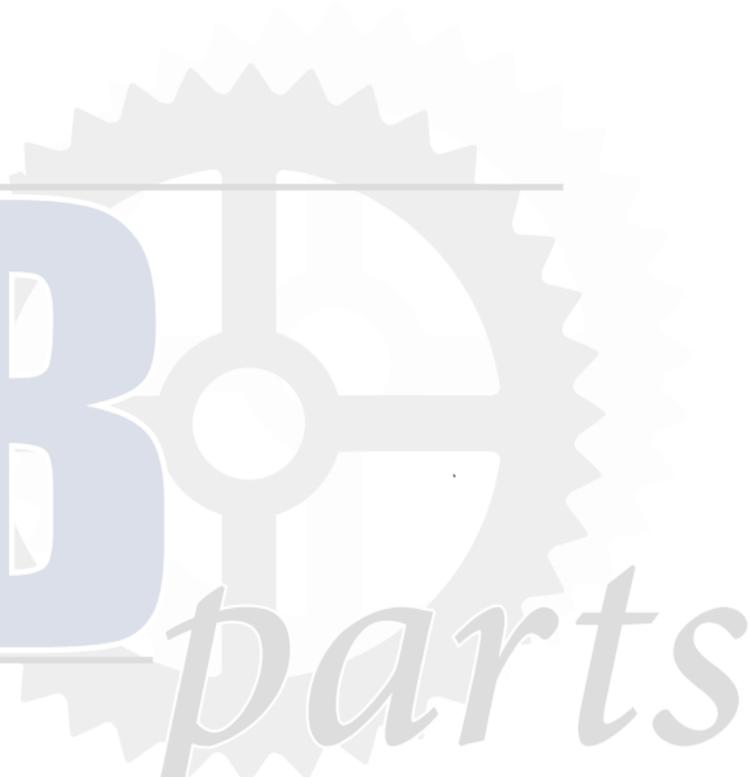


# KREIDLER

BEDIENUNGSANLEITUNG MUSTANG

# JMPB



Änderungen in Konstruktion und Ausstattung sowie Änderungen in allen Angaben, Abbildungen, Anleitungen und Techn. Daten in dieser Bedienungsanleitung bleiben im Interesse der Weiterentwicklung vorbehalten.

Irrtum vorbehalten.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe erlaubt.

## BEDIENUNGSANLEITUNG MUSTANG

## Inhaltsverzeichnis

### Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer

### Merkblatt

Einleitung – Führerschein – Haftpflichtversicherung – Garantie – Original Kreidler-Teile

### Leicht zu finden

Typenschild und Fahrgestellnummer – Motornummer – Werkzeug – Cockpit – Schalter am Lenker links

### Richtige Kleidung?

Schutzhelm – Nierenschutzgurt – Handschuhe

### Startvorbereitungen

Sehr wichtig! – Fahrzeugpapiere – Fahrzeug entschleunern – Kraftstoff im Tank? – Kraftstoffhahn – Reifenluftdruck – Signal – Bremsen – Kupplung

Seite

4

5

8

11

12

### Motor starten

Starthilfe – Motor starten – Lichtkontrolle

### Richtig schalten

Start – Kupplung – Gangwechsel – Im Stand – Goldene Regel

### Einfahren

### Fahrzeug abbrem sen

Richtig bremsen will gelernt sein – Stets bremsbereit sein – Beide Bremsen benutzen – Achtung nach längerer Standzeit!

### Anhalten und Parken

Motor abstellen – Fahrzeug abstellen (Parken)

### Benzin und Öl

Super bringt nichts ein – Öl ist nicht Öl – Selbstmischend – Das Mischungsverhältnis – Motorschmierung bergab.

### Pflege und Wartung

Wartungsplan

Seite

14

15

16

17

18

20

### Motor

Öl ablassen – Öl einfüllen – Ölstand kontrollieren – Zylinderkopfschrauben – Motorbefestigungsschrauben – Zylinder, Kolbenboden und Auspuff

### Zündanlage

Zündzeitpunkt einstellen – Zündkerze – Zündkerzenpflege – Elektrodenverschleiß – Elektrodenabstand 0,4 mm – Wasserschutz-Zündkerzenstecker

### Kraftstoffanlage und Auspuff

Luftfilter, Vergaser und Auspuff – Benzinhahn mit Filter reinigen – Luftfilter reinigen – Vergaser reinigen – Vergaser einstellen – Auspuffanlage reinigen

### Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel

Kettenspannung unter Kontrolle halten – Kettenspannung einstellen – Radspur kontrollieren – Kettenschloß – Pflege von Kette, Kettenrad und Kettenritzel

Seite

24

27

29

35

### Räder und Bremsen

Räder auf Schlag prüfen – Speichen- spannung kontrollieren – Bremsbelag- kontrolle – Vorderrad ausbauen – Hinterrad ausbauen – Bremsenpflege

### Bereifung

Reifendruck – Reifengröße und Typ – Profiltiefe

### Lenkung

Steuerkopf-(Lenkungs-)Lager nachstellen

### Fahrgestell

Schrauben und Muttern – Schwingen- lagerung fetten – Stoßdämpfer einstellen

### Bowdenzüge und Bremsgestänge

Bowdenzüge ölen – Gaszug einstellen – Kupplungszug nachstellen – Handbremse (Vorderrad) nachstellen – Bremsgestänge (Fußbremse) nachstellen

### Elektrische Anlage

Beleuchtungsanlage – Scheinwerferlampe

37

40

41

42

43

46

3

**Wichtige Angaben zu Fahrzeug  
und Fahrer**

auswechseln – Rücklicht- bzw. Bremslicht-  
lampe auswechseln

**Fahrzeugreinigung****Winterfahrt**

Voraussetzungen schaffen – Reifenluft-  
drücke – Profiltiefe – Seilzüge – Streusalz

**Winterschlaf**

Motor konservieren – Fahrgestell konser-  
vieren – Während der Standzeit – Wieder-  
inbetriebnahme

**Störungen und deren Beseitigung****Technische Daten****Raum für Notizen****Elektrischer Schaltplan**

47

48

49

50

53

57

58

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

**Merkblatt****Einleitung**

Diese Bedienungsanleitung soll über die grund-  
sätzliche Bedienung, Pflege und Wartung Ihrer  
neuen KREIDLER informieren. Nehmen Sie sich  
bitte deshalb genügend Zeit, die Bedienungs-  
anleitung sorgfältig zu studieren. Wie für jede gute  
Maschine sind auch für Ihre KREIDLER die rich-  
tige Bedienung sowie sorgfältige Pflege und  
gewissenhafte Wartung für einen störungsfreien  
Betrieb unerlässlich.

**Führerschein**

Das Mokick „Mustang“ dürfen Sie nach Errei-  
chen des 16. Lebensjahres fahren, sofern Sie im  
Besitz eines Führerscheins der Klasse 4 sind.  
Sollten Sie bereits vor dem 1. 4. 1980 einen Füh-  
rerschein der Klasse 5 erworben haben oder  
sollten Sie einen Führerschein der Klassen 1, 2  
oder 3 besitzen, sind Sie ebenfalls zum Führen  
Ihrer „Mustang“ berechtigt.

**Haftpflichtversicherung**

Ihre „Mustang“ ist steuer- und zulassungsfrei. Es  
muß eine Haftpflichtversicherung mit einer Dek-  
kungssumme von mindestens 500 000,- DM  
abgeschlossen werden, empfehlenswert ist  
aber eine Versicherung mit einer Deckungs-  
summe von 2 000 000,- DM pauschal, die  
gegenüber der Mindestdeckung nur unwesent-  
lich teurer ist.

Das Mokick muß mit einem Versicherungskenn-  
zeichen versehen sein, das Ihnen erstmals bei  
Beantragung der Haftpflichtversicherung und  
dann jedes Jahr neu von der Versicherungsge-  
sellschaft zugeteilt wird.

**Garantie**

Beim Kauf des Fahrzeuges wird dem Kunden  
eine Garantiekarte mit Pflegedienstkarte ausge-  
händigt, die Sie zu jedem Werkstattbesuch mit-  
nehmen sollten. Die im Wartungsplan aufgeführ-  
ten Arbeiten planmäßig ausführen lassen. Getä-  
tigte Dienste werden von der Werkstatt in die

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

**Ohne Pflegedienstvermerke in der Garantiekarte keine Garantieleistungen!**

**Original KREIDLER-Teile**

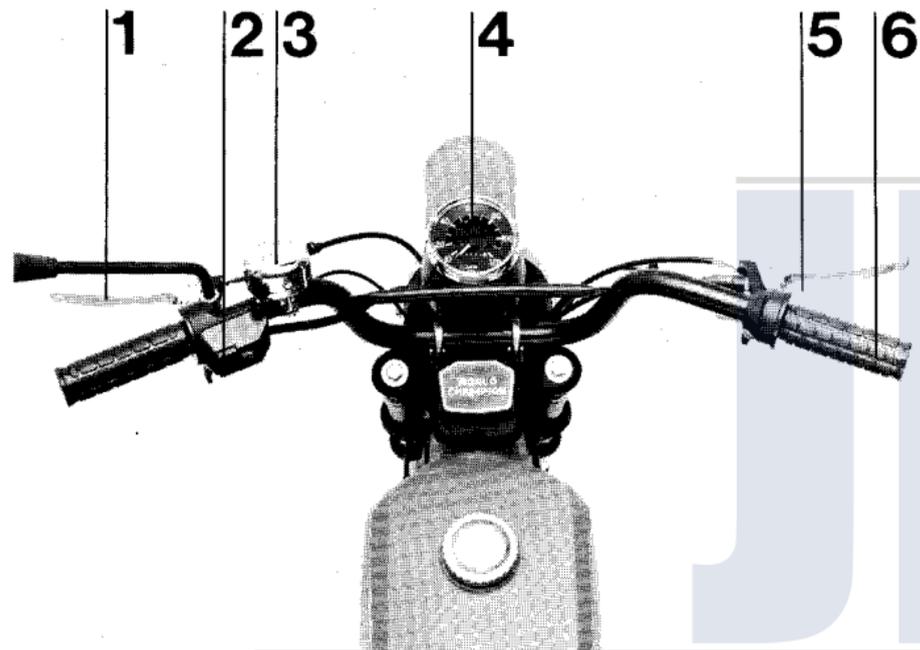
Im Bedarfsfall nur Original-KREIDLER-Teile verwenden – versteht sich von selbst, denn nur so stehen einwandfreie Qualität und Funktion von vornherein fest.

