

KREIDLER

Florett



ANLEITUNG

ZUR BEDIENUNG · PFLEGE · INSTANDHALTUNG

KREIDLER FAHRZEUGBAU · KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

ANLEITUNG

zur Bedienung, Pflege und Instandhaltung

Ihrer



KREIDLER *Florett*

KREIDLER FAHRZEUGBAU · KORNWESTHEIM BEI STUTTGART
Abteilung der Kreidler's Metall- und Drahtwerke G.m.b.H.

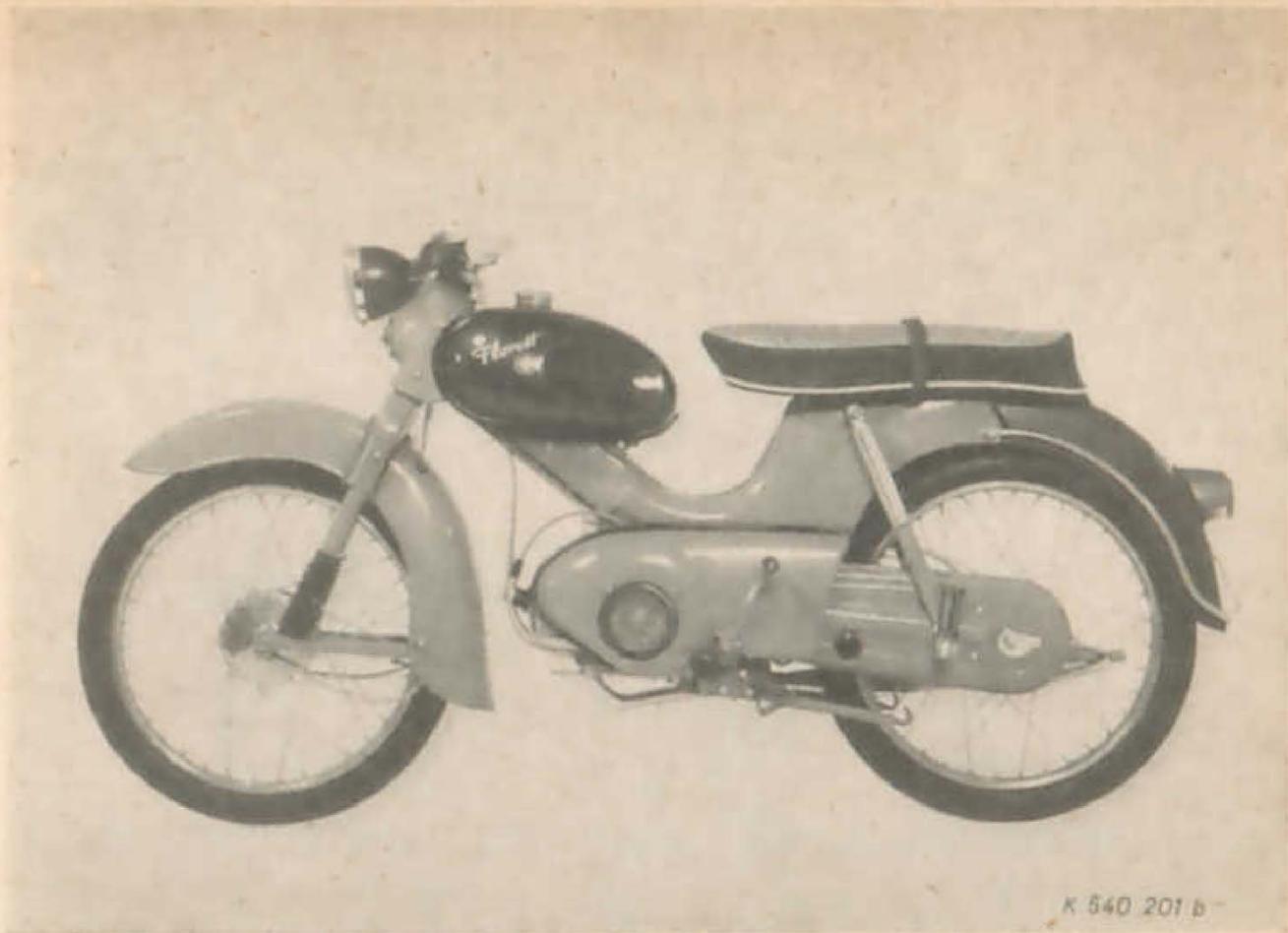


Abbildung 1 Gesamtansicht KREIDLER-Kleinkrafttrad FLORETT

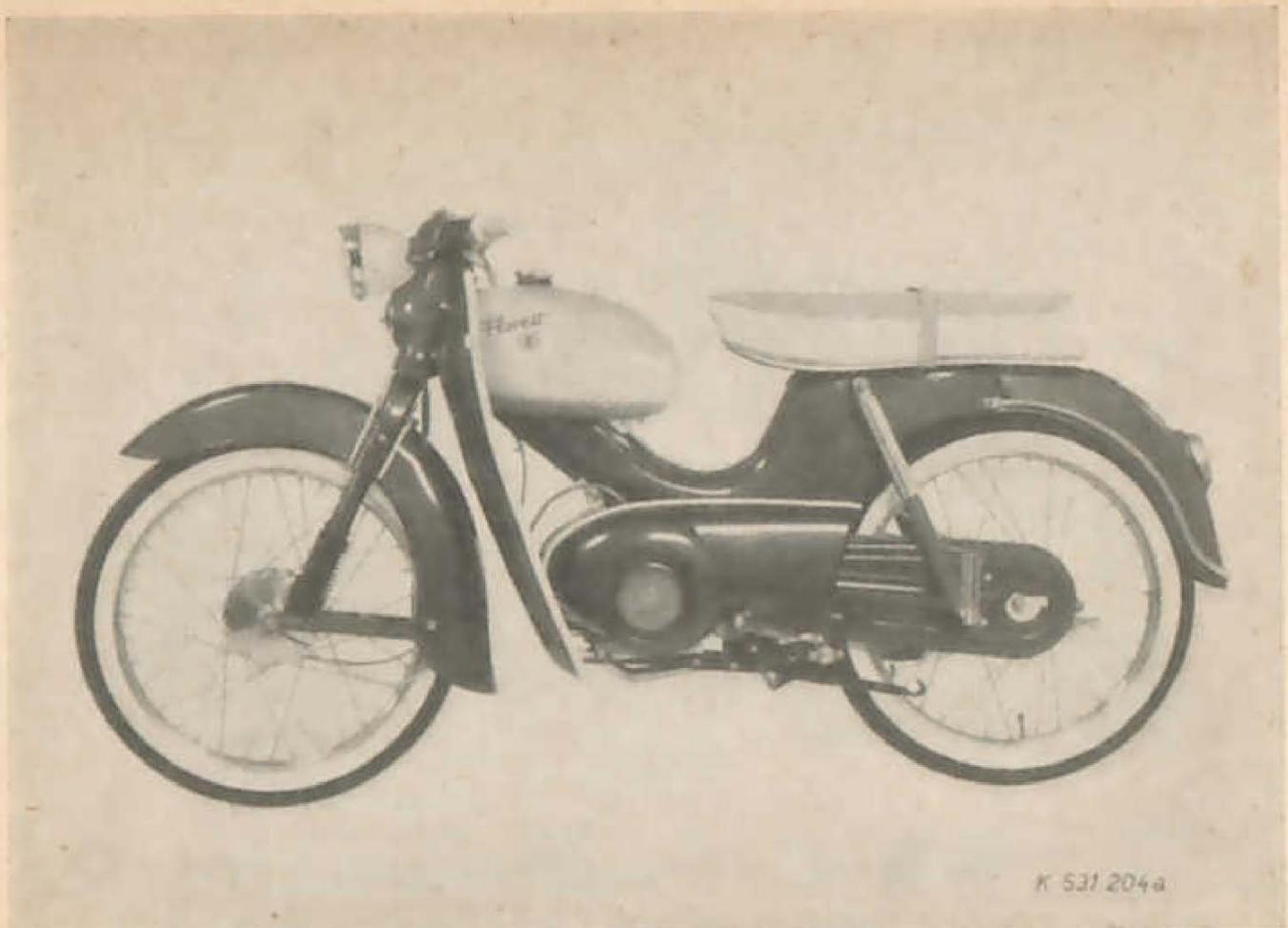


Abbildung 1 a Gesamtansicht KREIDLER-Moped FLORETT

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
Vorwort	5	15. Hinterrad	43
Fahrzeugdaten	6	16. Tachometer	44
Technische Angaben	8/11	17. Gepäckträger	45
Voran die Verkehrssicherheit	13	Ein gepflegtes Fahrzeug leistet mehr	46
Vor dem Start	14	Werkzeug	47
Benzinhahn auf zur ersten Fahrt ..	15	1. Prüfen der Züge und	
Drei Gänge – richtig schalten	17	der Schalteinstellung	48
Das Anhalten	19	2. Bremsen	50
Abstellen	19	3. Schrauben und Muttern	50
Warum muß Ihr Fahrzeug		4. Schlußlicht	51
eingefahren werden?	19	5. Entkohlen	51
Man lernt sich kennen	20	6. Reinigen	51
1. Wirkungsweise des Zweitakt-		7. Überwintern	52
motors	21	Wer gut schmiert – der gut fährt	53
2. Der Motor	22	1. Motor	53
3. Öleinfüll- und -Ablabsschraube	23	2. Getriebe	53
4. Getriebeölwechsel	24	3. Vorder- und Hinterradschwinge	54
5. Vergaser	25	4. Radnaben u. Tachometerantrieb	55
6. Lichtmagnetzündler	27	5. Seilzüge	55
7. Kontrolle der Zündeneinstellung	28	6. Kette	56
8. Zündkerze	30	7. Gelenke	56
9. Kupplung	32	8. Lenkungslager	57
10. Fahrgestell	35	Ratschläge von alten Hasen	58
11. Elektrische Ausrüstung	37	Pflegearbeiten für „Kreidler-	
12. Bremsen	41	Florett“ – Aufstellung	60
13. Ein- und Ausbau der Räder ..	42	Schmierplan für „Kreidler-Florett“	61
14. Vorderrad	42	Störungen und deren Behebung	62

VORWORT

Ihre KREIDLER FLORETT ist tipp-topp in Ordnung. Dafür stehen wir gerade. Von heute an haben Sie jedoch die Pflicht übernommen, diesen Zustand zu erhalten. Wird sie mit ein klein wenig Liebe betreut, haben Sie auf Jahre hinaus Freude daran. Sie genießen dann ständig den vollen Fahrkomfort.

Die vorliegende Betriebsanleitung wird Sie nicht nur mit dem Fahrzeug und der Pflege vertraut machen, sondern Sie auch in die Lage versetzen, kleinere Störungen, die während des Fahrbetriebs einmal auftreten können, selbst zu beheben. Die Betriebsanleitung bewahrt Sie vor Schaden und erfüllt somit eine Freundespflicht. Wiederholtes Lesen wird Sie mit Ihrem Fahrzeug vollkommen vertraut machen.

Bleibt noch zu empfehlen, ausdrücklich Original-Kreidler-Ersatzteile zu verlangen, falls es einmal notwendig wird; nicht nur der Garantie wegen, sondern weil allein dadurch „Kreidler-Sicherheit“ gewährleistet ist! Geben Sie Ihrem Kreidler-Händler zur Ersatzteilbeschaffung unbedingt Motor- und Fahrgestell-Nummer an. Der Kreidler-Dienst steht immer zu Ihrer Verfügung!

Mit dem Fahrzeug erhalten Sie eine Garantie- und Pflegedienstkarte. Lassen Sie die darin aufgeführten Pflegearbeiten regelmäßig durchführen und von Ihrem Händler in die Karte eintragen.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und viel Freude!

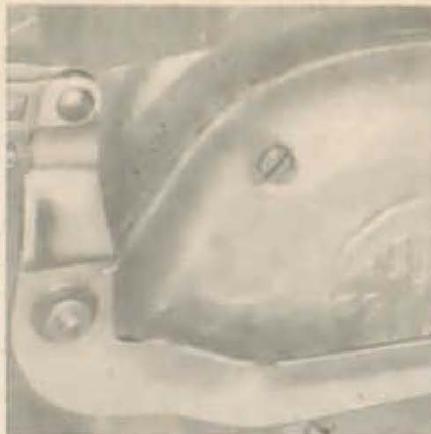
KREIDLER FAHRZEUGBAU, KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

FAHRZEUGDATEN



K 540 202

Abb. 2 Fahrgestell-Nr.



K 540 203

Abb. 3 Motor-Nr.



K 540 204

Abb. 4 Typenschild

Bitte, versäumen Sie nicht, nach dem Erwerb Ihres Fahrzeuges in nebenstehende Spalten die besonderen Daten Ihrer KREIDLER FLORETT einzutragen. Ihr Händler braucht diese zusammen mit dem jeweiligen Kilometerstand für den Schriftverkehr mit dem Werk.

6

FAHRZEUGDATEN

Fahrgestell-Nummer:

Motor-Nummer:

Schlüssel-Nummer:

Name des Besitzers:

Anschrift des Besitzers:

Name des Händlers:

Anschrift des Händlers:

Datum der erstmaligen Inbetriebnahme:

Besondere Ausstattung und Änderung am Fahrzeug:

.....

.....

.....

7

TECHNISCHE ANGABEN FÜR KREIDLER-KLEINKRAFTRAD FLORETT

Motor:

Einzylinder-2-Takt-Motor, luftgekühlt durch Radialgebläse, Bohrung 40 mm ϕ , Hub 39,5 mm, Verdichtung 1 : 8,5, Hubraum 49 cm³, 3,6 PS Dauerleistung bei 5500 bis 6000 U/min Drehzahl, Flachkolben, steile Umkehrspülung, Leichtmetallzylinder hart verchromt.

Getriebe:

Motor-Getriebe-Block, 3 Gänge, Stufung: 1. Gang = 1 : 3,61, 2. Gang = 1 : 2,0, 3. Gang = 1 : 1,31, Schaltung durch Schaltklauen, Betätigung über 2 Bowdenzüge am Lenker. Doppelte Arretierung der Gänge, einmal im Getriebe, einmal am Lenker, dadurch sicheres Schalten. Anwerfen des Motors durch Kickstarten, beim Moped durch Tretkurbel.

