

KREIDLER

Florett

JMPB

parts

BEDIENUNGSANLEITUNG MOKICK



BEDIENUNGSANLEITUNG MOKICK

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Montageanleitung und Ehrennadeln	5	Anhalten und Parken	22
Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer	6	Motor abstellen – Fahrzeug parken	
Merkblatt	6	Benzin und Öl	23
Leicht zu finden	11	Super bringt nichts ein – Öl ist nicht Öl – Selbstmischend – Das Mischungs- verhältnis – Motorschmierung bergab	
Typenschild – Fahrgestellnummer – Motornummer – Werkzeug – Cockpit – Kontrolleuchten – Schalter am Lenker links und rechts – Fußschaltung		Pflege und Wartung	24
Startvorbereitungen	19	Wartungsplan	
Kraftstoff im Tank? – Kraftstoffhahn – Reifenluftdruck – Bremsen – Kupplung – Leerlauf einlegen – Zündung einschalten – Starthilfe – Motor starten – Signal Lichtkontrolle		Motor	28
Richtig schalten	21	Öl ablassen – Öl einfüllen – Schaltung einstellen – Zylinderkopf- schrauben – Motorbefestigungs- schrauben – Zylinder, Kolbenboden und Auspuffstutzen	
Einfahren	22	Zündanlage	32
		Zündzeitpunkt – Einstellen – Zündkerze – Zündkerzenpflege – Elektrodenverschleiß – Elektrodenabstand 0,4 mm – Wasser- schutz-Zündkerzenstecker	

Kraftstoffanlage und Auspuff

34

Kraftstoffhahn mit Filter reinigen
 Vergaser, Luftfilter, Auspuff – Vergaser
 abnehmen – Gasschieber heraus-
 nehmen – Schwimmergehäuse öffnen –
 Düsen reinigen – Leerlauf einstellen –
 Kaltstart – Saugschalldämpfer abnehmen –
 Luftfilter reinigen – Saugschalldämpfer
 aufsetzen – Ohne Saugschalldämpfer ... –
 Auspuff reinigen

Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel

40

Kettenspannung unter Kontrolle halten
 Kettenspannung einstellen – Radspur
 kontrollieren – Kettenschloß – Kettenrad
 und Kettenritzel

Lenkung

42

Steuerkopf-Lager einstellen

Räder

44

Speichenspannung kontrollieren (Draht-
 speichenrad) – Schrauben von Felge und
 Speichen kontrollieren (Verbundrad) –
 Tachometerantrieb abschmieren

Trommelbremse

45

Bremsbelag-Kontrolle – Vorderrad
 ausbauen – Hinterrad ausbauen –
 Pflege

Scheibenbremse

49

Flüssigkeitsstand im Hauptbrems-
 zylinder prüfen – Bremsflüssigkeit
 wechseln – Bremsanlage auf Dichtheit
 prüfen – Bremsbelag-Kontrolle –
 Bremsbeläge ausbauen – Bremsbeläge
 montieren – Wichtiger Hinweis –
 Bremssattel auf Bewegungsfreiheit prüfen –
 Einbaulage des Hauptbremszylinders
 beachten

Bereifung

53

Reifendruck – Profiltiefe
 Florett-Reifengröße und Typ

Fahrgestell

53

Bowdenzüge

54

Gaszug einstellen Vorderradbremse
 einstellen – Hinterradbremse einstellen –
 Kupplungszug einstellen

	Seite
Elektrische Anlage	56
Beleuchtungsanlage – Scheinwerferbirne auswechseln – Schlußlicht- und Brems- lichtbirne auswechseln – Blinkleuchtenbirne auswechseln – Kontrolleuchten im Cock- pit auswechseln – Trockenakku	

	Seite
Winterfahrt	62
Winterschlaf	62
Störungen und deren Beseitigung	63
Technische Daten	67
Elektrische Schaltpläne	72



Montageanleitung und Ehrennadeln

Wer dies oder jenes gern selbst machen möchte, findet Gelegenheit. Zu einfachen Wartungs- und Pflegearbeiten bietet sich die FLORETT dank unkomplizierter Bauart geradezu an. Entsprechende Hinweise sind in dieser Bedienungsanleitung enthalten.

Auch darüber hinaus läßt sich mancherlei selbst machen. Doch ohne in Umgang mit Werkzeug und Mechanik bewandert zu sein, sollte man sich mit Montagearbeiten an der FLORETT nicht zu weit vorwagen. Aber vieles läßt sich lernen, ohne Schaden anzurichten.

Motor und Fahrwerk auf eigene Faust „entdecken“ zu wollen, kann schief gehen. Es ist vorgesorgt. Für technisch Begabte gibt es eine leicht verständliche FLORETT-Montageanleitung, die durch Wort und Bild mit den wichtigsten Arbeitsvorgängen an Motor und Fahrwerk bekannt macht.

Die FLORETT-Montageanleitung kann man beim KREIDLER-Händler erwerben – gegen eine Schutzgebühr.

Fahrer, die mit ihrer FLORETT 50 000 Kilometer zurückgelegt haben, sind berechtigt, die silberne Ehrennadel zu tragen.

Fahrer, die es mit ihrer FLORETT auf 100 000 Kilometer gebracht haben, erhalten als besondere Auszeichnung die Ehrennadel in Gold.

Antragsformulare für diese Ehrennadeln übersendet auf Anforderung KREIDLER WERKE GMBH FAHRZEUGWERKE, Postfach 1640, 7014 Kornwestheim.



Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer

Typ:	Baujahr:
Motor-Nr.:	
Fahrgestell-Nr.:	
Schlüssel-Nr.:	(wichtig)
Name des Besitzers:	
Straße:	
Wohnort:	
Telefon:	
Erstmals in Betrieb genommen am:	
Besondere Ausstattung und Änderungen am Fahrzeug:	
Allgemeine Betriebserlaubnis:	
Haftpflicht-Versicherungsschein-Nr.:	
Versicherungs-Gesellschaft:	
Straße:	
Ort:	
Telefon:	

Merkblatt

Für das KREIDLER FLORETT Mokick braucht man mindestens den Führerschein Klasse 5.

Dieses Fahrzeug ist steuer- und zulassungs-frei.

Es muß die Mindest-Haftpflichtversicherung über mind. 500 000 DM abgeschlossen werden. Die Versicherungsbeiträge (Prämien) sind bei den einzelnen Gesellschaften unterschiedlich – richtige Wahl treffen.

Das FLORETT Mokick muß mit einem Versicherungs-Kennzeichen versehen sein, das Ihnen erstmals bei Beantragung der Haftpflicht-Versicherung und dann jedes Jahr neu von der Versicherungsgesellschaft ausgestellt wird.

Beim Kauf des Fahrzeugs wird dem Kunden eine Garantiekarte mit Pflegedienstkarte ausgehändigt.

Die im Wartungsplan aufgeführten Arbeiten planmäßig ausführen lassen. Getätigte Dienste werden von der Werkstatt in die Karte ein-

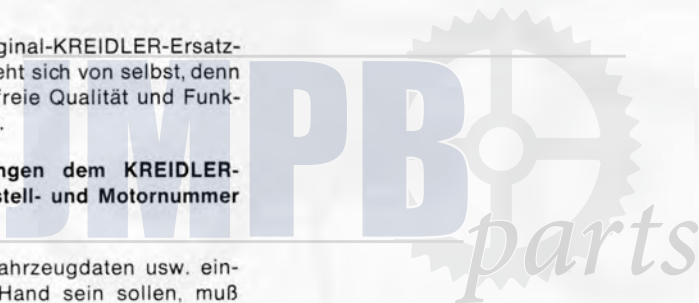
getragen. Das kann bei eventuellen Garantieansprüchen entscheidend sein. Außerdem sind die Eintragungen beim Verkauf des Fahrzeugs ein Beweis dafür, daß es zur Werterhaltung vorschriftsmäßig gepflegt wurde.

Ohne Pflegedienstvermerke in der Karte keine Garantieleistungen!

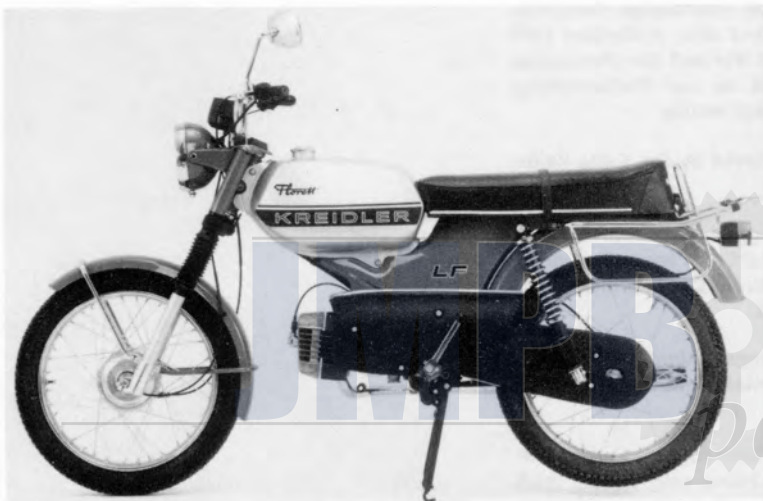
Im Bedarfsfall nur Original-KREIDLER-Ersatzteile verwenden – versteht sich von selbst, denn nur so stehen einwandfreie Qualität und Funktion von vornherein fest.

Bei Ersatzteil-Bestellungen dem KREIDLER-Händler immer Fahrgestell- und Motornummer angeben.

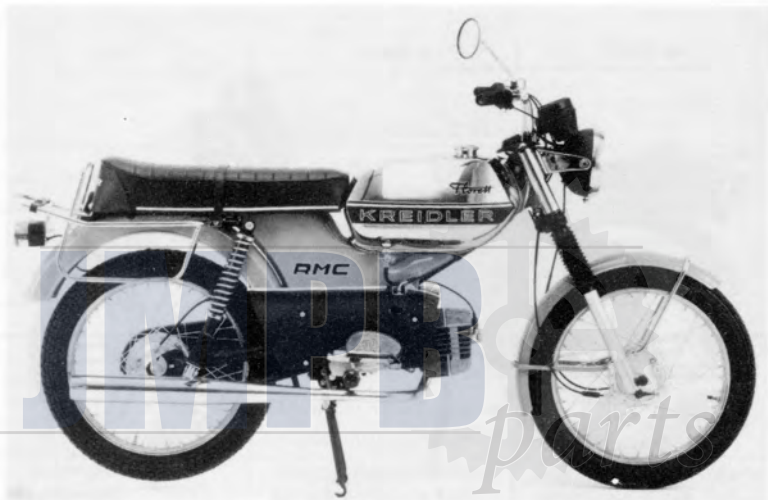
Bitte auf Seite 6 die Fahrzeugdaten usw. eintragen. Wenn sie zur Hand sein sollen, muß nicht erst am Fahrzeug nachgesehen werden.



