreven oliesoort en/of -dikte gebruikt werd.

N.B. Gebruik uitsluitend olie SAE 50 in Uw mengsmering

**Gegevens van
Uw motorrijwiel**

Type: Bouwjaar:

Motornummer:

Framonummer:

Sluitelnummer:

Eigenaar:

Wonende:

Te:

Telefoon:

Kenteken:

In gebruik genomen: 19.....

Afgegeven: 19.....

Nummer verzekeringspolis:

Verzekeringsmaatschappij:

Tussenpersoon:

Adres:

Te:

JMPB
parts

Inhoud

	blz.
Garantiebepalingen	4
Wat van belang is	7
Wat zit waar? Motornummer, Framnummer, Gereedschap ...	8
Voor de start Voorbereidingen voor de eerste rit	14
	Starten, Koppeling, Schakelen,
Goed schakelen Wanneer schakelen	16
Inrijden	17
Tweetakwerking	18
Benzine en olie	21
Bougies	23
Carburatie Instelling, Demontage, Luchtfilter	25
	Benzinekraan reinigen
	30
Ontkoien	31
Ontsteking Instelling, Onderbreker	32
Koppeling en Schakeling Instellen, respectievelijk nastellen	34
	36
Wielen en remmen Wielen demonteren, Banden omleggen	37
	Remmen nastellen, Ketting, Sluitschakel, Spaken.
	Telescoop voorvork
	43
Electrische installatie Stuurschakelaar, Bedradingsschema	44
	Instelling koplamp
	46
Diversen Balhoofdlager nastellen, Tips voor de winter ..	47
	Storingen, en hoe te verhelpen
	49
	Technische gegevens
	52
	Onderhoudschema
	54

Wat van belang is

Voor het Kreidler Florett motorrijwiel heeft men rijbewijs A nodig.

Bovendien een kentekenbewijs, terwijl de vereiste wegenbelasting moet zijn betaald.

U bent verplicht zich tegen Wettelijke aansprakelijkheid te verzekeren tot een vastgesteld bedrag van f 250.000.

Bij het motorrijwiel hebt U een garantiebewijs met servicecheques ontvangen.

Verzuimt U niet alle servicebeurten op tijd te laten uitvoeren, dat is niet alleen belangrijk voor een lange levensduur van het motorrijwiel, maar ook voor garantiebeoordeling kan dit beslissend zijn.

Bij vervanging alleen originele Kreidler onderdelen gebruiken, dit spreekt voor zich, daar alleen originele delen een goede werking waarborgen. Bij bestelling van onderdelen bij Uw handelaar, altijd frame- en motornummer opgeven.

Schrijft U voor het gemak en voor de goede orde op blz. 5 de gegevens van Uw motorrijwiel in, wanneer U ze dan nodig hebt, behoeft U niet steeds naar uw motorrijwiel te lopen om ze na te zien.

Wanneer U Uw sleutels bent kwijtgeraakt, behoeft U slechts het sleutelnnummer aan uw dealer op te geven om nieuwe te laten bestellen. Vergeet dus niet om het sleutelnummer op blz. 5 in te schrijven.

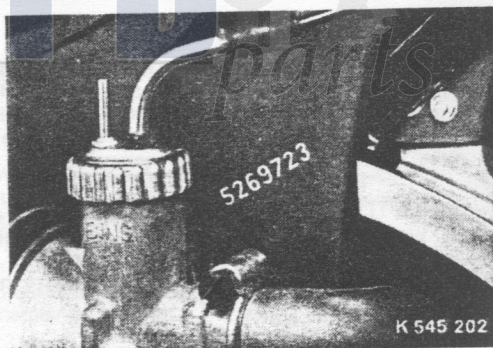
Wat zit waar

Nummerplaatje



Op de rechterzijde van het frame, onder de buddy-seat, zit het nummerplaatje. Dit plaatje heeft de waarde van een document, en mag in geen geval worden verwijderd.

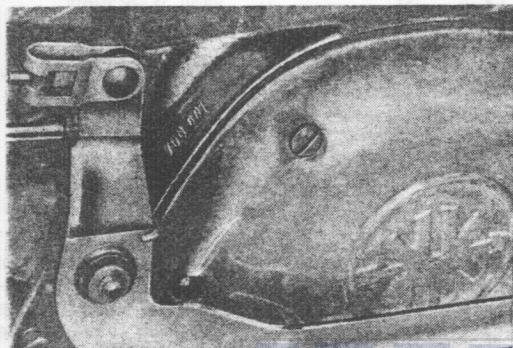
Framenummer



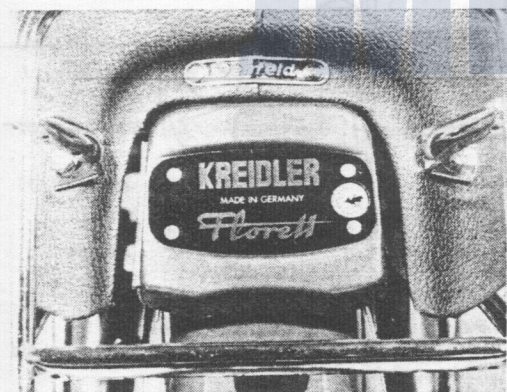
Dit bevindt zich achter de carburateur, en is ook zichtbaar, wanneer het rechter motorscherm niet is gedemonteerd.

**Wat zit
waar**

Motornummer



Dit wordt zichtbaar, wanneer het rechter motorscherm is gedemonteerd. Het is achter op het motorblok ingeslagen.



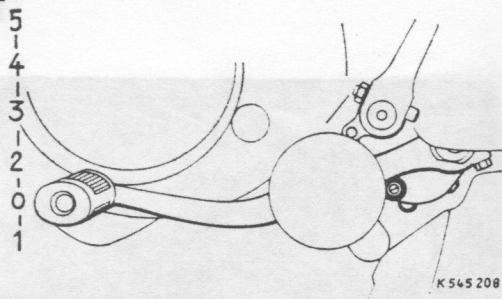
Het gereedschap is opgeborgen in het afsluitbare gereedschapkastje onder de achterzijde van de buddyseat.

Gereedschap

parts

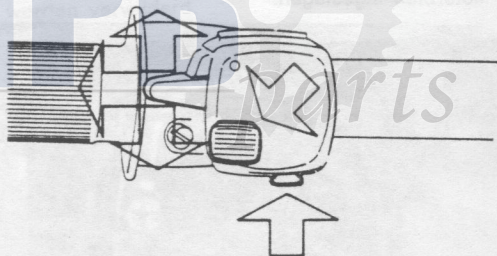
Wat zit waar

Voetschakeling



Aan de linkerzijde van de motor — schakelpedaal neemt altijd dezelfde stand in — pedaal naar beneden trappen: terugschakelen — pedaal omhoogtrekken: opschakelen — vrijloop tussen eerste en tweede versnelling.

Lichtschakelaar



Hefboom
(linker pijlen)

Drukknop links
(schuine pijl)

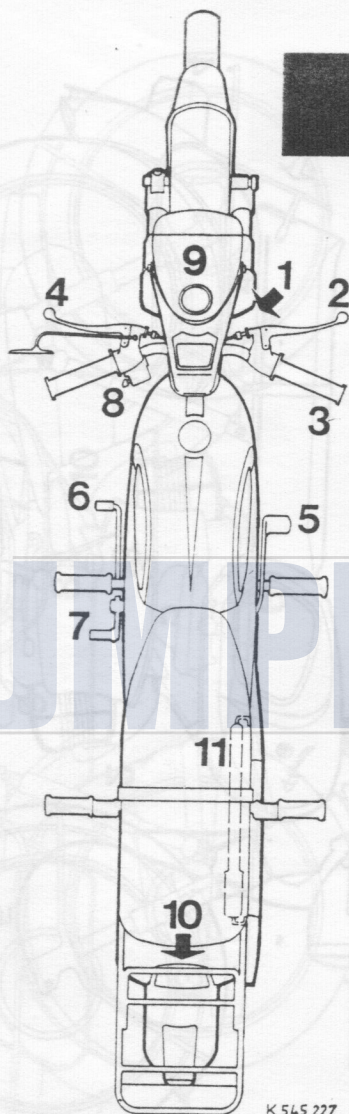
Drukknop
rechtsonder

naar boven : groot licht
middenstand: dimlicht
naar onder : licht uitgeschakeld
claxon

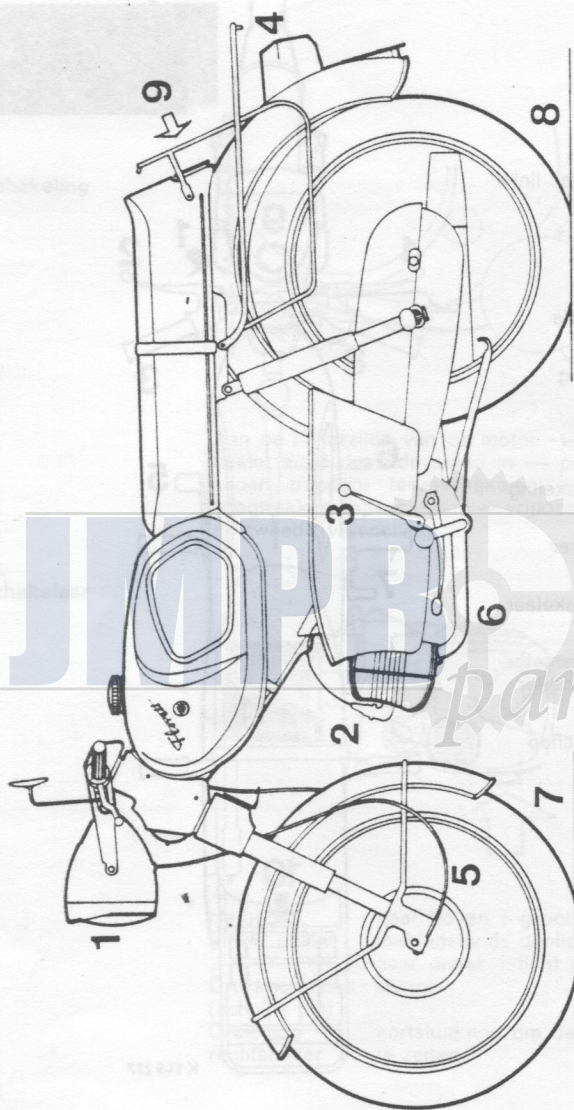
kortsluitknop om de motor af
te zetten

**Wat zit
waar**

1. Stuurslot
stuur naar links
draaien
2. Handrem
3. Gashandle
4. Koppeling
5. Voetrem
6. Voetschakeling
7. Kickstarter
8. Lichtschakelaar
9. Snelheidsmeter-
kilometerteller
10. Gereedschap
11. pompje