Zündung und Lichtanlage:

Schwunglichtmagnetzündler (Wechselstromzündler) mit 17 Watt Lichtleistung. Zündkerze 14 mm Gewinde, 240 WE oder 260 WE Mehrbereichskerze je nach Fahrweise, Vorzündung 21° Kurbelwinkel, Scheinwerfer 100 mm ϕ Lichtaustritt mit Biluxlampe 15/15 Watt, Abblendschalter mit Horndruckknopf am Lenker, Wechselstromhorn, teilabgeschirmter Zündkerzenstecker nach VDO 0879.

Vergaser:

Bing-Ringschwimmervergaser, Typ 1/15/18, 15 mm ϕ Durchlaß, Hauptdüse 78, Nadeldüse 2217, Nadel Nr. 2, Nadelstellung 2, Gasschieber 2 (36,5 mm lang), Naßluftfilter, Startautomatik und Tupfer.

8

Antrieb:

Von Kurbelwelle auf Kupplung durch schrägverzahnte Zahnräder, Übersetzung 1 : 3,67,

Mehrscheibenkupplung im Ölnebel laufend. Vom Getriebe zum Hinterrad über Mofa-Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ " , 102 Glieder. Normalübersetzung 1 : 2,5, Kette in geschlossenem Kettenkasten laufend!



Abb. 44 Vergaserdüse

Fahrgestell:

Preßstahlrahmen, selbsttragende Langschwingsgabel vorn, mit einstellbarer Reibungsdämpfung, Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen, Kettenspannung durch Exzenter einstellbar, Dreipunktaufhängung des Motors, Fußrasten.

Räder:

Stahlfelgen, Bereifung 23 x 2,50 Motortyp, empfohlener Luftdruck:

Solo: vorn 1,5, hinten 2,0 atü;

mit Sozius: vorn 1,5, hinten 2,5 atü.

9

Bremsen:

Leichtmetallvollnaben mit eingegossenem, zentral liegendem Bremsring, Innenbackenbremsen, Trommel- ϕ 116 mm, Betätigung der Vorderradbremse über Bowdenzug durch Handhebel am Lenker, Betätigung der Hinterradbremse über hochdruckfesten Bowdenzug durch Fußhebel.

Tank:

Sporttank mit ca. 9,2 Liter Fassungsvermögen, Kraftstoff-Reservehahn, Reservemenge ca. 1,8 Liter.

Verkleidung:

Motor zur Vermeidung von Verschmutzung des Fahrers vollkommen durch abnehmbare Verkleidungen verschalt. Lenkerverkleidung mit Einbautachometer.

Ausstattung:

Doppelsitzbank, Mittelständer, Lenkerverkleidung mit Einbautachometer 0—80 km/h Meßbereich, Sicherheitslenkschloß. Auf Wunsch Beinschutz.

Abmessungen:

Länge über alles:	1870 mm
Breite über alles:	650 mm
Sattelhöhe:	800 mm
Lenkerbreite:	550 mm
Bodenfreiheit:	168 mm

Gewicht:

Fahrfertig: 73 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 225 kg

Anderungen in der Konstruktion und Ausstattung bleiben vorbehalten.

10

TECHNISCHE ANGABEN FÜR KREIDLER - MOPED FLORETT

Hier sind nur Hinweise enthalten, die allein für das Moped zutreffen. Alle übrigen technischen Daten sind gleich wie bei KREIDLER-Kleinkraftrad FLORETT.

Auf KREIDLER Moped FLORETT dürfen Sie ohne Führerschein mit Sozius fahren.

Motor:

Einzylinder-2-Takt-Motor, zwangsgekühlt durch Radialgebläse, Bohrung 40 mm ϕ , Hub 39,5 mm, Verdichtung 1 : 8,5, Hubraum 49 cm³, 2 PS Dauerleistung bei 4000 U/min, Flachkolben, steile Umkehrspülung, Leichtmetallzylinder hartverchromt.

Zündung und Lichtanlage:

Schwunglichtmagnetzündler (Wechselstromzündler) mit 17 Watt Lichtleistung. Zündkerze 14 mm Gewinde, 190 WE oder 240 WE Mehrbereichskerze, je nach Fahrweise, Vorzündung 21° Kurbelwinkel, Scheinwerfer 100 mm Lichtaustritt, Birne 15 Watt dauerabgeblendet, Lichtschalter mit Kurzschlußknopf am Lenker, Klingel.

11

Vergaser:

Bing-Ringschwimmervergaser, 10 mm ϕ Durchlaß, Typ 1/10/53, Hauptdüse 54, Nadeldüse 2,15, Gasschieber Nr. 8, Naßluftfilter und Startschieber.

Antrieb:

Von Kurbelwelle auf Kupplung durch schrägverzahnte Zahnräder, Übersetzung 1 : 3,67, Mehrscheibenkupplung im Ölnebel laufend. Vom Getriebe zum Hinterrad über Mofa-Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ ", 102 Glieder. Normalübersetzung 1 : 2,76 (13 : 36 Zähne), Kette in geschlossenem Kettenkasten laufend.

Räder:

Alufelgen 23 x 2,50 oder Stahlfelgen 1,5 A - 19;

Bereifung 23 x 2,50 Motortyp; empfohlener Luftdruck:

solo vorn:	1,5;	hinten	2,0 atü
mit Sozius vorn:	1,5;	hinten	2,25 atü.

Ausstattung:

Doppelsitzbank und Soziusrasten, Einbautachometer 0—60 km/h Meßbereich. Auf Wunsch Beinschutz.

Gewicht:

Fahrfertig 72 kg, zul. Gesamtgewicht 225 kg.

Höchstgeschwindigkeit:

Entsprechend § 67 a der StVZO ist die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt.

12

VORAN DIE VERKEHRSSICHERHEIT

Der munter sprudelnde Straßenverkehr stellt oft hohe Ansprüche an Ihre Reaktionsfähigkeit. Folglich muß Ihre Kreidler FLORETT stets betriebsfähig sein! Und wenn dann eine Verkehrsüberwachung auftaucht und im Interesse aller Verkehrsteilnehmer auch Ihr Fahrzeug „untersucht“, wird sie Ihnen freundlich „gute Fahrt“ wünschen.

Prüfen Sie deshalb vor jeder Abfahrt, ob...

- die Bremsen einwandfrei ziehen,
- Bowdenzüge und Bedienungshebel ordnungsgemäß arbeiten,
- genügend Luft in den Schläuchen ist,
- die Lichtanlage auch am hellichten Tag dem Schalter gehorcht.

Kontrollieren Sie die Schnarre und – der eigenen Sicherheit zuliebe – die wichtigsten Schrauben auf festen Sitz.

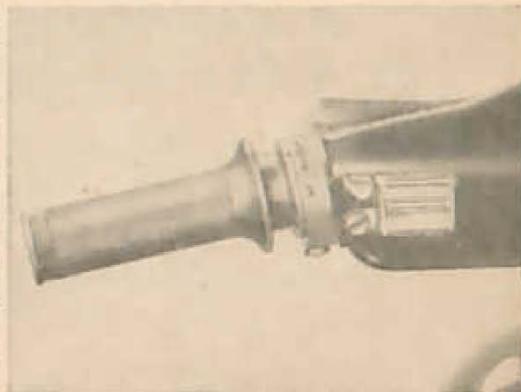
Wenn Sie mit der Technik auch nur ein wenig vertraut sind, hilft Ihnen der zur FLORETT gehörende Werkzeugsatz bei dieser Überprüfung.

VOR DEM START

Zum Fahren der Kreidler FLORETT sind nur wenige Handgriffe erforderlich, die Sie schnell beherrschen.

Achten Sie auf richtigen Reifendruck, der bei Solobelastung vorn 1,5 und hinten 2 atü und bei Soziusbelastung vorn 1,5 und hinten 2,25 bzw. 2,5 atü betragen soll. Vor dem Start muß der Schalthebel auf der Nullmarkierung stehen (Abbildung 5). Nach Antritt einer Fahrt prüfen Sie zweckmäßig durch kurze Betätigung der Fuß- und Handbremse ihre Wirkung. Sie beschaffen sich damit Gefühl der Sicherheit und erfüllen damit Ihre Pflicht den anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber.

Zur guten Fahrt gehört auch der wohlgefüllte Tank. Am besten verwenden Sie ausschließlich Markentreibstoffe und Markenöle der Viskosität SAE 40-50, wobei besonders die vorgemischten neuen Spezial-Zweitaktöle empfohlen werden, die neben anderen Wirkstoffen auch korrosionsverhindernde Zusätze enthalten. Das Mischungsverhältnis beträgt 1 : 25. Der Kraftstoffbehälter faßt 9,2 Liter, wovon 1,8 Liter als Reserve dienen. Bei Verwendung von offenen Ölen ist es ratsamer, vor allem während der kalten Jahreszeit ein Korrosionsschutzöl, wie „Desalite“, beizumischen (auf 5 Liter Mischung 1 : 25 werden 10 cm³ „Desolite“ gebraucht).



K 540 205

Abb. 5
Schaltdrehgriff in Leerlaufstellung

14

BENZINHAHN AUF ZUR ERSTEN FAHRT

Nachdem Sie den Kraftstoffhahn geöffnet haben - Hahnstellung nach unten (Abbildung 6) -, klappen Sie den Ständer nach hinten.

- Vor Inbetriebnahme wird der Schalthebel in die Nullstellung gebracht (Leerlaufstellung, siehe Abbildung 5).
- Beim Moped wird die Tretkurbel mit Pedalen fast waagrecht gestellt (Startstellung), (geht leicht, wenn Sie dazu kurzzeitig die Kupplung ziehen).
- Bei Vergaser Stift der Startautomatik niederdrücken (Abbildung 45), aber kein Gas geben.
- Kickstarthebel bzw. das vorn stehende Pedal kräftig durchtreten.
- Sobald der Motor läuft, geben Sie etwas mehr Gas. Dadurch öffnet sich der Startschieber. Erst bei Vollgas ist der Startschieber ganz geöffnet, der Stift ragt dann ca. 16 mm aus dem Vergaser (Abbildung 45).
- Möglichst nicht den Motor im Stand warmlaufen lassen, sondern nach dem Anspringen gleich losfahren.
- Dazu nach dem Aufsitzen den Kupplungshebel ziehen und durch Drehen des Schaltgriffes in den 1. Gang schalten. Kupplungshebel unter gleichzeitigem Gasgeben langsam loslassen. Sollte der 1. Gang im Stand nicht einrasten, ist es zweckmäßig, die Kupplung nochmals kurzzeitig loszulassen.



K 540 206

Abb. 6 Kraftstoffhahn

15

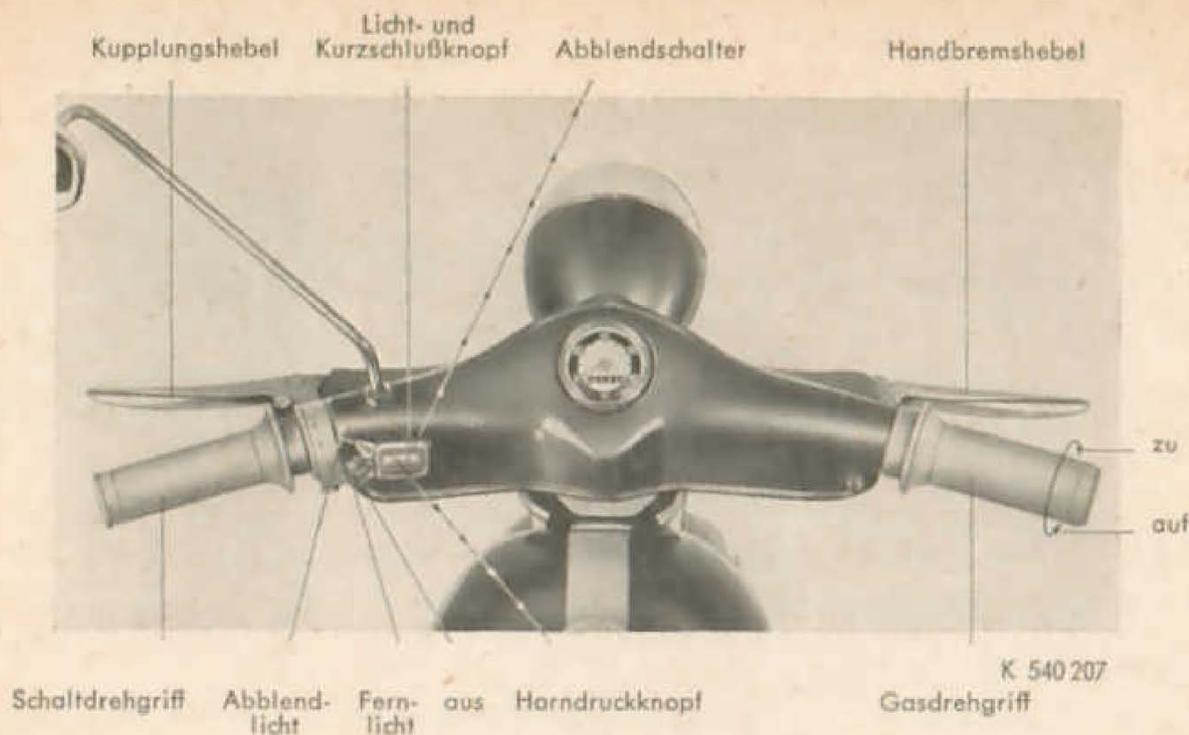


Abb. 7 Bedienungshebel am Lenker

16

Durch Aufdrehen des Gasdrehgriffes beschleunigen Sie das Fahrzeug. Bei 15-km-Tempo schalten Sie, dabei Gasgriff schließen, auf den zweiten Gang. Nach einer weiteren Beschleunigung bis etwa 30-km-Tempo können Sie auf den dritten Gang schalten. Dabei muß beim Schalten jedesmal das Gas weggenommen und der Kupplungshebel angezogen werden.