LF-F
3-Gang



RMC
4-Gang

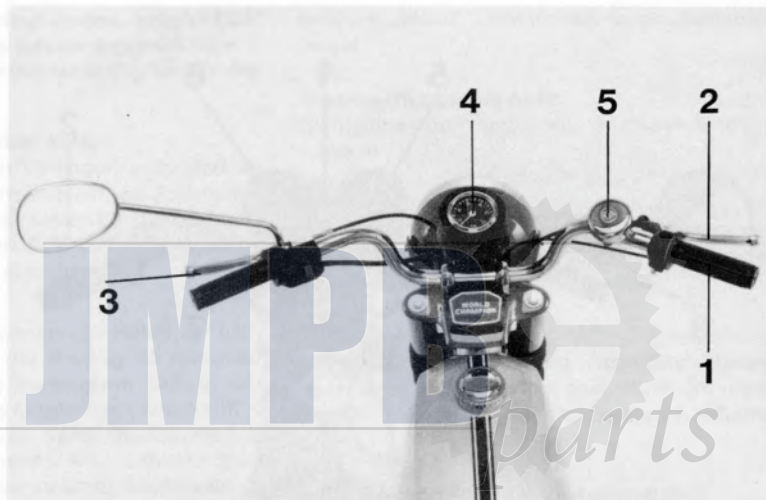


RMC—S

5-Gang

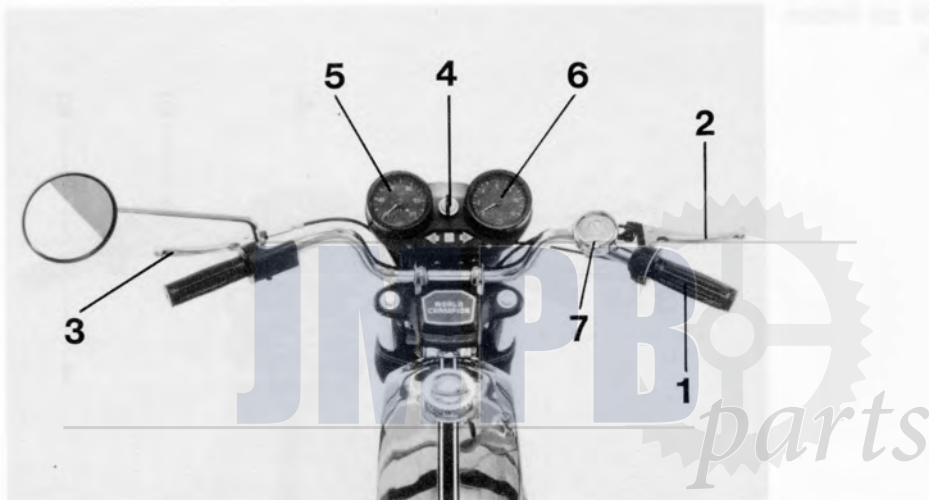


Leicht zu finden
LF-F



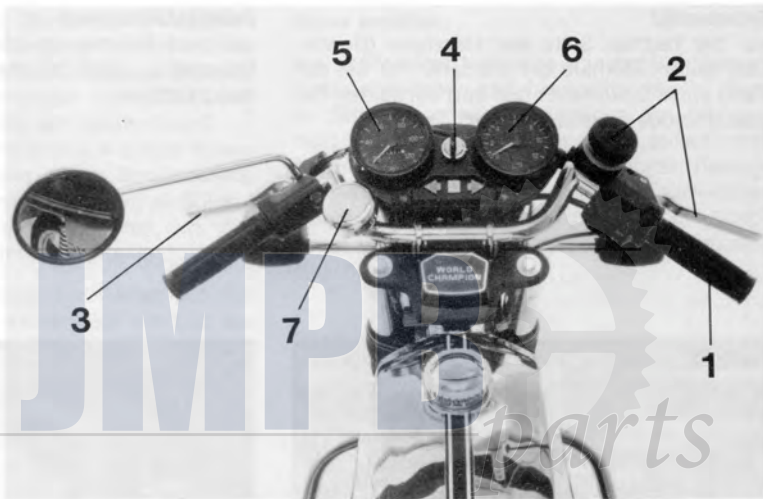
- 1 Gasdrehgriff
- 2 Handbremse
- 3 Kupplung

- 4 Tachometer (mechanisch)
- 5 Glocke



- 1 Gasdrehgriff
- 2 Handbremse
- 3 Kupplung

- 4 Zünd- und Lichtschalter
- 5 Tachometer (mechanisch)
- 6 Drehzahlmesser (elektronisch)
- 7 Glocke



- 1 Gasdrehgriff
- 2 Handbremshebel mit
Hauptbremszylinder
- 3 Kupplungshebel

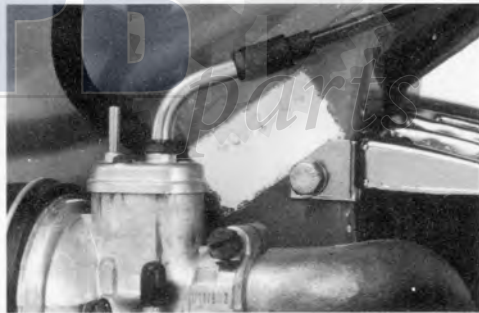
- 4 Zünd-Lichtschalter
- 5 Tachometer (mechanisch)
- 6 Drehzahlmesser (elektronisch)
- 7 Glocke

Typenschild

auf der rechten Seite der Maschine (Benzinhahnseite) unterhalb der Sitzbank – es hat den Rang eines Dokuments und darf auf keinen Fall geändert oder entfernt werden.

Fahrgestellnummer

auf dem Rahmen, in unmittelbarer Nähe des Vergasers – auch bei montierter Motorverkleidung sichtbar.



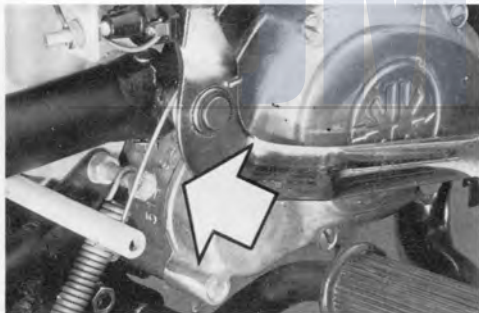
Motornummer

am Rücken des Motorgehäuses eingeschlagen – sichtbar nur, wenn die rechte Motorverkleidung abgenommen wird.

Werkzeug

LF-F, RMC

liegt im rückwärtigen Teil der Sitzbank – Zugang von hinten durch verschließbare Klappe mit dem Schlüssel vom Lenkschloß.



Werkzeug RMC-S

ist in dem Kasten auf der linken Fahrzeugseite untergebracht. Die beiden Kunststoffschrauben mit einer Geldmünze herausdrehen. Deckel abnehmen.



Cockpit RMC, RMC-S

Links Tachometer mit Kilometerzähler; rechts Drehzahlmesser, dazwischen das Zündschloß und die Kontrollleuchten.

Zündschloß:

Stellung A = Aus, nur in dieser Stellung können Sie den Zündschlüssel einstecken oder abziehen.

Stellung B = Zündung und Blinkanlage eingeschaltet.

Stellung C = Zündung, Blinkanlage und Licht eingeschaltet.



Achtung: Einschlüsselsystem = zusätzliche Diebstahlsicherung.

Zündschlüssel paßt sowohl ins Zündschloß als auch ins Lenkschloß. Darum unbedingt Schlüsselnummer notieren!

Kontrolleuchten

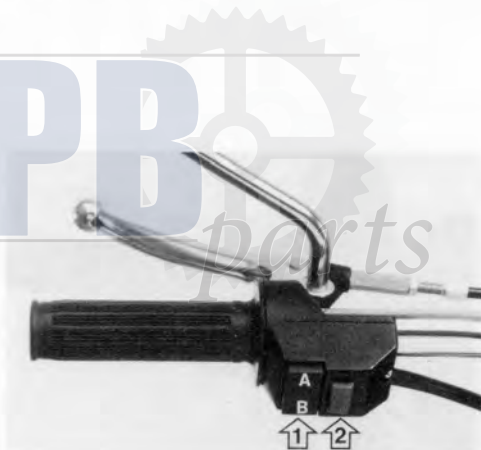
RMC-S

- 1 = Signalleuchtenattrappe
- 2 = Blinker links (grün)
- 3 = Blinker rechts (grün)



**Schalter am Lenker links
LF-F**

- 1 = Lichtschalter
Stellung A = Licht an
Stellung B = Licht aus
- 2 = Kurzschlußknopf



Schalter am Lenker rechts RMC-S

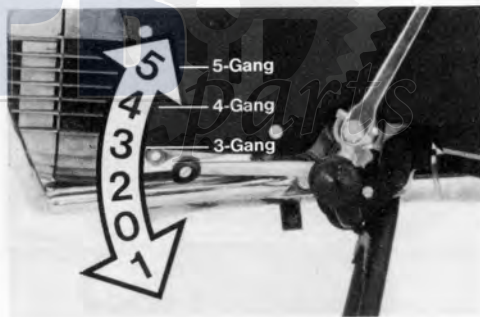
Blinkerschalter:

Stellung A = Blinker rechts

Stellung B = Blinker links

Fußschaltung

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



Startvorbereitungen

Kraftstoff im Tank?

Pures Benzin wäre Motormord! Benzin/Öl-Gemisch muß es sein – dem Tankwart auf die Finger gucken, korrekte Ölbeigabe mit eigenen Augen kontrollieren (s. Kap. „Benzin und Öl“).

Kraftstoffhahn

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



Reifenluftdruck

nicht durch Daumendruck prüfen, sondern unbedingt mit einem Reifendruckmesser bei jedem Tanken an der Tankstelle – richtiger Luftdruck siehe „Technische Daten“ – Druckmessung bei kalten (nicht warm gefahrenen) Reifen vornehmen.

Bremsen

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

Kupplung

muß richtig trennen – zur Prüfung Kupplungshebel ziehen, Gang einlegen – die Maschine muß sich bei gezogenem Kupplungshebel mit Leichtigkeit schieben lassen.

Leerlauf einlegen

mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten.

Zündung einschalten

RMC, RMC-S

Zündschlüssel in Stellung B (s. Seite 16/17).

Starthilfe

Den oben aus dem Vergaser herausragenden Druckstift niederdrücken (bewirkt Gemischanreicherung für leichten Kaltstart) – beim Gasgeben geht der Stift von selbst hoch auf Normal-(Fahrt-)Stellung.

Motor starten

Gasdrehgriff ca. 4 mm in Richtung Gasgeben drehen. Kickstarter schwungvoll niedertreten. Springt der Motor schlecht an, so ist in der Regel der Elektrodenabstand an der Zündkerze zu groß. Diesen bei Bedarf nachbiegen auf 0,4 mm.

Den kalten Motor nicht unnötig hochdrehen lassen.

Motor bei Nacht starten

am besten so: Licht ausschalten, dann kommt die volle Zündleistung des Schwunglichtmagnetzünders der Zündkerze zugute und der Motor springt spontan an – wenn nicht, dann ist der Elektrodenabstand der Zündkerze größer als 0,4 mm.

Signal

einmal kurz tönen lassen – geht nur bei laufendem Motor.

Lichtkontrolle

Fernlicht, Abblendlicht und die Schluß/Brems/Kennzeichen/Rückstrahler-Leuchte auf Funktion prüfen.



Richtig schalten

Start

Motor dreht langsam im Standlauf – Kupplungshebel ziehen – einen Augenblick warten – 1. Gang einschalten – langsam freilassen, Finger bleiben am Hebel – je voller die Kupplung greift, desto mehr Gas gibt die rechte Hand – in Fahrt Kupplungshebel ganz loslassen.

Kupplung

niemals lange schleifen lassen – das heißt: nicht mit teilweise gezogener Kupplung fahren – bei Ampelstops den Motor nicht mit gezogener Kupplung laufen lassen – Leerlauf einlegen.

Gangwechsel

ist Übungssache – während die rechte Hand das Gas zudreht, hebt die linke Hand die Kupplung aus – den Schalthebel nicht brutal, sondern zügig betätigen – während die Kupplungshand losläßt, dreht die Gashand wieder auf.

Im Stand

lassen sich die Gänge nur dann leicht einschalten, wenn das Fahrzeug etwas hin und her geschoben wird.