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

JMPB

Mustang





- 1 Kupplungshebel
- 2 Lenkerschalter
- 3 Glocke

- 4 Tachometer
- 5 Hebel für Vorderradbremse
- 6 Gasdrehgriff

Leicht zu finden

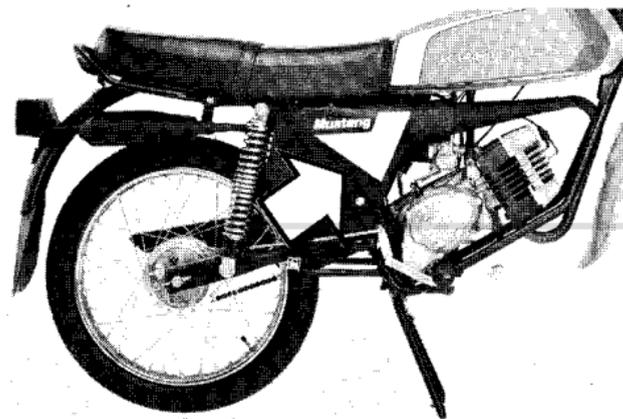
**Typenschild und Fahrgestellnummer**  
finden Sie auf dem Steuerkopfrohr.  
Das Typenschild und die Fahrgestellnummer  
haben den Wert eines Dokuments und dürfen in  
keinem Fall geändert oder entfernt werden.

**Motornummer**  
ist rechts am Rücken des Motorgehäuses einge-  
schlagen.



### Werkzeug

befindet sich im Stauraum unter der Seitenverkleidung.



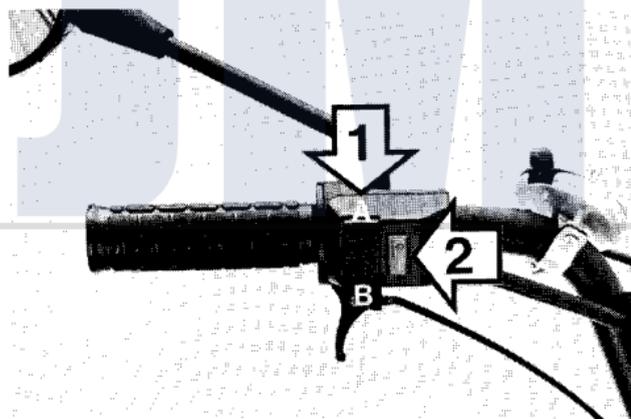
### Schalter am Lenker links

Lichtschalter (1):

Stellung A = Licht ausgeschaltet

Stellung B = Licht eingeschaltet

Kurzschlußschalter (2)



### Richtige Kleidung

Auch ein Mokick-Fahrer sollte an seine eigene Sicherheit denken und ein Minimum an motorradgerechter Kleidung tragen.

### Schutzhelm

Das Tragen eines Schutzhelmes ist zwar kein Muß – im Falle eines Sturzes oder Unfalls kann er Sie aber vor folgenschweren Kopfverletzungen bewahren.

Der KREIDLER -Händler hält ein so reichhaltiges und vielfältiges Helmangebot bereit – die Palette reicht vom speziellen Enduro-Helm über den sogenannten Jet-Helm bis hin zum Integral- oder Vollvisierhelm – daß sicherlich jeder eine geeignete Kopfbedeckung, abgestimmt auf den persönlichen Geschmack, finden wird.

Auf zwei Dinge sollten Sie bei der Helmauswahl allerdings unbedingt achten:

- Ihr Helm sollte aus Sicherheitsgründen eine weithin sichtbare Farbe haben
- er sollte ein Prüfzeichen tragen (in Deutschland werden Helme nach DIN 4848 geprüft). Ihr Helm erfüllt aber nur dann seinen Zweck,

wenn Sie ihn auch tatsächlich aufsetzen und ihn nicht, wie man häufig beobachten kann, auf dem Gepäckträger oder am Arm hängend spazieren fahren.

### Nierenschutzgürtel

Nierenerkältungen oder gar Entzündungen sind eine sehr schmerzhaft Angelegenheit. Deshalb ist das Anlegen eines Nierenschutzgürtels auch in warmen Jahreszeiten zum Schutz gegen Zugluft sehr empfehlenswert. Auch hier reicht das Angebot vom leichten Gürtel aus Gummi, der ggf. auch unter der Oberbekleidung getragen werden kann, über Gürtel aus sicherheitsfarbendem Kunststoff bis hin zum modischen Leder-gürtel.

Nierenschutzgürtel wärmen, schützen und machen obendrein eine schlanke Figur.

### Handschuhe

Auch Handschuhe dürfen bei Mokick-Touren nicht fehlen. Am besten Lederhandschuhe, die, je nach Witterung, gefüttert oder ungefütert sind.

## Startvorbereitungen

### Sehr wichtig!

Bitte beachten Sie, daß Sie für die Verkehrssicherheit Ihres Fahrzeugs selbst verantwortlich sind (§ 23 StVZO und § 31 StVO).

Der Fahrzeug-Halter ist dazu verpflichtet, sich regelmäßig vom einwandfreien technischen Zustand seines Fahrzeugs zu überzeugen und festgestellte Mängel sofort zu beheben.

### Fahrzeugpapiere

Prüfen Sie, ob Sie folgende Papiere bei sich führen:

Betriebserlaubnis

Versicherungsnachweis

Prüfbescheinigung oder Führerschein

## Fahrzeug entsichern

Schlüssel in das Lenkschloß einstecken.  
Den Schlüssel ca. 45° nach links drehen und gleichzeitig hochziehen.  
Schlüssel loslassen und abziehen.

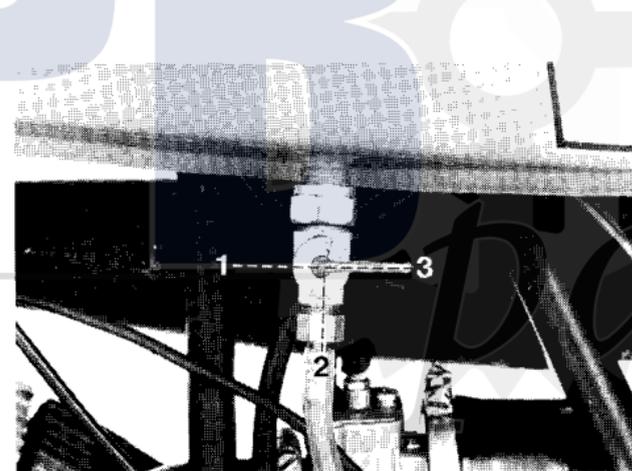


## Kraftstoff im Tank?

Pures Benzin wäre Motorenmord!  
Benzin/Öl-Gemisch 50:1 muß es sein.  
Dem Tankwart auf die Finger gucken und korrekte Ölbeigabe mit eigenen Augen kontrollieren (s. Kap. „Benzin und Öl“).

## Kraftstoffhahn

Hebelstellung 1: geschlossen  
Hebelstellung 2: geöffnet  
Hebelstellung 3: Reserve



## Reifenluftdruck

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

## Signal

Glocke ausprobieren.

## Bremsen

prüfen, durch Zug der Handbremse und Tritt auf die Fuß-Bremse.  
Dabei Maschine kurz schieben.

## Kupplung

muß richtig trennen.  
Zur Prüfung Kupplungshebel ziehen und Gang einlegen.  
Die Maschine muß sich bei gezogenem Kupplungshebel mit Leichtigkeit schieben lassen.

## Motor starten

### Leerlauf einlegen

mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten.

Läßt sich im Stand ein Gang nicht einschalten, Fahrzeug etwas hin- und herschieben und dabei schalten.

Keinesfalls Gewalt anwenden!



## Motor starten

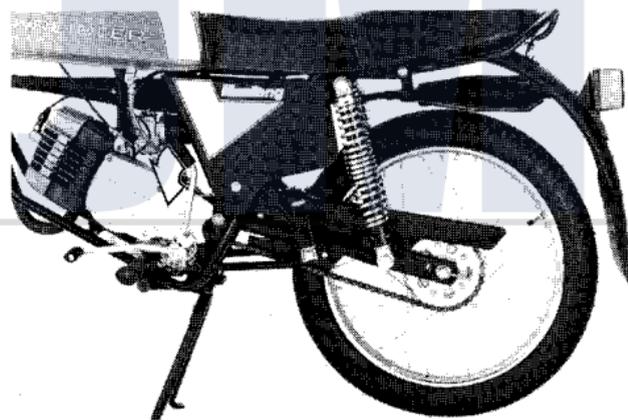
Kickstarter umklappen.

Gasdrehgriff ca. 4 mm in Richtung Gasgeben drehen.

Kickstarter schwungvoll niedertreten.

Sobald der Motor angesprungen ist, den Kickstarter wieder in seine Ruhestellung zurückklappen.

Den kalten Motor nicht unnötig hochdrehen lassen.

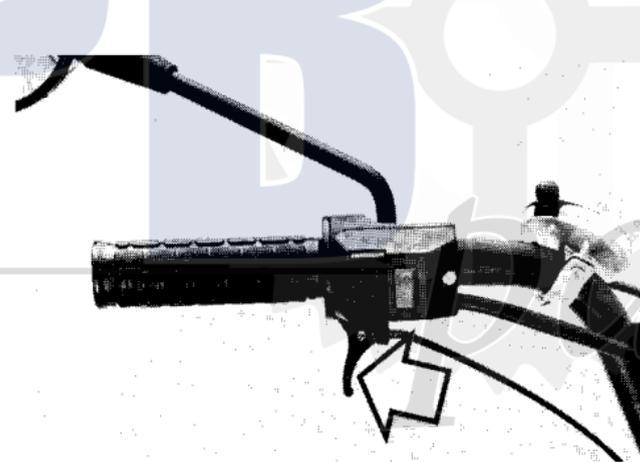


## Starthilfe

Sollte der Motor nicht oder nur unwillig anspringen, muß während des Startvorgangs die Starthilfe am Lenker rechts betätigt werden.