DREI GÄNGE – RICHTIG SCHALTEN

Das Schalten geschieht mit der linken Hand, wobei Sie nur den Kupplungshebel anzuziehen und auf den gewünschten Gang zu schalten brauchen. Spüren Sie, daß bei einer Steigung die Geschwindigkeit nachläßt, die Tourenzahl sinkt und der Motor nicht mehr schnurrt, was er immer tun soll, dann zögern Sie nicht, den kleineren Gang einzuschalten. Sofort schnurrt der Motor im kleineren Gang weiter und nimmt die Steigungen spielend leicht. Oben angekommen, wählen Sie wieder den nächsthöheren Gang und setzen die Fahrt zügig wie bisher fort. Im Straßenverkehr verhalten Sie sich genau so. Kommen Sie an eine Verkehrsampel oder müssen Sie aus irgendeinem Grund halten, so nehmen Sie das Gas weg, bremsen das Fahrzeug ab oder lassen es ausrollen, ziehen vor dem Halten die Kupplung und schalten auf Leerlauf. Kupplung wieder loslassen. Der Motor läuft nun mit Leerlaufdrehzahl weiter. Es ist nicht empfehlenswert, mit eingeschaltetem Gang und gezogener Kupplung an der Kreuzung minutenlang zu warten, bis weitergefahren werden kann.

Beim Wiederanfahren ziehen Sie den Kupplungshebel an, schalten auf den 1. Gang und lassen den Kupplungshebel bei gleichzeitigem Gasgeben langsam los. Das Weiterschalten geht dann wie gewohnt.

17

An Steigungen immer recht zügig schalten und mit schnurrender Drehzahl fahren. Bergab nicht kilometerlang mit geschlossenem Gasdrehgriff fahren, da der Motor sonst zu wenig Schmierung erhält. Es ist besser, bei langem Gefälle ab und zu den Kurzschlußknopf zu drücken und dabei kurz Vollgas zu geben. Dadurch erhält der Motor mit dem angesaugten Kraftstoff-Luftgemisch auch das zum Schmieren der Kurbelwellenlager und des Kolbens notwendige Öl, das ja im Kraftstoff 1 : 25 gemischt enthalten ist. Da ein Zweitaktmotor auf Grund seiner Konstruktion beim Gaswegnehmen nicht als Motorbremse wirkt, hat es keinen Zweck, bergab auf einen kleinen Gang zu schalten. Der Motor kommt nur unnötig auf eine verschleißfördernde Überdrehzahl und bremst trotzdem das Fahrzeug kaum ab. Falsch und gefährlich zugleich ist es, bergab in die Leerlaufstellung zu schalten und den Motor abzustellen. Erstens kann die Abtriebswelle im Getriebe trocken laufen und evtl. fressen, weil die Schmierung durch den stehenden Motor unterbrochen ist, und zweitens sind Sie nicht mehr in der Lage, sich durch Lichtsignale gegenüber anderen Straßenbenutzern bemerkbar zu machen, da bei Wechselstromanlagen nur Strom vorhanden ist, wenn der Motor läuft.

Genau so verkehrt ist es aber auch, während der Bergabfahrt bei eingeschaltetem Gang nur den Kupplungshebel zu ziehen und den Motor im Leerlauf laufen zu lassen. Keine Ölbad-Mehrscheibenkupplung hält es aus, wenn sie kilometerlang in gezogenem Zustand während der Bergabfahrt belastet wird. Überhitzung und vorzeitiger Verschleiß der Kupplungsdruckstifte sind das Ergebnis einer solchen unsinnigen Beanspruchung. Machen Sie also keine Experimente.

Fahren Sie bergab mit eingeschaltetem Gang und verhalten Sie sich, wie eingangs erwähnt. Wenn Ihnen die Geschwindigkeit im Gefälle zu hoch wird, dann bremsen Sie eben das Fahrzeug ab. Die Florett besitzt hinten und vorn echte Leichtmetall-Vollnabenbremsen, die auch bei langem Gefälle nicht zur Überhitzung kommen.

18

DAS ANHALTEN

Das Anhalten geschieht durch Gaswegnehmen und Schalten auf Leerlauf. Gleichzeitig werden beide Bremsen zügig bis zum Halten betätigt. Nicht zu scharf bremsen, schleifende Räder bewirken starke Reifenabnutzung und schlechte Bremsverzögerung.

ABSTELLEN

Soll das Fahrzeug für kurze Zeit abgestellt werden, genügt es, das Gas wegzunehmen, den Kurzschlußschalter zu betätigen und den Kraftstoffhahn zu schließen. Bleibt das Fahrzeug nach dem Abstellen längere Zeit stehen, empfiehlt es sich, mit Betätigung des Kurzschlußknopfes gleichzeitig Vollgas zu geben und damit das Kurbelgehäuse mit Kraftstoff anzureichern. Bei Stillstand dann aber unbedingt Kraftstoffhahn schließen.

WARUM MUSS IHR FAHRZEUG EINGEFAHREN WERDEN?

Damit Sie dauerhafte Freude daran haben! Bedenken Sie — alles ist neu. Zylinder, Kolben, Kolbenringe und die Lager. Gewiß, auf dem Prüfstand ist der Motor längere Zeit gelaufen — zur vollendeten Leistung aber gelangt er erst, wenn er in allen „Gangarten“ bergauf und bergab, durch Kurven und über schwierige Straßen marschiert ist — mal mit, mal ohne Gepäck, auf alle Fälle aber unter Ihrer sorgsamem Anleitung.

19

Während der ersten 500 km empfiehlt es sich nicht (!), mit Vollgas zu fahren. Sie sollen allerdings auch nicht zaghaft im ersten Gang dahintrudeln, sondern ein zügiges, vernünftiges Tempo anschlagen und nicht nur Kurzstrecken fahren. Der Motor braucht ausreichende Betriebswärme! Ist die 500er-Grenze überschritten, dann können Sie sich ab und an bis zur Vollgasgrenze wagen. Nach insgesamt 1500 km ist die Maschine mit Sicherheit „frei“. Alle Schrauben und Müttern hatten genügend Gelegenheit, sich zu „setzen“, der Motor dreht „rund“, Sie haben das richtige Gefühl für die Schaltung bekommen.

Vergessen Sie nicht, die 500-km- und die 1500-km-Inspektion durchführen zu lassen, damit unter anderem eventuell lose Schrauben angezogen werden können. Was dabei an Kosten anfallen kann? – Lohn für kurze Überprüfung, Öl, Schmierstoffe und eventuell zu ersetzende Teile, bei denen es sich nicht um Gewährleistung nach unseren Bedingungen handelt.

MAN LERNT SICH KENNEN

Nehmen Sie sich Zeit und versuchen Sie, das „Seelenleben“ der Maschine zu ergründen. Lesen Sie deshalb Ihre Betriebsanleitung immer wieder einmal durch. Sie haben dann mehr Spaß an Ihrem Fahrzeug und können leichter feststellen, ob es auch immer brav „arbeitet“. Hin und wieder wird eine kleine „Wartung“ notwendig sein, aber das kennen Sie ja vom Anzug oder vom Kleid. Bügeln und Knöpfe anziehen gehören zur Wartung und Pflege – die chemische Reinigung entspricht dem gründlichen Putzen Ihres Fahrzeuges.

20

1. Wirkungsweise des Zweitaktmotors

Zweitakt-Motoren zeichnen sich durch besonders einfachen Aufbau aus. In das Kurbelgehäuse „a“ wird bei Aufwärtsbewegung des Kolbens „b“ das Kraftstoffluftgemisch aus dem Vergaser „c“ angesaugt. Die darauf folgende Abwärtsbewegung des Kolbens preßt das angesaugte Kraftstoffluftgemisch zusammen.

Sobald bei dieser Abwärtsbewegung des Kolbens die Kolbenoberkante den Auslaßschlitz „f“ freigibt, entweichen die verbrannten Gase des vorangegangenen Arbeitshubs durch diesen Schlitz. Bei der weiteren Abwärts-

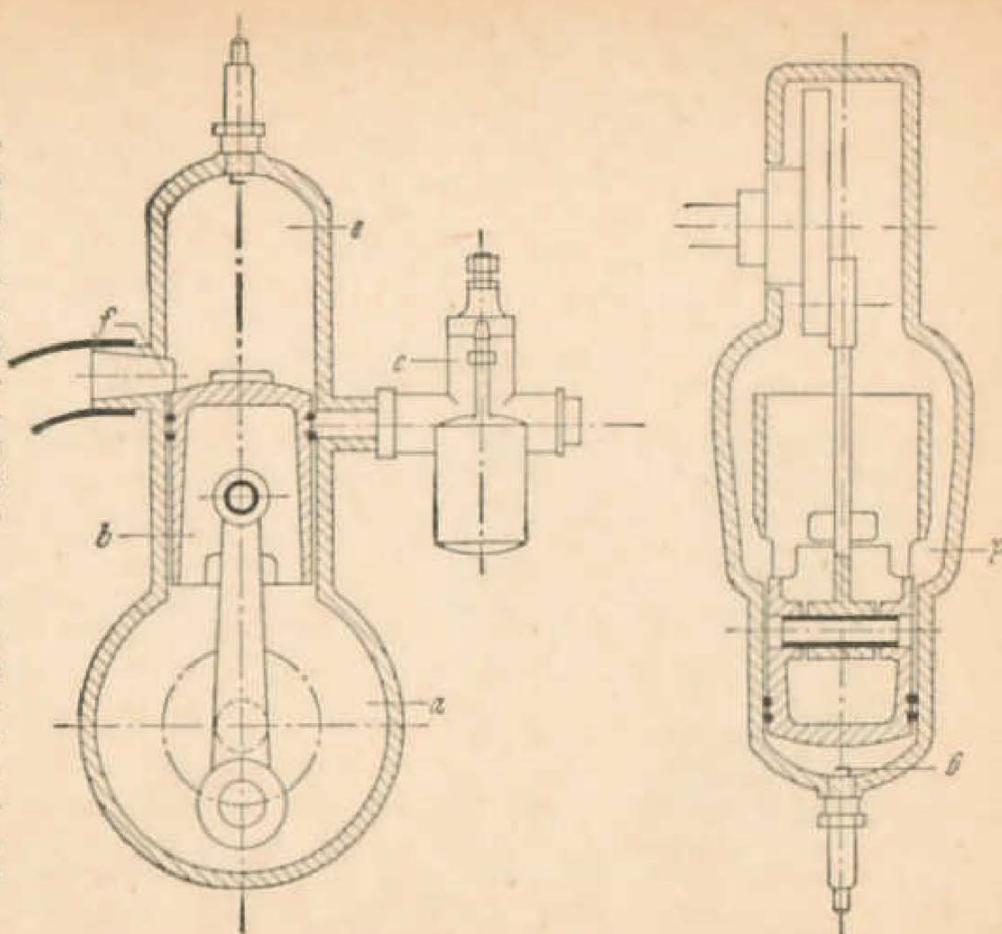


Abb. 8 Wirkungsweise des Zweitaktmotors

K 540 208

bewegung des Kolbens werden die Überströmkanäle „d“ ebenfalls durch die Kolbenoberkante geöffnet, so daß durch diese das zusammengepreßte Kraftstoffluftgemisch in den Zylinder „e“ strömt.

Durch die Aufwärtsbewegung des Kolbens wird das Kraftstoffluftgemisch im Zylinder verdichtet. Kurz vor dem oberen Umkehrpunkt des Kolbens (Totpunkt) wird das zusammengepreßte zündfähige Gemisch durch den Funken der Zündkerze „g“ zum Verbrennen gebracht und der eigentliche Arbeitstakt eingeleitet, bei dem der Kolben nach unten gedrückt wird. Im Zuge der Abwärtsbewegung des Kolbens wird der Auslaßkanal „f“ frei, durch den, wie schon erwähnt, die verbrannten Gase entweichen. Bei jeder Kurbelwellenumdrehung, also bei jedem zweiten Funktionstakt (Zweitakter) wirkt ein arbeitsleistender Kraftimpuls.

Das dem Kraftstoff zugemischte Öl wird beim Ansaugen des Kraftstoff-Luftgemisches in das Kurbelgehäuse durch Zentrifugalwirkung zum größten Teil ausgeschleudert und überzieht alle gleitenden Teile mit dem notwendigen Ölfilm.

2. Der Motor

Der Kreidler-Motor und das Getriebe sind in einem Leichtmetallblock zusammengefaßt. Alle Teile sind öl- und staubdicht gekapselt. Der Motor arbeitet nach dem steilen Umkehrspülverfahren und ist an drei Punkten im Fahrzeugrahmen aufgehängt. Das starke Gebläse gewährleistet gute Kühlung. Die doppelseitig gelagerte

22

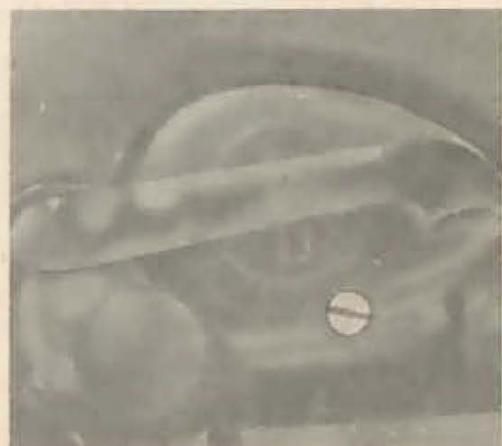
Kurbelwelle hat auf beiden Seiten Linksgewinde und läuft auf stark dimensionierten Kugellagern. Die Pleuelstange ist rollengelagert. Ober- und Unterseite des mit zwei Kolbenringen ausgestatteten Leichtmetallkolbens steuern Einlaß, Überströmung und Auslaß. Zentral im Zylinderkopf sitzt die Zündkerze. Die Schmierung des Motors erfolgt durch Beimischung von Öl und Kraftstoff im Verhältnis

Öl : Kraftstoff = 1 : 25.