Goldene Regel

zur Handhabung der Motordrehzahl: Motor in den unteren Gängen, zumal bei neuem Motor, nicht sinnlos auf volle Drehzahl treiben – andererseits: Motor aber auch niemals mit zu hohem Gang langsam fahrend oder auf Steigungen zu niedrig drehen lassen, denn das hieße, ihn quälen – der Motor soll bei Bummeltempo ruckfrei drehen, also flott laufen – somit: immer rechtzeitig zurückschalten.

Einfahren

wie in früheren Zeiten anhand von besonderen Einfahrtvorschriften ist nicht erforderlich. Der FLORETT-Motor ist bereits im Neuzustand vollgasfest.

Anhalten und Parken

Zurückschalten auf Getriebeleerlauf – Gasdrehgriff in Leerlaufstellung drehen.

Motor abstellen

Kurzschlußbetätigung am Lenkerschalter drücken bis Motor stillsteht – loslassen (LF-F) oder Zündung am Zündschalter ausschalten (RMC, RMC-S).

Fahrzeug abstellen (parken)

Kraftstoffhahn zudrehen – Zündschlüssel in Stellung A bringen – Zündschlüssel abziehen. Damit ist Zündkurzschluß hergestellt (Motor kann nicht anlaufen) und der Batteriestromweg unterbrochen (Batterie kann sich nicht entladen, weder über elektrische Sperrelemente noch durch Mißbrauch).

Anschließend Fahrzeug auf Kippständer stellen – abschließen am Lenkschloß (Diebstahl-

sicherung): Schlüssel einstecken – durch Linksdrehung (ca. 45°) entriegeln, axial eindrücken und gleichzeitig Lenker nach rechts einschlagen bis zur Einrastung des Schloßzylinders – Schlüssel loslassen und aus Einsteckstellung abziehen.



Benzin und Öl

Super bringt nichts ein

Normalbenzin tanken – als Zweitaktmotor nimmt der FLORETT-Motor Superbenzin sozusagen nicht zur Kenntnis – wer das nicht glaubt, tanke ruhig einmal oder immer Super – erhoffte Mehrleistung stellt sich nicht ein, Motorschonung findet nicht statt – wenn Super vorteilhaft wäre, stünde hier eine Empfehlung – also: Normalbenzin fahren.

Öl ist nicht Öl

Ideal ist zweifelsfrei das spezielle 2T-(Zweitakt-)Öl, eine gezielt auf Zweitaktmotoren abgestimmte Sorte – das heißt: 2T-Öl enthält ausgeprägten Korrosionsschutz (Rostschutz) wegen der bei noch nicht betriebswarmem Motor anfallenden sauren Verbrennungsprodukte – und 2T-Öl hinterläßt denkbar wenig Asche (Verbrennungsrückstände) – positive Auswirkungen: Im Bereich der Verbrennung bleibt der Motor weitreichend sauber – kein Verbrennungsklingeln, keine Glühzündungen, keine Zündkerzenstörungen (Kerzenbrücken), saubere Kolbenlaufflächen und Kolbenringnuten, Kolbenringe außer Klemmgefahr.

Selbstmischend

Es gibt normales 2T-Öl, das in der Mischkanne mit dem Benzin gründlich vermischt werden muß – daneben das praktische selbstmischende 2T-Öl (oft wird es vorgemischtes 2T-Öl genannt, denn es enthält etwa 10 Prozent Benzin), wovon die entsprechende Menge direkt in den Tank gekippt wird, wo es sich willig verteilt, also mischt.

Das Mischungsverhältnis

kann ungeachtet der verwendeten Ölsorte 50 (Teile Benzin):1 (Teil Öl) betragen.

Motorschmiierung bergab

Bei Talfahrt ohne Gas (und natürlich eingeschaltetem Gang!) wird der Motor vom Hinterrad her angetrieben – da Mischungsschmierung, erhält der Motor nur dann Öl, wenn er auch Gas erhält – Benzin braucht der Motor nur, wenn er leisten muß, Öl will er immer – daher ist etwas Gasfütterung bei Talfahrt zwar kein Muß, doch ein Soll mit nützlichem Effekt: Ölspende an Kolben und Zylinder statt Hungerschmierung.

Pflege und Wartung

Wartungsplan

Pflege- und Wartungsdienste bei km	500	3000	6000	alle weiteren
------------------------------------	-----	------	------	---------------

Motor

Getriebeölwechsel bei warmem Motor	x		x	6000 km ■
Getriebeölstand-Kontrolle, ggf. nachfüllen	x	x	x	6000 km ●
Kupplungsspiel prüfen, ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km
Schaltung kontrollieren, ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopfschrauben nachziehen	x	dann jeweils 500 km nach jeder Zylinderdemontage		
Motorbefestigungsschrauben auf festen Sitz prüfen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopf, Kolbenboden, Auspuffstutzen des Zylinders reinigen, Kolbenringe prüfen, ob frei beweglich		x	x	6000 km ◆

Zündanlage

Zündkerze prüfen, ggf. erneuern		x	x	6000 km ◆
Unterbrecherkontakt prüfen, ggf. einstellen, Unterbrecher mit verschmorten Kontakten erneuern		x	x	6000 km
Zündzeitpunkt prüfen	x	x	x	6000 km
Schmierfilz am Unterbrecher einfetten			x	6000 km

Pflege- und Wartungsdienst bei km	500	3000	6000	alle weiteren
-----------------------------------	-----	------	------	---------------

Kraftstoffanlage und Auspuff

Benzinhahn mit Filter reinigen	x		x	6000 km ■
Vergaser reinigen und einstellen	x		x	6000 km ■
Luftfilter reinigen			x	6000 km ■ ●
Auspuffanlage reinigen		x	x	6000 km ◆

Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel

Kette im belasteten Zustand prüfen, ggf. nachspannen, Kette schmieren, Spur prüfen	x	x	x	6000 km ●
Kettenrad und Kettenritzel prüfen, ggf. erneuern		x	x	6000 km ●

Lenkung

Steuerkopflager auf Spiel prüfen, evtl. einstellen	x	x	x	6000 km
--	---	---	---	---------

Räder

Räder auf Schlag prüfen	x	x	x	6000 km ●
Speichenspannung kontrollieren, ggf. nachziehen (Drahtspeichenrad)	x	x	x	6000 km ●
Schrauben von Felge und Speichen kontrollieren, ggf. nachziehen (Verbundrad)	x	x	x	6000 km ●
Tachometerantrieb abschmieren	x		x	6000 km

Pflege- und Wartungsdienst bei km	500	3000	6000	alle weiteren
-----------------------------------	-----	------	------	---------------

Trommelbremse

Dicke der Bremsbeläge prüfen –

Mindestdicke 2 mm			x	6000 km
-------------------	--	--	---	---------

Scheibenbremse

Flüssigkeitsstand im Hauptbremszylinder prüfen,

ggf. nachfüllen	x	x	x	6000 km ●
-----------------	---	---	---	-----------

Bremsflüssigkeit wechseln

spätestens alle 2 Jahre

Scheibenbremsanlage auf Dichtheit prüfen

x	x	x	6000 km ●
---	---	---	-----------

Dicke der Scheibenbremsbeläge prüfen –

s. Markierungsnut, ggf. erneuern

x	x	6000 km ●
---	---	-----------

Bremssattel auf Bewegungsfreiheit prüfen

x	x	x	6000 km ●
---	---	---	-----------

Bereifung

Reifen-Luftdruck prüfen

x	x	x	6000 km ●
---	---	---	-----------

Profiltiefe messen – Mindesttiefe 1 mm

x	x	6000 km ●
---	---	-----------

Fahrgestell

sämtl. Schrauben und Muttern nachziehen

x	x	x	6000 km ●
---	---	---	-----------

Bowdenzüge

Bowdenzüge ölen und ggf. nachstellen

x	x	x	6000 km ■
---	---	---	-----------

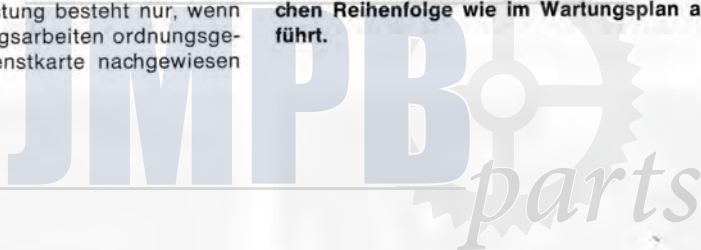
Pflege- und Wartungsdienst bei km	500	3000	6000	alle weiteren
-----------------------------------	-----	------	------	---------------

Elektrische Anlage

komplette Beleuchtungsanlage prüfen, (auch vor jedem Fahrtantritt)	x	x	x	6000 km ●
Scheinwerfer einstellen			x	6000 km ●

Bitte lassen Sie Pflege- und Wartungsarbeiten in einer KREIDLER-Werkstatt durchführen. Anspruch auf Garantieleistung besteht nur, wenn die Pflege- und Wartungsarbeiten ordnungsgemäß auf der Pflegedienstkarte nachgewiesen werden können.

Die Wartungs- und Pflegearbeiten sind auf den folgenden Seiten, soweit möglich, in der gleichen Reihenfolge wie im Wartungsplan aufgeführt.



- mind. 1 x im Jahr
- ◆ ggf. auch öfter bei spürbarem Nachlassen der Leistung oder der Endgeschwindigkeit
- Diese Arbeiten sind je nach den Betriebsbedingungen des Fahrzeugs auch früher durchzuführen und können vom Fahrzeugführer selbst veranlaßt werden.

Motor

Öl ablassen – 3-Gang

Ölablaßschraube auf der linken Motorseite aus dem Gehäuse herausdrehen – weitere Arbeiten wie 4-Gang.

4- und 5-Gang

Ölablaßschraube auf der linken Motorseite aus dem Gehäuse herausdrehen – Öl ablaufen und gut abtropfen lassen – Dichtscheibe erneuern – Abblaßschraube einschrauben und gut festziehen.

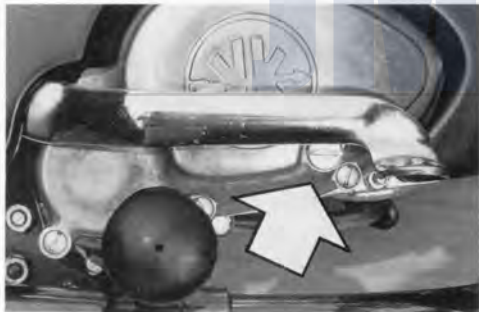


Öl einfüllen

Öleinfüllschraube auf der rechten Motorseite aus dem Kupplungsdeckel herausdrehen – vorgeschriebene Ölmenge und Ölsorte einfüllen (richtiger Ölstand: Unterkante Einfüllbohrung) – Dichtscheibe erneuern – Einfüllschraube eindrehen und gut festziehen.

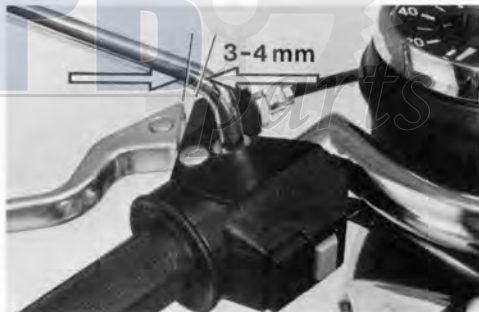
Ölstand kontrollieren

Maschine auf den Ständer stellen – Öleinfüllschraube herausdrehen – der Ölspiegel schließt mit der Unterkante der Einfüllbohrung ab.



Kupplungszug einstellen

Gegenmutter lösen – Stellschraube so setzen, daß dort, wo das Zugseil sichtbar wird, 3–4 mm Leerweg (Spiel) zu messen ist – folglich beginnt die Kupplung erst nach 3–4 mm Hebel-Leerweg zu trennen – Gegenmutter wieder festziehen. Der Schlitz der Rändelmutter sollte immer nach unten zeigen.