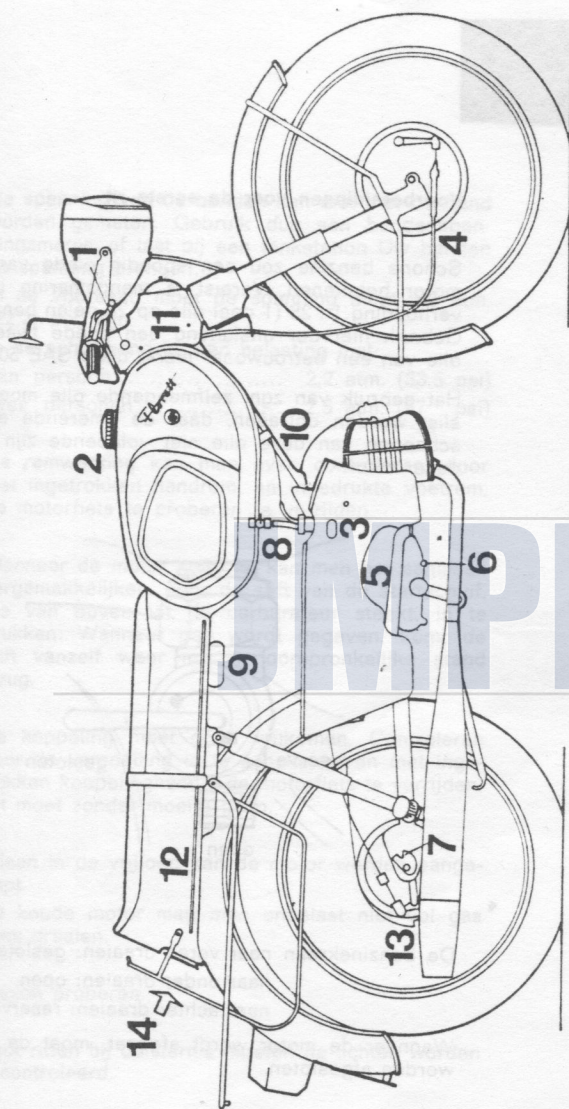


K 545 227



K 545 228

- | | | |
|--|--|---|
| 1. Duplolaamp C 6V 25/25W | 8. Achterband
21 x 2,75 Speciaal
Spanning :
Solo: 2,2 atm.
Duo: 2,5 atm. | 9. Gereedschap
(sluitel van stuurslot) |
| 2. Bougie | | |
| 3. Kickstarter | | |
| 4. Gecombineerd achter-
en remlicht | | |
| 5. Tellerkabel | | |
| 6. Voetschakeling | | |
| 7. Voorband
21 x 2,75 Speciaal
Spanning 1,5 atm. | | |



K 545 229

- | | | |
|--|------------------------------|-------------------------|
| 1. Stuurslot | 5. Voetcrui | 10. Framenummer |
| 2. 12,5 liter benzine-olie
mengsel 25 : 1, waarvan
1,8 liter reserve | 6. Olievulplug (350 cc C 80) | 11. Beenschildophanging |
| 3. Stationnaire instelling | 7. Kettingsspanner | 12. Pompe |
| 4. Rem nasteller. | 8. Brandstofkraan | 13. Rem nastellen |
| | 9. Nummerplaatje | 14. Gereedschapskastje |

Voor de start

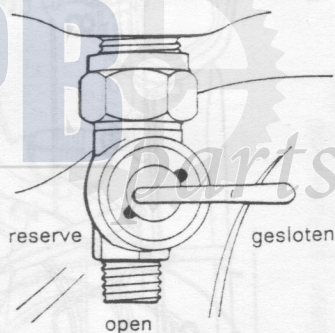
Brandstof in de tank?

Vorbereidingen voor de eerste rit

Schone benzine zou een spoedig einde van Uw motor betekenen. Vereist is mengmering in de verhouding 1 : 25 (1 deel olie op 25 delen benzine). Gebruik hiervoor uitsluitend een goede tweetakt-olie van een betrouwbaar merk, dikte SAE 50.

Het gebruik van zgn. zelfmengende olie moet be-
slist worden ontraden, daar de smerende eigen-
schappen van deze olie niet voldoende zijn voor
deze motor.

Benzinekraan



De benzinekraan naar voren draaien: gesloten,
naar onder draaien: open,
naar achter draaien: reserve.

Wanneer de motor wordt afgezet, moet de kraan
worden afgesloten.

Voor de start

De spanning van de banden kan niet met de hand worden gemeten. Gebruik dus een bandenspanningsmeter, of laat bij een tankstation Uw banden op spanning brengen.

In de voorband moet de spanning altijd 1,5 atm. (22,2) psi) zijn.

In de achterband bij een belasting met:

één persoon	2,2 atm. (33,5 psi)
twee personen	2,5 atm. (37 psi)

De remwerking kan men even controleren, door met ingetrokken handrem, en ingedrukte voetrem, de motorfiets te proberen te verrijden.

Wanneer de motor koud is, kan men het aanslaan vergemakkelijken, door de stift van de startschuif, die van boven uit de carburateur steekt, in te drukken. Wanneer gas wordt gegeven, komt de stift vanzelf weer in zijn oorspronkelijke stand terug.

De koppeling moet goed vrijkomen. Controleren door de versnelling in te schakelen, en met ingetrokken koppelinghandle de motorfiets te verrijden. Dit moet zonder moeite gaan.

Alleen in de vrijloop kan de motor worden aange-
trapt.

De koude motor mag men onbelast niet vol gas laten draaien.

Claxon proberen.

Voor ritten bij duisternis moeten de lichten worden gecontroleerd.

Bandenspanning

Remmen

Startschuif

Koppeling

Aantrappen

Signaal

Lichten

Goed schakelen

Start

De motor draait stationnair — koppeling intrekken — even wachten — 1e versnelling inschakelen — koppeling langzaam op laten komen — hoe meer de koppeling pakt, hoe meer gas bij gegeven moet worden — wanneer men rijdt laat men de koppeling los.

Koppeling

De koppeling mag nooit langdurig achtereen slippend worden gehouden, dat wil zeggen: niet met slippende koppeling rijden en niet voor stoplichten wachten met ingetrokken koppeling, maar de vrijloop inschakelen.

Opschakelen

Terwijl de rechter hand het gas dichtdraait, moet de linker de koppeling intrekken en do linkervoet de versnellingspedaal naar boven trekken. Daarna de koppeling los laten en tegelijkertijd weer gas geven. Voet onder de schakelpedaal weghalen, opdat deze weer in de ruststand terug kan springen.

Terugschakelen

Bij het terugschakelen kan men het best een weinig „tussengas“ geven. Dit bevordert het soepel schakelen en geeft dus een grotere levensduur van de versnellingsbak. Schakel nooit met geweld.

Wil bij stilstand de motor niet inschakelen, dan even verrijden, en tegelijkertijd schakelen.

Goed schakelen

Tijdens het rijden moet men, vooral met een nieuwe motor in de lagere versnellingen het motortoerental niet nodeloos opjagen.

Echter „onder z'n toeren rijden“ is ook schadelijk.

Belangrijk!

Opschakelen:

- bij 20-25 km/uur in de 2e versn.
- bij 35-40 km/uur in de 3e versn.
- bij 45-55 km/uur in de 4e versn.
- bij 55-70 km/uur in de 5e versn.

Terugschakelen:

- bij 70-55 km/uur in de 4e versn.
- bij 55-45 km/uur in de 3e versn.
- bij 40-35 km/uur in de 2e versn.
- bij 25-20 km/uur in de 1e versn.

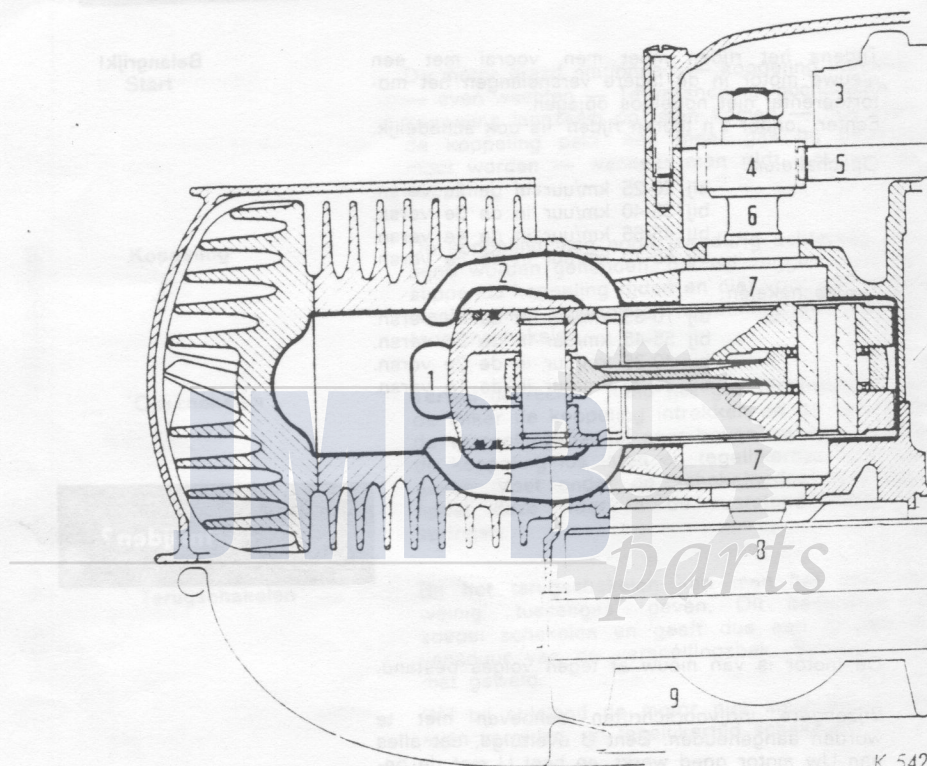
Inrijden?