Die Starthilfe bewirkt eine Gemischanreicherung für leichten Kaltstart.

Ggf. ist im Laufe der Zeit auch der Elektrodenabstand an der Zündkerze zu groß geworden. Diesen bei Bedarf nachbiegen auf 0,4 mm.



## Lichtkontrolle

Bei laufendem Motor Licht einschalten.

Scheinwerfer, Rücklicht und Bremslicht prüfen. Übrigens produzieren Sie ein ganzes Stück zusätzlicher Sicherheit, wenn Sie auch am Tage mit eingeschalteter Beleuchtung fahren.

## Richtig schalten

### Start

Motor dreht langsam im Leerlauf.

Kupplungshebel ziehen, einen Augenblick warten und 1. Gang einschalten. Kupplungshebel 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 sondern Leerlauf einlegen.

### **Gangwechsel**

ist Übungssache.

Während die rechte Hand das Gas zudreht, zieht die linke Hand den Kupplungshebel.

Den Schaltdrehgriff 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 und somit: immer rechtzeitig zurückschalten.

### **Einfahren**

wie in früheren Zeiten anhand von besonderen Einfahrvorschriften ist nicht erforderlich.

Der Mustang-Motor ist bereits im Neuzustand vollgasfest.

### **Fahrzeug abbrem sen**

#### **Richtig bremsen will gelernt sein**

Gut fahren zu können bedeutet nicht nur, sich auf gerader oder kurvenreicher Strecke fortbewegen. Auch das gefühlvolle und sichere Abbremsen des Zweirades gehört dazu und will gelernt sein.

#### **Stets bremsbereit sein**

Gleichgültig wo Sie sich mit ihrem Fahrzeug bewegen, ob im dichten Stadtverkehr, auf ebener Landstraße oder auf unbefestigten Feldwegen. Sie müssen ständig mit unerwarteten Hindernissen rechnen und deshalb stets bremsbereit sein.

### **Beide Bremsen benutzen**

Benutzen Sie bei allen Bremsvorgängen grundsätzlich beide Bremsen!

Bremsen Sie weich und gefühlvoll, d. h. betätigen Sie den Handbremshebel und den Rücktritt allmählich und vergrößern Sie dabei den Zug oder den Druck in der Art, daß die Räder möglichst nie blockieren – sollte es trotzdem einmal dazu kommen, Bremskräfte sofort wieder verringern. Blockierende Räder sind nicht mehr lenkbar, stören das Gleichgewicht und bringen Sie leicht zu Fall.

Berücksichtigen Sie beim Einsatz der Bremsen auch stets die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche – auf glattem Asphalt läßt es sich besser bremsen als auf Straßen, die vor wenigen Tagen mit Feinsplitt belegt wurden.

#### **Achtung nach längerer Standzeit:**

Sobald Ihr Fahrzeug über eine längere Zeit nicht gefahren wurde, sollten Sie die Bremsen besonders vorsichtig benutzen.

Besonders nach Tagen mit feuchter Witterung oder im Winter nach Fahrten auf salzgestreuten Straßen, bildet sich auf dem Bremsring der Trom-

melbremse relativ schnell eine leichte Rostschicht, die eine Blockierneigung erzeugt. Deshalb nach längerer Standzeit stets einige Probepremungen durchführen.

### **Anhalten und Parken**

Zurückschalten auf Getriebeleerlauf.  
Gasdrehgriff in Leerlaufstellung drehen.

### **Motor abstellen**

Kurzschlußschalter am Lenker links so lange drücken, bis der Motor stillsteht.

### **Fahrzeug abstellen (parken)**

Kraftstoffhahn zudrehe n, sonst könnte der Motor voll Kraftstoff laufen.

Fahrzeug auf Kippständer stellen.

Abschließen am Lenkschloß (Diebstahlsicherung):

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 Mustang-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.

### **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 wegen der bei noch nicht betriebswarmem Motor anfallenden sauren Verbrennungsprodukte – und 2T-Öl hinterläßt denkbar wenig Verbrennungsrückstände – positive Auswirkungen: Im Bereich der Verbren-

nung bleibt der Motor weitreichend sauber – kein Verbrennungsklingeln, keine Glühzündungen, keine Zündkerzenstörungen durch Kerzenbrücken, saubere Kolbenlaufflächen und Kolbenringnuten, Kolbenringe außer Klemmgefahr.

### **Selbstmischend**

Es gibt normales 2-Takt-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**

muß ungeachtet der verwendeten Ölsorte 50:1 betragen.

### **Motorschmierung 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
<b>Motor</b>				
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 ◆
<b>Zündanlage</b>				
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
<b>Kraftstoffanlage und Auspuff</b>				
Benzinhahn mit Filter reinigen	x		x	6000 km ■
Luftfilter reinigen			x	6000 km ■●
Vergaser reinigen	x		x	6000 km ■
Vergaser einstellen	x	x	x	6000 km ■●
Auspuffanlage reinigen		x	x	6000 km ◆
<b>Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel</b>				
Kette im belasteten Zustand prüfen, ggf. nachspannen Kettenrad und Kettenritzel prüfen, ggf. erneuern		x	x	6000 km ●
Kette schmieren, Spur prüfen	x	x	x	6000 km ●
<b>Lenkung</b>				
Steuerkopflager auf Spiel prüfen, evtl. einstellen	x	x	x	6000 km
<b>Räder und Bremsen</b>				
Räder auf Schlag prüfen	x	x	x	6000 km
Speichenspannung kontrollieren, Speichen ggf. nachziehen	x	x	x	6000 km ■●
Dicke der Bremsbeläge vorn und hinten prüfen – Mindestdicke 2 mm			x	6000 km

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

### Bereifung

Reifen-Luftdruck prüfen	x	x	x	6000 km ●
Profiltiefe messen – Mindestiefe 1 mm		x	x	6000 km ●

### Fahrgestell

Am Fahrgestell sämtl. Schrauben und Muttern nachziehen	x	x	x	6000 km ●
Schwingenlager fetten	x		x	6000 km

### Bowdenzüge und Bremsgestänge

Bowdenzüge ölen und ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km ■
Bremsgestänge fetten und ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km ■●

### Elektrische Anlage

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

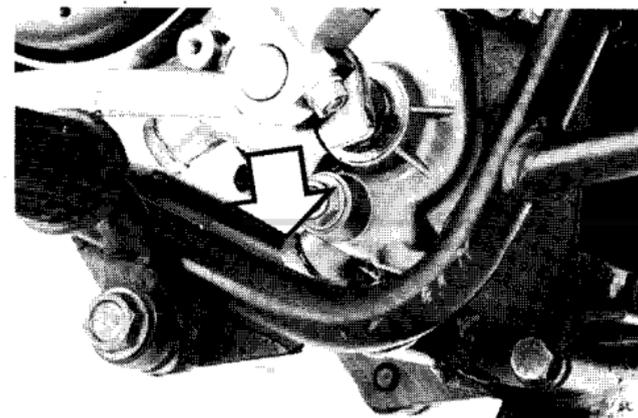
Zünderdeckel abnehmen.

Ölablaßschraube auf der linken Motorseite aus dem Gehäuse herausdrehen.

Öl ablaufen und gut abtropfen lassen.

Dichtscheibe erneuern.

Ablaßschraube einschrauben und gut festziehen.



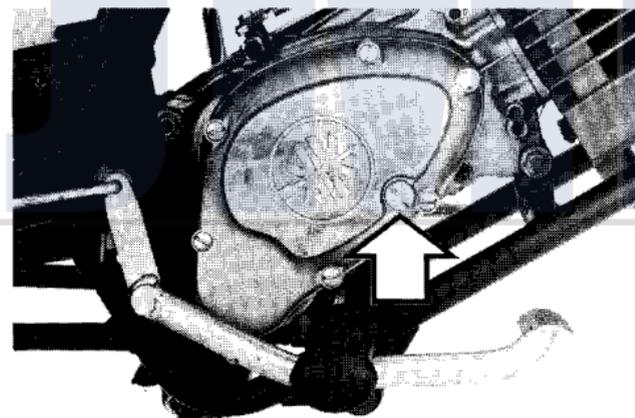
### Öl einfüllen

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.

### Kupplung einstellen

Siehe Kapitel „Bowdenzüge“

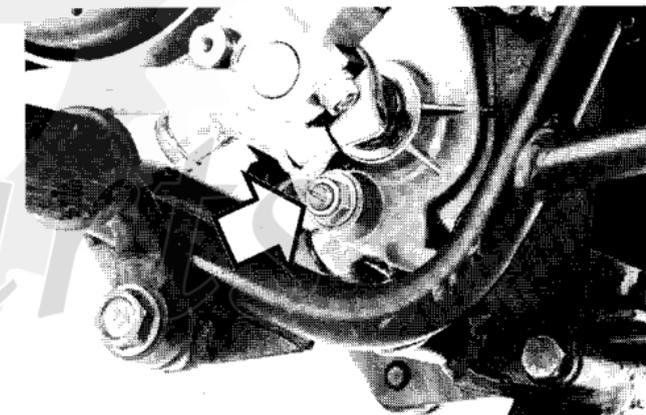
### Schaltung einstellen

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.

Gegenmutter des Exzenters lösen.