Schaltung einstellen

Der Fußhebel darf nicht verbogen sein (sonst streift er an der Motorverkleidung) – unten darf der Hebel nicht gegen ein verbogenes Fußrastenrohr stoßen.

In den 2. Gang schalten – das Spiel des Schalthebels muß nach oben wie nach unten gleich groß sein – in beiden Schaltrichtungen hört man am Ende als akustisches Zeichen für richtige Einstellung ein „klack“ – wenn nicht:

Einstellung erfolgt durch den Einstell-Exzenter

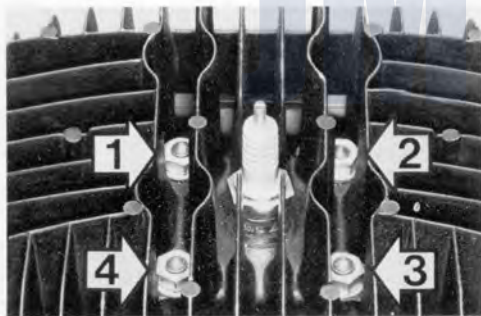
(Bild links = 3-Gang, Bild rechts = 4- und 5-Gang) – Gegenmutter des Exzenter lösen – Exzenter mit dem Schraubenzieher so drehen, daß es wie zuvor beschrieben in beiden Schaltrichtungen zu gleich großen Hebelwegen mit dem besagten „klack“ kommt.



Zylinderkopf-Schrauben

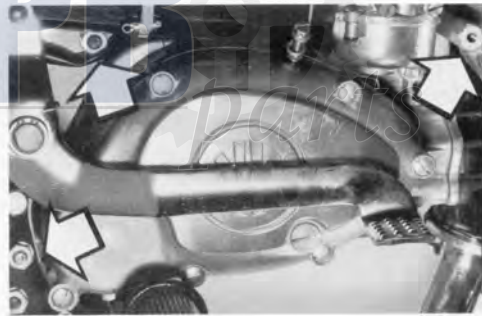
in der vorgeschriebenen Reihenfolge (1-4-3-2) nachziehen.

Zylinderkopf-Schrauben müssen zunächst nach 500 km und dann jeweils 500 km nach einer Demontage des Zylinderkopfes mit einem Drehmomentschlüssel mit vorgeschriebenem Anzugsdrehmoment nachgezogen werden.



Motorbefestigungsschrauben

regelmäßig auf festen Sitz prüfen.



Zylinder, Kolbenboden und Auspuffstutzen

nur von einem Fachmann reinigen lassen; evtl. Beschädigungen am Kolben und an der Zylinderlauffläche können schwerwiegende Folgen haben.

Zündanlage

Der Motor ist mit einem kontaktgesteuerten Schwunglicht-Magnetzünder ausgestattet.

Zündzeitpunkt-Einstellung

Kann sich durch den Verschleiß der Unterbrecherkontakte im Laufe der Zeit verändern. Einstellarbeiten sollten der KREIDLER-Kundendienst-Werkstatt vorbehalten bleiben, die über entsprechende Einstell- und Kontrollgeräte verfügt.

Zündkerze

Wärmewert beachten (siehe Techn. Daten)
Nur die Verwendung der darin angegebenen Kerzen garantiert, daß die Kerze den im FLORETT-Motor auftretenden Verbrennungstemperaturen standhält und einwandfreie Zündung gewährleistet – beim Kerzenneukauf darauf achten, daß es eine der oben genannten Kerzen mit kurzem 14 mm-Gewinde ist.

Zündkerzen-Pflege

mit richtigen Mitteln: Die Kerze nicht mit scharfem Werkzeug sauber schaben – mit einer weichen Stahlbürste reinigen – Tiefenreinigung, sehr wichtig, am besten durch Spezialgeräte der Tankstellen und Werkstätten.

Elektroden-Verschleiß

Außen- und Mittelelektrode der Zündkerze verlieren mit der Zeit an Material, brennen ab, wodurch der Elektrodenabstand größer wird – dann springt der Motor schlecht an oder es gibt Zündaussetzer bei eingeschaltetem Licht – Abhilfe: Außenelektrode nachbiegen auf

Elektrodenabstand 0,4 mm

Nicht mit dem Fingernagel oder mittels Postkarte messen, sondern mit der 0,4 mm Fühlerlehre – ebensogut kann es ein genau 0,4 mm starkes Blech eigener Anfertigung sein – nachbiegen: durch sanfte Schläge etwa mit dem Drehstift (Dorn) des Zündkerzenschlüssels auf die Außen-Elektrode.

Neue Zündkerze nach etwa 6000 km ist kein Luxus, sondern ein kluger Zug, denn nach so langer Laufzeit sind die Elektroden in der Regel schon stark abgebrannt.



Wasserschutz-Zündkerzenstecker

ist unerlässlich – zur Vermeidung von Störungen darauf achten, daß der Wasserschutz (gestrichelte Linie deutet den Wasserschutz im Inneren des Kerzensteckers an) bei Stecker- oder Kerzenwechsel erhalten bleibt.

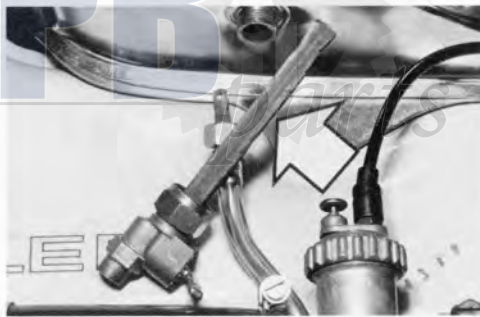


Kraftstoffanlage und Auspuff

Kraftstoffhahn mit Filter reinigen

Unten am Ausgang des Benzinhahns die Überwurfmutter lösen, Feinfilter herausziehen – durch Ausblasen reinigen.

Das Benzin wird doppelt gefiltert – gröbere Rückstände aus dem Tank der neuen Maschine setzen sich am Grobfilter ab – zur Reinigung muß oben am Benzinhahn die Anschlußmutter gelöst und der Hahn nach unten abgezogen werden – Grobfilter nach den ersten 500 km gründlich ausblasen, später siehe Wartungs- und Pflegeplan.



Vergaser, Luftfilter und Auspuff

Keine Änderungen der Düsenbestückung des Vergasers vornehmen, Ansaug- und Auspuffseite lassen, wie sie sind – hier etwas besser machen wollen, hieße nur, auf eigene Faust verderben, was der Hersteller in aufwendiger Entwicklungs- und Versuchsarbeit an bestmöglichen Leistungs- und Laufeigenschaften des FLORETT-Motors verwirklicht hat.

Der ganze Gasweg von Saugschalldämpfer-Mündung über Luftfilter, Vergaser, Motor und Auspuffrohr bis Auspuffdämpfer-Ende ist ein überaus komplexes, geschlossenes Schwingungssystem – darin hat alles eine genau aufeinander abgestimmte Funktionsordnung – Änderungen sind immer Eingriffe in die Konstruktion mit negativen Folgen.

Bohrung der Hauptdüse größer machen in der Hoffnung auf mehr Motorleistung: Völlig verfehlt – der Motor würde mehr Benzin verbrauchen, mehr Ölkohle ansetzen und die Kerze verrußen, aber keinen Deut schneller oder zugkräftiger laufen – zur gesetzwidrigen Manipulation, den Auspuff lauter zu machen: Führt keineswegs zur vermeintlichen Betonung der Fah-

rerpersönlichkeit, sondern einzig und allein zu grober Belästigung der Umwelt.

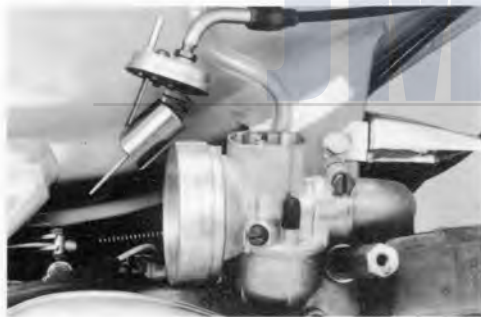
Vergaser abnehmen

Saugschalldämpfer abnehmen (auf Seite 34 beschrieben) – Vergaser-Klemmschelle lösen (Pfeil 1) – Vergaser nach hinten abziehen – wichtiger Punkt: Gasschieber-Einstellschraube (Pfeil 2).



Gasschieber herausnehmen

Selten erforderlich, zumal die Stellung der Düsennadel nicht verändert werden soll — Gasschieber freibekommen: die beiden Schlitzschrauben am Vergaserdeckel herausschrauben, Vergaserdeckel abnehmen.



Schwimmergehäuse öffnen

Kammerdeckel abschrauben (Pfeil 1). Schwimmer abnehmen: Stift herausziehen — Halteblech des Schwimmers nicht verbiegen, sonst stimmt das Benziniveau nicht mehr. Pfeil 2: In diesem Rohr sitzen Hauptdüse und Nadeldüse. Im Bild durch Schwimmer verdeckt: Schwimmernadel (ein Ventil), das durch den Schwimmer die Benzinzufuhr regelt — Schwimmernadel nicht verkehrt einsetzen: Konus (Spitze) innen, das abgerundete Ende schaut heraus.



Düsen reinigen

Hauptdüse, Nadeldüse und Leerlaufdüse mit Luft aus eigener Puste oder mit Preßluft durchblasen – niemals mit scharfen Gegenständen wie Nadeln usw. reinigen wollen.

Leerlauf einstellen

an der Schieber-Einstell-Schraube (s. Kapitel Vergaser abnehmen).

Kaltstart

Den aus dem Vergaser herausragenden Druckstift (Pfeil) niederdrücken – beim Gasgeben geht der Stift von selbst hoch, auf Normal-(Fahrt-)Stellung.



Saugchalldämpfer abnehmen

Spannring lösen (Pfeil 1) — Saugchalldämpfer hinten vom Rahmenanschluß abziehen — Saugchalldämpfer hinten hochdrücken und vom Vergaser abziehen.



Luftfilter reinigen

Einsatz aus Saugchalldämpfer herausnehmen. Spannband (Pfeil 2) lösen und Luftfilter aus Saugchalldämpfer herausziehen. Alle Teile mit Benzin abwaschen und das Filter im getrockneten Zustand mit Motoröl benetzen. — Filter wieder in den Einpaß des Saugchalldämpfers einlegen. Einsatz einlegen — wobei der Pfeil auf dem Einsatz nach oben zeigen muß.



Saugchalldämpfer aufsetzen

Darauf achten, daß der Dichtring am Anschluß zum Rahmen intakt ist – beschädigten Dicht-ring erneuern – außerdem beachten: Spannring (Vergaser-Anschluß), dessen Schraube muß ganz nach unten gesetzt werden, wenn die Motorverkleidung einwandfrei passen soll.

Ohne Saugchalldämpfer

oder ohne den darin liegenden Luftfilter fahren, wäre grundfalsch – der Motor würde im unteren und mittleren Drehzahlbereich weniger Leistung haben – ohne Luftfilter kann es durch Staub = Schmirgel zu rapidem Motorverschleiß kommen.

Auspuff reinigen

Auspuff vom Fahrzeug abbauen, dazu die Klemmschelle am Auspuffrohr lösen und die beiden Schalldämpferschrauben herausdrehen.