De motor is van nieuw af tegen volgas bestand.

Bijzondere inrijvoorschriften behoeven niet te worden aangehouden. Bent U overtuigd, dat alles aan Uw motor goed werkt, en bent U met de bediening vertrouwd geraakt, dan kunt U vrijuit rijden.

Echter niet te lang in de lagere versnellingen blijven rijden, op tijd schakelen — zorgen dat de motor niet te veel, maar ook niet te weinig toeren maakt.

**En zo werkt
de tweetaktmotor**



K 542

1. Uitlaatpoort
2. Spoelpoorten
3. Koppeling
4. Tandwiel

5. Tandwiel
6. Krukas
7. Kogellager

8. Vliegwiell
Magneetontsteking
9. Schoepenrad
10. Carter

En zo werkt de tweetaktmotor

De grootste eenvoud — geen kleppen — geen kleppenmechanisme.

Slechts drie bewegende delen:

ZUIGER — DRIJFSTANG — KRUKAS.

Iedere krukasomwenteling een cilindervulling;

Ped cilindervulling een vonk;

Per vonk een arbeidsslag.

De zuiger beweegt zich omhoog — daarbij ontstaat in de krukkast en onder de zuiger een onderdruk.

Voordat het bovenste dode punt wordt bereikt, laat de onderzijde van de zuiger de inlaatpoort vrij — vers mengsel stroomt in de krukkast.

Gaat de zuiger weer naar onder, dan sluit de zuiger het inlaatkanaal weer en comprimeert vervolgens het aangezogen mengsel in de krukkast. Vlak voor het onderste dode punt laat de bovenzijde van de zuiger de spoelpoorten vrij — het samengeperste gas stroomt van de krukkast naar de cilinder.

In het onderste dode punt staat ook de uitlaat open — dus kan het uitlaatgas uitstromen, terwijl het verse mengsel de cilinder binnenkomt en de rest van het uitlaatgas de uitlaat indrukt. Omdat het verse mengsel ook niet in de uitlaat verdwijnt heeft de tweetaktmotor een nauwkeurig afgestemde uitlaat nodig — Dus verander daar niets aan. Alleen beginners maken de fout de uitlaat te te gaan veranderen.

En zo werkt de tweetaktmotor

De zuiger gaat weer omhoog — de zuiger sluit de spoelpoorten weer en kan nu in de geheel gesloten cilinder het mengsel comprimeren. Vlak voor het bovenste dode punt (voorontsteking) steekt de bougie het benzine-lucht-mengsel aan, dat door de verbranding sterk uitzet en daardoor de zuiger weer naar onder duwt.

Wat gelijktijdig gebeurt

Bij zuiger in bovenste dode punt — Ontsteking en inlaat.

Bij zuiger in onderste dode punt — Uitlaat en spoeling.

Zuiger gaat naar onder: Expansie van verbrande gassen en compressie van vers mengsel in kruk-kast.

Zuiger gaat omhoog: Onderdrukvormig in kruk-kast en compressie van vers mengsel in cilinder.

Zo wordt er gesmeerd

Uit de tank komt het benzine-olie-mengsel in de carburateur. Daar wordt een brandbaar benzine-lucht-mengsel gevormd, waarin natuurlijk ook nog de olie zit. Door de benzine wordt de olie niet opgelost, doch in fijnverdeelde toestand meegevoerd.

Er wordt dus een benzine-olie-lucht-nevel door de motor aangezogen, welke alle lopende delen „beslaat“. Daardoor krijgen alle lopende delen hun olie: het cilinderloopvlak, de zuiger, de zuiger veren, de twee drijfstaanglagers en de krukastlagers.

Voor de tweetakt mengsmering is net zo weinig olie voldoende als de mengverhouding aangeeft nl. 1 : 25. Wat er echter wel op aan komt, is dat U een tweetakt-olie gebruikt van een betrouwbaar merk en met de juiste viscositeit nl. SAE 50.

Benzine en olie

De Florett tweetaktmotor is voor normale benzine geconstrueerd. Wie dit niet gelooft, mag rustig een keer superbenzine gaan tanken. Echter wanneer U denkt hiermede vermogen te winnen, komt U bedrogen uit: het helpt niets! Ook wanneer Uw motor gespaard zou worden door het gebruik van superbenzine, zouden wij deze brandstof aanbevelen. Wij, als goede kenners van het fabrikaat, bevelen echter aan: Gebruik gewone benzine!

**Met superbenzine
wint u niets!**

Alleen olie van een goed merk gebruiken — en omdat de Florett motor zoals iedere andere motor zijn eigen oliesoort nodig heeft, mag men alleen gebruiken: Tweetakt-motorolie SAE 50, dat voor het in de tank wordt gedaan, goed met de juiste hoeveelheid benzine is vermengd.

**Niet alle olie
is gelijk!**

Het gebruik van zelfmengende olie mocht — in verband met de geringere smeercapaciteiten hiervan, worden afgeraden.

Dopes, zoals Desolite, in de voorgeschreven hoeveelheid (10 cc Desolite op 5 liter benzine) hebben 's winters het voordeel, dat ze bepaalde anti-corrosie-bestanddelen bevatten.

**Anti-corrosie-
bescherming**

Wanneer men bergaf rijdt, behoeft de motor niet te trekken, maar wordt door het achterwiel aangedreven. Aangezien de motor zijn smering met de brandstof krijgt toegevoerd, is het beter, om niet kilometers lang met gesloten gas te rijden, doch af en toe het gashandle even open te draaien. Hierdoor wordt de motor dan gekoeld en ontvangt tevens zijn smeerolie. Daar het remvermogen van een tweetaktmotor zeer gering is, heeft het geen zin om in een lagere versnelling te gaan rijden. Dit zou alleen motorslijtage in de hand werken.

**Motorsmering
bergaf**

Benzine en olie

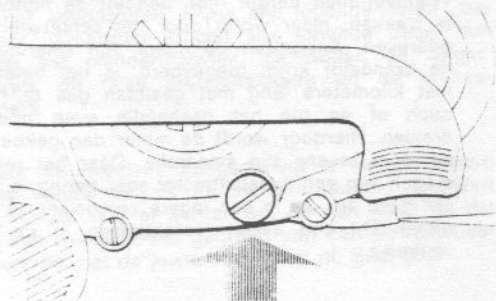
Verkeerd en bovendien gevaarlijk is het om bij het afdalen de motor in de vrijloop te schakelen en af te zetten. Hierbij kan de aandrijfas in de versnellingsbak drooglopen. Bovendien zou het onmogelijk zijn om eventuele lichtsignalen te geven, daar alleen stroom wordt geleverd bij draaiende motor.

Ook mag men niet bergaf rijden met ingetrokken koppeling, daar geen enkele platenkoppeling ertegen bestand is, om in ingetrokken stand kilometers lang te worden belast. Oververhitting en vroegtijdige slijtage van de koppelingsdrukstift zijn het gevolg. Rijd dus bergaf met ingeschakelde motor. Wanneer de snelheid te hoog wordt, even bijremmen.

Versnellingsbakolie verversen

De olievulplug bevindt zich rechts in het motorcarter — Oliehoeveelheid 350 cc — Kreidler KC 80 versnellingsbakolie — verversen volgens onderhoudsschema — Controle oliepeil: Motorrijwiel 15 à 20 graden naar links laten overhellen. — olievulplug losdraaien — oliepeil moet dan tot aan het vulgat komen.

De olieaftapplug bevindt zich aan de linkerzijde van het carter, onder de kickstarteras. — Het aftappen van de olie kan het best met warme motor geschieden.



Bougies

Voor de motor van de Florett Super is niet iedere bougie geschikt.

Het hoogste motorvermogen wordt met zgn. race-bougies bereikt, zoals Bosch W 270 T 16 of BERU 280/14. Naast hun hoge kostprijs is echter ook nadelig, dat de electrodeafstand niet nagesteld kan worden, hetgeen de levensduur aanmerkelijk verkort. Men gebruikt deze bougies dan ook het best alleen voor wedstrijden.

Hoogste rendement

De beste normale bougie is b.v. Bosch W 260 T 1, Beru 260/14 of Champion L 81. Wanneer echter alleen in de stad gereden wordt, en korte afstanden worden afgelegd, kunnen deze bougies snel beroeten, dan kan men beter een iets „warmere” bougie monteren, zoals Bosch W 240 T 1. Wanneer echter een grotere afstand wordt afgelegd, onmiddellijk weer een bougie met de warmtegraad 260 monteren.

Beste normale
bougie

Bromfietsbougies zijn voor kleine vermogens gemaakt, en hebben een te geringe warmteafvoer. Bij een motor met een zo hoog specifiek vermogen als die van het Florett motorrijwiel, kan de centrale electrode smelten, wat oververhitting en vastlopen tot gevolg kan hebben.

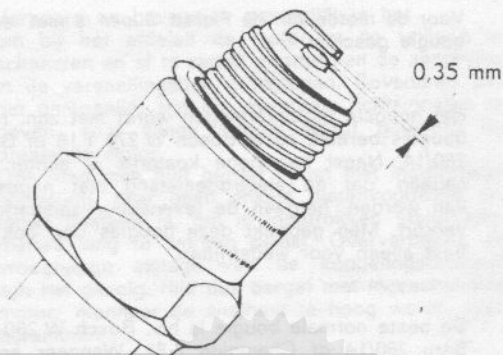
Geen bromfiets-
bougies!