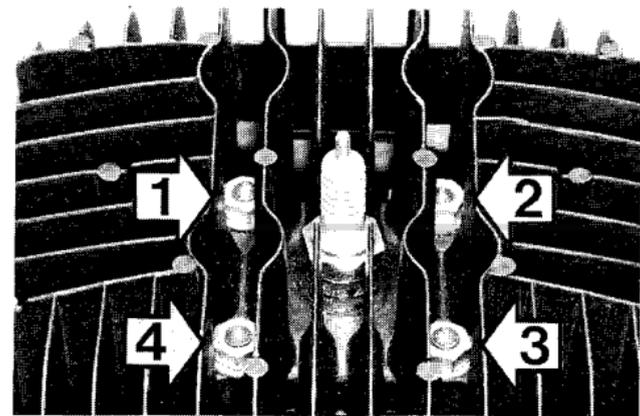
Exzenter mit dem Schraubenzieher so drehen, daß es wie zuvor beschrieben in beiden Schaltrichtungen zu gleich großen Hebelwegen mit dem besagten „klack“ kommt.



### Zylinderkopf-Schrauben

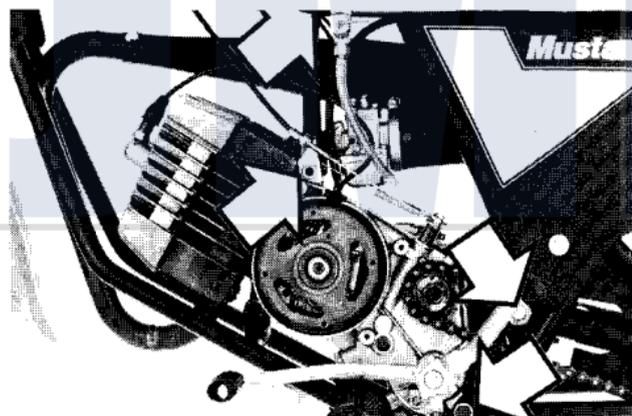
in der vorgeschriebenen Reihenfolge (1–4–3–2) nachziehen.

Zylinderkopfschrauben müssen zunächst nach 500 km und dann jeweils 500 km nach einer Demontage des Zylinderkopfes mit einem Drehmomentschlüssel mit vorgeschriebenem Anzugsdrehmoment (s. Techn. Daten) 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.

ren standhält und einwandfreie Zündung gewährleistet.

Beim Kerzenneukauf darauf achten, daß es eine der oben genannten Kerzen mit kurzem 14 mm-Gewinde ist.

### 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.

### 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.

### Zündkerze

Wärmewert beachten (siehe Techn. Daten).

Nur die Verwendung die darin angegebenen Kerzen garantiert, daß die Kerze den im Mustang-Motor auftretenden Verbrennungstemperatu-

### 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.

Abhilfe: Außenelektrode nachbiegen auf

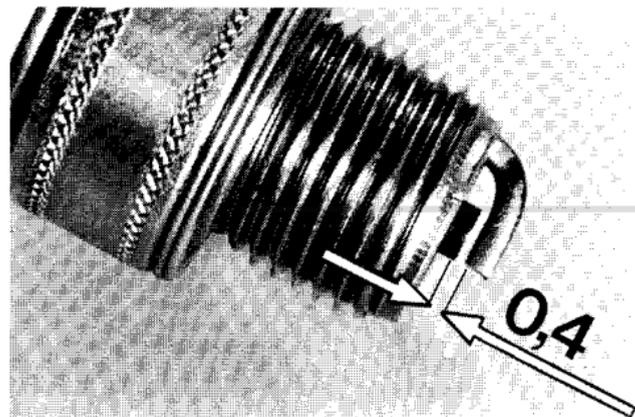
**Elektrodenabstand 0,4 mm**

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.

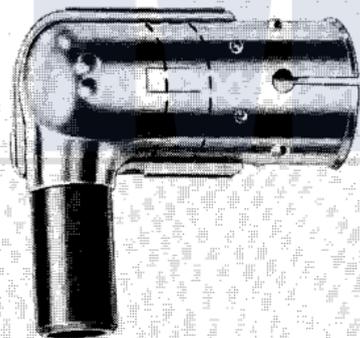
Neue Zündkerze nach etwa 6000 km ist kein Luxus, sondern ein kluger Zug, denn nach so langer Laufzeit sind die Elektroden in der Regel schon stark abgebrannt.



### 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

#### Luftfilter, Vergaser und Auspuff

Ohne Saugschalldämpfer oder ohne den darin liegenden Luftfilter fahren, wäre grundfalsch. Der Motor würde weniger Leistung haben. Ohne Luftfilter kann es durch Staub = Schmirgel zu rapidem Motorverschleiß kommen.

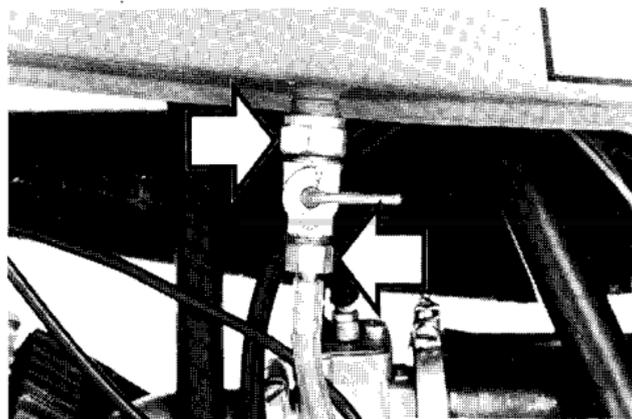
Keine Änderungen der Düsenbestückung des Vergasers vornehmen, Ansaug- und Auspuffseite lassen, wie sie sind – hier etwas besser machen wollen, hieße nur, auf eigene Faust verderben, was KREIDLER in aufwendiger Entwicklungs- und Versuchsarbeit an bestmöglichen Leistungs- und Laufeigenschaften des Mofa-Motors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

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, was er übrigens auch nicht darf, oder zugkräftiger laufen.

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.

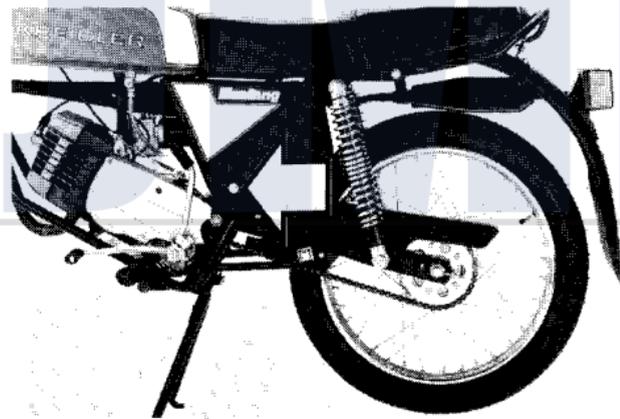
### **Benzhahn mit Filter reinigen**

Tank völlig entleeren.  
Überwurfmutter abschrauben, Kraftstoffhahn vom Tank abnehmen.  
Sieb durch Ausblasen sorgfältig säubern.  
Bei der Montage die Dichtung erneuern.



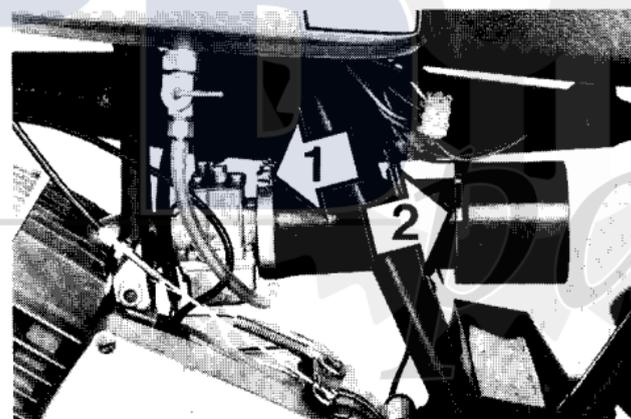
### **Luftfilter reinigen**

Dazu Saugschalldämpfer vom Vergaser abnehmen:  
beide Seitenverkleidungen abbauen.



Klemmschelle (1) an Vergaser lösen und Saugschalldämpfer vom Vergaser abziehen.

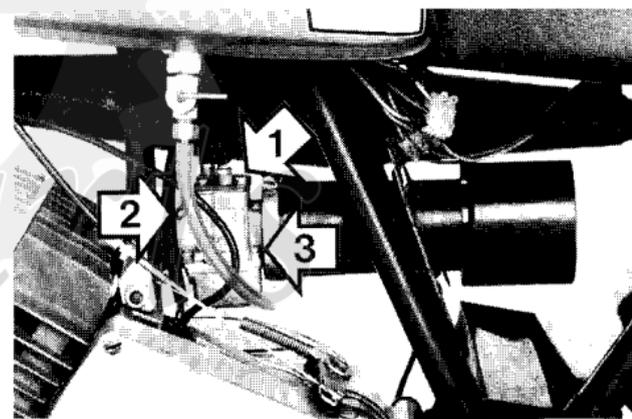
Saugchalldämpfergehäuse (2) mittels Schraubenzieher öffnen.  
Luftfilter sorgfältig mit Preßluft reinigen.



### **Vergaser reinigen**

Saugchalldämpfer vom Vergaser abmontieren.  
Zwei Schrauben (1) am Vergaserdeckel herausdrehen.  
Vergaser samt Gasschieber und Startkolben vom Vergasergehäuse abnehmen.

Klemmschelle (2) lösen und Vergaser vom Ansaugkrümmer abziehen.