3. Öleinfüll- und Ablaßschraube

Auf der rechten Seite, in Fahrtrichtung gesehen, bzw. an der Unterkante des Gehäusedeckels sitzt die Öleinfüllschraube (Abbildung 9). Bei der vorgeschriebenen Füllung von 0,25 Liter Öl wird bei Entfernen der Öleinfüllschraube der Ölspiegel sichtbar. Wenn bei leichtem nach rechts Neigen aus der Maschine kein Öl austritt, muß nachgefüllt werden, bis Öl bei senkrecht stehender Maschine in Höhe des Einfülloches steht.

Die Öl ablaßschraube (Abbildung 10) befindet sich auf der linken Seite am Gehäuse unterhalb der Kickstarterwelle.



K 504209

Abb. 9 Öleinfüllschraube

4. Getriebeölwechsel Der Ölwechsel soll nur bei betriebswarmem Motor erfolgen. Zum Ölwechsel muß sowohl die Ölablaßschraube auf der linken als auch die Öleinfüllschraube auf der rechten Seite herausgeschraubt werden (Abbildung 9 und 10). Sobald kein Öl mehr läuft, wird die Maschine einmal nach links und dann nach rechts geneigt, bis aus beiden Bohrungen kein Öl mehr herausläuft. Danach wird die Ölablaßschraube auf der linken Seite mit der Dichtung eingeschraubt und 250 ccm Getriebeöl SAE 80 bei leichtem nach links Neigen der Maschine eingefüllt. Bei Einschrauben der Öleinfüllschraube ist auf eine einwandfreie Dichtung zu achten.



K 540 210

Abb. 10 Ölablaßschraube

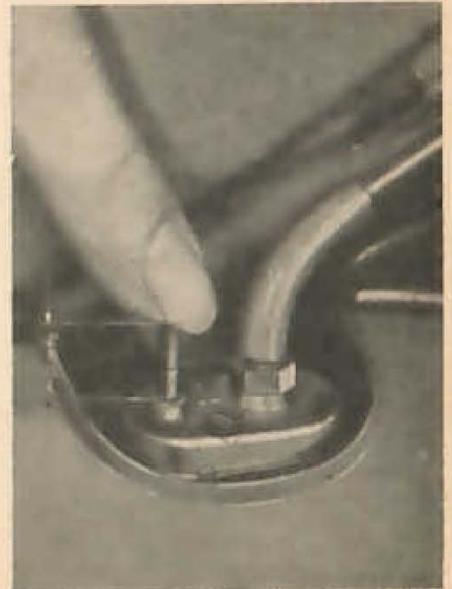


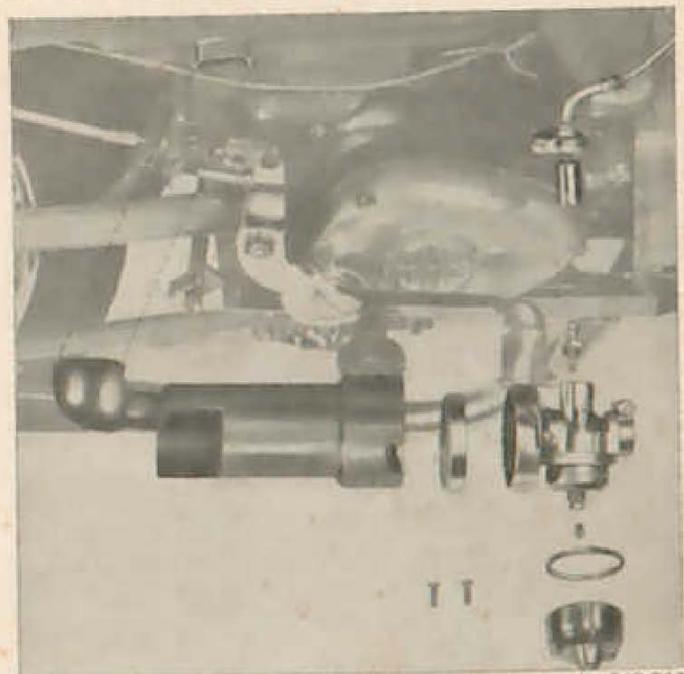
Abb. 45 Stift für Startautomatik

24

5. Vergaser

Der Bing-Ringschwimmervergaser 1/15/18 mit Naßluftfilter und 15 mm Durchgang und der Bing-Ringschwimmervergaser 1/10/53 mit Naßluftfilter und 10 mm Durchgang ist mit einem Startschieber ausgerüstet. Durch Niederdrücken des Stiftes (Abbildung 45) wird der Luftdurchgang durch einen Schieber abgeschlossen. Hierdurch entsteht zum Starten das angereicherte Gemisch. Da bis Vollgasstellung der Schieber automatisch zurückgeht, dürfen Sie beim Starten am Lenker nur Leerlaufgas geben. Beim Anfahren geben Sie wenigstens einmal kurz Vollgas, damit der Startschieber sich selbsttätig geöffnet hat. Ist der Startschieber offen, d. h. die Gemischaufbereitung für Fahrt normal, so ragt der Stift ca. 16 mm aus dem Vergaser.

Das Naßluftfilter wird durch den Ansauggeräuschdämpfer in das Vergasergehäuse gedrückt. Legen Sie deshalb beim regelmäßigen Reinigen (nach 1500 km) das Filter zuerst in die Aussparung des Dämpfers und stülpen dann Dämpfer mit Filter über das Vergasergehäuse. Achten Sie darauf, daß die Filterseite mit Aufschrift „Streckblech“ zum Vergaser hin zeigt.



K 540 211

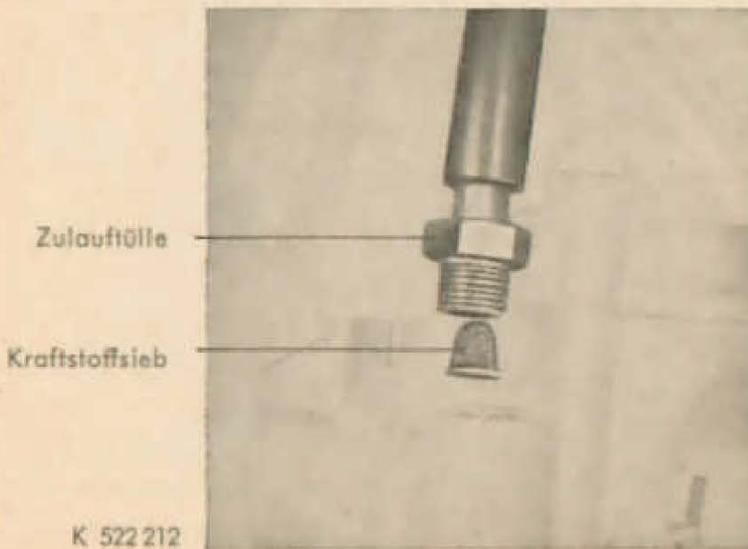
Abb. 11 Vergaser und Ansauggeräuschdämpfer (demontiert)

25

Der günstigste Einstellwert für den Bing-Vergaser ist bei Kleinkraftrad Hauptdüse 78, Nadeldüse 2217 in Nadelstellung 2, bei Moped Hauptdüse 54, Nadeldüse 2,15 in Nadelstellung 2.

Der Kraftstoffzufluß zum Vergaser erfolgt über die Zulaufdüse mit Sieb (Abbildung 12) zum Gehäuse, in dem sich der Schwimmer befindet. Durch den Schwimmer und die Schwimbernadel wird das Kraftstoffniveau konstant gehalten.

Regelmäßige Luftfilterreinigung und anschließendes Benetzen mit Öl geben Ihnen Gewähr für gute Filterung der Ansaugluft und damit für lange Lebensdauer Ihres Motors, gute Leistung und normalen Kraftstoffverbrauch.

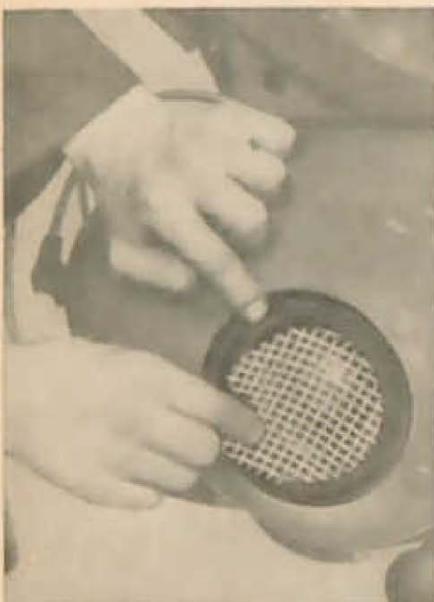


Der Ansaugeräuschkämpfer führt dem Motor die zur Verbrennung erforderliche Luft aus dem Rahmen zu, weshalb er mit einem Krümmer die Verbindung zum Rahmen herstellt. Durch Bohrungen unter der Sitzbank auf dem Rahmenrücken tritt die Verbrennungsluft ein. Wenn Sie Ihr Fahrzeug waschen, soll in diese Bohrungen und auch an der Verbindungsstelle Rahmen-Ansaugeräuschkämpfer möglichst wenig (am besten überhaupt kein) Wasser eindringen.

Abb. 12
Vergaserzulaufdüse mit Kraftstoffsieb

6. Lichtmagnetzünder

Der auf der Kurbelwelle montierte Lichtmagnetzünder (Abbildung 15) mit einer Lichtleistung von 17 W liefert außer dem Zündstrom den Strom für Scheinwerfer und Schlußlicht. Zur Kontrolle des Zünders wird das Gitter abgenommen (Abbildung 13). Die Zündergrundplatte ist mit Schrauben in Langlöchern am Motor-



K 540 213

Abb. 13 Abnehmen des Gitters

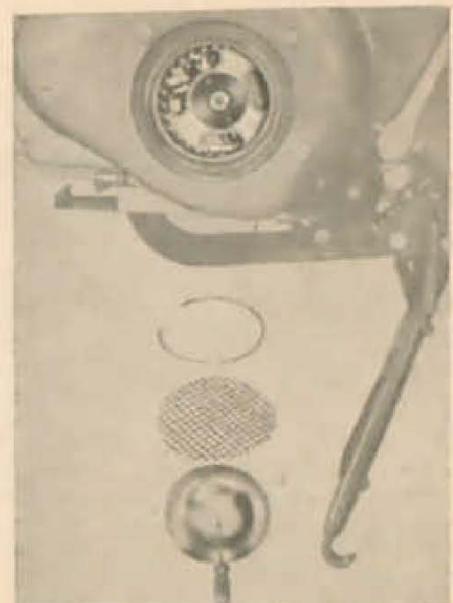
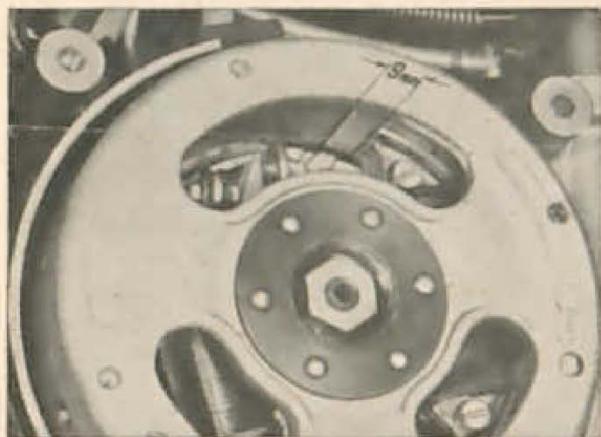


Abb. 14 Schwunglichtmagnetzünder
(Gitter und Deckel abgenommen)

gehäuse befestigt (Abbildung 15). Alle 3000 km soll der Zündzeitpunkt kontrolliert und nötigenfalls neu eingestellt werden. Eingebraunte Unterbrecherkontakte müssen geglättet bzw. erneuert werden.

7. Kontrolle der Zündeneinstellung

Die Zündung ist richtig eingestellt, wenn 21° vor o. T., bzw. am Kolbenweg gemessen 1,65 mm vor o. T., der Zündfunke an der Kerze überspringt, d. h. also, wenn zu diesem Zeitpunkt der Unterbrecher gerade zu öffnen beginnt.



K 522 213

Abb. 15. Stellung des Polrades bei richtigem Polabriß A

Oberer Totpunkt Vorzündung



K 540 216

Abb. 16. Schwunglichtmagnetzähler

28

Die Kontrolle bzw. Einstellung dieses Zündzeitpunktes ist sehr einfach.

- Die Körnermarkierung auf dem Polrad unter die rechte Einkerbung am Gehäuse stellen (siehe Abbildung 16).
- Eine 0,03 mm dicke Einstell-Lehre zwischen den Unterbrecherkontakten muß sich, ohne zu klemmen, herausziehen lassen, wenn Körner und Einkerbung übereinander stehen.
- Ist dies nicht der Fall, muß nicht die Grundplatte verdreht, sondern der Unterbrecherkontaktabstand so verstellt werden, bis sich die 0,03 mm dicke Lehre leicht herausziehen läßt. Der Kontaktabstand ist erst danach zu prüfen. Er kann zwischen 0,3 mm und 0,4 mm liegen. Er kann aber in Ausnahmefällen auch um 0,1 mm größer oder kleiner als das Sollmaß sein.

Ist aus irgendeinem Grunde die Zündanlage demontiert worden, so muß beim Festziehen der Zündergrundplatte beachtet werden, daß der für die Zündleistung allein wichtige Polabriß A (siehe Abbildung 15) mit seinem Maß möglichst zwischen 9 und 12 mm liegt. Unter 6 mm und über 12 mm darf er auf keinen Fall sein, da sonst Startschwierigkeiten, mangelhafter Leerlauf und Zündaussetzer beim langsamen Fahren mit Licht eintreten.

Eingestellt wird die Zündung unter Beachtung des Polabrißmaßes A wie folgt:

- Polrad auf Zündzeitpunkt einstellen (Körnermarkierung steht unter rechter Gehäuseeinkerbung), also 21° vor o. T.
- Grundplatte so weit nach rechts oder links verdrehen, bis der Abstand vom vorderen Kerbenrand im Polrad bis zur Stirnseite des Ankerschuhes zwischen 6–12 mm liegt. Nach Möglichkeit den Mittelwert 9 mm einstellen (siehe Abbildung 15).