Om bij het starten de vonk op volle sterkte te kunnen benutten, mag niet met ingeschakeld licht worden gestart. Gaat het starten zelfs met licht uit nog moeilijk, dan is in de regel de electrodeafstand van de bougie te groot geworden; te verhelpen, door de massa-electrode terug te buigen tot een afstand van 0,35 mm is verkregen.

Sterkte van de
vonk

Bougies

Electrodenafstand



K 542 212

De elektrodenafstand moet 0,35 mm zijn.

Onderhoud van bougies

Bougies verslijten, doordat ze afbranden. Door het afbranden verliezen de bougie-electroden aan materiaal, waardoor de afstand tussen deze elektroden mettertijd groter wordt. Is deze afstand te groot geworden, dan wil de motor slecht aanslaan, en slaat soms zelfs af, wanneer men het licht aan doet. Wanneer de elektroden teveel zijn afgebrand, moet de bougie worden vernieuwd.

Vuile bougies niet afschrappen met scherpe gereedschappen, maar met een zacht staalborsteltje reinigen, beter is het de bougie even te laten zandstralen in een bougie-reinigingsapparaat, dat in iedere goede garage aanwezig is.

Carburatie

Geen
veranderingen!

Aan de instelling van de carburateur en aan de uitlaat mag men niet zo maar iets veranderen. Dit komt namelijk overeen met het eigenhandig veranderen van de koppel- en vermogenskarakteristiek, welke zo gunstig mogelijk door de constructeurs van Kreidler in dit motortje zijn verwezenlijkt.

De gehele weg, die het gas aflegt, langs luchtfilter, carburateur, motor en uitlaat, tot aan het einde van de knaldemper toe, is een gesloten, op elkaar afgestemd trillingssysteem. Veranderingen aan de originele toestand zijn altijd aantasting van de goede werking van de motor, welke niet verbeteren, maar alleen verslechteren kunnen; aan loopeigenschappen, dan wel aan levensduur.

Hoofdsproeier 72

Naaldsproeier 7037

Sproeiernaald No. 3

Naaldstand 3 (3e inkeping van boven)

Gasschuif met venster 4,5 breed en 1,5 diep

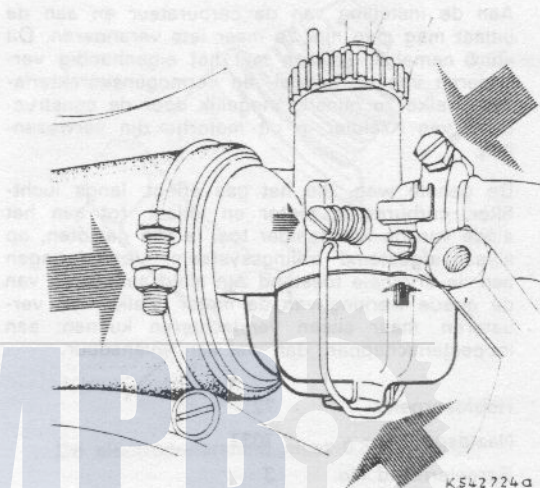
Stationnaire sproeier 35

Instelling

parts

Carburatie

Vlotterkamer



Klemmen aan carburateur en aanzuiggeruisdemper losdraaien — Carburateur met de bovenzijde naar het frame toe draaien — beugel van vlotterkamer naar achter drukken (onderste pijl) — vlotterkamer afnemen.

Weest voorzichtig met het aanpakken van de vlotter — verbuigingen veranderen het vlotterkameniveau.

Hoofdsproeier kan met een sleutel 8 na afname van de vlotterkamer uitgedraaid worden.

Hoofdsproeier

Wanneer de motor niet stationnair wil draaien, of inhoudt tijdens het accelereren, is de stationnaire sproeier (zie fig. blz. 26, onderste kleine pijl) vervuild.

Stationnaire sproeier

Sproeiers alleen met lucht schoonblazen, geen scherpe voorwerpen zoals naalden etc. gebruiken.

Er bestaat geen aanleiding om de gasschuif te demonteren, de naaldstand mag niet worden gewijzigd.

De schroef aan de zijkant van het carburateurhuis, boven de vlotterkamer (fig. blz. 26 bovenste kleine pijl) is de aanslagschroef voor de gasschuif, om het stationnaire toerental in te stellen.

Niet zonder aanzuiggeruisdemper rijden, daar dan de carburateurafstelling niet meer juist is, de motor in het onderste en middelste toerentalbereik aan vermogen verliest en de cilinder eerder verslijt wegens relatief slechtere smering en koeling.

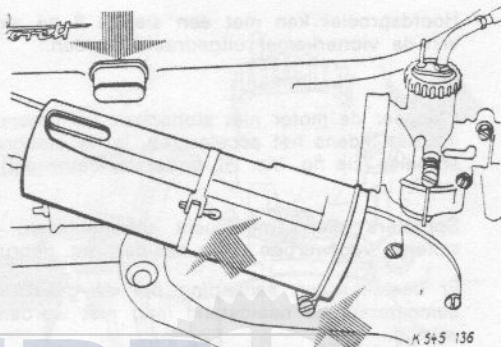
Aanzuiggeruisdemper

De aansluiting van de aanzuiggeruisdemper aan het frame moet zorgvuldig gebeuren, en kan het best met dik vet of Bosch-kit KK 1V1 worden afgedicht, echter ervoor zorgen, dat geen vet in het luchtkanaal komt.

Let op! de tekening op blz. 26 laat zien, waar de schroef van de klemring niet mag zitten — deze moet of geheel boven of geheel onder zitten, anders past het rechter motorscherm niet meer goed.

Carburatie

Schoonmaken luchtfilter



Voor het schoonmaken van het luchtfilter moet de aanzuigeruisdemper worden afgenomen.

Klem losdraaien — filterkamer van het frame afdraaien — achterzijde omhoogdrukken — van de carburateur trekken.

Spanband losmaken (onderste pijl) — filter uitnemen — filter uitspoelen in wat brandstof uit de tank, zodat na verdampen van de benzine een dun laagje olie achterblijft op het filter — dan het filter weer in de pasrand van de demper leggen (smalle buitenrand aan de carburateurzijde). Alleen op de buitenrand drukken — Filter materiaal niet beschadigen of indrukken. Met de spanband weer vastzetten.

Het instellen moet bij warme motor gebeuren.

De stelschoef van de gaskabel zo ver mogelijk indraaien — dan door de spleet in het motorscherm met een schroevendraaier de aanslag-schroef draaien: naar rechts: motor loopt sneller, naar links: motor loopt langzamer.

Het goede stationnaire toerental is dat, waarbij de motor net niet meer stoot, doch regelmatig draait — speling in de gaskabel nastellen met stelschroef — stelschroef met contra moertje vastzetten.

Instellen van
stationnaire
sproeier

Is de overgang van stationnair draaien op hogere toerentallen slecht, dan kan deze met de luchtregelschroef worden verbeterd. De schroef zit aan de framezijde van de carburateur.

Luchtregelschroef
stationnaire
sproeier

De normale instelling is 1 slag uitgedraaid.

Wanneer de motor koud is, de van boven uit de carburateur stekende stift indrukken — wanneer het gashandle wordt opengedraaid komt de stift vanzelf weer in zijn oude stand terug.

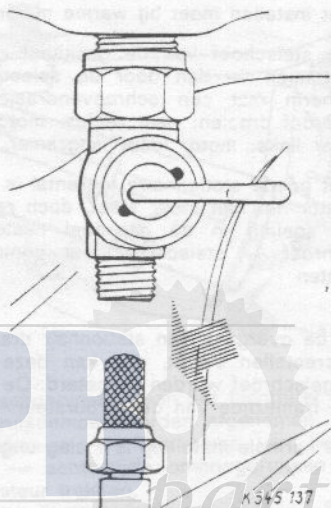
Zou bij koud weer de motor niet goed „opnemen”, dan moet met steeksleutel 8 de luchtregelschroef iets worden ingedraaid. Het mengsel wordt dan rijker.

Heeft de motor bij stationnair toerental een te rijk mengsel, of „verzuipt” hij, dan de luchtregelschroef $\frac{1}{2}$ tot $\frac{1}{4}$ slag uitdraaien, om een armer mengsel te verkrijgen.

Na het instellen van de luchtregelschroef, het stationnaire toerental met de aanslagschroef voor de gasschuif naregelen.

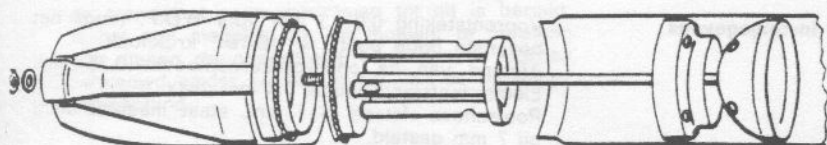
Koude start

Benzinekraan reinigen



In de benzinekraan bevinden zich twee zeefjes, welke dienst doen als brandstoffilter. In het bijzonder in de eerste dagen na ingebruikname van het voertuig zetten zich hier losgeraakte deeltjes uit de tank op af. Het fijne zeefje bevindt zich onder de kraan en wordt met de wartelmoer van de slangnippel gedemonteerd. Dit filter moet elke 3000 km worden schoongeblazen. Het grove filter is slechts toegankelijk, door de gehele benzinekraan te demonteren. Deze zeef moet na de eerste 500 km grondig worden schoongemaakt, daarna iedere 6000 km.

Ontkolen



K 545 282

Bij tweetactmotoren zet zich altijd een hoeveelheid verbrande olie en gedeeltelijk verbrande benzine in de uitlaat af, in de vorm van kool en teerachtige substanties. De gaten in de demperruimten worden hierdoor kleiner, waardoor het motorvermogen minder wordt. Bovendien hoort men bij het afsluiten van het gas de motor hevig bonken en stoten.

In het onderhoudsschema komt dan ook het ontkolen van de uitlaat regelmatig voor.