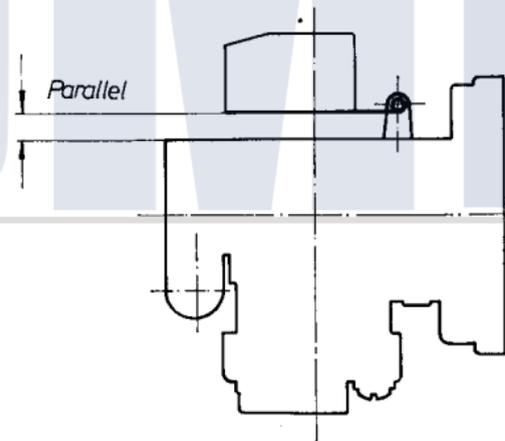
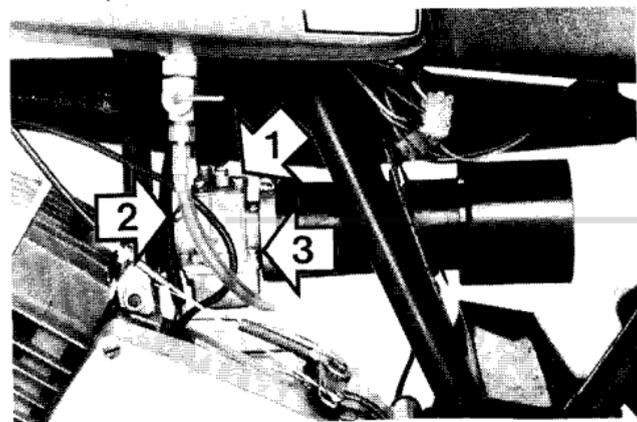


Befestigungsschrauben (3) vom Schwimmergehäuse herausdrehen und Gehäusedeckel abnehmen.

Haltestift vom Schwimmer seitlich herausziehen und Schwimmer abnehmen (auf Schwimmernadel achten!)

Bei der Montage des Schwimmers darauf achten, daß

- a) Die Schwimmernadel richtig sitzt, –  
Rundung der Nadel liegt am Halteblech des Schwimmers an,
- b) der Schwimmer parallel zum Vergasergehäuse ausgerichtet ist.



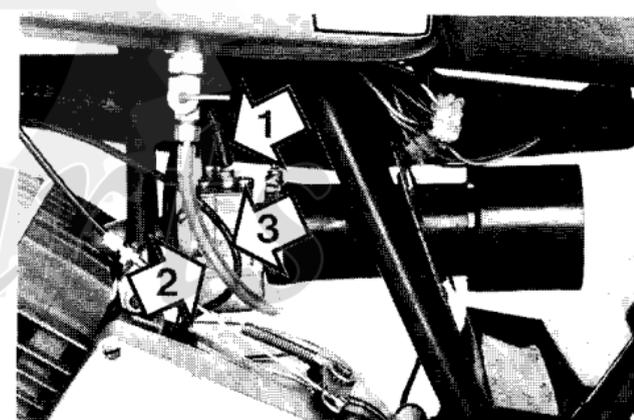
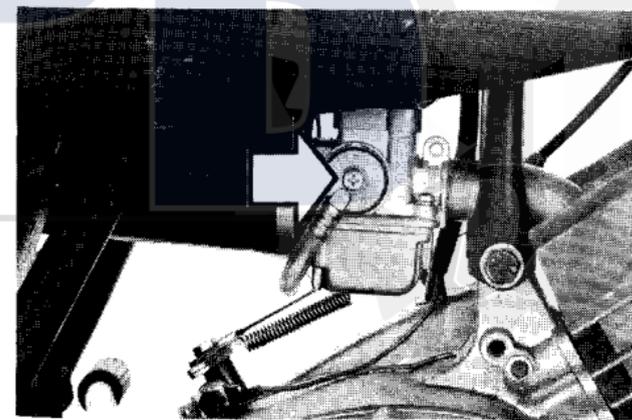
Filterdeckel nach Herausdrehen der Kreuzschlitzschraube abnehmen.

### Vergaser einstellen (bei warmem Motor)

Gummitülle (1) zurückschieben.  
Gegenmutter lösen und Gaszug-Einstellschraube so weit verdrehen, bis am Gasdrehgriff ein Leerweg von ca. 3 mm erreicht wird.

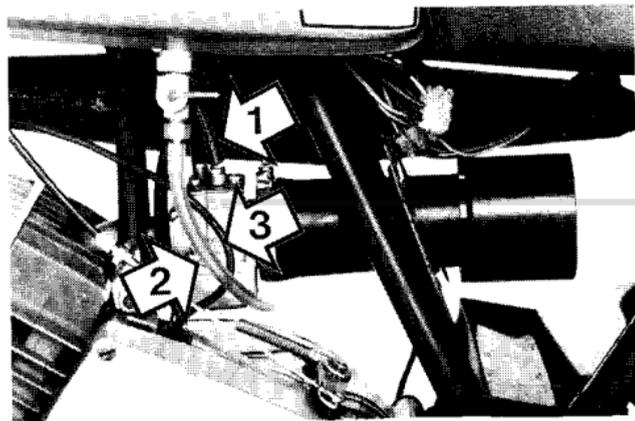
Sämtliche Vergaserteile sorgfältig mit sauberem Benzin reinigen.

Düsen mit Preßluft durchblasen. Niemals mit scharfen Gegenständen wie z. B. Nadeln reinigen wollen.



Luftregulierschraube (2) durch Rechtsdrehung ganz in das Vergasergehäuse hineinschrauben. Anschließend Luftregulierschraube (2, wird im Foto vom Kraftstoffschlauch verdeckt) um die im Datenteil dieser Bedienungsanleitung angegebene Umdrehungszahl wieder zurückdrehen.

Mittels der Gasschieberstellschraube (3) die gewünschte Leerlauf-Drehzahl des Motors einstellen.



Die Luftregulierschraube (2) durch Linksdrehung langsam weiter öffnen, bis die Motordrehzahl ansteigt und anschließend die L.-Schraube (2) wieder um eine Viertel-Rechtsdrehung schließen.

### Auspuff reinigen

Bei einem Zweitakt-Motor setzen sich im Schalldämpfer Rückstände ab, die Bohrungen in den Dämpferkammern werden dadurch kleiner und die Motorleistung läßt nach. Deshalb ist die Auspuffanlage regelmäßig von Rückständen zu reinigen.

Die Auspuffanlage mit einem Schweißbrenner oder mit einer Lötlampe auszubrennen wäre unzeitgemäß, weil die damit verbundene Rauchentwicklung die Umwelt verschmutzt.

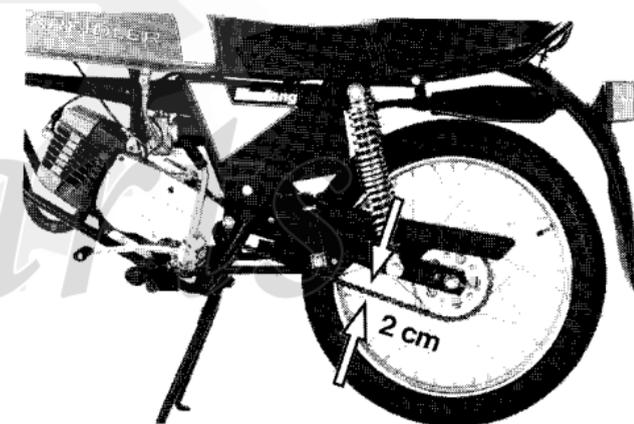
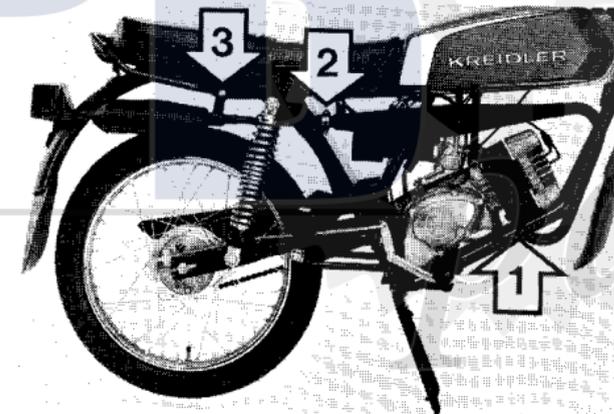
Auspuffrohr (1) vom Zylinder abmontieren. Schelle (2) lösen. Befestigung (3) des hinteren Schalldämpfers lösen. Sämtliche Auspuffteile mit langen stabilen Drähten reinigen.

### Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel Kettenspannung unter Kontrolle halten

Um die Spannung der Antriebskette (auf der lin-

ken Fahrzeugseite) zu kontrollieren, das Fahrzeug auf den Ständer stellen und die Kette in der Mitte ihrer freien Länge mit einem Schraubenzieher nach oben und unten drücken; eine Gesamt-Bewegungsstrecke 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.

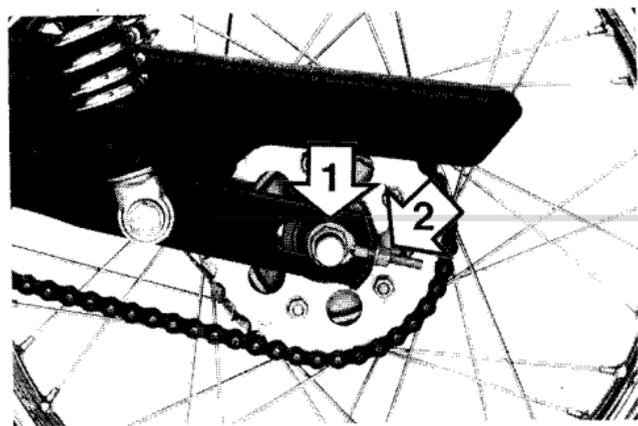


### Kettenspannung einstellen

Auf beiden Seiten die Achsmuttern (1) lockern. Die Einstellmutter (2) der Kettenspanner gleichmäßig anziehen, bis die vorgeschriebene Spannung erreicht ist. Achsmuttern (1) festziehen.

### Radspur kontrollieren

So hoch als möglich über dem Boden eine gerade Latte an die Räder legen, um festzustel-

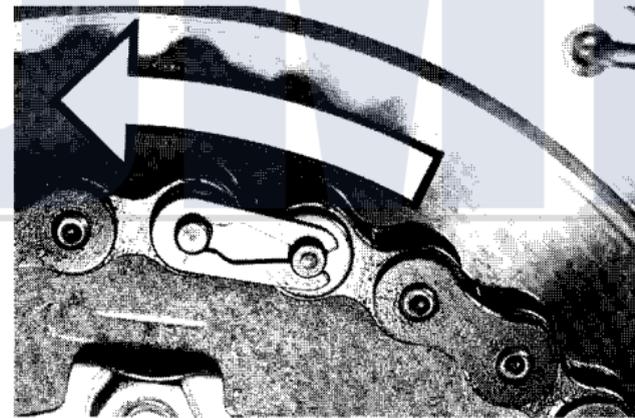


len, ob Vorder- und Hinterrad genau fluchten (in einer Linie laufen).