29

3. Der Öffnungsbeginn der Unterbrecherkontakte wird dann, wie unter c) beschrieben, mit der Verstellung des Kontaktabstandes vorgenommen.
4. Die Einhaltung des vorgeschriebenen Maßes für den Polabriß ist wichtiger als die althergebrachte Einhaltung des Unterbrecherkontaktabstandes von 0,3–0,4 mm, der, ohne Störungen erwarten zu müssen, zwischen 0,2 und 0,5 mm liegen kann. Die genaue ZündEinstellung, d. h. 21° v. o. T., und 6–12 mm Polabriß ist für die Leistung des Kreidler-Motors von entscheidender Bedeutung. Wenn Sie nicht über die notwendigen Sachkenntnisse verfügen, überlassen Sie bitte diese Arbeit Ihrer Händlerwerkstätte.

8. Zündkerze

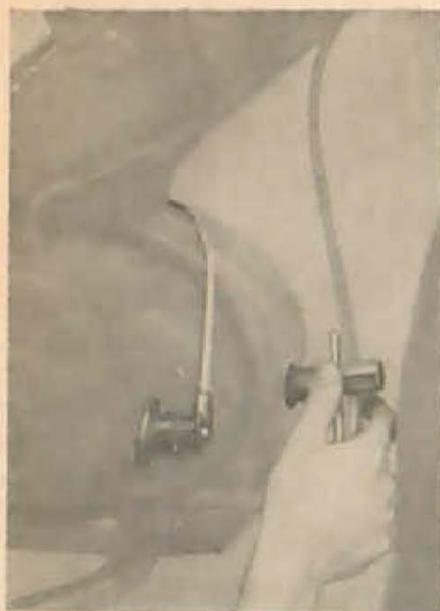
Die Zündkerze soll für Kleinkrafttrad eine Mehrbereichskerze mit Wärmewert 240 oder 260 sein; für das Moped verwendet man eine Mehrbereichskerze mit Wärmewert 190 oder 240 (je nach Fahrweise). Der Elektrodenabstand soll 0,4 mm betragen (siehe Abbildung 18).

Zur Erhaltung einer ständigen Betriebsbereitschaft ist es notwendig, die Zündkerze nach 1000 km herauszuschrauben (siehe Abbildung 17), sie mit einer Drahtbürste zu reinigen und den Elektrodenabstand auf 0,4 mm zu korrigieren. Für ausgesprochene Stadt- und Kurzstreckenfahrten, bei denen der Motor nicht die volle Betriebstemperatur erreicht, kann eine Kerze mit einem niederen Wärmewert Verwendung finden, jedoch nicht niedriger als Wärmewert 190.

Durch die in Kraftstoff und Öl befindlichen Zusätze kann sich bei zu hoher thermischer Belastung des Motors und stark verunreinigtem Luftfilter eine Brücke zwischen Mittel- und Masse-Elektrode bilden. Dies läßt sich aber in hohem Maß vermeiden, wenn der Luftfilter laufend gereinigt und geölt wird. Beim Auftreten einer „Brücke“ an der Zündkerze stellt der Fahrer plötzlich ein Knallen im Auspuff und dann im Vergaser fest, eventuell setzt der Motor ganz aus.

30

In diesem Fall braucht nur die Kerze herausgeschraubt und der Faden an den Elektroden mit dem Fingernagel oder einer Nadel abgedrückt zu werden. Die Kerze ist wieder voll verwendbar.



K 540 217

Abb. 17

Herausschrauben der Zündkerze



K 522 218

Abb. 18

Elektrodenabstand der Zündkerze

Welche Zündkerze für die jeweilige Fahrweise die richtige ist, können Sie aus dem „Kerzengesicht“ erkennen. Eine dunkle, rußige Kerze wird nicht warm genug, es muß in diesem Fall eine Kerze mit niederem Wärmewert verwendet werden.

Ist die Kerze dagegen am Isolator rund um die Mittelelektrode zu hell und haben sich dort kleine Perlen gebildet, wird die Kerze zu heiß und es muß eine Kerze mit höherem Wärmewert Verwendung finden. Das richtige „Kerzengesicht“ um den Isolator muß ein rehbraunes bis kaffeebraunes Aussehen haben. Es empfiehlt sich, stets eine intakte Reserve-Kerze mitzuführen.

9. Kupplung

Die Kupplung der Kreidler-FLORETT ist eine ständig im Ölbad laufende Mehrscheibenkupplung mit stark dimensionierter Tellerfeder. Durch ihre robuste Ausführung ist der Verschleiß der einzelnen Teile auf ein Minimum herabgesetzt. Die Grund-Einstellung der Kupplung erfolgt am Bowdenzug unten (Abbildung 20). Zu diesem Zweck wird die Gummischutzhülle vorher abgenommen. Bei Einstellung der Kupplung ist darauf zu achten, daß am Kupplungshebel (Abbildung 21) ein Spiel von 4-5 mm vorhanden ist. Die Grundeinstellung soll immer an der unteren Einstellschraube erfolgen, wobei nach der Einstellung die Kontermutter wieder angezogen werden muß. Spätere Einstellungen können, wie in Abbildung 21 gezeigt, am Bowdenzug oben vorgenommen werden.

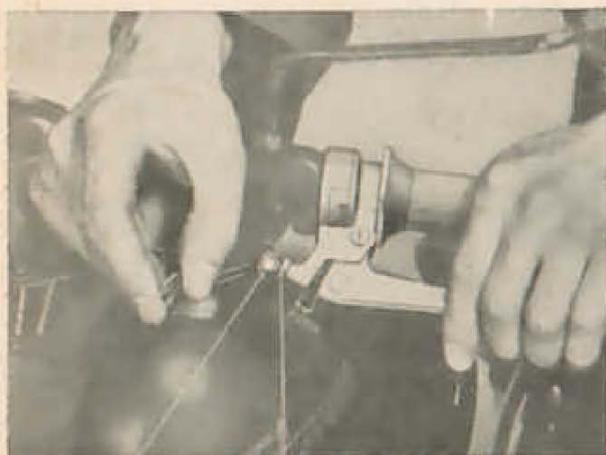


K 540 22

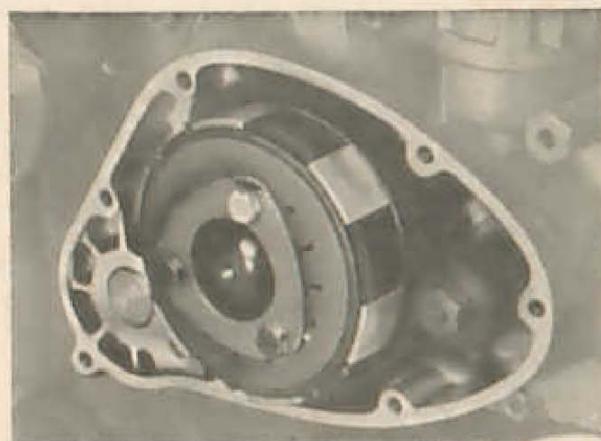
Schutzhülle Kontermutter Stellschraube
Abb. 20 Nachstellen der Kupplung am unteren Bowdenzug (Schutzhülle abgezogen)

32

Wenn die Kupplung trotz ausreichenden Spieles am Lenkerhebel während der Fahrt anfängt zu rutschen, kann es daran liegen, daß die Tellerfeder nicht mehr den notwendigen Anpreßdruck erzeugt. Dies tritt ein, wenn die Reibbeläge nach mehreren tausend Fahrkilometern durch natürlichen Verschleiß schwächer geworden sind. Zum Nachstellen der Tellerfeder wird das Fahrzeug nach dem Schließen des Kraftstoffhahnes auf die linke Seite gelegt, damit wegen dieser Arbeit an der Kupplung das Getriebeöl nicht abgelassen werden braucht. Nachdem die rechte Motorverkleidung und der Kupplungsdeckel abgeschraubt sind, wird vor dem Abbiegen der Blechsicherung an den Kupplungsschrauben erst noch kontrolliert, ob der Kupplungsdruckstift noch das nötige Axialspiel hat. Das geschieht einfach, indem man versucht,



Nachstellschraube Kontermutter K 540 221
Abb. 21 Nachstellen der Kupplung am Lenker



K 540 222

Abb. 22 Kupplung (Gehäusedeckel abgenommen)

33

den aus der Decklamelle herausragenden Zapfen mit der Hand leicht verdrehen zu können. Wenn der Kupplungszug ordnungsgemäß geschmiert und eingestellt ist und wenn die Rückzugfeder den Kupplungshebel am Getriebe mitsamt dem Bowdenzug noch zurückzieht, muß sich der Zapfen leicht drehen lassen. Ist dies nicht der Fall, hat das bloße Nachspannen der Tellerfeder keinen Sinn, sondern das Axialspiel des Kupplungsdruckstiftes muß durch Wegnahme einer unter der Decklamelle werkseitig beigelegten U-Scheibe vergrößert werden. Das dann notwendige Spannen der Tellerfeder wird wie folgt ausgeführt: die drei Schrauben an der Tellerfeder sind so weit ohne Kraftanwendung hineinzudrehen, bis die Feder plan aufliegt. Alsdann muß jede Schraube wieder genau gleichmäßig $2\frac{1}{2}$ Umdrehungen herausgedreht werden. Auf die Gleichmäßigkeit an den drei Schrauben kommt es an, da sonst die Decklamelle durch eine schief vorgespannte Tellerfeder taumelt und deshalb nicht voll ausgekuppelt werden kann. Nach dieser Einstellung, die auch werkseitig so durchgeführt wird, sind die drei Schrauben durch Umlegen der Blechenden wieder zu sichern.

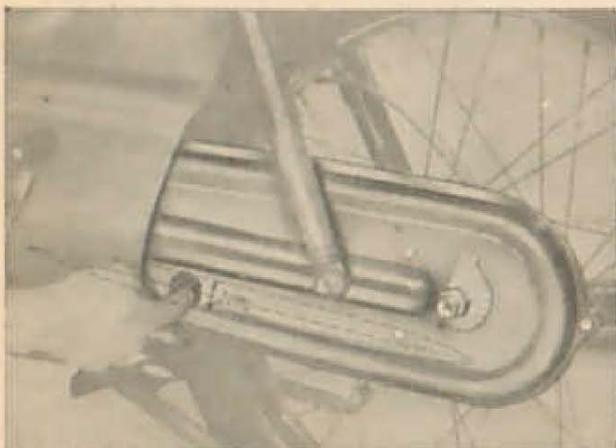
Hatte der Kupplungsdruckstift genügend Axialspiel, so sind die drei Schrauben nach Aufbiegen des Sicherungsbleches ebenfalls wie beschrieben bis zur Planauflage der Tellerfeder anzuziehen und je $2\frac{1}{2}$ Umdrehungen zurückzulassen.

Lassen Sie diese Arbeiten an der Kupplung aber unbedingt bei Ihrem Kreidler-Händler durchführen, weil von der einwandfreien Einstellung die sichere Funktion der Kupplung abhängt.

34

10. Fahrgestell

Preßstahlrahmen, selbsttragende Langschwinge vorn, mit einstellbarer Reibungsdämpfung, Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen, Kettenspannung durch Exzenter einstellbar (Abbildung 23). Der Kettendurchhang kann durch das Schauloch geprüft werden. Bei richtiger Kettenspannung kann die Kette je 1 cm nach oben und unten bewegt werden. Beim Spannen der Kette muß die Steckachsenmutter und die Mutter der Achshülle gelockert werden. Beim Verdrehen der Exzenter Scheiben ist darauf zu achten, daß beim Verdrehen des linken Exzenter um beispielsweise eine Kerbe auch der rechte Exzenter um eine Kerbe verdreht werden muß, gleichgültig, welchen Abstand die Kerben voneinander haben. Die



K 540 223

Abb. 23 Spannen der Kette



Steckschloß K 540 224

Abb. 24 Lenkschloß

35

Kerben sind so angebracht, daß Verstellung um eine Kerbe immer gleiche Verstellung in Richtung des Achsschlitzes ergibt. Die Kettenspannung wird bei unbelasteter, vom Ständer abgestellter Maschine vorgenommen. Nach dieser Arbeit ist eine Kontrolle der Radspur notwendig.

Die Reibungsdämpfung der Vorderrad-Schwingabel können Sie sich für Ihr Fahrergewicht, Ihr Temperament und die zu fahrende Straßenbeschaffenheit passend einstellen (Abbildung 46). Sie ziehen dazu den Faltenbalg über den Wulst der Achsfaust nach oben. Dadurch werden die Nachstellmutter und deren Kontermutter frei. Mit dem Schraubenschlüssel und unter Zuhilfenahme der Kombizange (zum Lösen der Kontermutter) können Sie durch Rechtsdrehen des Schraubenschlüssels die Reibungsdämpfung stärker, durch Linksdrehen schwächer einstellen. Danach nicht vergessen, die Mutter wieder zu kontern. Haben Sie durch eine kurze Probefahrt festgestellt, daß die Dämpfung Ihrem Wunsch entspricht, dann schieben Sie den Faltenbalg wieder über den Wulst der Achsfaust.

Im Steuerkopf eingebaut ist das Lenkschloß (Abbildung 24). Beim Abschließen des Fahrzeuges muß der Lenker nach links eingeschlagen werden. Der Schlüssel wird mit einer leichten Drehung nach links in das Schloß eingeführt. Dadurch schiebt sich das Schloß in die Sperrung ein. Mit einer leichten Drehung nach rechts kann der Schlüssel herausgezogen werden. Beim Auf-

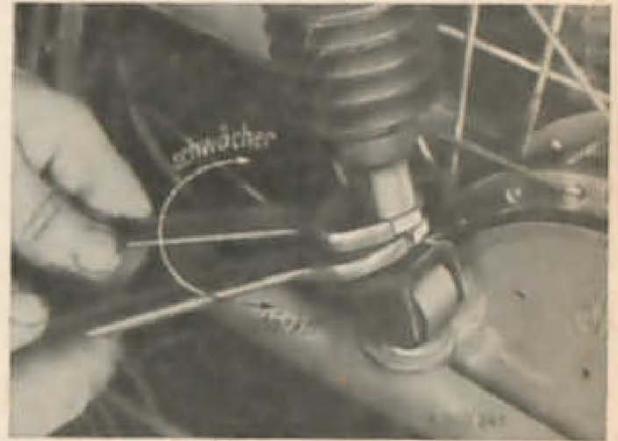


Abb. 46 Einstellen der Reibungsdämpfung

36

schließen wird der Schlüssel eingeschoben und mit einer leichten Drehung nach links kann das Schloß wieder aus der Verriegelung gelöst und mit einer leichten Rechtsdrehung der Schlüssel herausgenommen werden.