Auspuff abnehmen und zerlegen. Sechskantmutter mit einem Steckschlüssel aus der hinteren Schalldämpferöffnung herausdrehen. Endkappe und Einsatz vom Schalldämpfer abziehen. Endkappe, Einsatz und Schalldämpfer mit einem Dreikantschaber gut reinigen. Die Endkappe und den Schalldämpfer mit Schweißbrenner oder Lötlampe auszubrennen ist unzeitgemäß, weil die damit verbundene starke Rauchentwicklung die Umwelt verschmutzt; außerdem werden die Chromteile durch das Ausbrennen unansehnlich.

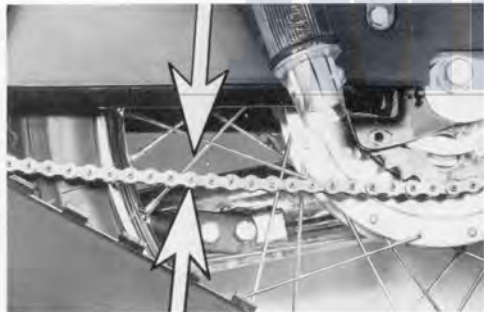


Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel

Kettenspannung unter Kontrolle halten

Maschine auf den Ständer stellen – untere Hälfte des Kettenkastens nach lösen der Schraube (Pfeil) herunterschwenken – Kette in der Mitte ihrer freien Länge mit einem Schraubenzieher nach oben und unten drücken – eine Gesamtbewegungsstrecke von 2 cm ist richtig.

Achtung: Das Hinterrad einige Male durchdrehen und fortlaufend das Kettenspiel prüfen –



die Spannung ist nicht in jeder Kettenstellung gleich – an der straffsten Stelle soll 2 cm Spiel bestehen.

Kettenspannung einstellen

Linke Seite: Mutter lockern – vorher zur Orientierung die Stelle des Exzentrerspanners anzeichnen.



Rechte Seite: Achsmutter lockern – durch gleichmäßiges Verdrehen der beiden Exzenter die Hinterachse in die für richtige Kettenspannung erforderliche Lage verschieben (2 cm Spiel an der straffsten Stelle der Kette) – beide Achsmuttern nach der Einstellung wieder festziehen.

Radspur kontrollieren

So hoch als möglich über dem Boden eine gerade Latte an die Räder legen, um festzustellen, ob Vorder- und Hinterrad genau fluchten



(in einer Linie laufen) – wenn nicht, Hinterradstellung entsprechend korrigieren (2 cm Kettenspiel beachten).

Kettenschloß

Die Verschlußfeder ist eine Spange aus Flachstahl, deren geschlossene Seite immer in die Laufrichtung der Kette weisen muß.



Kettenpflege

Antriebskette regelmäßig schmieren (Öl oder Ketten Spray eignen sich am besten, Fett dringt bei aufgelegter Kette nicht weit genug in die Glieder ein).

Bei Kettenerneuerung darf die neue Kette nie auf einem abgenutzten Kettenrad und Kettenritzel, bzw. eine verschlissene Kette nie auf neuem Kettenrad und Kettenritzel aufgelegt werden. Ihr KREIDLER-Händler wird Ihnen gern helfen, den Verschleißzustand dieser Teile zu beurteilen.

Kettenrad und Kettenritzel

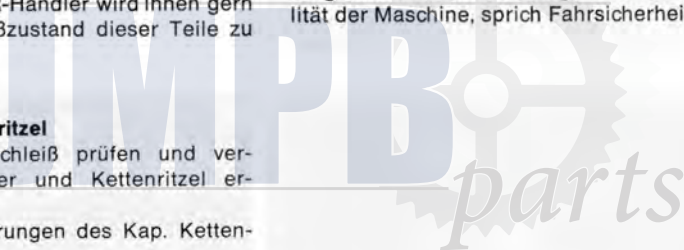
regelmäßig auf Verschleiß prüfen und verschlissene Kettenräder und Kettenritzel erneuern.

Auch hier die Ausführungen des Kap. Kettenpflege beachten.

Lenkung

Steuerkopf-(Lenkungs-)Lager nachstellen

Maschine auf den Ständer stellen – Teleskopgabel von vorn oberhalb der Radachsfläuste mit den Händen fassen und wechselweise vor/zurück drücken – wird Spiel in der Steuerkopflagerung deutlich, muß nachgestellt werden, denn hiervon hängt die exakte Vorderradführung ab und damit die Längs- und Kurvenstabilität der Maschine, sprich Fahrsicherheit.



Zierdeckel von der oberen Gabelbrücke abnehmen: Deckel mit beiden Händen von oben und unten etwas zusammendrücken, damit die scheinwerferseitig angebrachte Befestigungsnase durch die Montageöffnung geht – hinten ist der Deckel mit einer Nase eingehakt – bei abgehobenem Deckel liegt die Gegenmutter für den schraub- also verstellbaren Gewindekonus (unter der Gabelbrücke) frei.



Gegenmutter lockern – von Hand oder mittels Rohrzanze den gerändelten Gewindekonus ein wenig niederschrauben – besser zuviel als zu wenig Lagerspiel geben, denn es wird etwas verringert, sobald die Gegenmutter festgezogen wird.

Richtige Einstellung bedeutet: Die Lagerung muß mit deutlicher Leichtgängigkeit praktisch spielfrei sein – an keiner Stelle des Gesamt-Lenkeinschlags darf die Lenkung klemmen – die Lenkung muß ganz leicht nach rechts und links fallen.



Räder

Räder auf Schlag prüfen

Unrunde Reifen und Räder beeinflussen die Fahrsicherheit, deshalb regelmäßig Reifen und Räder auf Schlag prüfen.

Speichenspannung kontrollieren – Drahtspeichenrad

durch Ihren KREIDLER-Händler – er hat eine Vorrichtung, mit der beim Nachziehen der Speichen kein Höhen- oder Seitenschlag entsteht.

Schrauben von Felge und Speichen kontrollieren – Verbundrad

durch Ihren KREIDLER-Händler – er prüft den festen Sitz der Befestigungsschrauben mit dem richtigen Werkzeug und dem richtigen Anzugsmoment.



Tachometerantrieb abschmieren

am Schmiernippel (Pfeil 1), dazu Tachometerwelle durch Abschrauben der Überwurfmutter (Pfeil 2) abnehmen – aber niemals die Tachometerwelle ölen oder fetten. Das Schmiermittel würde den Tachometer zerstören.

Beim Baumuster RMC-S ist der Tachoantrieb wartungsfrei und braucht nicht mehr abgeschmiert zu werden.



Trommelbremse

Bremsbelag-Kontrolle

Dazu das Vorderrad bzw. Hinterrad ausbauen und den Bremsdeckel zusammen mit den Bremsbelägen vom Rad abnehmen.

Neuer Belag ist 3,5–4 mm dick, spätestens bei 2 mm Belagdicke müssen neue Bremsbacken eingebaut werden (Beläge allein lassen sich nicht erneuern, sie sind aufgeklebt) – Pflege siehe Seite 48.



Vorderrad ausbauen

Bremsseil aushängen: Bremshebel-Stellschraube am Lenker ganz hineindreihen – am unteren Seilende auf der rechten Fahrzeugseite die hintere Gummihülle nach hinten abziehen – Gegenmutter der Stellschraube lösen – Stellschraube ganz nach vorn drehen und nach hinten aus der Halterung (am Bremsdeckel) ziehen – Nippel am Bremshebel aushängen – Achsmutter abschrauben – damit ist die Steckachse erst halb gelöst.

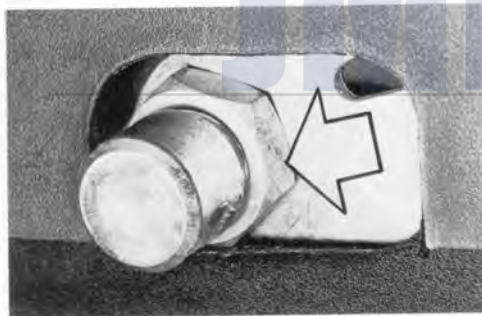


Auf der linken Fahrzeugseite die Klemmschraube (Pfeil) lösen – Dorn in die Bohrung der Steckachse setzen, Achse mit drehenden Bewegungen herausziehen.



Hinterrad ausbauen

Linke Seite: Die Mutter für den Zahnkranz-(Kettenrad-)Träger wird zum Radausbau nicht gelöst – sie wird gelockert, wenn der Exzenterspanner gedreht werden soll – sie wird nur dann gelöst, wenn der Zahnkranzträger von der Hinterradschwinge abgenommen werden soll.



Rechte Seite: Bremsseil lösen, Mutter der Steckachse abschrauben, (Pfeil 1) – wenn sich die Achse mitdreht, links mit dem Dorn vom Zündkerzen-Steckschlüssel gehalten – Achse noch nicht herausziehen.

Bei etwas herausgezogener Steckachse den Bremshalter (Pfeil 2) herausnehmen – das Rad auf die rechte Schwingenseite ziehen, um es aus dem Gummimitnehmer des Zahnkranzträgers zu befreien – Rad herausnehmen.



Pflege

Bremsdeckel (auch Bremsbackenträger oder Bremsschild genannt) aus der Trommel ziehen – alles mit trockenem Pinsel entstauben, auch ausblasen mit Preßluft in der Werkstatt ist richtig – kein Benzin oder Öl auf die Beläge kommen lassen – mit Öl oder Fett behaftete Beläge sind unbrauchbar – Beläge zwecks besserer Bremswirkung aufrauen wollen, wäre völlig verfehlt.

Immer funktionstüchtige Bremsen haben: Vor allem, wenn gewohnheitsmäßig sanft gebremst wird, zwischendurch aus höherem Tempo drei oder vier Gewaltbremsungen hintereinander

praktizieren – dadurch bekommen die Beläge jenen „Schliff“, der wieder frische und wirkungsvolle Belagmaterial-Oberfläche zur Wirkung kommen läßt.



Scheibenbremse

Flüssigkeitsstand im Hauptbremszylinder prüfen

dazu Fahrzeug auf den Ständer stellen, Lenkung nach links einschlagen und das Fahrzeug soweit nach links neigen, bis die Markierungslinien „min“ und „max“ waagrecht stehen. Der Flüssigkeitsstand muß sich zwischen „min“ und „max“ bewegen. Flüssigkeit ggf. nachfüllen (siehe Techn. Daten). Sollte der Flüssigkeitsstand unter „min“ abgesunken

sein, sofort KREIDLER-Kundendienstwerkstatt aufsuchen und Bremsanlage überprüfen lassen.

Bremsflüssigkeit wechseln

Spätestens alle zwei Jahre. Bremsflüssigkeit hat die Eigenschaft, die Feuchtigkeit der Luft anzuziehen. Dieses Wasser sammelt sich in der Bremsanlage, was dann bei entsprechender Wasseransammlung zur Bildung von Dampfblasen und somit zum Nachlassen bis hin zum Verlust der Bremsleistung führt.



Bremsanlage auf Dichtheit prüfen

muß häufig Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden, ist wahrscheinlich die Bremsanlage undicht.

Sofort KREIDLER-Werkstatt aufsuchen und den Schaden beheben lassen.

Bremsbelag-Kontrolle

An den Bremsbelägen sind am äußeren Rand Markierungsnuten eingefräst. Sollte eine dieser Nuten durch Abrieb erreicht werden, Beläge durch eine KREIDLER-Kundendienstwerkstatt erneuern lassen.



Bremsbeläge ausbauen

dazu das Vorderrad ausbauen (im Kap. Trommelbremse erläutert).

Kreuzschlitzschraube herausdrehen, Belaghalter und inneren Bremsbelag herausnehmen. Den äußeren Bremsbelag aus dem Bremsträger herausdrücken – dazu den Bremssattel verschieben.