Wenn nicht, Hinterradstellung durch Einstellen an den Kettenspannern entsprechend korrigieren (2 cm Kettenspiel beachten).

### Kettenschloß

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



### Pflege von Kette, Kettenrad und Kettenritzel

Siehe Wartungsplan.

Regelmäßig ein Kettenfett aufbringen.

Öl taugt nicht, ist zu dünnflüssig, wird abgeschleudert.

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.

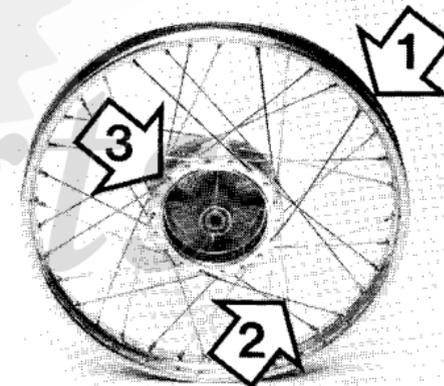
### Speichenspannung kontrollieren

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

1 = Felge

2 = Speiche

3 = Bremsnabe



### Räder und Bremsen

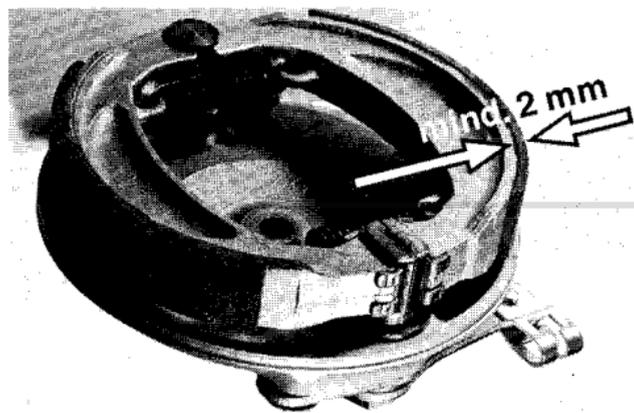
#### Räder und Reifen auf Schlag prüfen

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

### Bremsbelag-Kontrolle

Dazu die Räder 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).



### Vorderrad ausbauen

Bremshebel-Einstellschraube am Lenker ganz hineindrehen.

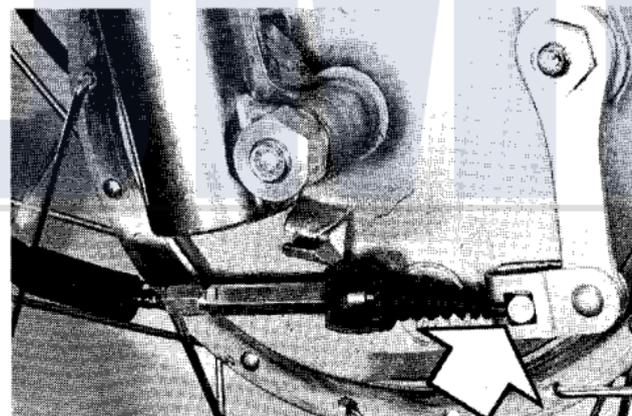
Auf der rechten Fahrzeugseite die hintere Gummifülle nach hinten abziehen.

Gegenmutter der Stellschraube lösen.

Stellschraube ganz nach vorn drehen und nach hinten aus der Halterung am Bremsdeckel ziehen.

Nippel am Bremshebel aushängen.

Achsmutter abschrauben.



Auf der linken Fahrzeugseite die Klemmschraube lösen.

Dorn in die Bohrung der Steckachse setzen.

Achse mit drehenden Bewegungen herausziehen.



### Hinterrad ausbauen

Muttern und Kettenspanner (1) links und rechts abschrauben.

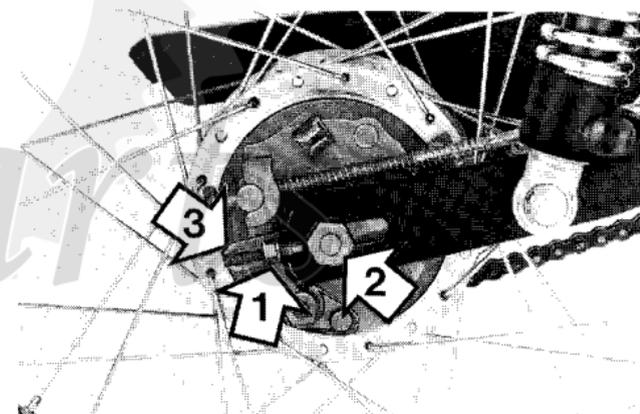
Auf der rechten Fahrzeugseite die Achsmutter (2) abschrauben.

Rad etwas nach vorn drücken und die Kette vom Kettenrad abnehmen.

Steckachse nach links herausziehen.

Bremshalter (3) nach hinten wegziehen.

Hinterrad nach unten aus dem Fahrzeug nehmen.



## Bremsenpflege

Bremsdeckel (auch Bremsbackenträger oder Bremsschild genannt) aus der Trommel ziehen; alle Teile mit einem trockenen Pinsel entstauben.

Kein Benzin oder Öl auf die Beläge kommen lassen, denn mit Öl oder Fett behaftete Beläge sind unbrauchbar!

Immer funktionstüchtige Bremsen haben, vor allem, wenn gewohnheitsmäßig sanft gebremst wird:

auf verkehrsarmer Straße und griffigem Straßenbelag zwischendurch aus höherem Tempo drei oder vier Gewaltbremsungen hintereinander praktizieren.

Dadurch bekommen die Beläge jenen „Schliff“, der wieder frische und wirkungsvolle Belag-Oberfläche zur Wirkung kommen läßt.

## Bremsen nachstellen

durch Bremsbelag-Abrieb (Verschleiß) wird der Leerweg des Bremshebels am Lenker und des Rücktritts mit der Zeit größer – s. Kap. „Bowdenzüge“.

## Bereifung

### Reifendruck

Bei kalten, das heißt, noch nicht warmgefahrenen Reifen prüfen.

Nicht etwa durch Daumendruck, sondern mit dem Hand-Luftdruckprüfer an der Tankstelle und das gleichzeitig mit jeder Tankfüllung.

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

### Reifengröße und Typ

können Sie den Techn. Daten am Ende dieser Bedienungsanleitung 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 zu denken, je früher, umso besser, vor allem im Winter.

## Lenkung

### Steuerkopf-(Lenkungs-)Lager nachstellen

Maschine auf den Ständer stellen.

Teleskopgabel von vorn oberhalb der Radachsfäuste mit den Händen fassen

und wechselweise vor/zurück drücken.

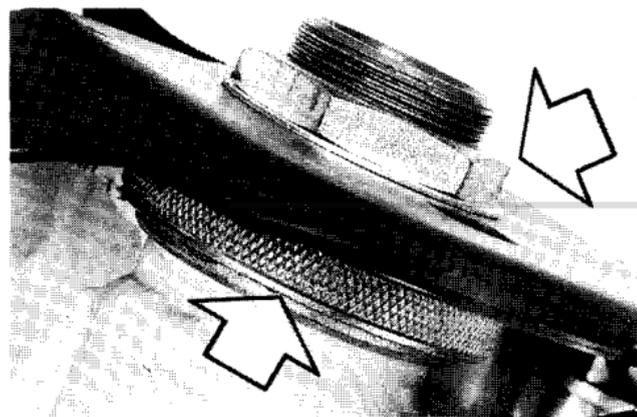
Wird Spiel in der Steuerkopflagerung deutlich, muß nachgestellt werden, denn hiervon hängt die exakte Vorderradführung ab und damit die Längs- und Kurvenstabilität der Maschine, sprich Fahrsicherheit.

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 Rohrzange 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.



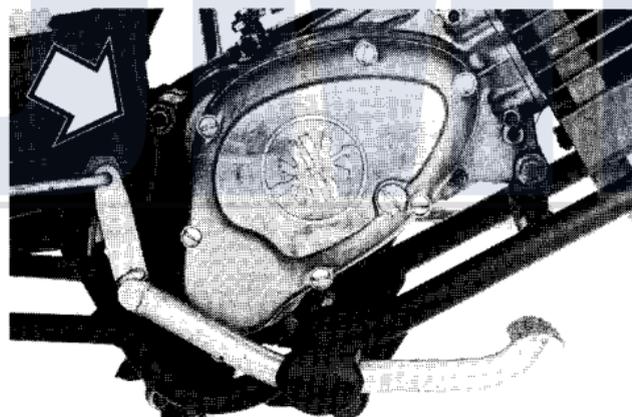
## Fahrgestell

### Schrauben und Muttern

regelmäßig auf festen Sitz prüfen.

### Schwingerlagerung fetten

Schwingerlagerung mittels einer Fettpresse fetten.



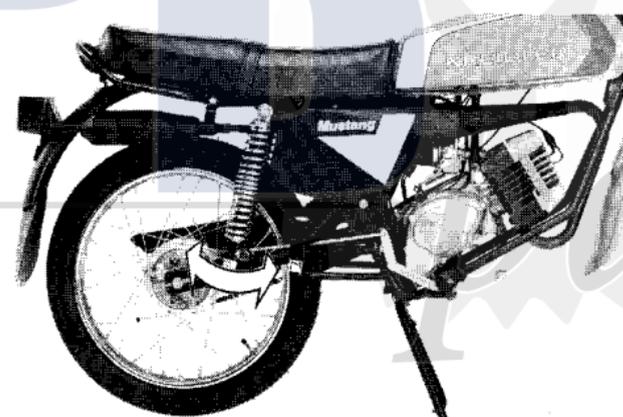
## Federbeine einstellen

Die Mustang ist am Hinterrad mit 3-fach verstellbaren Federbeinen ausgestattet.