11. Elektrische Ausrüstung

Die gesamte elektrische Anlage wird mit Wechselstrom aus der Lichtquelle des Schwungradzünders versorgt. Deshalb können Scheinwerfer und Schlußlicht nur bei laufendem Motor mit Strom beliefert werden!

Der Scheinwerfer (Abbildung 25) hat einen Spiegeldurchmesser von 100 mm und eine Biluxbirne 15/15 W. Die Scheinwerfereinstellung muß kontrolliert werden. Sie muß so sein, daß bei belastetem Fahrzeug in 5 m Entfernung die Hell-Dunkel-Grenze des eingeschalteten Scheinwerfers 5 cm niedriger liegt, als die Höhe vom Fußboden bis Scheinwerfermitte beträgt. Zeigt sich bei der Kontrolle, daß der Scheinwerfer nicht die vorgeschriebene Einstellung aufweist, so muß er nach oben oder nach unten geschwenkt werden. In diesem

Falle wird der Glashaltering mit Einsatz losgeschraubt und herausgenommen. Mit Steckschlüssel 10 mm die Sechskantmutter am hinteren Scheitel des Scheinwerfergehäuses lockern und Scheinwerfer nach oben oder unten verdrehen. Dabei darauf achten, daß beim Festziehen der Mutter der Scheitel des Gehäuses in der halbkugelförmigen Prägung des Scheinwerferhalters satt anliegt.



Abb. 25 Scheinwerfer demontiert

Auf der Lenkerverkleidung links befindet sich der kombinierte Licht- und Abblendschalter mit Horn- und Kurzschlußknopf (Abbildung 26). Schalterstellung nach unten = aus, Mitte = Fernlicht, oben = Abblendlicht. Die Anschlüsse vom Lichtmagnetzünder zum Scheinwerfer, Schaltung, Horn und Rücklicht sind aus dem Schaltplan (Abbildung 27 zu ersehen).

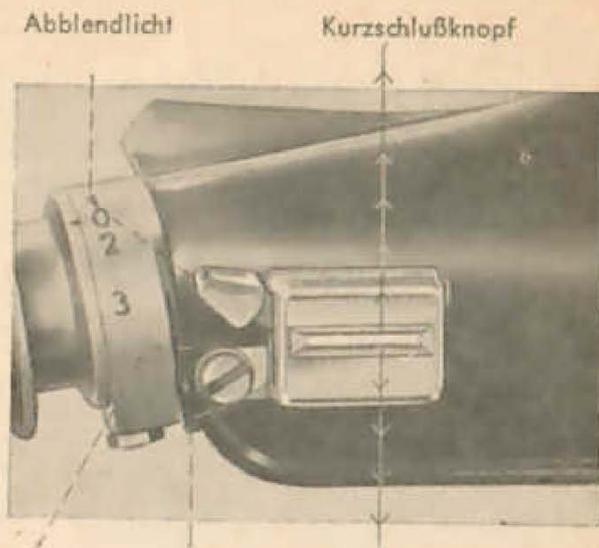


Abb. 26 Licht- und Abblendschalter

K 540 226

Fernlicht (Abblendlicht bei Moped) aus Horndruckknopf

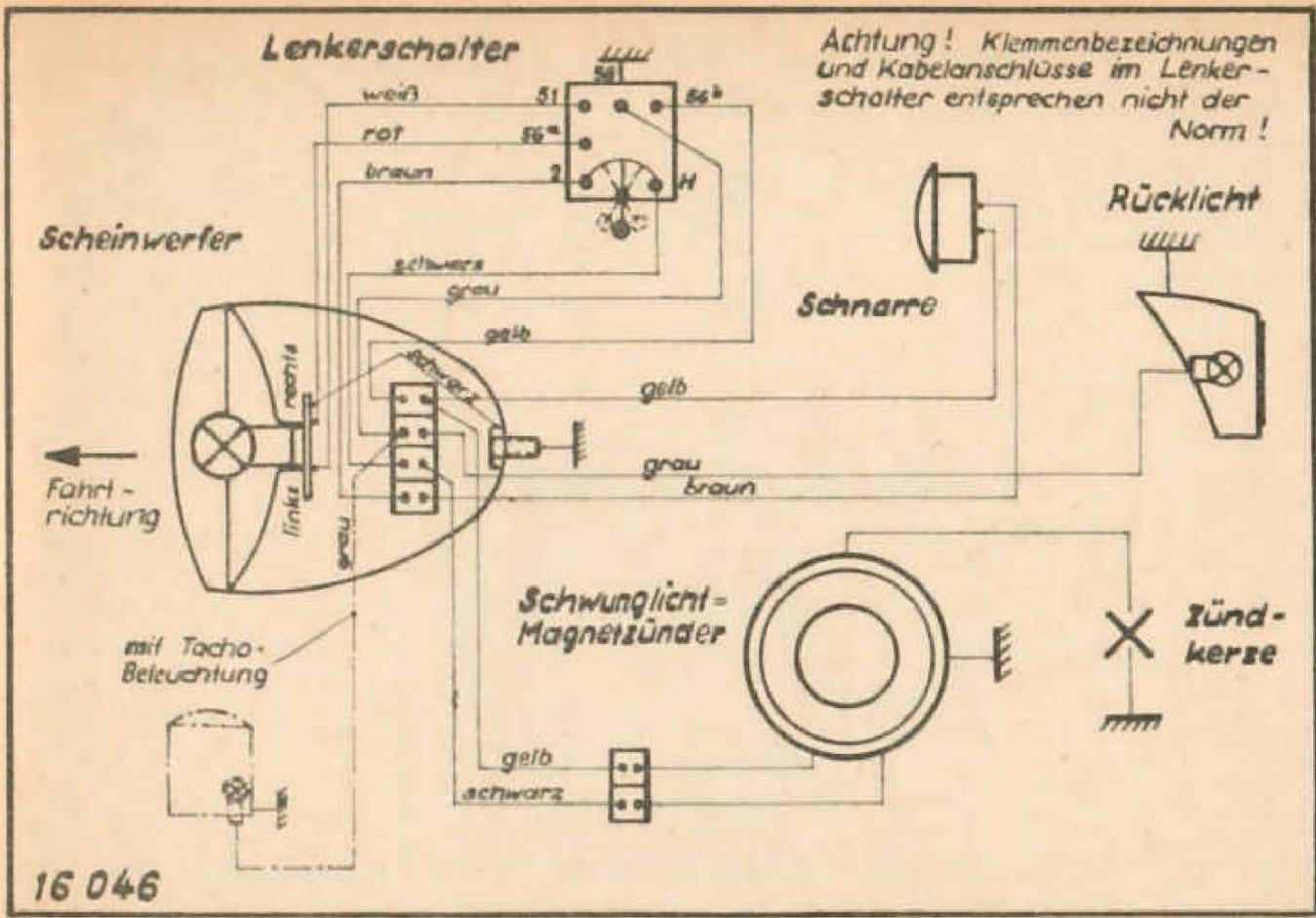


Abb. 27 Schaltplan für KREIDLER-Kleinkrafttrad FLORETT

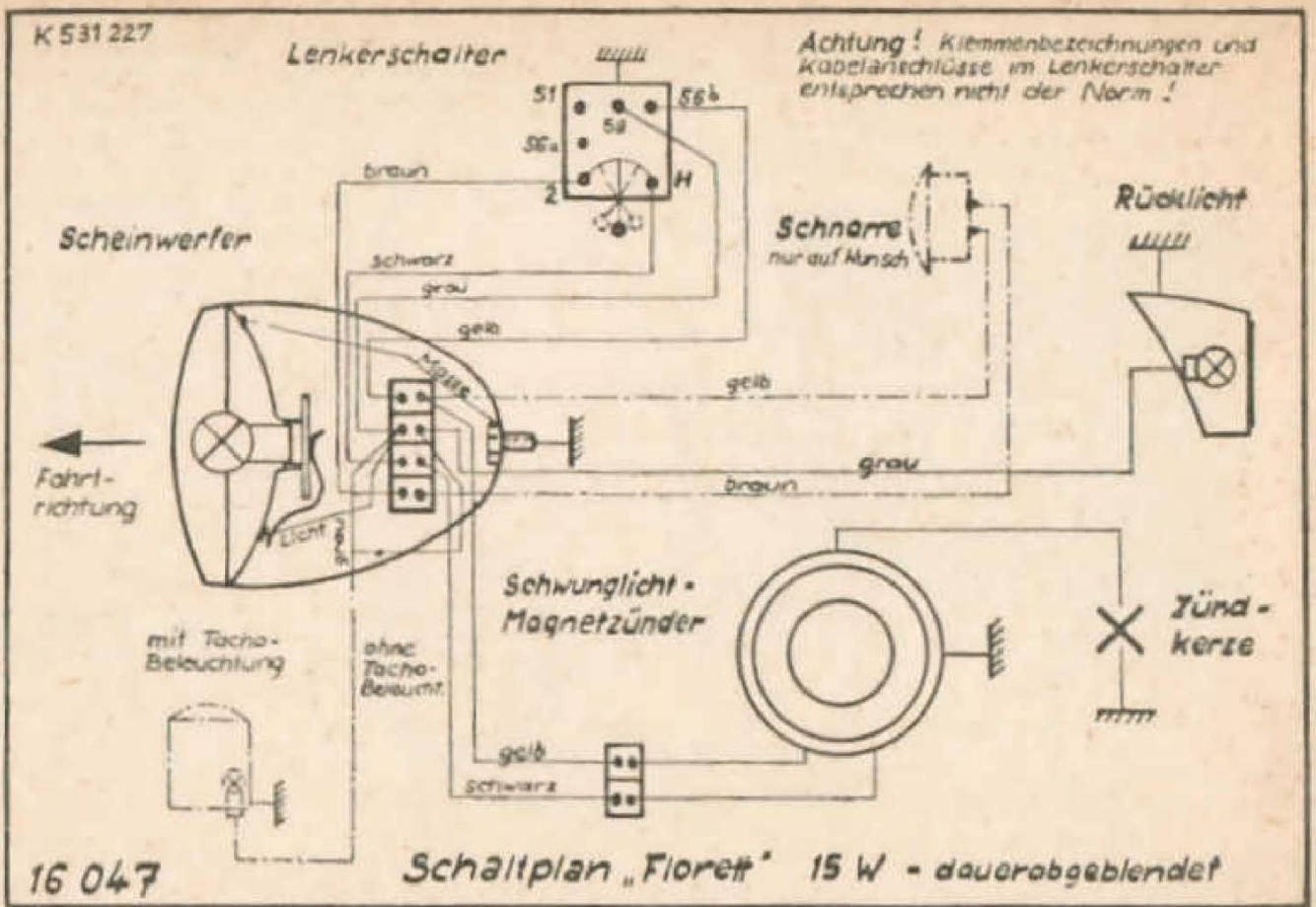


Abb. 27 Schaltbild für KREIDLER-Moped FLORETT

40

12. Bremsen

Beide Räder sind mit Leichtmetall-Vollnabenbremsen 116 mm Durchmesser ausgestattet. Das Nachstellen der Vorder- und Hinterradbremse wird an den Bowdenzugnachstellschrauben (Abbildung 28 und 31) vorgenommen. Nach der Einstellung sind die Kontermuttern der Nachstellschrauben wieder anzuziehen. Reicht die Nachstellschraube nicht mehr aus, so kann der Bremshebel auf der Kerbverzahnung des Bremshebels um einen Zahn versetzt werden. Hierbei kann gleichzeitig der Einstich vom Bremsknebel mit neuem Fett gefüllt werden.

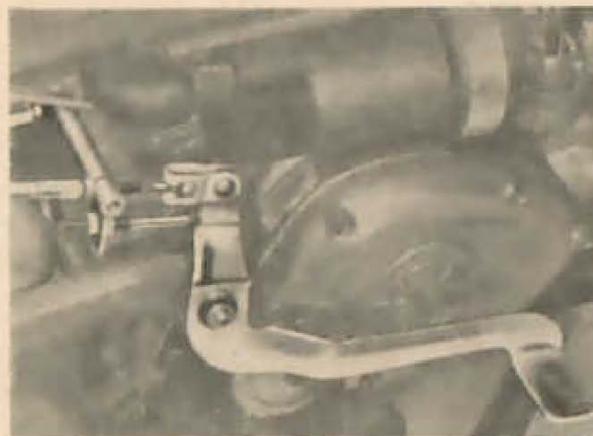
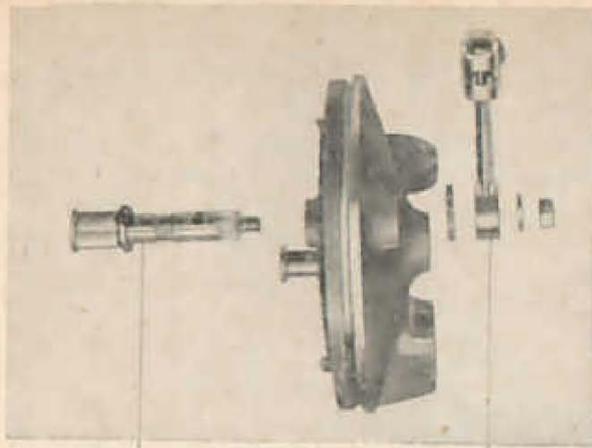


Abbildung 28
Nachstellen der Hinterradbremse

K 540 228

41



Bremsknebel

K 540 230

Bremshebel

Prüfen Sie beim Nachstellen, ob die Räder bei gelösten Bremsen leicht laufen! Im übrigen werden Sie als guter Fahrer die Geschwindigkeit überwiegend mit dem Gasdrehgriff regulieren. Bremsen betätigt man nur in Ausnahmefällen. Sollten sich im Laufe der Zeit die Bremsbeläge abnutzen, dann zögern Sie nicht, diese erneuern zu lassen. Gute Bremsen erhöhen die Fahrsicherheit.