Bremsbeläge montieren

Bremsträger reinigen, Aufnahmebohrung für den äußeren Bremsbelag ggf. mit sehr feinem Schmirgelleinen säubern. Beläge an den Seiten und äußeren Belag auf der Rückseite mit dem im Reparatursatz mitgelieferten Spezialfett vorsichtig einfetten, daß auch im späteren Betrieb kein Fett an Reibflächen der Beläge oder an die Bremsscheibe gelangen kann.

Montage der Bremsbeläge in umgekehrter Reihenfolge oder Demontage.

Wichtiger Hinweis

Nach Montage des Vorderrades vor Antritt einer Probefahrt Handbremshebel einige Male betätigen, damit die Beläge in ihre endgültige Lage gleiten!

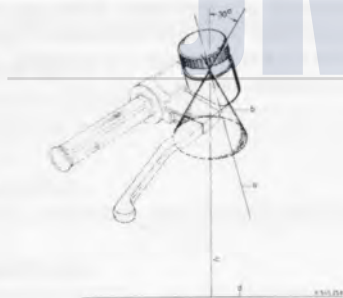
Bremssattel auf Bewegungsfreiheit prüfen

Die Bremszange ist als Schwimmsattelbremse ausgelegt. Diese Ausführung besitzt im Gegensatz zur Festsattelbremse nur einen Kolben. Hier wird zunächst nur der auf der Kolben-seite angebrachte Bremsbelag an die Brems-scheibe angedrückt. Sobald der Gegendruck durch die Bremsscheibe erfolgt, verschiebt sich der Sattel und zieht so den zweiten fest-montierten Bremsbelag gegen die Brems-scheibe.

Um eine einwandfreie Bremsleistung zu erzielen, ist es daher erforderlich, daß sich der Bremssattel bei ausgebautem Vorderrad saugend hin und her bewegen läßt. Wenn nicht – sofort KREIDLER-Werkstatt aufsuchen und Schaden beheben lassen.

Einbaulage des Hauptbremszylinders beachten

Der Gesetzgeber hat die Einbaulage des Hauptbremszylinders an Zweirädern genau festgelegt. Nach sämtlichen Arbeiten am Hauptbremszylinder ist daher darauf zu achten, daß die Mittelachse „a“ des Flüssigkeitsbehälters bei geradeaus gestelltem Lenker innerhalb eines Kegelmantels liegt, dessen Mittellinie „b“ nicht mehr als 30° gegen die Senkrechte „c“ zur Fahrbahn „d“ geneigt ist.



Bereifung

Reifendruck

Bei kalten, das heißt, noch nicht warmgefahrenen Reifen prüfen – nicht etwa durch Dauendruck, sondern mit dem Hand-Luftdruckprüfer oder an der Tankstelle und das gleichzeitig mit jeder Tankfüllung – Druckprüfer-Skalen in „bar“ (neue Norm) brauchen nicht zu irritieren, 1 bar ist praktisch genau 1 atü (= Atmosphären-Überdruck).

Die angegebenen Luftdruckwerte (s. Techn. Daten) gelten für Sommer- wie Winterbetrieb.

FLORETT-Reifengröße und Typ

können Sie den Techn. Daten am Ende dieses Büchleins oder der Betriebserlaubnis Ihres Fahrzeuges entnehmen.

Profiltiefe

Mindest-Profiltiefe (die Polizei kontrolliert): 1 mm, das heißt, jede Stelle des Laufflächen-Profilmusters muß mindestens 1 mm tief sein – aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich, nicht erst bei Mindestprofiltiefe 1 mm an neue Reifen denken, je früher, umso besser, vor allem im Winter.

Fahrgestell

Am Fahrgestell sämtl. Schrauben und Muttern regelmäßig auf festen Sitz prüfen.

Bowdenzüge Gaszug einstellen

Am Vergaserdeckel Gummitülle zurückschieben und Gegenmutter lösen.

Zuviel Spiel am Gasdrehgriff – Einstellschraube herausdrehen. Zuwenig Spiel am Gasdrehgriff – Einstellschraube hineindrehen.



Hand-(Vorderrad-)Bremse nachstellen – Trommelbremse

durch Bremsbelag-Abrieb (Verschleiß) wird der Leerweg des Bremshebels am Lenker mit der Zeit größer – Nachstellen: Gegenmutter lösen, Stellschraube herausdrehen, so weit, bis der gewünschte Hebel-Leerweg gegeben ist.

Nach eigener Handgröße einstellen – dem Hebel so viel Leerweg geben, daß bei kraftvoller Bremsung die Hand nicht zur Faust wird, sondern die Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv bleiben – nur so kann feinfühlig angebremsst, die Bremskraft bemessen und notfalls mit ganzer Handkraft eine Vollbremsung (Notbremsung) ausgeführt werden.

Auf keinen Fall so knapp einstellen, daß die Bremsbacken ständig streifen – davon wird die Bremstrommel heiß und die Beläge nicht besser.

Möglichst knappe Zugseil-Einstellung kann erwünscht sein, aber: Das Hinterrad muß sich frei drehen können, die Bremsbeläge dürfen nicht schleifen (Trommel wird heiß, Beläge hiervon nicht besser).

Zuviel Hebelweg: Unbedingt vermeiden, denn mit tief nach unten abgewinkeltem Fuß läßt sich weder gefühlvoll bremsen noch eine Vollbremsung ausführen.

Fuß-(Hinterrad-)Bremse nachstellen

zur Grundeinstellung am Fußhebel anfangen – rechte Motorverkleidung abnehmen – Pfeil 2: eine der beiden Muttern lösen, die andere wird von selbst frei – nun den Hebel-Anschlag (gleichzeitig Bremslicht-Schalter) so setzen, daß die Trittplatte des Fußhebels in Höhe der Getriebe-Einfüllschraube steht.

Pfeil 1: Zugseil einstellen – Gegenmutter lösen – Stellschraube so setzen, daß an der Trittplatte des Fußhebels etwa 3 cm Leerweg zu messen ist.



Kupplungszug einstellen

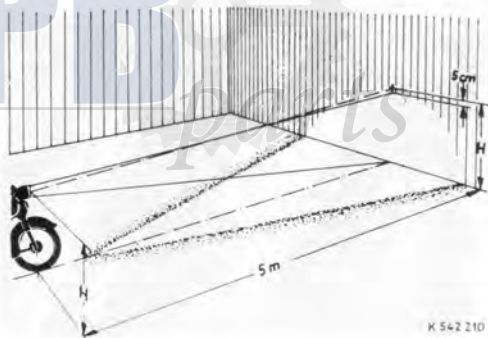
Gegenmutter lösen – Stellschraube so setzen, daß dort, wo das Zugseil sichtbar wird, 3–4 mm Leerweg (Spiel) zu messen ist – folglich beginnt die Kupplung erst nach 3–4 mm Hebel-Leerweg zu trennen – Gegenmutter wieder festziehen. Der Schlitz der Rändelmutter sollte immer nach unten zeigen.



Elektrische Anlage

Beleuchtungsanlage

vor jeder Fahrt überprüfen. Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, sollten Sie wiederholt die Scheinwerfereinstellung kontrollieren. Dazu das Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen und Licht (geht nur bei laufendem Motor) einschalten. Hell-Dunkel-Grenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als die Scheinwerfermitte liegen. Ist eine Einstellkorrektur erforderlich, Scheinwerfer-Befesti-



K 542 210

gungsschrauben etwas lockern, Scheinwerfer richtig stellen, Befestigungsschrauben wieder festziehen.

Scheinwerfer-Lampe auswechseln (LF-F, RMC)

Am Scheinwerfer-Chromring unten die Schraube herausdrehen – damit kann der vollständige Scheinwerfereinsatz (Einheit Einfassung/Glas/Reflektor/Lampenfassung/Glühlampe) abgenommen werden – Reflektor abnehmen (kaum erforderlich), die sternförmige Drahtfeder aus der Einfassung lösen.

Kontaktbügel zur Seite schieben – Glühlampe aus der Fassung nehmen.



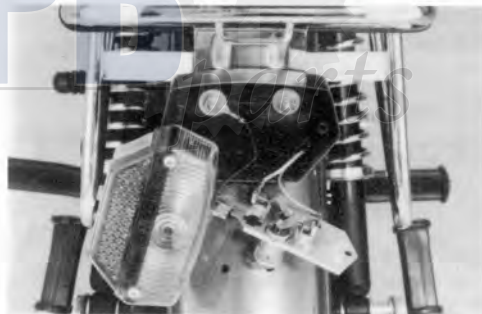
Scheinwerfer-Lampe auswechseln RMC-S

Am Scheinwerfer-Chromring unten die Kreuzschlitzschraube herausdrehen, Chromring unten nach vorne ziehen und dann nach oben drücken.

Kontaktfeder nach oben heben und zur Seite drehen – Lampe aus der Fassung nehmen.

Schlußlicht- und Bremslichtlampe auswechseln LF-F, RMC

Zwei Schrauben am roten Kunststoffteil herausdrehen, diesen abnehmen – Reflektor samt Lampenfassung mit Glühlampe liegen frei.



RMC-S

Zwei Schrauben am roten Kunststoffteil herausdrehen und diesen abnehmen.

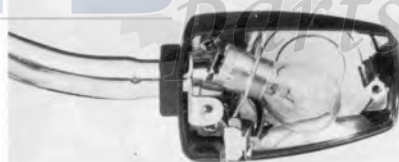
Pfeil 1 = Rücklichtlampe

Pfeil 2 = Bremslichtlampe



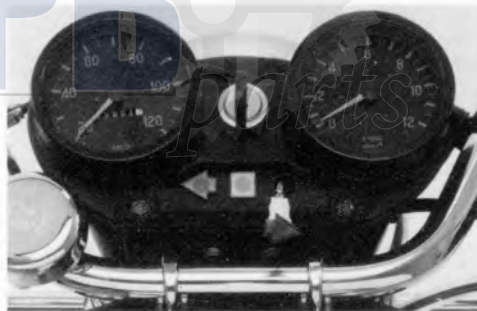
Blinkerlampe auswechseln

Dazu die beiden Schlitzschrauben am Blinkerglas herausdrehen – Blinkerglas abnehmen. Lampenwechsel wie zuvor bei Scheinwerferlampe vornehmen.



Kontroll-Leuchten im Cockpit auswechseln
Dazu die beiden Sechskantschrauben (Pfeile)
herausdrehen und Cockpit-Oberteil abheben.

Glühlampe mit Fassung herausziehen. Elektrische
Anschlüsse abziehen. Glühlampe zusammen
mit Fassung austauschen.



NiCd-Trockenakku

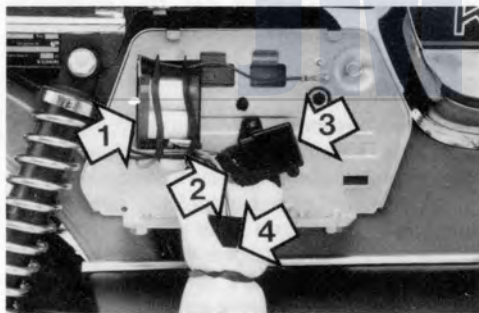
Die Blinkanlage wird mit Strom von einem NiCd-Trockenakku 1,0 Ah versorgt, das gegen plötzliches Entladen durch eine Schmelzsicherung 8 A abgesichert ist.

1 = NiCd-Trockenakku

2 = Sicherungshalter mit Schmelzsicherung 8 A

3 = 2-Dioden-Gleichrichter

4 = abgepolsterter Blinkgeber



Winterfahrt

Voraussetzungen schaffen

für unproblematischen Kaltstart sorgen – durch passenden Zündkerzen-Wärmewert, korrekten Elektrodenabstand, nicht zu alte Zündkerze und einwandfreie Zündzeitpunkt-Einstellung – Einzelheiten siehe Abschnitt „Zündanlage“ – ferner an zweckmäßige Vergaser-Justierung denken, beschrieben im Abschnitt „Vergaser“.