Stellung rechts = Federung hart

Mittelstellung = Federung normal

Stellung links = Federung weich



## Bowdenzüge und Bremsgestänge

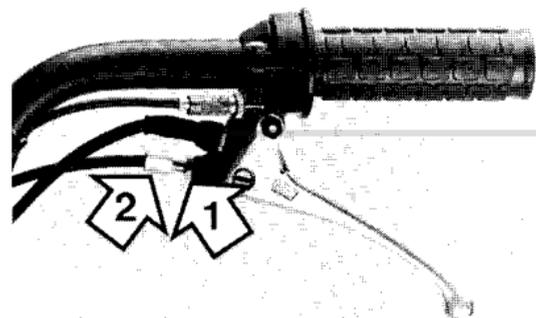
### Bowdenzüge ölen

In die Bowdenzüge regelmäßig etwas Öl hineinträufeln und dabei die Züge mehrmals betätigen. Schwergängigkeit und Einfrieren (im Winter) wird dadurch verhindert.

### Gaszug einstellen

Zunächst am Vergaser bei warmem laufendem Motor den richtigen Leerlauf einstellen (s. Kap. „Vergaser einstellen“).

Am Gasdrehgriff Gegenmutter (1) lösen.  
Einstellschraube (2) so verdrehen, bis ge-  
wünschtes Spiel am Drehgriff vorhanden ist –  
Drehung der Einstellschraube nach links = weni-  
ger Spiel, Drehung nach rechts = mehr Spiel.



### Kupplungszug nachstellen

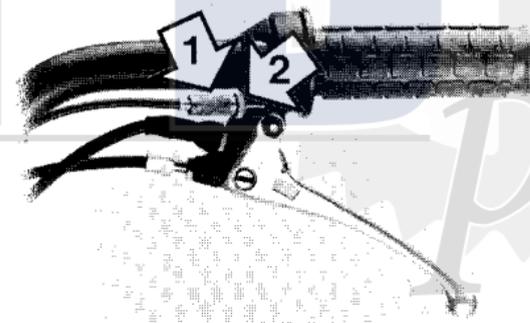
Gegenmutter (1) lösen;  
Stellschraube (2), soweit verdrehen, bis  
gewünschtes Spiel (ca. 3–4 mm Leerweg) am  
Kupplungshebel erreicht ist.  
Gegenmutter festziehen.



### Handbremse (Vorderrad) nachstellen

Gegenmutter (1) lösen  
und Einstellschraube (2) soweit verdrehen, bis  
gewünschtes Spiel am Bremshebel erreicht ist.  
Gegenmutter (1) festziehen.

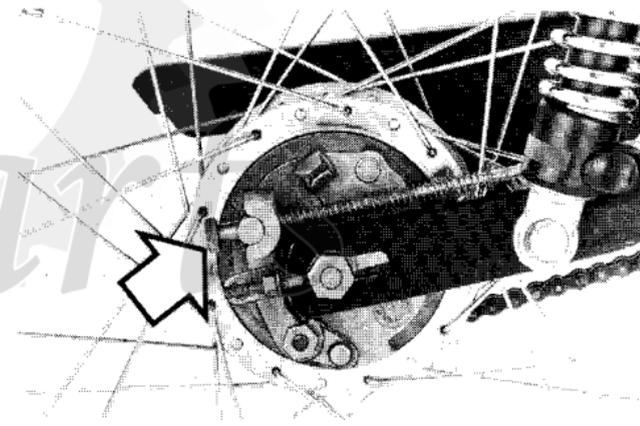
Nach eigener Handgröße einstellen – dem Hebel  
so viel Leerweg geben, daß bei kraftvoller Brem-  
sung die Hand nicht zur Faust wird, sondern die  
Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv  
bleiben – nur so kann feinfühlig angebremst, die  
Bremskraft bemessen und notfalls mit ganzer



Handkraft eine Vollbremsung (Notbremsung)  
ausgeführt werden.

### Bremsgestänge (Fußbremse) einstellen

Am Hinterrad die Einstellschraube soweit ver-  
drehen, bis am Fußbremshebel ein Leerweg von  
ca. 2 cm erreicht wird.



## Elektrische Anlage Beleuchtungsanlage

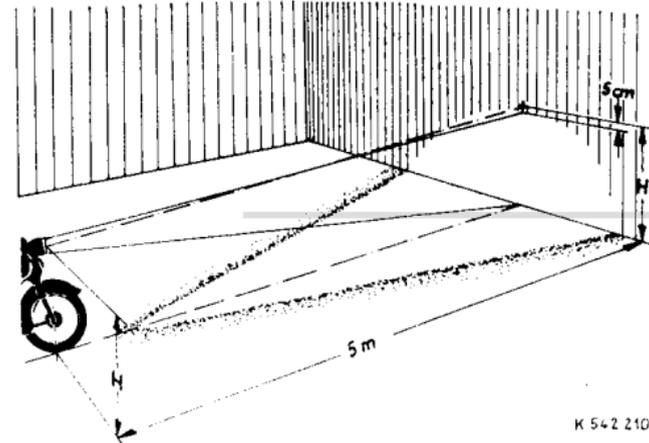
vor jeder Fahrt überprüfen.

Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, sollten Sie wiederholt die Scheinwerfereinstellung kontrollieren.

Dazu das Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen und Motor starten.

Hell-Dunkel-Grenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als die Scheinwerfermitte liegen.

Ist eine Einstellkorrektur erforderlich, Scheinwerfer-Befestigungsschrauben etwas lockern,



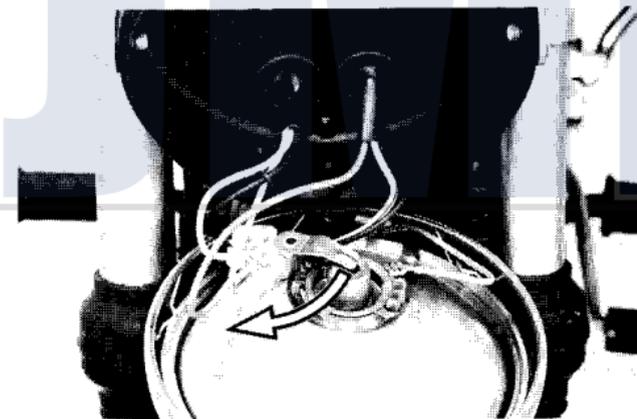
Scheinwerfer richtig einstellen,  
Befestigungsschrauben wieder festziehen.

## Scheinwerfer-Lampen auswechseln

Scheinwerfervorderteil abschrauben.

Kontaktbügel schwenken und Scheinwerfer-Lampe nach hinten aus dem Scheinwerfereinsatz herausziehen.

Die neue Lampe (absolut frei von Fingerabdrücken und Schmutz) in den Scheinwerfereinsatz einsetzen.



## Rücklicht- bzw. Bremslichtlampe auswechseln

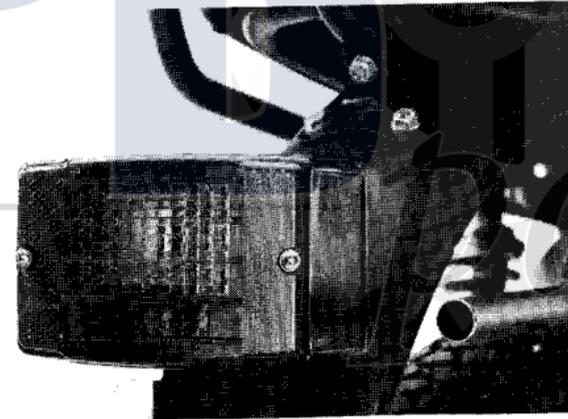
Zwei Kreuzschlitzschrauben am Lichtaustritt herausdrehen und Lichtaustritt abnehmen.

Obere Lampe = Bremslicht

Untere Lampe = Rücklicht

Lampen etwas in den Lampenträger hineindrücken und nach Drehung nach rechts oder links aus dem Lampenträger herausziehen.

Neue Lampen müssen absolut frei von Fingerabdrücken oder Schmutz sein.



## Fahrzeugreinigung

Nicht nur die ständige Überwachung der Funktionstüchtigkeit bewahrt Sie vor unliebsamen Überraschungen und unnötigen Geldausgaben, auch die regelmäßige Pflege der Lack-, Chrom- und Kunststoffteile erhält auf lange Sicht den Wert Ihres Fahrzeuges.

Waschen Sie Ihr MUSTANG regelmäßig, denn Straßenschmutz und Verunreinigungen der Luft, besonders in Industriegebieten, greifen die Oberfläche Ihres Fahrzeugs an. Verwenden Sie am besten reichlich kaltes oder lauwarmes Wasser und einen Schwamm, den Sie während der Fahrzeugwäsche häufig von den darin haften Schmutzteilchen säubern, damit Sie die zu waschenden Teile nicht unnötig verkratzen. Schmutzkrusten vor dem Waschen aufweichen. Nach dem Waschen das Fahrzeug mit einem sog. „Autoleder“ abledern, möglichst alle vorhandenen Roststellen mit Kreidler-Ausbesserungslack beseitigen und alle lackierten Teile ab und zu mit einem handelsüblichen wachshaltigen Lackpflegemittel behandeln.

Für Chromteile gibt es Chromputz- und Chromschutzmittel, deren Anwendung vor Beginn des

Winters und bei der Frühjahrs-Generalreinigung besonders empfehlenswert ist.

Die Kunststoffteile an Ihrem Fahrzeug mögen die vorgenannten Pflegemittel nicht. Im Handel sind zwar spezielle Kunststoffreiniger erhältlich, ein gebräuchliches Kunststoffreinigungsmittel aus dem Haushalt erfüllt aber auch seinen Zweck.

## Winterfahrt

### Voraussetzungen schaffen

und 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“.