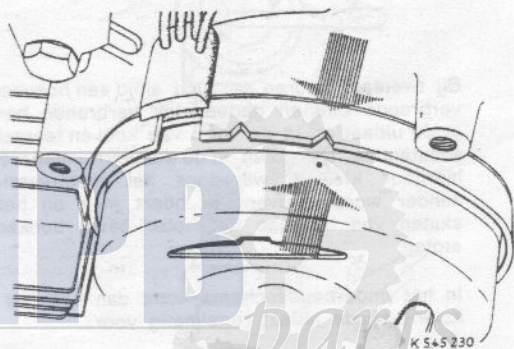
Om de uitlaat te ontkolen, moet men met pijpsleutel 10 het eindstuk demonteren en de binnendemper uittrekken. In de uitlaat is nu een schot zichtbaar, waarin 8 gaten zitten. Deze gaten moeten nu goed worden doorgeprikt, waarbij erop gelet moet worden, dat de boring niet groter wordt gemaakt. Binnendemper en eindstuk moeten eveneens goed worden gereinigd. Bij de montage moet het asbestkoord weer zorgvuldig worden aangebracht, om een goede afdichting te verkrijgen.

Alle veranderingen aan de uitlaat aangebracht, ook die om het uitlaatgeluid te versterken, verzwakken niet alleen het motorvermogen, doch zijn ook tegen de politievoorschriften.

Ontsteking

Instelgegevens

Voorontsteking 0,9-1,3 mm voor B.D.P. (voor het bovenste dode punt). = $16-19^\circ$ krukhoek.
Afstand van de onderbrekercontacten 0,35 mm.
Electrodeafstand bougie 0,4 mm, max.
Poolschoen-afstand 7-11 mm, staat meestal dicht bij 7 mm gesteld.



Afstelling

Linker motorscherm afnemen — men kan met pijpsleutel 10 de drie schroeven losdraaien — ontstekingsdeksel afnemen — vliegwiel draaien tot dat het merkteken zichtbaar wordt.

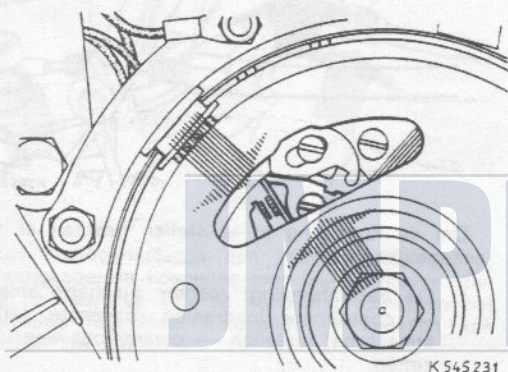
De controle en afstelling is zeer eenvoudig. Het vliegwiel zo draaien dat de onderbreker geheel geopend is. Nu met een voelmaat van 0,35 mm tussen de contactpunten en proberen of deze er lichtschuivend tussen gaat.

Staan de punten te nauw of te wijd, dan deze eerst verstellen.

Nu het vliegwiel draaien tot het rechtse merkteken op het carter overeenkomt met het merkteken op het vliegwiel. Op dit moment moet de onderbreker gaan openen, is dit niet het geval dan

Ontsteking

de grondplaat gaan verdraaien tot dit is bereikt. Is het niet mogelijk om dit moment te bereiken dan dienen de onderbreker-contacten te worden vernieuwd omdat er dan teveel van de punten is weggebrand.



Na langere tijd vertonen de onderbrekercontacten inbrandingen, (verhogingen en gaten) — kleine oneffenheden zijn niet storend — iedere 10.000 km echter moeten de contacten worden gecontroleerd. Wanneer veel in een stoffige en/of vochtige omgeving wordt gereden, eerder.

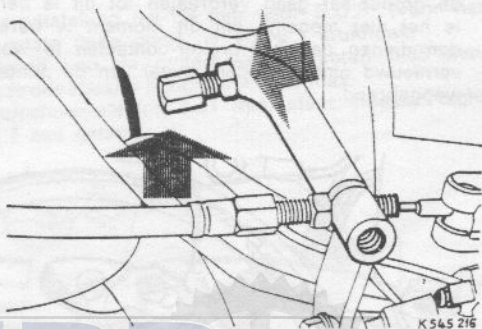
Onderbreker

De contacten kunnen met een in wasbenzine gedoopt penseel worden schoongemaakt — contacten alleen met een speciaal contactviltje vlakken — vijlsel met een doekje verwijderen — sterk ingebrande contacten onverwijld door Uw dealer laten vervangen.

Schoonmaken
contacten

Koppeling en schakeling

Afstelling



Om de koppeling af te stellen bestaan er twee mogelijkheden:

1. De basisafstelling: rechter zijscherm afnemen — contraoer losdraaien (bovenste pijl) — stelschroef instellen — contraoer weer vastzetten.

Tegenover de stelschroef bevindt zich in het spatbord een rubber stop (in de tekening zwart).

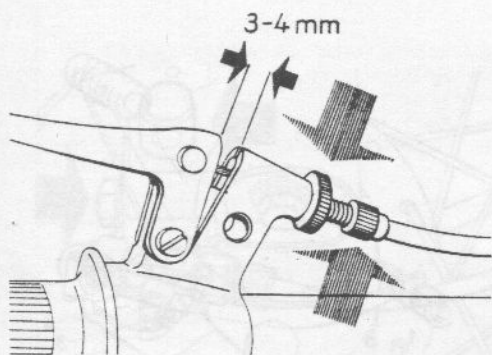
Voor het verwisselen van de koppelingkabel deze eruit nemen.

Door deze opening is de stelschroef ook bij gemonteerd achterwiel te bereiken.

2. Stelschroef aan koppelinghandle zie beeld blz. S 35 — contraoer losdraaien — stelschroef instellen — contraoer weer vastzetten.

Instellen wil hier zeggen: daar, waar aan het koppelingshandle de binnenkabel zichtbaar wordt, moet een vrije slag van 3-4 mm te meten zijn. Dit wil zeggen, dat de koppeling pas na deze 3-4 mm begint te werken.

Koppeling en schakeling



K 545 232

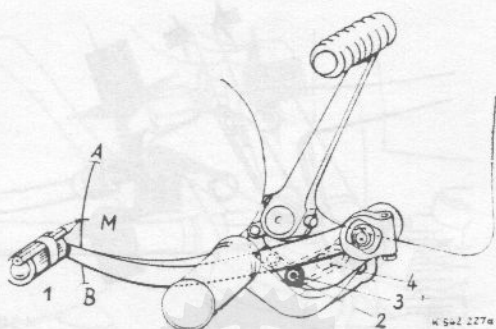
Zou niettegenstaande een goed ingestelde koppelingkabel de koppeling toch blijven slippen, dan is de veerdruk van de koppeling binnen in het motortje niet meer voldoende — Instellen kan alleen Uw dealer.

**Voetschakeling
instellen**

1. Voetschakelpedaal in de vrijloop tussen de 1e en 2e versnelling zetten.
2. Met plakband een potlood op het voetschakelpedaal bevestigen. (zie fig. op blz. 36)
3. Een stuk carton tussen motorbeplating en voetschakelpedaal schuiven — met plakband bevestigen.
4. Achterwiel draaien en met de hand aan het voetschakelpedaal door naar beneden te drukken de eerste versnelling inschakelen. Voetschakelpedaal in de onderste stand vasthouden en daarbij met het potlood de plaats op het carton aantekenen. (punt B.)

Koppeling en schakeling

1. Voetschakel-
pedaal
2. Contramoer
3. Excenter
4. Veeraanslag



Bestaat er nog speling tussen schakelpedaal en voetsteun? Anders de verbogen voetsteun weer naar onder buigen.

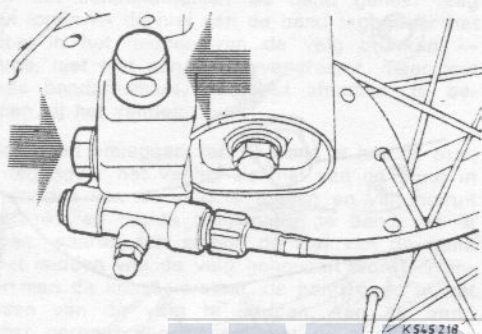
5. Nu het schakelpedaal naar boven doorduwen tot de 2e versnelling is ingeschakeld. Weer vasthouden op de grootste uitslag en plaats aantekenen. (punt A.) Nu de afstand A-B door midden delen en dit punt aantekenen. (M.)
7. Contramoer aan het excenter losdraaien, excenter zo ver draaien, totdat de potloodpunt aan de pedaal precies op het middelste punt M staat.

Belangrijk: Alleen door een feilloos in het midden stellen van het schakelpedaal tussen 1e en 2e versnelling wordt een absoluut trefzekere schakeling gegarandeerd.

8. Contramoer vastzetten. Daarbij erop letten, dat de excenterbout niet weer verdraait. Een foutieve instelling van het pedaal kan leiden tot een defecte versnellingsbak, welke bij het nauwkeurig opvolgen van deze controlemanier vermeden kan worden.

Wielen en remmen

Voorwiel
demonteren



De remkabel uit de nok van de naaf nemen en ook uit de remsleutel haken (eventueel stelschroef indraaien om voldoende ruimte op de kabel te krijgen).

Klembout losdraaien (linker pijl). Asmoer aan de rechterkant van het wiel losdraaien.

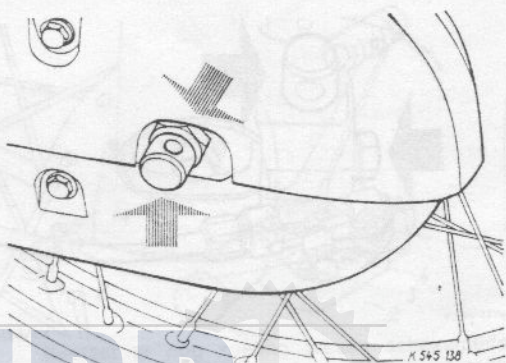
Aan de linkerzijde kan nu een pen door het gat van de as (zie rechter pijl) gestoken worden en met een lichtdraaiende beweging de as eruit getrokken worden. De telleraandrijving valt er nu tussenuit.