Reifendrücke

senken erbringt nicht bessere Haftkraft zwischen Reifen und Fahrbahn, wohl aber schlechtere Reifen-Seitenführung – daher im Winter grundsätzlich die vorgeschriebenen Reifendrücke einhalten, siehe „Räder und Bremsen“.

Profiltiefe

Mit Reifen fahren, die noch mindestens 2 mm Profiltiefe aufweisen, ungeachtet der Vorschrift, die besagt, daß die Mindestprofiltiefe 1 mm betragen muß – neue Reifen haben eine Profiltiefe von 3,5–4 mm.

Seilzüge

aushängen und dünnflüssiges Öl in die Seilzug-Hüllen laufen lassen, damit eingedrunenes

Wasser nicht einfrieren und die Züge blockieren kann.

Streusalz

ist ungemein aggressiv, greift durch Korrosion Metall und Lack gleichermaßen an – am besten unmittelbar nach der Fahrt die Maschine gründlich waschen – die trockene Maschine mit einem Korrosionsschutzöl aus der Sprühdose versorgen ist gut, aber keine Garantie gegen Salzfraß.

Einmal durch Salzfraß hervorgerufene Oberflächenbeschädigungen lassen sich, auch bei hervorragender Qualität des Grundmaterials, nie mehr beseitigen!

Winterschlaf

Maschine konservieren

Die ganze Maschine gründlich reinigen – alle blanken Metallteile mit einem Korrosionsschutzöl aus der Sprühdose einnebeln, zum Schutz gegen Rost – lackierte Teile können mit einem wachshaltigen Lackpflegemittel behandelt werden, wovon mattschwarz lackierte Teile allerdings einen leichten Glanz erhalten.

Bei laufendem Motor Benzinhahn schließen, laufen lassen, bis der Vergaser leer ist – sonst verdunstet Benzin aus dem Vergaser, Öl bleibt zurück und kann Bohrungen und Düsen verlegen – Tank vollständig mit Benzin füllen. Zündkerze herausrauben – 2-3 ccm Korrosionsschutzöl (zum Beispiel das Benzinzusatzmittel Desolite für Zweitaktmotoren) einfüllen – Kickstarter einige Male durchtreten, um das Schutzöl im Motorinneren zu verteilen.

Maschine zur Entlastung der Reifen auf den Ständer stellen – auf keinen Fall die Luft aus den Reifen ablassen, sie dürfen den Winter über nicht „platt“ sein.

Störungen und deren Beseitigung

Motor springt nicht an Benzintank leer

oder Benzinhahn irrtümlicherweise zu – Starthilfe (Stift am Vergaser niederdrücken) nicht benutzt – Siebe im Benzinhahn durch Schmutz verstopft – Vergaserdüsen verstopft, vor allem nach der Hauptdüse sehen.

Motor ersoffen

Bei abgestellter Maschine war der Benzinhahn nicht geschlossen und durch schlecht schließende Schwimbernadel (Halteblech des Schwimmers wurde verbogen) konnte fortwährend Benzin in den Motor laufen – Abhilfe: Benzinhahn schließen, Vollgas geben, den Kickstarter mehrmals schwungvoll durchtreten – die Zündkerze ist naß, am besten trockene Zündkerze einschrauben.

Zündung gestört

Gegebenenfalls Licht ausschalten, damit der volle Strom der Zündung zugute kommt – einwandfreie (trockene!) Zündkerze in den Stecker setzen, an Masse halten, Motor durchstarten – es springt kein Funke über: Wasser am Kerzenstecker – Zündkabel schlecht – Zündkerzenstecker auf Stromdurchgang prüfen: Kabel aus dem Stecker herausdrehen, Kabelende ganz nahe an Masse halten, Kickstarter kräftig durchtreten – bei ca. 400/min Motordrehzahl soll die Funkenlänge ca. 8 mm betragen – alles ohne

Erfolg, möglicher Grund: Zündanlage defekt (Kundendienstwerkstatt aufsuchen).

Motor springt an, bleibt wieder stehen oder nimmt kein Gas an

Benzinhahn versehentlich zu – Motor noch kalt, Starthilfe nochmals niederdrücken und Gasdrehgriff nicht zu weit aufziehen, sonst kommt der Starthilfe-Stift wieder hoch – Hauptdüse oder Leerlaufdüse im Vergaser verstopft.

Motor läuft im Viertakt, Auspuff qualmt

Motor läuft mit stark überfettetem Gemisch – Schwimbernadel hängt (zuviel Benzin im Vergaser) – Halteblech des Schwimmers verbogen, wodurch das Benzinniveau nicht mehr stimmt (zu hoch ist, was zuviel Benzin bedeutet) – Luftfilter verschmutzt – Luftansauglöcher unter der Sitzbank durch Putzlappen zugedeckt.

Motorleistung läßt nach

Putzlappen auf den Ansauglöchern unter der Sitzbank – Auspufftopf stark verrußt – Luftfilter verschmutzt – Saugschalldämpfer am Rahmen und/oder Vergaser nicht dicht – Zündzeitpunkt

verstellt – Kolbenringe festgeklemt, dadurch verminderte Kompression – Gasschieber geht nicht ganz hoch (Gaszug zuviel Spiel) – Bremsen schleifen, Rückzugfedern holen Bremsbacken und Seilzüge nicht mehr zurück – Hinterradkette zu stramm oder steif.

Leerlauf zu schnell

Gasschieber hängt durch Fremdkörper – Gas-Seilzug geht schwer – Abdichtung des Raumes, in dem die Kurbelwelle läuft, auf der Zünderseite nicht intakt (Kupferdichtringe an M6-Schrauben), Simmeringe der Kurbelwelle undicht, Kundendienst-Werkstatt aufsuchen.

Motor bleibt im Leerlauf stehen

vielleicht durch Wasser in Rahmen und Saugschalldämpfer, beim Waschen durch die Luftansauglöcher unter die Sitzbank gekommen – Saugschalldämpfer am Rahmen und/oder am Vergaser nicht dicht.

Leerlauf unrund

oder Aussetzer beim Beschleunigen: die Leerlaufdüse ist verschmutzt – zur Reinigung keine Nadel nehmen, sondern durchblasen.

Motor bleibt im Leerlauf stehen, sobald Licht eingeschaltet oder die Schnarre geprüft wird

Zündkerze, Elektrodenabstand zu groß (0,4 mm ist richtig).

Fußschaltung rastet nicht exakt

Schalthebel darf nicht verbogen sein, darf an Motorverkleidung nicht streifen, an Fußrastenrohr nicht anstoßen – Exzenter-Einstellschraube der Rückhofeder verstellt, Einstellung siehe Abschnitt „Schaltung einstellen“.

Kupplung rutscht

Seilzug steht unter Spannung – Hebel am Lenker ohne Spiel oder der Seilzug ist verschlissen, einzelne Drähte verspreizen sich in der Seilzughülle – weitere Möglichkeit: Druckstift in der Kupplung ist ohne Spiel (Kundendienstwerkstatt-Sache), Hebel am Lenker geht schwer – Spiegelmutter zu stark angezogen.

Störungen an der Beleuchtungseinrichtung

Komplette Beleuchtungsanlage ausgefallen

Lüsterklemmenverbindung unter der Motorver-

kleidung defekt, Lichtschalter oder Lichtspule defekt.

Scheinwerfer brennt nicht

Glühlampe durchgebrannt, Masseverbindung schlecht.

Rücklicht brennt nicht

Glühlampe durchgebrannt, schlechte Masseverbindung, Kabelstrang zum Rücklicht oder Ladeeinheit bzw. Trockenakku schadhaft.

Bremslicht ausgefallen

Glühlampe durchgebrannt, schlechte Masseverbindung, Kabelstrang zum Rücklicht oder Bremslichtspule schadhaft, Bremslichtschalter defekt.

Instrumentenbeleuchtung ist ausgefallen

Glühlampen defekt, prüfen, ob die Lüsterklemmenverbindung in Ordnung ist.

Störungen an der Blinkanlage

Blinker leuchten nicht auf

Blinkgeber tickt nicht

Blinkerschalter defekt, Stromkreis unterbrochen, Masseverbindung schlecht, Anschlüsse am Blinkgeber prüfen, Zünd- und Licht-Schalter defekt, Ladeeinheit bzw. Trockenakku defekt, Ladespule defekt.

Blinker leuchten nicht oder ganz schwach,

Blinkgeber tickt leicht

Batterie zu schwach, größere Strecke fahren.

Blinker leuchten nur vorn oder hinten

Anschlüsse an den Blinkleuchten und Glühlampen prüfen.

Blinker blinkt vorne rechts und hinten links oder umgekehrt

Anschlüsse sind vertauscht, richtig, d. h. farbgleich anschließen.

Blinkgeber tickt schnell, Blinker leuchten nicht auf

Einzelstecker unter der rechten Trägerplatte auf Farbgleichheit prüfen, Kabel auf Masse-schluß prüfen.

Blinker leuchten nicht, Blinkgeber tickt nicht, Anschlüsse alle richtig

Blinkgeber durch Tauschen prüfen.



Technische Daten

	LF-F	RMC	RMC-S
Motor			
Typ	liegender Einzylinder-Zweitaktmotor		
Bohrung/Hub	40 mm/39,7 mm		
Hubraum	49,9 ccm		
Dauerleistung	2,9 PS		
bei U/min	5250		
Kühlung	Fahrtwind		
Zylinderkopfmuttern	Anzugsmoment 1,4—1,6 kpm (13,73—15,69 Nm)		
Kraftübertragung			
Primärantrieb	Schrägverzahntes Zahnradpaar		
Kupplung	4-Lamellen-Kupplung im Ölbad		
Getriebe	3-Gang-Fuß-schaltung	4-Gang-Hakenklinken-schaltung durch Fuß	5-Gang-Hakenklinken-schaltung durch Fuß
Übersetzungs-verhältnisse	1. Gang = 1:3,62 2. Gang = 1:2,0 3. Gang = 1:1,31	1. Gang = 1:3,54 2. Gang = 1:2,10 3. Gang = 1:1,56 4. Gang = 1:1,27	1. Gang = 1:3,54 2. Gang = 1:2,10 3. Gang = 1:1,56 4. Gang = 1:1,27 5. Gang = 1:1,11

	LF-F	RMC	RMC-S
Getriebeölfüllung	Getriebeöl SAE 80 1/4 Ltr. (250 ccm)	Getriebeöl SAE 80 1/3 Ltr. (330 ccm)	
Sekundärantrieb	Rollenkette 1/2 x 3/16", 102 Glieder einschl. Schloß		Rollenkette 1/2 x 1/4 x 7,75", 102 Glieder einschl. Schloß
Kettenritzel	12		11
Kettenrad	36		38

Zündanlage

Typ	Kontaktgesteuerter BOSCH-Schwunglichtmagnetzündler		
Leistung	6 V 24 Watt		6 V 34 Watt
Zündzeitpunkt v. o. T.	0,95 mm		1,25 mm
Zündkerze	BOSCH W 7 A (= 175 T 1), BERU 14-7 A (= 175/14), Champion L 86		
Elektrodenabstand	0,4 mm		

Vergaser

Typ	BING 1/14/992	BING 1/14/174
Hauptdüse	82	82
Nadeldüse	2,22	2,20
Düsennadel	46-053	46-053
Nadelstellung	2	2

LF-F

RMC

RMC-S

Kraftstoffanlage

Tankinhalt	13,2 Ltr., davon sind 2 Ltr. Reserve
Mischungsverhältnis	50:1
Öl	selbstmischendes 2-Takt-Öl oder HD-Öl SAE 40 oder SAE 50
Normverbrauch	ca. 1,9 Ltr./100 km