## Reifenluftdrücke

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

## 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

von Kupplung und Bremse am Lenker und Seilzug der Fußbremse aushängen und dünnflüssiges Öl in die Seilzug-Hüllen laufen lassen, damit eingedrungenes 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 trotz hervorragender Qualität des Grundmaterials nie mehr auspolieren!**

## Winterschlaf

Wird das Fahrzeug längere Zeit stillgelegt, sollten Sie Fahrgestell und Motor unbedingt konservieren, damit Ihnen bei der Wiederinbetriebnahme unliebsame Überraschungen erspart bleiben.

## Motor konservieren

Motor über eine Strecke von 30–40 km betriebsarm fahren. Benzinhahn schließen und Motor solange laufen lassen, bis er aufgrund von Kraftstoffmangel stehen bleibt. Betriebsöl ablassen und gegen frisches Betriebsöl ersetzen.

Zündkerze herausschrauben und Vergaser samt Ansaugschalldämpfer abbauen.

Kolben in die obere Totpunktlage bringen, in den Ansaugkrümmer ca. 20 ccm Korrosionsschutzöl (z. B. Benzinzusatzmittel „Desolite“ für Zweitaktmotoren) einfüllen und anschließend den Motor bei ausgeschalteter Zündung und geschlossenem Benzinhahn über den Kickstarter einige Male durchtreten, damit sich das Schutzöl gleichmäßig im Motorinneren verteilt. Kerze einschrauben und Vergaser samt Ansaugschalldämpfer montieren.

## Fahrgestell konservieren

Ganze Maschine gründlich reinigen und sämtliche Roststellen entfernen. Alle nichtlackierten Metallteile mit einem Korrosionsschutzöl aus der Sprühdose einnebeln oder mit einem säurefreien Korrosionsschutzfett (z. B. Vaseline) behandeln. Lackierte Teile mit einem wachshaltigen Lackpflegemittel schützen, wovon mattschwarz lackierte Teile allerdings einen leichten Glanz erhalten.

Kraftstoffbehälter vollständig mit Kraftstoffgemisch auffüllen, aber nur dann, wenn das Fahrzeug in einem feuersicheren Raum abgestellt wird. Andernfalls den Kraftstoffbehälter vollständig entleeren und mit Motorenöl ausspülen. Alle Schmierstellen wie auch die Kette gründlich fetten. In die Seilzughüllen dünnflüssiges Öl laufen lassen, damit die Züge nicht einrosten können.

Zur Entlastung der Reifen das Fahrzeug auf den Ständer stellen und die Reifen mit dem vorgeschriebenen Luftdruck füllen.

Fahrzeug in einem trockenen Raum abstellen und möglichst mit einer Plane zudecken.

### **Während der Standzeit**

In Abständen von ca. 4 Wochen den Motor bei ausgeschalteter Zündung und geschlossenem Benzinhahn über den Kickstarter einige Male durchdrehen.

Keinesfalls den Motor des stillgelegten Fahrzeugs starten und kurzzeitig laufen lassen. Der

Motor würde dabei nicht genügend warm werden und das beim Verbrennungsvorgang entstehende Kondenswasser würde unerwünschte Korrosion im Motor hervorrufen. In regelmäßigen Abständen Reifenluftdruck prüfen und ggf. Luft nachfüllen.

### **Wiederinbetriebnahme**

Motor bei herausgeschraubter Zündkerze und geschlossenem Benzinhahn mehrmals über den Kickstarter durchdrehen.

Bei Lagerung des Fahrzeugs mit vollgefülltem Kraftstoffbehälter das Fahrzeug mehrmals kräftig hin und her schütteln – möglicherweise hat sich das Kraftstoffgemisch bei einer längeren Standzeit entmischt!

Motor starten.

### **Störungen und deren Beseitigung**

#### **Motor springt nicht an**

Kraftstoffbehälter leer oder Kraftstoffhahn geschlossen. Starthilfe bei kaltem Motor nicht

benützt (Stift niederdrücken).

Luftlösen oder Kraftstoffhahn-Sieb verstopft.

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

Störung der Zündanlage.

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

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

Wenn der Motor nicht anspringt, könnte bei abgestellter Maschine und unverschlossenem Kraftstoffhahn fortwährend Kraftstoff in den Motor laufen, wenn der Schwimmemnadelsitz des Vergasers verschmutzt ist.

Zum Starten Kraftstoffhahn zumachen und Gasdrehgriff auf „Vollgas“ stellen und durchstarten. Kommt der Motor trotzdem nicht, Zündkerze herausschrauben und Motor ohne Kompression mit Hilfe der Pedale öfters durchtreten (geht von

Hand!) Anschließend eine trockene Zündkerze einsetzen und starten.

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

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

Hauptdüse im Vergaser verstopft.

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

Schwimmemnadel bleibt hängen, so daß der Motor überfettet läuft.

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

Luftfilter verschmutzt.

#### **Motorleistung läßt nach**

In der Auspuffanlage Durchgangslöcher verrußt (reinigen). Kolbenringe festgeklebt (Kunden-

dienst aufsuchen). Gasschieber geht nicht ganz hoch (Einstellschraube nachregulieren).

Luftfilter verschmutzt.

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

Hinterradkette steif oder zu stramm.

Zündzeitpunkt verstellt (Kundendienst aufsuchen).

#### Motor hat hohen Leerlauf

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

Bowdenzug in Ordnung bringen.

Schieberanschlagschraube zu weit hineingedreht.

## Technische Daten

### Mustang

#### Motor

Typ	Einzylinder-Zweitaktmotor, um 30° nach oben geneigt
Bohrung/Hub	40 mm/39,7 mm
Nennleistung	2 kW (2,9 PS)
U/min	5000
Kühlung	Fahrtwind
Zylinderkopfmuttern	Anzugsdrehmoment 14 ... 16 Nm (1,4 ... 1,6 kpm)

#### Kraftübertragung

Primärtrieb	Schrägverzahntes Zahnradpaar
Kupplung	4-Lamellen-Kupplung im Ölbad
Getriebe	4-Gang-Fußschaltung
Übersetzungsverhältnisse	1. Gang = 1:3,54 2. Gang = 1:2,11 3. Gang = 1:1,57 4. Gang = 1:1,27
Getriebeölfüllung	Getriebeöl SAE 80, 0,5 ... 0,6 ew. (500 ... 600 ccm)
Sekundärtrieb	Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ ", 102 Glieder einschl. Schloß

## Mustang

Kettenritzel	12 Zähne
Kettenrad	36 Zähne

### Zündanlage

Typ	Kontaktgesteuerter BOSCH-Schwunglichtmagnetzünder
Leistung	6 V 19/5 W
Zündzeitpunkt v.o.T.	1,25 mm
Kontaktöffnung	0,4 mm
Zündkerze	BOSCH W 7 A (entspr. 175 T 1), BERU 14-7 A (entspr. 175/14), Champion L 86
Elektrodenabstand	0,4 mm

### Vergaser

Typ	BING 15/14/103
Hauptdüse	55
Nadeldüse	2,12
Düsennadel	46-051
Nadelstellung	2
Leerlaufdüse	32
Starterdüse	60
Öffnung der Leerlauf-Luftschaube	1,5 Umdrehungen

## Mustang

### Kraftstoffanlage

Tankinhalt	8,5 Ltr., davon sind 2 Ltr. Reserve
Mischungsverhältnis	50:1
Öl	selbstmischendes 2-Takt-Markenöl
Normverbrauch nach DIN	ca. 1,9 Ltr./100 km

### Fahrgestell

Rahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federung vorn	Teleskopgabel mit Stahl-Luftfederung und hydr. Dämpfung
Ölfüllmenge Telegabel	175 ccm Stoßdämpferöl pro Holm
Federung hinten	Langarmschwinge mit hydr. gedämpften Federbeinen, 3-fach verstellbar

### Räder und Bremsen

Rad vorn	Drahtspeichenrad mit Stahlfelge 1,50 A x 19 oder 1,60 x 19
Rad hinten	Drahtspeichenrad mit Stahlfelge 1,50 A x 17 oder 1,60 x 17
Bereifung vorn	wahlweise 2,50-19 oder 2,50-19 reinf. oder 2½-19 oder 2½-19 (23 x 2,50) oder 2½-19 Moped

## Mustang

Bereifung hinten	wahlweise 2.75-17 reinf. oder 2½/2¾-17 (21 x 2,50/2,75) oder 2¾-17 reinf. oder 2¾-17 reinf. Moped
Reifenluftdruck vorn/hinten	1,5/2,5 atü
Bremsen	Leichtmetall Vollnabenbremsen 120 mm Ø, selbstzentrierend
Bremsbeläge	aufgeklebt, Belagstärke mind. 2 mm
<b>Beleuchtungseinrichtung</b>	
Scheinwerfer	6 V 15 W (dauerabgeblendet)
Rücklicht	6 V 4 W
Bremslicht	6 V 5 W
<b>Maße und Gewichte</b>	
Länge	ca. 1920 mm
Breite	680 mm
Höhe (unbelastet)	ca. 1070 mm
Sitzhöhe (unbelastet)	730 mm
Bauchfreiheit (unbelastet)	150 mm
Radstand	ca. 1245 mm
Leergewicht (vollgetankt)	ca. 76 kg
zul. Gesamtgewicht	245 kg
Bergsteigfähigkeit	ca. 31 %

## Notizen

## Elektrischer Schaltplan Mokick „Mustang“

- ① = Scheinwerfer (Glühlampe: M 3-6 V 15 W)
- ③ = Tachometer (Glühlampe: J 6 V 0,6 W)
- ⑦ = Schalter am Lenker links  
(⑦ a = Lichtschalter, ⑦ e = Kurschluß-  
schalter)
- ⑩ = Zündkerze
- ⑬ = Bremslichtschalter  
(⑬ a = Bremslichtschalter vorn,  
⑬ b = Bremslichtschalter hinten)
- ⑰ = Magnetzündergenerator BOSCH 6V19-5W
- ⑱ = Schluß-Brems-Rückleuchte  
(Glühlampen: HL 6 V 4 W für Schlußlicht  
G 6 V 5 W für Bremslicht)