Bij de montage in omgekeerde richting erop letten dat de meeneemlippen van de telleraandrijving in de uitsparingen van de naaf geplaatst worden daar anders de aandrijving defect raakt.

Bij het inbouwen erop letten, dat de nok voor de remverankering van de voorvork goed in de sleuf van de naaf terecht komt.

Wielen en remmen

Achterwiel demonteren



Moer aan de linkerkant **niet** losdraaien (bovenste pijl). — Rechter asmoer losdraaien — steekas aan de kop (onderste pijl) met de pen, welke bij de pijpsleutel behoort, tegenhouden en uittrekken. Let voordien op hoe de remverankering zat, om te weten hoe deze weer te monteren.

Motorfiets iets opzij laten hellen, wiel in asrichting uit de elastische koppeling van het kettingwiel trekken — wiel tegen het spatbord houden — remdeksel uitnemen — wiel schuin naar achter/onder uitnemen.

Daar de linker moer (bovenste pijl) vast blijft zitten, blijft de kettingspanning gelijk.

Inbouwen in omgekeerde volgorde — let erop, dat de 5 rubbers goed in de uitsparingen van de kettingwielhouder geschoven worden.

Wielen en remmen

Banden afnemen en omleggen

Voor het bandenafnemen de band geheel leeg laten lopen — de hiel van de band tegenover het ventiel in het midden van de velg drukken — daarna, niet met een schroevendraaier, maar met goede bandafnemers, de band afnemen, **te beginnen bij het ventiel.**

Ook bij het omleggen van de band is het de truc, om tegenover het ventiel de hiel van de band in het midden van de velg te leggen en van hieruit naar links en rechts gelijkmatig de band om te leggen, waarbij dan steeds de hiel van de band in het midden van de velg gehouden wordt. Wanneer men de kunst verstaat, de band goed in het midden van de velg te houden, kan de band zonder gereedschap geheel met de hand omgelegd worden, **en nu eindigen bij het ventiel.**

Gebruik nooit scherpe voorwerpen bij het bandafnemen of -omleggen!

JMPB parts

Wielen en remmen

Wat u moet weten over spaken

Bij een nieuwe motorfiets, zult U na enige tijd, (100 tot 500 km) bemerken, dat de spaken van het achterwiel, en in mindere mate van het voorwiel, los gaan zitten. De oorzaak hiervan is, dat de nieuwe spaken zich hebben aangepast, zich zijn gaan „zetten” en hierdoor iets zijn gerekt.

Spaken zijn er echter op gemaakt, om goed gespannen in een wiel de krachten op te nemen. Wordt de spaakspanning minder, dan worden de spaken min of meer gebogen tijdens rijden en remmen, wat tot gevolg heeft, dat er spaken gaan breken, waardoor andere spaken hun werk moeten overnemen, die dan ook spoedig breken enz.

Controleer de eerste 500 km regelmatig de spanning van Uw spaken. Wanneer enkele los gaan zitten niet aarzelen, maar onmiddellijk de spaken laten naspannen door Uw dealer. Dit voorkomt veel narigheid.

Wanneer er enkele spaken gebroken zijn, niet alleen deze vernieuwen, maar het gehele wiel laten overspaken, aangezien er in de andere spaken, door overbelasting hoogstwaarschijnlijk haarscheurtjes zijn ontstaan, waardoor deze spoedig ook zullen breken, en er dus voortdurend nieuwe spaken moeten worden ingezet, zonder resultaat.

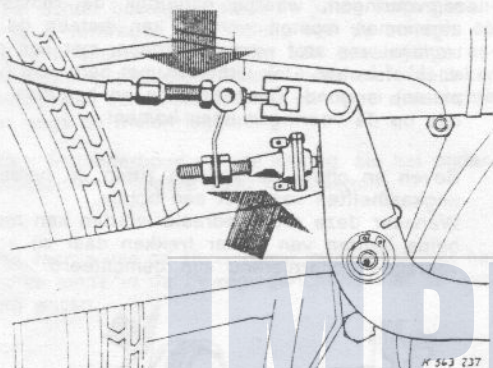
Dus:

1. Let de eerste 500 kilometers nauwkeurig op de spanning van Uw spaken.
2. Laat deze meteen natrekken, wanneer ze los zitten.
3. Bij breuk van een of meer spaken moet het gehele wiel worden overgespaakt.

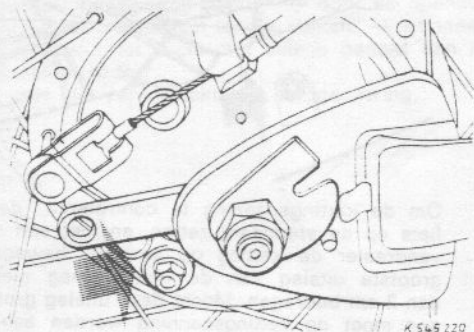
Wielen en remmen

De achterrem is na te stellen met de stelschroef
achter de trapas (zie pijl). Denk ook hier weer aan
voldoende vrije slag voor de remkabel (ca. 6 mm).

Voetrem instellen



Indien de stelschroef geheel is uitgedraaid dan de
remsleutel op de achternaaf losnemen (zie pijl)
deze enige tandjes terugzetten, daarna opnieuw
kabel stellen.

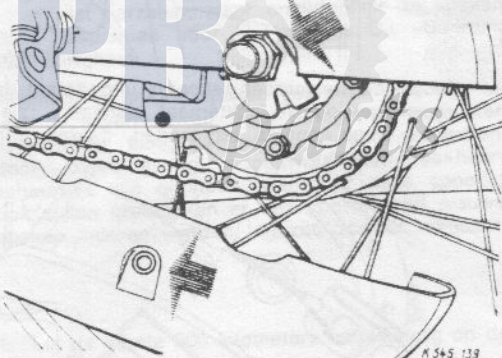


Wielen en remmen

Nieuwe remvoering is 3,5 tot 4 mm dik, wanneer deze is afgesleten tot ca. 1,5 mm, moeten de remsegmenten worden vernieuwd. Bij controle van de remvoeringen, waarbij natuurlijk de remdeksels afgenomen moeten worden, kan meteen de remtrommel van stof worden ontdaan, met een droge doek of kwast. Ook uitblazen met perslucht (werkplaats) is goed. Geen benzine en helemaal geen olie op de voeringen laten komen!

Kettingspanning nastellen

Boven en onder de steekas zitten de beide kettingkasthelften vast met een boutje. Wanneer deze eruit gedraaid worden kan men de beide helften van elkaar trekken daar zij aan de voorzijde scharnierend zijn gemonteerd.



Om de kettingspanning te controleren, de motorfiets op de standaard zetten, en met een schroevendraaier de ketting op en neer bewegen. De grootste uitslag van de ketting mag niet meer dan 2 cm bedragen. Mocht deze uitslag groter zijn, dan moet de kettingspanning worden aangepast.

Wielen en remmen

Linker asmoer losdraaien (rechter pijl) — stand van de kettingspanner onthouden — rechter asmoer losdraaien — met de excenterspanners de as iets naar achter bewegen totdat de juiste kettingspanning is verkregen. Met behulp van de strepen op de kettingspanners kan men een evenwijdige as-verplaatsing aftellen. Wanneer men helemaal zeker wil zijn van een juiste sporing, kan men een rechte lat langs de wielen leggen.

Voor het onderhoud van de ketting, zie het onderhoudsschema (iedere 1500 km invetten).

Het veertje van de sluitschakel moet altijd met het dichte einde in de bewegingsrichting van de ketting wijzen.

Sluitschakel

Iedere veerbeen dient gevuld te zijn met 110 ccn hydraulische olie Shell 4001, dus beslist geen motorolie of iets dergelijks.

Telescoop voorvork

Oliestand controle: balhoofdkap verwijderen — de inbussluitdoppen eruit draaien — door de opening een pijlstok van 29 cm lengte steken. — wanneer de pijlstok 1 tot 2 cm met olie is bedekt dan is het peil in orde.

Te veel olie veroorzaakt een stugge vering.

parts

Electrische installatie

Schakelaar

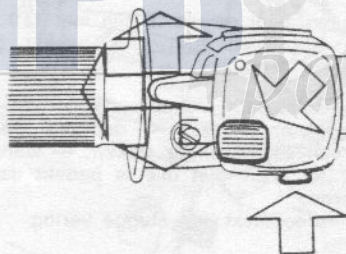
De vliegwielmagneet zorgt ook voor de electriciteit voor de verlichting.

De verlichting werkt alleen bij draaiende motor.
De lichtschakelaar zit bij de linker hand.

Hefboom (linker pijlen) naar boven: licht ingeschakeld;
bovenste stand: groot licht;
middenstand: dimlicht;
naar onder: licht uitgeschakeld.

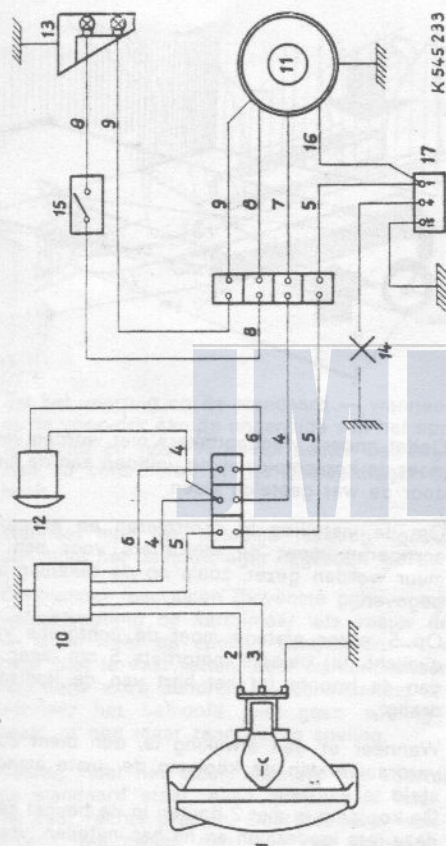
Drukknop rechtsonder: kortsluitcontact, om de motor af te zetten.