Fahrgestell

Rahmen	Verwindungssteifer Preßstahlrahmen
Federung vorn	Teleskopgabel mit Stahl-Luftfederung und hydr. Dämpfung
Ölfüllmenge (Telegabel)	175 ccm KREIDLER Spezial-Stoßdämpferöl je Holm
Federung hinten	Langarmschwinge mit hydr. gedämpften Zweikammerfederbeinen

Räder und Bereifung

Räder vorn und hinten	Drahtspeicherrad mit Felge 1.50 A x 17	KREIDLER-Verbundrad mit Felge 1.60 x 17
Bereifung vorn und hinten	2 ³ / ₄ -17 reinf. (2.75-17 reinf. für Nachrüstung erlaubt)	
Reifenluftdruck		
Solo vorn/hinten	1,5 / 2,2 atü	
mit Sozius vorn/hinten	1,5 / 2,75 atü	
Trommelbremse	Leichtmetall-Vollscheibenbremse mit eingegossenem Stahlbremsring (RMC-S nur am Hinterrad)	
Bremsbeläge	aufgeklebt, Belagstärke mind. 2 mm	

	LF-F	RMC	RMC-S
Scheibenbremse			Schwimmsattelbremse mit Bremsscheibe aus vergütetem, rostfreiem Stahl, beidseitig geschliffen
Bremsflüssigkeit			ca. 60 ccm – nur Bremsflüssigkeit mit Siedepunkt höher als 260° C verwenden
Bremsbeläge			aufgeklebt, Belagstärke mind. bis zu Markierungsnuten
Beleuchtungseinrichtung			
Scheinwerfer			6 V 15 W (dauerabgeblendet)
Rücklicht		6 V 4 W	6 V 5 W
Bremslicht		6 V 5 W	6 V 10 W
Tachometer			6 V 0,6 W
Drehzahlmesser			6 V 0,6 W
Blinkanlage			
Blinkleuchten			6 V 21 W DIN 72601
Blinkerkontrolle			2 x 6 V 1,2 W Sonderausführung

	LF-F	RMC	RMC-S
Batterie			NC-Trockenakku 6 V 1 Ah abgesichert mit Schmelz- sicherung 8 A
Blinkgeber			BOSCH-Hitzedrahtblinkgeber

Maße und Gewichte

Länge	ca. 1900 mm
Breite	630–810 mm (je nach Lenker)
Höhe (unbelastet)	905–1045 mm (je nach Lenker)
Sitzhöhe (unbelastet)	730–810 mm
Radstand	ca. 1215 mm

Leergewicht (vollgetankt)	79–84 kg (je nach Ausstattung)
zul. Gesamtgewicht	245 kg
Bergsteigfähigkeit Solo/mit Sozus	ca. 30 ‰ / 18 ‰

Zubehör zur nachträglichen Montage

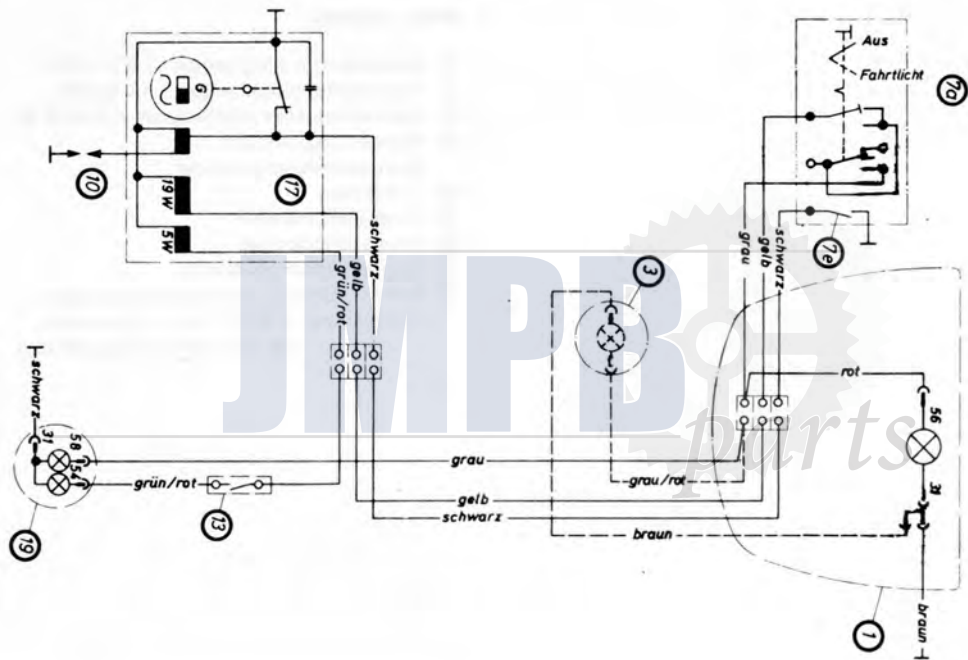
Packtaschenhalter (RMC-S), Packtaschen, Beinschild (LF-F, RMC)
Rückspiegel rechts

Elektrische Schaltpläne

LF-F – 3-Gang

- ① Scheinwerfer (Glühlampe: T 6 V 15 W)
- ③ Tachometer (Glühlampe J 6 V 0,6 W)
- ⑦ Lenkerschalter
- ⑬ Bremslichtschalter
- ⑰ Magnetzündergenerator
- ⑲ Brems-, Schluß-, Kennzeichenleuchte
(Glühlampe: G 6 V 5 W für Bremslicht
HL 6 V 4 W für Rücklicht)

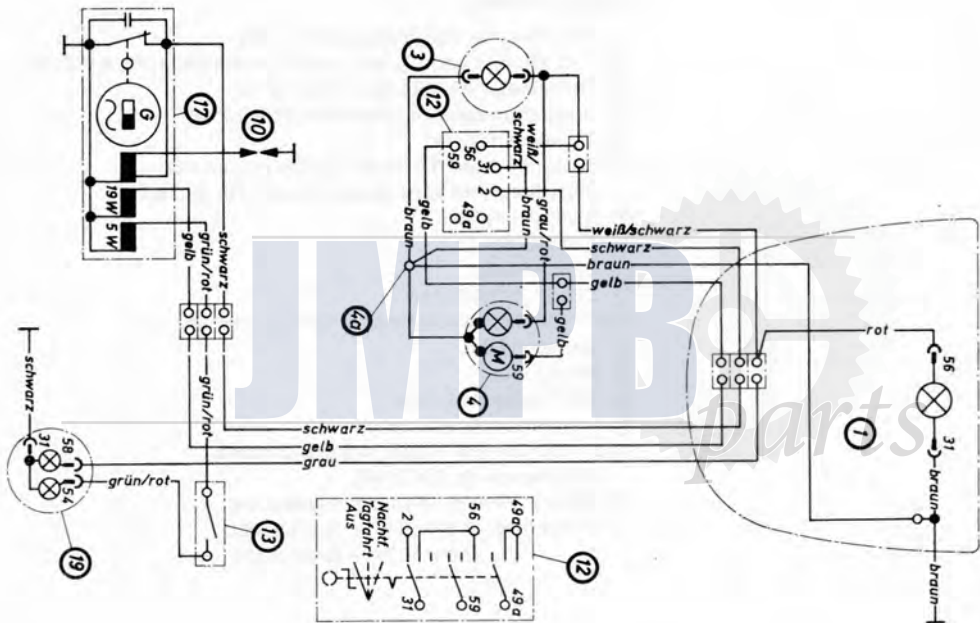
JMPB
parts



RMC – 4-Gang

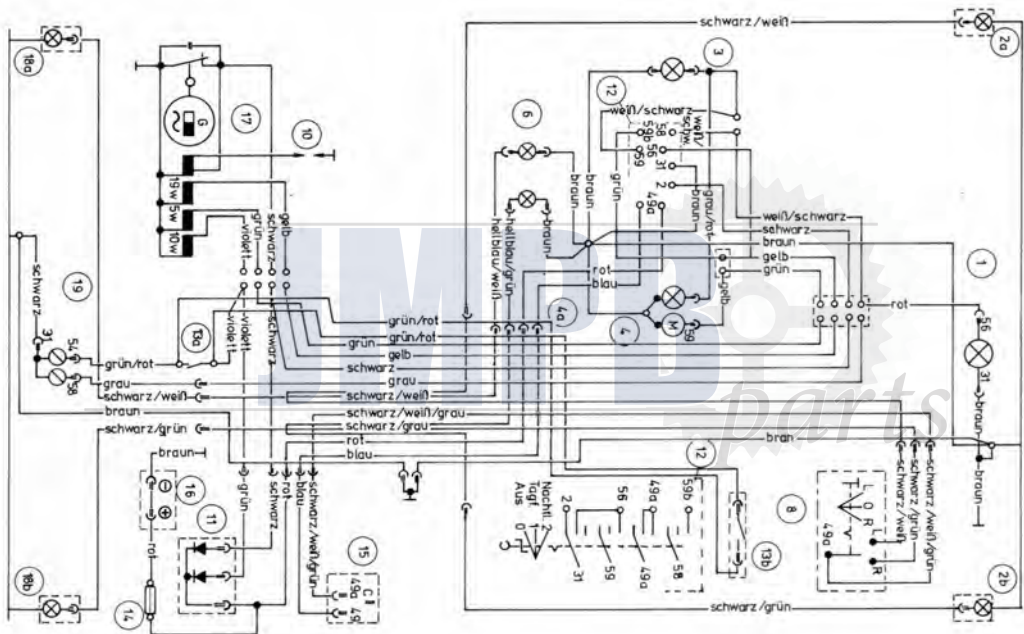
- ① Scheinwerfer (Glühlampe: T 6 V 15 W)
- ③ Tachometer (Glühlampe: J 6 V 0,6 W)
- ④ Drehzahlmesser (Glühlampe: J 6 V 0,6 W)
- 4a Massestützpunkt am
Drehzahlmessergehäuse
- ⑩ Zündkerze
- ⑫ Zünd-Lichtschalter
- ⑬ Bremslichtschalter
- ⑰ Magnetzündergenerator
- ⑲ Brems-, Schluß-, Kennzeichenleuchte
(Glühlampe: G 6 V 5 W für Bremslicht
HL 6 V 4 W für Schlußlicht)

JMPB parts



RMC-S – 5-Gang

- ① Scheinwerfer (Glühlampe: 6 V 15 W)
- 2a + 2b Blinker vorn, links + rechts (Glühlampe: RL 6 V 21 W)
- ③ Tachometer (Glühlampe: J 6 V 1,2 W)
- ④ Drehzahlmesser (Glühlampe: J 6 V 1,2 W)
- 4a Massestützpunkt
- ⑥ Signalleuchten für Blinker (Glühlampen mit
Signalleuchten vergossen: Ersatz.-Nr. 27.78.75)
- ⑧ Blinkerschalter
- ⑩ Zündkerze
- ⑪ Gleichrichter
- ⑫ Zünd-Lichtschalter
- 13a + 13b Bremslichtschalter vorn und hinten
- ⑭ Sicherung 8 A
- ⑮ Blinkgeber
- ⑯ NC-Trockenakku 6 V
- ⑰ Magnetzündergenerator
- 18a + 18b Blinker hinten, links und rechts
(Glühlampe RL 6 V 21 W)
- ⑲ Schluß-, Brems-, Kennzeichenleuchte
Glühlampe: G 6 V 5 W = Schlußlicht
G 6 V 10 W = Bremslicht



JMPB

parts

**KREIDLER WERKE GMBH
FAHRZEUGWERKE
7014 KORNWESTHEIM**