Die Bremsbeläge sind aufgeklebt, deshalb nur Austauschbacken verwenden.

Abb. 30 Bremshebel

13. Ein- und Ausbau der Räder

Beim Ausbau beachten Sie die Reihenfolge der Handgriffe:

14. Vorderrad (Abbildung 31)

Beim Ausbau hängen Sie zuerst den Bremsbowdenzug aus dem Bremshebel heraus. Gegebenenfalls muß die Nachstellschraube am unteren Ende des Bremsbowdenzuges gelöst werden. Nachdem Bremsbowdenzug und Tachometerantrieb von der Nabe gelöst sind, können die Achsmuttern gelöst werden. Nun können Sie das

42

Vorderrad aus den Schwinghebeln der Gabel herausziehen. Beim Einbau verfahren Sie, wie vorgeschrieben, in umgekehrter Reihenfolge. Doch ist darauf zu achten, daß die Nase an der Achsfaust in den Schlitz des Bremsdeckels eingeführt werden muß. Die Achsmuttern sind wieder gut anzuziehen und von Zeit zu Zeit auf festen Sitz zu prüfen.

15. Hinterrad (Abbildung 32)

Beim Ausbau des Hinterrades wird der Bremsbowdenzug aus dem Bremshebel ausgehängt. Zum leichteren Aushängen des Bowdenzuges kann die Nachstellschraube des hinteren Bremsbowdenzuges etwas gelockert werden (siehe Abbildung 28). Nunmehr wird die rechte Achsmutter gelöst. Nach Entfernen des Kettenspanners und der Unterlagscheibe kann die Steckachse von links und der Bremshalter von rechts (siehe Abbildung 32) herausgezogen werden. Das Rad kann jetzt nach unten bei einer leichten Neigung der Maschine nach links herausgenommen werden.

Bei der Wiedermontage wird umgekehrt wie vorgeschrieben verfahren. Dabei ist darauf zu achten, daß die im Kettenrad befindlichen Gummipuffer genau auf die fünf Zapfen des Kettenrades eingesetzt werden und der Bremshalter, wie auf Ab-

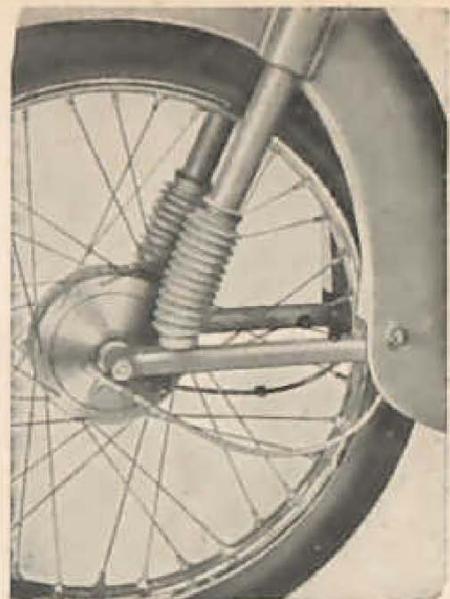
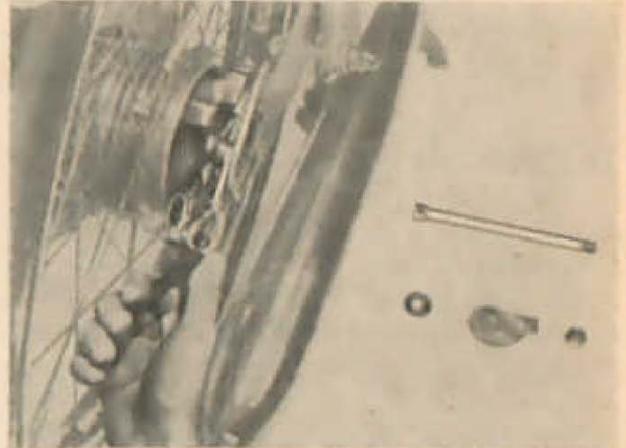


Abb. 31 Ausbau des Vorderrades

bildung 32 gezeigt, wieder in die Nuten von Bremsdeckel und Ausfallende eingeschoben werden. Danach kann die Steckachse wieder eingeschoben werden und nach Aufsetzen der Unterlagscheibe und des Kettenspanners die Mutter angezogen werden. Auf richtige Kettenspannung, wie auf Seite 35 angegeben, ist besonders zu achten.

Abb. 32 Ausbau des Hinterrades



K 540 232

16. Tachometer

Zum Ausbau des Tachometers oder der Tachometerspirale Lenkerschale lösen und leicht nach oben heben. Dann notwendige Arbeiten durchführen.

44

17. Gepäckträger

Auf Wunsch erhalten Sie einen Gepäckträger (Abbildung 48). Dieser ist in Form und Anschlußpunkten genau auf die Florett abgestimmt und kann daher ohne Schwierigkeiten montiert werden. Beachten Sie hierbei bitte folgendes:

In der rückwärtigen Partie der Doppelsitzbank befinden sich 2 Langlöcher, die durch den Kunstlederüberzug verdeckt sind. Bei Verwendung eines Gepäckträgers brauchen diese Stellen nur durchstochen zu werden.

Nachdem Sie die beiden Gummistopfen aus dem Hinterrad-Kotflügel entfernt haben, unterlegen Sie die beigegebenen stark gewölbten Scheiben auf der Innenseite des Kotflügels und sichern die den unteren Gepäckträgerbügel haltenden 12 mm langen Sechskantschrauben, indem Sie von außen Federscheiben und Hutmuttern aufsetzen.

Zwischen Sitzbank und Gepäckträger legen Sie zur Vermeidung von Scheuerstellen die beiden Gummischeiben. Die Sechskantschrauben 18 mm lang werden von außen durch Gepäckträgerlasche und Sitzbank gesteckt und nach dem Unterlegen der beiden flacheren Scheiben innen an der Sitzbankrückwand mit den selbstsichernden Muttern verschraubt.

Mit diesem Gepäckträger besitzen Sie ein nützliches Zubehörteil, das Ihnen durch seinen in der Länge beliebig verstellbaren Gummihalfteriemen den sicheren Transport verschieden großer Gepäckstücke erlaubt.

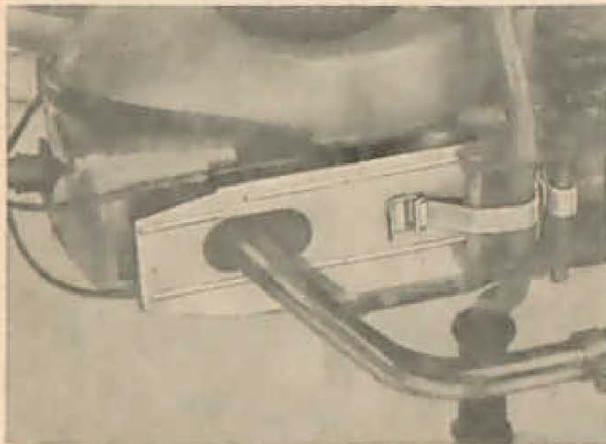


Abb. 48 Gepäckträger

45

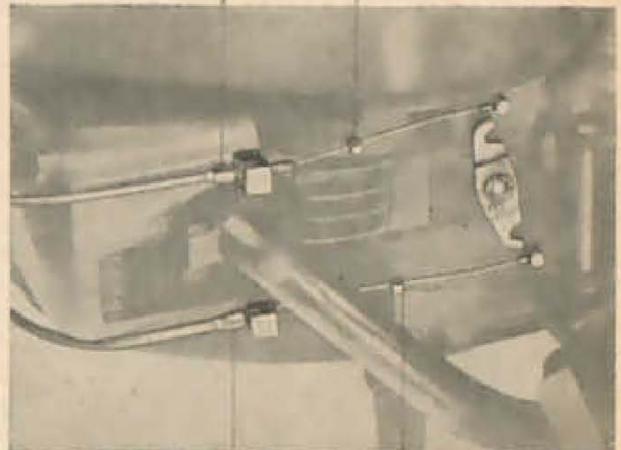
1. Prüfen der Züge und der Schalteinstellung

Zum Prüfen der Züge und der Schalteinstellung wird das untere Schutzblech auf der Gebläsehaube durch Ziehen am Gummihalteband abgenommen (Abbildung 35). Die Züge werden an den Stellschrauben unter der Gebläsehaube eingestellt (Abbildung 36). Den Doppelschalthebel unter dem Motorgehäuse in 2. Gang-Stellung einrasten lassen. In dieser Stellung steht der Hebel nahezu quer zur Fahrtrichtung. Durch Drehen am Hinterrad feststellen, ob der Gang eingerastet ist; Rad darf sich nicht drehen. Dann Züge an den Stellschrauben gleichmäßig spannen; jedoch nur so weit, daß sich der Schaltdrehgriff noch leicht drehen läßt. Zu straff gespannte Bowdenzüge ergeben eine schwergängige Schaltung.



K 540 235

Abb. 35 Verkleidung der Schaltzüge



Nachstellschraube Kontermutter

Nachstellschraube Kontermutter K 540 236

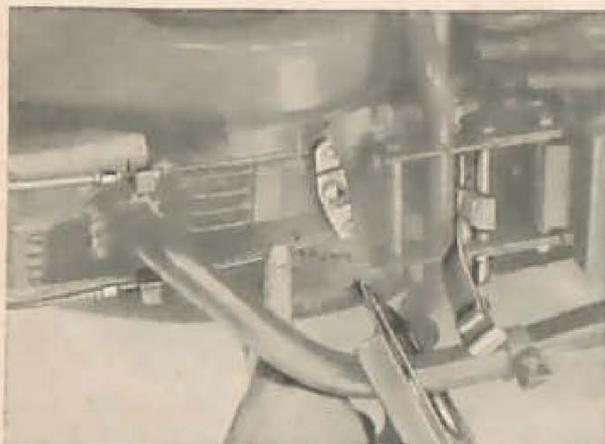
Abb. 36 Nachstellschrauben für Schaltzüge und unterer Schalthebel

48

Probe der richtigen Schalteinstellung:

Auf Leerlauf schalten; das Hinterrad muß sich leicht drehen lassen. 1. und 3. Gang schalten. Nase am Kupplungshebel muß hierbei in beiden Fällen in die Ausnehmung im Drehgriff einrasten. Hinterrad darf sich auch in der 1. und 3. Gangstellung nicht drehen lassen. Die Schaltbowdenzüge sind richtig eingestellt, wenn sie in der Endstellung noch ein geringes Spiel von etwa 0,3 bis 0,5 mm haben, oder wenn mit dem Finger auf das freie Ende zwischen Nippel und Stellschraube gedrückt wird, muß hier ein Spiel von 3 bis 5 mm vorhanden sein (Abbildung 37).

Bei einem eventuellen Bowdenzugwechsel werden die beiden Nachstellschrauben ganz herausgedreht. Die Bowdenzugnippel können dann ausgehängt werden. So-



K 540 237

Abb. 37 Prüfen der Schalteinstellung

dann lösen Sie am Schalterdrehgriff den Deckel des Schaltgehäuses und nehmen die Rolle mit den Zügen heraus. Zum Einsetzen der neuen Schaltzüge stellen Sie den Schalterdrehgriff und den Schalthebel am Motor auf den 2. Gang, wobei die Nase am Kupplungshebel wie oben beschrieben einrasten muß. Dann hängen Sie die beiden neuen Züge in die Schaltrolle ein, und zwar wird der im oberen Loch der Schaltrolle (neben dem Lichtschalter) eingehängt und über Kreuz unten aus dem Schaltgehäuse herausgeführte Schaltzug am Motorschalthebel in Fahrtrichtung links, der im unteren Loch der Schaltrolle (neben dem Kupplungs-

49

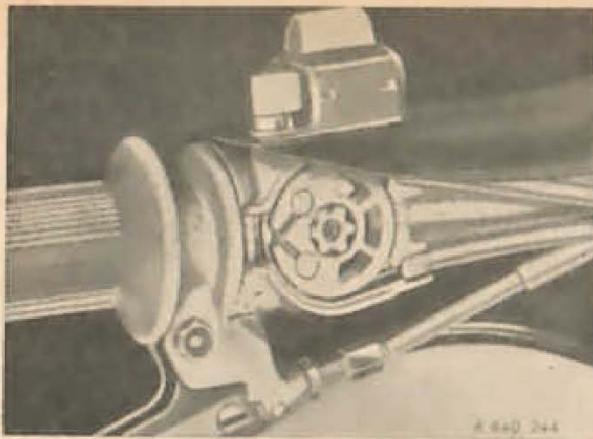


Abb. 47 Schaltrolle

hebel) eingehängte und über Kreuz oben aus dem Schaltgehäuse herausgeführte Schaltzug am Motorschalthebel in Fahrtrichtung rechts eingebaut. Die Schaltrolle wird so in das Schaltgehäuse eingesetzt, daß die beiden Einhängelöcher für die Züge symmetrisch links und rechts zu der Ausnehmung des Schaltgehäuses stehen, in welche nachher die Nase des Deckels eingreift (Abbildung 47). Deckel auf Schaltgehäuse aufschrauben. Nun drehen Sie die Nachstellschrauben der Züge am Lüftergehäuse ganz hinein, hängen die Schaltzüge seitenrichtig (s. o.) in den Motorschalthebel und stellen nun die Schaltung, wie anfangs beschrieben, neu ein.

2. Bremsen

Außer der Kontrolle vor Antritt einer Fahrt müssen die Bremsen in regelmäßigen Abständen – etwa alle 1500 km – kontrolliert und erforderlichenfalls nachgestellt werden, so daß stets die bestmögliche Bremswirkung erzielt wird. Siehe auch Seite 36.

3. Schrauben und Muttern

Sämtliche Schrauben und Muttern sind in regelmäßigen Abständen auf festen Sitz zu prüfen und gegebenenfalls nachzuziehen. Bei dieser Gelegenheit auch Speichen nachziehen (siehe Seite 60).