Drukknop links onder: claxon. (schuine pijl)



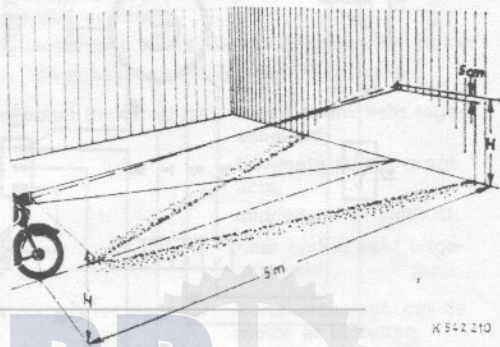
K545 226

Bedradingsschema



1. Koplamp inbouw
2. rood
3. wit
4. geel
5. zwart
6. bruin
7. geel-rood
8. groen-rood
9. grijs
10. Lichtschakelaar
11. Vliegwieltstekking met aparte achterlichtspoel
12. Claxon
13. Achterlicht met stoplicht
14. Bougie
15. Stoplichtschakelaar
16. Blauw
17. Hoogspanningspoel

Koplampinstelling



Opdat andere weggebruikers niet worden verblind, moet de koplampinstelling voldoen aan de hiervoor door de wet gestelde eisen.

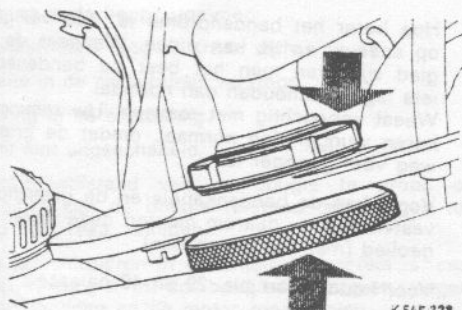
Om de instelling te controleren en eventueel te corrigeren moet de motorfiets voor een blinde muur worden gezet, zoals op de tekening is aangegeven.

Op 5 meter afstand moet de lichtgrens van het dimlicht, bij belaste motorfiets 5 cm lager liggen, dan de hoogte tot het hart van de koplamp bedraagt.

Wanneer er een afwijking is, dan dient door het verdraaien van de koplamp de juiste stand ingesteld te worden.

De koplamp is met 2 bouten in de beugel geklemd, deze iets losdraaien en na het instellen weer vastzetten.

Balhoofdlager



Zet het voertuig op de standaard — wanneer men nu de voorvork aan de onderzijde van het spatbord vasthoudt en naar voren en achter beweegt, kan men nu controleren of het balhoofdlager speling heeft.

Wanneer men een duidelijke speling constateert, dan moet het balhoofdlager nagesteld worden.

Contramoer losdraaien (bovenste pijl) — met een waterpomptang de kartelmoer iets vaster draaien — lager weer op speling controleren — kartelmoer niet te vast zetten, daar de contramoer hem nog eens extra aandrukt — de instelling is juist, wanneer het balhoofd juist geen speling meer heeft, of nog maar zeer weinig speling.

Daarbij moet het stuur, wanneer het voertuig op de standaard staat, even gemakkelijk naar links als naar rechts draaien. Gaat het stuur ook maar ergens iets zwaar, dan moet het balhoofd meer speling gegeven worden.

Tips voor de winter

Rijden in de winter

Hoe beter het bandenprofiel is, hoe veiliger men op sneeuw en ijs kan rijden. Wanneer de wegen glad zijn, kan men het best de bandenspanning iets lager aanhouden dan normaal.

Weest voorzichtig met remmen. Uw remmen blokkeren vlugger dan normaal, omdat de grip op de weg veel geringer is.

Vocht kan de bandenkabels en de gasschuif doen vastvriezen — daarom moeten deze vaker worden geolied (met een dunne olie).

Voor koude start blz. 29 en 49 nalezen.

Overwinteren

Machine en motorblok grondig reinigen, en met een anti-corrosie-olie innevelen. Met dichte benzinekraan de motor starten, en zo de carburateur leeg draaien (bij langere stilstand ontstaat er gommvorming in de benzine en verstopt zeven en sproeiers). — Door het bougiegat ca. 2 cc olie in de cilinder gieten — met het achterwiel de motor in de 2e versnelling ronddraaien (de olie wordt dan verdeeld over cilinder en krukkast). Bougie inschroeven — machine op de standaard zetten — de banden mogen nooit „plat“ staan.

Oorzaken van storingen

Storing in de benzinetoevoer:

Brandstoftank leeg of kraan dicht.

Zeefje in de carburateur verstopt.

Storing in de ontsteking.

Licht niet uitgeschakeld.

Elektrodenafstand van de bougie te groot, of
pareltjes aan de bougie (afstand terugbuigen tot
0,35 mm; resp. reinigen).

Om te controleren of de ontsteking defect is, een
nieuwe bougie in de bougiedop steken, tegen
massa houden en de motor ronddraaien.

Wanneer geen vonk overspringt, is de ontsteking
defect.

Mogelijke defecten aan de ontsteking:

Bougiedop slaat door wegens vochtigheid —
bougiekabel slecht — vet of vuil op de onder-
brekerscontacten — massasluiting in het kortsluit-
contact.

Wanneer de motor niet aanslaat kan dit ook nog
de volgende oorzaak hebben: Wanneer men bij
afgezette motor heeft vergeten de brandstofkraan
te sluiten, is het mogelijk, dat door een vuiltje op
de vlotternaalddzitting, de benzine rechtstreeks in
de motor is gelopen — men noemt dit: „de motor
is verzopen”.

Om te starten, de benzinekraan sluiten, gas geheel
open draaien en doorstarten. Slaat de motor dan
nog niet aan, dan de bougie uitschroeven en de
motor zonder compressie flink rondtrappen. Na
enige minuten een droge bougie inzetten, en
starten.

N.B. Tijdens het rondtrappen van de motor de kort-
sluitknop ingedrukt houden.

Motor slaat niet aan

Ontsteking is niet
tristaker

Kouping 500

Wanneer de motor niet aanslaat kan dit ook nog

de volgende oorzaak hebben: Wanneer men bij

afgezette motor heeft vergeten de brandstofkraan

te sluiten, is het mogelijk, dat door een vuiltje op

de vlotternaalddzitting, de benzine rechtstreeks in

de motor is gelopen — men noemt dit: „de motor

is verzopen”.

Om te starten, de benzinekraan sluiten, gas geheel

open draaien en doorstarten. Slaat de motor dan

nog niet aan, dan de bougie uitschroeven en de

motor zonder compressie flink rondtrappen. Na

enige minuten een droge bougie inzetten, en

starten.

N.B. Tijdens het rondtrappen van de motor de kort-

sluitknop ingedrukt houden.

Oorzaken van storingen

**Motor slaat aan,
maar slaat kort
daarna weer af,
of reageert niet
op gasgeven**

Brandstofkraan dicht, de motor loopt zolang, tot de vlotterkamer leeg is. Of de motor is nog zeer koud, zodat de startschuif nogmaals moet worden gebruikt.

Hoofdsproeier verstopt.

Vlotternaald is blijven hangen, zodat de motor een te rijk mengsel krijgt.

**Motor blijft
viertakten en rookt
uit uitlaat**

Vlotter is verbogen, zodat het vlotterkamerpeil niet meer klopt. (Uw dealer verhelpt dit.)

Een poetslap onder de buddyseat verstopt de luchtaanzuigaten.

Luchtfilter vervuild.

**Motorvermogen
wordt minder**

Nazien of er geen poetslap onder de buddyseat ligt.

Verstopte uitlaatgaten. (Ontkolen.)

Zuigerveren vastgekleefd. (Dealer raadplegen.)

Gasschuif gaat niet geheel open. (Kabelstelschroef-verstellen.)

Luchtfilter vervuild. (Reinigen in wat motorbrandstof.)

Aanzuiggeruisdemper niet dicht. (Afdichten.)

Remmen lopen aan. (Vrije slag nastellen.)

Ketting te strak, of zwaar vervuild.

Ontsteking niet meer op tijd. (Dealer laten controleren.)

Oorzaken van storingen

Gasschuif blijft hangen. (Carburateur demonteren, slijtsel of vuil verwijderen.)

Gaskabel in orde brengen.

Krukassimmerringen zijn lek. (Dealer laten controleren.)

Voetschakelpedaal op juiste instelling controleren.

Vrije slag van koppeling controleren — koppelingskabel kan versleten zijn (wanneer een draadje van de binnenkabel breekt of ombuigt, bestaat de kans, dat de kabel in de buitenkabel blijft steken, waardoor de koppeling niet geheel kan terugkomen).

Koppelingskabel moet dan worden vernieuwd.

Koppelingsdrukstift heeft geen speling, of onderste koppelingsplaat is kromgetrokken door oververhitting. (Dealer laten controleren.)

Massasluiting in lichtschakelaar.

Electrodeafstand bougie te groot. (Nastellen op 0,35 mm.)

Onderbrekercontacten fout ingesteld.

Achterdeel van frame niet dicht, zodat water van het achterwiel in het frame wordt geslingerd. (Dealer laten controleren.)

Bij het wassen is water door de aanzuiggaat onder de buddyseat gekomen.

Aanzuiggeruisdempers niet goed aangesloten aan frame en carburateur.

Motor loopt te snel
stationnair

Schakeling is niet
trefzeker

Koppeling blijft
slippen

Motor slaat af bij
inschakelen van
licht

Water in aanzuig-
geruisdempers en
frame

Technische gegevens

Motor

Type:	B 15/3
Principe:	Tweetakt met omkeerspoeling
Boring:	40 mm
Slag:	39,5 mm
Slagvolume:	49 cc
Compressieverhouding:	1 : 11
Vermogen:	6 pk (DIN) bij 8500 omw./min.

Carburateur

Type:	Bing 1/18/13
Doorlaat:	18 mm Ø
Hoofdsproeier:	72
Naaldsproeier:	7037
Sproeiernaald:	No. 3
Naaldstand:	3e inkeping van boven
Gasschuif:	met venster 4,5 breed en 1,5 diep
Stationnaire sproeier:	35

Koppeling

Meervoudige natte plaatkoppeling met diafragmaveer

Versnellingsbak

Bouwwijze:	5-versnellingsmech. met voetschakel over schakelwals
Overbrengingsverhoudingen:	Motor-Koppeling: 77 : 21 tanden = 3,67 1e versnelling: 47 : 13 tanden = 3,62 2e versnelling: 41 : 19 tanden = 2,16 3e versnelling: 36 : 23 tanden = 1,56 4e versnelling: 34 : 26 tanden = 1,31 5e versnelling: 32 : 28 tanden = 1,14 Kettingoverbrenging: 35 : 13 tanden = 2,69
Ketting:	Rollenketting $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ " 102 schakels

Technische gegevens

Stroombron:	Bosch vliegwielmagneet-ontsteking met aparte hoogspanningspoel
Vermogen:	6 V 29 W + 5 W
Ontstekingsstijdstip:	0,9—1,3 mm voor bovenste dode punt
Bougie:	Warmtegraad 260
Bougiedop:	Ontstoort volgens VDE 0897
Koplamp:	Lichtdoorlaat 130 mm Ø
Duplolaamp:	6 V 25/25 W
Signaal:	Claxon
Achterlicht:	6 V, 4 W
Remlicht:	6 V, 5 W
Frame:	Geperst stalen frame
Achtervering:	Swingarm met oliegedempte telescoopveren
Voorvork:	Telescoopvork hydraulisch gedempt. Olie Shell 4001 110 ccm per veerbeen
Wielen:	21 x 2,75 Speciaal
Remmen:	Lichtmetalen volle remnaven: voor Ø 150 x 20 mm, achter Ø 150 x 20 mm voor- en achternaaf met steekas
Brandstof:	Mengsmering 1 : 25 1 deel tweetactolie SAE 50 op 25 delen normale benzine. (geen Super gebruiken). Geen zelfmengende olie gebruiken
Tankinhoud:	12,5 liter, waarvan ca. 1,8 liter reserve
Versnellingsbak:	350 cc versnellingsbakolie Kreidler KC 80
Grootste lengte:	1880 mm
Grootste breedte:	650 mm
Zadelhoogte:	760 mm
Stuurbreedte:	555 mm
Gewicht:	75 kg
Toelaatbaar totaalgewicht:	245 kg

Electrische installatie

Rijwielgedeelte

Brandstof en olie

Afmetingen

Gewicht

Wijzigingen voorbehouden!

Onderhoudsschema van de

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	en verder alle
Olieverversen van versnellingsbak, bij warme motor, met versnellingsbakolie Kreidler KG 80	X	X			X	6000 km
Oliepeil in versnellingsbak controleren en eventueel bijvullen			X	X		3000 km
Vrije slag van de koppeling controleren en eventueel instellen	X	X	X	X	X	1500 km
Schakeling controleren en eventueel nastellen	X		X		X	3000 km
Onstekingsstijdstip controleren	X	X	X		X	3000 km
Electrode-afstand aan de bougie controleren = 0,35 mm	X	X	X	X	X	1500 km
Smeervilt van onderbreker licht invetten met Bosch-vet Ft 1 v 4			X		X	6000 km
Cilinderkopmoeren natrekken 1,5 kg/m	X					
Motorbevestiging en wielmoeren op vastzitten controleren	X	X	X		X	6000 km
Uitlaatpoort schoonmaken, controleren of zuigerveren nog niet in de sponningen zijn vastgekleefd, kool uit sponningen verwijderen					X	6000 km

KREIDLER FLORETT

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	en verder alle
Zeef in brandstofkraan schoonmaken	X	X	X	X	X	3000 km
Carburateur en luchtfilter schoonmaken	X	X	X	X	X	3000 km
Uitlaatsysteem geheel ont- kolen	X	X	X	X	X	3000 km Wanneer motor- vermogen min- der wordt eerder
Kettingkast controleren	X	X	X	X	X	1500 km
Spaken op spanning contro- leren en evt. bijspannen	X	X	X		X	3000 km
Beide wielen controleren op slingeren Sporing controleren	X	X	X	X	X	1500 km
Balhoofdlager op speling controleren	X		X		X	3000 km
Rem- en koppelinghandle en bowdenkabels oliën	X		X		X	3000 km
Remmen controleren en evt. kabels nastellen	X	X	X		X	1500 km
Telleraandrijving door- smeren	X	X	X	X	X	1500 km
Remsleutel van voor- en achterwiel invetten			X		X	3000 km
Voor- en achterwiellager en balhoofdlager opnieuw invetten						10000 km

Accessoires



Origineel Kreidler beenschild incl. BTW f 55,44

Accessoires

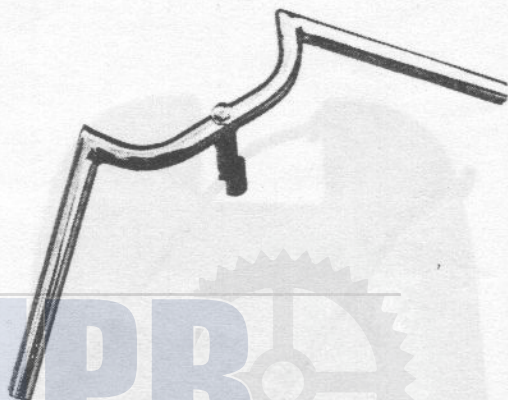


Tankrekje, verchroomd

incl. BTW f 10,08

S 57

Accessoires



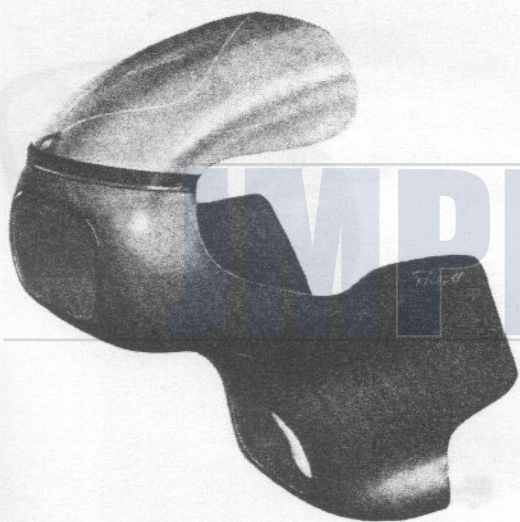
Racestuur, verchroomd

incl. BTW f 19,04



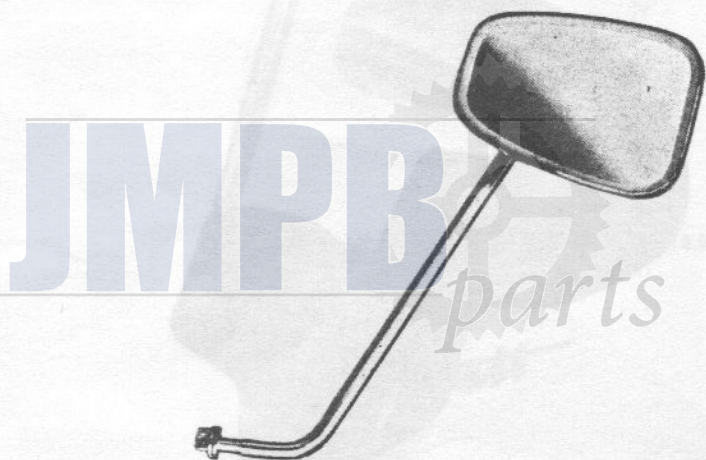
Dashboard, polyether

incl. BTW f 13,44



Stroomlijnomhulling polyester v.a.
incl. BTW f 168,—

Accessoires



S 60

Spiegel, groot model, v.a.

incl. BTW f 8,12

Accessoires



Tankdop met slot

incl. BTW f 11,76

S 61

Accessoires



Sduitbussen lak in org. kleur incl. BTW f 6,66

Accessoires

Deze transmissie-olie voldoet aan alle technische eisen en waarborgt zowel zomer als winter een soepel schakelen van de versnellingsbak. De inhoud van dit busje is voldoende voor één verversing.

Carterolie



Deze olie werd in nauwe samenwerking met een bekende oliemaatschappij speciaal voor Kreidler-motoren ontwikkeld.

De samenstelling is erop gericht de hoge levensduur van de Kreidler-motoren te waarborgen.

De mengverhouding van Kreidler mengsmering is 1:25.

Bus 1 liter: voldoende voor mengen met 25 liter gewone benzine.

Bus ¼ liter: voldoende voor mengen met 6¼ liter gewone benzine.

Mengsmeerolie

N.B. Vraagt bij Uw dealer uitsluitend de originele Kreidler carter- en mengsmeer-olie.

Accessoires

Buddy overtrek, div. kleuren	v.a. f	15,68
Kofferrek verchroomd	v.a. f	35,28
Megafoon uitlaateindstuk	v.a. f	17,92
Motorscherm verchroomd, links	f	42,—
Motorscherm verchroomd, rechts	f	38,08
Race-schermbroom	f	24,64
Sport buddy-seat, zwart	f	50,40
Sierbeugel voor- of achterspatbord verchroomd	v.a. f,	6,72
Tank verchroomd	f	137,20
Valbeugel verchroomd	f	28,—
Voorspatbord verchroomd	v.a. f	36,96
Voorspatbord roestvrij staal 21"	f	59,36
Stuurplaat verchroomd t/m type 1966	f	21,84
Polyester-rijckappen voor beenschild — per stel	f	28,—

Prijzen : incl. BTW.

Prijswijzigingen voorbehouden.

JMPB

parts

KREIDLER-IMPORT:



VAN VEEN IMPORT N.V.

Haarlemmerweg 518, Amsterdam-W.

Telefoon 0 20 — 18.61.62 *

Showrooms Willem de Zwijgerlaan 17-19