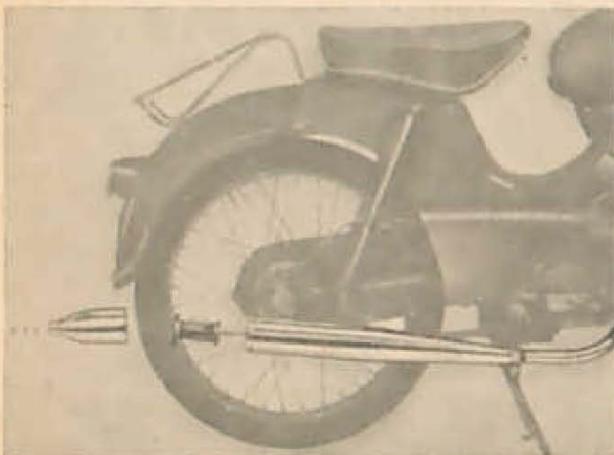
50

4. Schlußlicht

Bei Antritt jeder Fahrt, vor allem bei Dunkelheit, überzeugen Sie sich davon, daß außer dem Scheinwerfer auch das Schlußlicht brennt. Eine neue Birne ist billiger als ein Strafzettel oder langen Krankenhausaufenthalt, wenn Sie wegen einer nicht brennenden Schlußlampe von hinten angefahren werden. Vorsichtige Fahrer werden immer eine 2-Watt-Birne für das Rücklicht mit sich führen.

5. Entkohlen

Die Auspuffanlage (Schalldämpfereinsatz und Endstück), Abbildung 38, der Verbrennungsraum (Zylinderkopf und Kolben) und der Auslaßkanal müssen alle 3000 km von Ölkohleansatz gereinigt werden. Im Motor und in der Auspuffanlage setzt sich nach längerem Gebrauch Ölkohle ab, welche die Leistung des Motors beträchtlich herabsetzt. Das Entrüben lassen Sie am besten durch Ihre Kundendienst-Stelle durchführen.



K 540 238

Abb. 38 Auspuffanlage (demontiert)

6. Reinigen

Nach dem Waschen des Fahrzeuges sollte mindestens alle 4 bis 6 Wochen der Lack mit einer guten Lackpolitur behandelt werden, damit er nicht austrocknet, rissig und stumpf wird.

Ebenso brauchen alle Chromteile eine laufende Behandlung mit einer handelsüblichen Chrompaste, damit sie gegen das Verrosten geschützt sind.

7. Überwintern

a) Fahrgestell

Nach gründlicher Reinigung das Fahrzeug mit gutem Korrosionsschutzöl einsprühen. Am zweckmäßigsten für die Überwinterung ist ein trockener Raum mit wenig Temperaturunterschied.

b) Motor

Bei geschlossenem Kraftstoffhahn Vergaser leer fahren, da sonst bei längerem Stillstand das Benzin im Vergaser verdunstet und das zurückbleibende Öl verharzt und die Düse verstopft. Kerze herausschrauben und durch die Zündkerzenöffnung etwas Korrosionsschutzöl, z. B. „Desolite“ etwa 1–2 ccm, in den Zylinder einlaufen lassen. Das Hinterrad bei eingeschaltetem 2. Gang ein- bis zweimal durchdrehen, damit das durch die Kerzenöffnung eingeträufelte Öl auf der Zylinderwandung und im Kurbelraum gleichmäßig verteilt wird. Kerze danach wieder einschrauben.

WER GUT SCHMIERT – DER GUT FÄHRT

Kraftstoff und Öl sollen nie im Kraftstoffbehälter des Fahrzeuges, wenn das verwendete Öl kein vorgemischtes Zweitakt-Spezialöl ist, sondern in einem dafür geeigneten Mischgefäß gemischt werden. Auch ist es zweckmäßig, beim Tanken ein Sieb oder einen Filz zu verwenden, damit auch nicht kleinste Schmutzkörper in den Kraftstoffbehälter kommen. Störungen durch Schmutz im Benzin, wie verstopfte Vergaserdüsen usw., sind genau so lästig wie irgendein Defekt, dabei sind sie bei einiger Sorgfalt zu vermeiden. Von Zeit zu Zeit nehmen Sie das Sieb des Kraftstoffhahns und der Zulaufdüse (siehe Abbildung 12) heraus und reinigen es sorgfältig, am besten mit Preßluft. Versuchen Sie keinesfalls, es mit einer Nadel zu reinigen, da hierdurch die Siebmaschen auseinandergedrückt werden und Schmutz durchlassen. Der Schmutz würde dann in den Vergaser gelangen und dort die Düsen verstopfen.

1. Motor

Der Motor wird durch das dem Kraftstoff beigemischte Öl geschmiert. Das Mischungsverhältnis beträgt 1 : 25, d. h. ein Teil Öl auf 25 Teile Kraftstoff (siehe Seite 14).

2. Getriebe

Nach 500 km Fahrstrecke lassen Sie bei warmem Motor erstmals das Öl ab (siehe Seite 23 u. 24, Abbildung 9 und Abbildung 10), reinigen die Ölablaßschraube (Abbildung 9) von anhängendem Schmutz und füllen 250 ccm neues Getriebeöl SAE 80 ein (Getriebeöl SAE 80 entspricht in der Viskosität einem Motorenöl von SAE 20 und 30). Auf keinen Fall ein dickes Getriebeöl verwenden, weil sich dann besonders bei Kälte die im Ölbad laufenden Getrieberäder schwer drehen lassen. Weiterer Ölwechsel wie im Schmierplan angegeben.

3. Vorder- und Hinterradschwinge

Die Vorderradschwinge ist auf Silentblöcken gelagert und bedarf außer der gelegentlichen Nachstellung der Reibungsdämpfung (siehe Seite 36) keiner besonderen Pflege. Beim Anziehen der Schrauben und Muttern für die Schwingenlagerung ist darauf zu achten, daß durch die unter dem Kotflügel befindlichen Halteschellen Tachometerwelle und Bremsbowdenzug nicht abgeknickt werden. Deshalb muß beim Anziehen der Schrauben und Muttern für die Schwingenlagerung immer mit einem Maulschlüssel gehalten werden (siehe Abbildung 39).

Die Hinterradschwinge ist erstmalig bei 500 km, dann alle 1500 km zu schmieren.



K 5-0239

Abb. 39 Anziehen der Schrauben für die Schwingenlagerung

54

4. Radnaben und Tachometerantrieb

Vorder- und Hinterradnabenlager sind, wie in dem Schmierplan angegeben, regelmäßig zu schmieren. Beim Abschmieren des Tachometerantriebes (Abbildung 40) ist vor dem Abschmieren die Tachometerwelle zu entfernen. Die Radnaben werden alle 10000 km auseinandergenommen und die Kugellager mit frischem Wälzlagerfett versehen. Diese Arbeiten lassen Sie zweckmäßigerweise bei Ihrer Kundendienststelle durchführen.



K 540 240

Abb. 40 Tachometerantrieb

5. Seilzüge

In die Hüllen der Seilzüge tröpfeln Sie alle 1500 km einige Tropfen mit Benzin vermishtes Öl. Die Seilzüge dabei vorher aushängen.

Wollen Sie sich diese etwas schmutzige Arbeit erleichtern, so besorgen Sie sich im einschlägigen Fachhandel eines der zahlreich angebotenen Seilzugschmiergeräte.

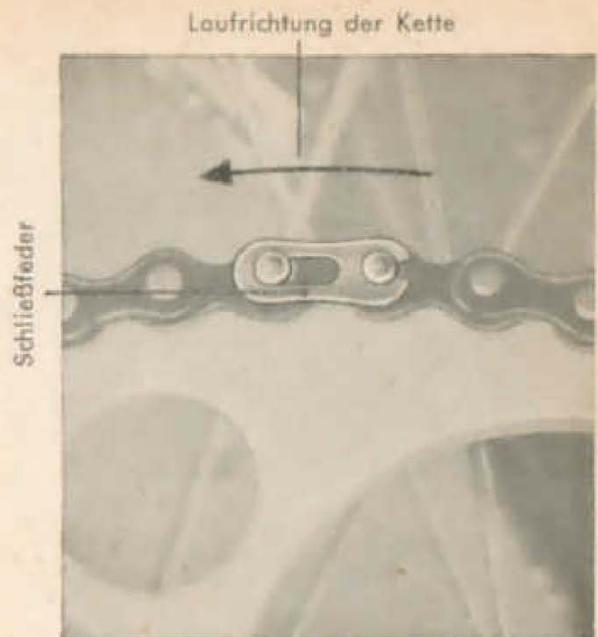
55

6. Kette

Die Kette ist alle 3000 km abzunehmen, gründlich in Waschbenzin zu reinigen und dabei die einzelnen Kettenglieder in ihren Gelenken zu bewegen. In sauberem Petroleum spülen Sie dann die Kette nochmals nach. Dann in ein Bad von erwärmtem Kettenfett legen und vor dem Wiederauflegen abtropfen lassen. Wird die Kette gut gepflegt, hat sie eine lange Lebensdauer. **Die Schließfeder des Kettenschlosses muß so eingesetzt werden, daß ihr nicht geschlitztes Ende in der Laufrichtung der Kette vorne liegt** (Abbildung 41).

7. Gelenke

Die Gelenke der Bedienungshebel sind alle 1500 km zu ölen.



K 522 241

Abb. 41 Laufrichtung der Kette

56

8. Lenkungslager

Die Lenkungslager werden nach etwa 10000 km ausgebaut, gründlich gereinigt und mit frischem Wälzlagerfett versehen.

Alle 3000 km wird die Steuerkopfplagerung auf Spiel kontrolliert. Zu diesem Zweck wird die Steuerrohrverkleidung nach Lösen der Schrauben mit einer leichten Rechtsdrehung (Abbildung 42) abgenommen und die gerändelte Lagerschale nachgezogen (Abbildung 43).



Abb. 42

Abnehmen der Steuerkopfverkleidung



K 540 243

Abb. 43 Nachziehen der Lagerschale

57

RATSCHLÄGE VON ALTEN HASEN

Wenn Sie die folgenden Punkte genau befolgen und Ihre Betriebsanleitung immer wieder einmal lesen, werden Sie ungetrübte Freude an Ihrer „KREIDLER-FLORETT“ haben.

① Bei Stillstand des Fahrzeuges Kraftstoffhahn schließen.

Bei offenem Hahn und zufällig verschmutztem Schwimmemnadselsitz (im Vergaser) läuft Kraftstoff bis in den Kurbelraum. Hierdurch Startschwierigkeiten und im Extrem Motorschäden durch sogenannten Wasserschlag (Pleuelbrüche).

② Zündzeitpunkt regelmäßig kontrollieren (siehe auch Seite 28)

Unterlassen Sie diese Überprüfung, so kann durch die Abnutzung des Unterbrecherfußes (Fiber) der Zündzeitpunkt verändert werden, wodurch der Motor langsam aber sicher an Leistung verliert und auch seine Startfreudigkeit immer mehr nachläßt.

③ Vergasereinstellungen nicht ändern, Kraftstoffsieb im Schlauchnippel und Kraftstofffilter regelmäßig reinigen (siehe Seite 24).

Die günstigste Vergasereinstellung ist auf Seite 8, 12 und 26 angegeben. Eine Veränderung der serienmäßigen Einstellung bringt fast immer eine negative Beeinflussung der Motorleistung und sollte deshalb unterlassen werden. Bei verschmutztem Kraftstoff-Filter bekommt der Motor zu wenig Kraftstoff, läuft unregelmäßig und erhitzt sich stark.

④ Ist die Kerze nicht einwandfrei sauber,

so haben Sie Ärger durch schlechtes Anspringen, unregelmäßigen Lauf des Motors und ungenügende Leistung.

58

⑤ Rändelmutter des Schlauchventils gut festziehen.

Die Rändelmutter des Schlauchventils muß immer satt an der Felge anliegen. Ist diese Mutter lose, so besteht die Gefahr, daß der Schlauch wandert, das Ventil abreißt und dabei den Schlauch zerstört.

⑥ Vorgeschriebene Kundendienstarbeiten pünktlich einhalten.

Lassen Sie die Kundendienstarbeiten pünktlich durchführen. Sie bewahren sich dadurch vor Schaden. Garantieansprüche können nur anerkannt werden, wenn diese Arbeiten bei der vorgeschriebenen Kilometerzahl durchgeführt worden sind.

⑦ Pflegearbeiten regelmäßig durchführen.

Die auf der Tabelle Seite 60 angegebenen Pflegearbeiten nach der vorgeschriebenen Kilometerlaufzeit regelmäßig durchführen und Ihr Fahrzeug wird immer fahrbereit sein.

⑧ Schrauben und Muttern immer wieder auf festen Sitz überprüfen und gegebenenfalls nachziehen.

PFLEGEARBEITEN FÜR „KREIDLER FLORETT“

durchzuführen bei	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	u. weiter alle km
Motor						
1. Luftfilter säubern	*	*	*	*	*	1500
2. Ansauggeräuschdämpfer innen reinigen			*		*	3000
3. Vergasersieb säubern			*		*	3000
4. Kupplungsspiel prüfen	*	*	*	*	*	1500
5. Schaltzüge kontrollieren (dürfen nur wenig Spiel haben)	*	*	*	*	*	1500
6. Auspuffanlage demontieren und entrußen			*		*	3000
7. Auspuffstutzen entrußen			*		*	3000
8. Zylinderkopf und Kolbenboden entrußen					*	6000
Fahrgestell						
1. Schrauben und Muttern auf festen Sitz prüfen	*		*		*	3000
2. Steuerkopflagerung auf Spiel kontrollieren	*		*		*	3000
3. Radspur kontrollieren	*	*	*	*	*	1500
4. Beide Räder auf Schlag überprüfen	*	*	*	*	*	1500
5. Speichen auf festen Sitz überprüfen	*		*		*	3000
6. Bremsen prüfen, evtl. nachstellen	*	*	*	*	*	1500
7. Kettenspannung kontrollieren	*	*	*	*	*	1500
Elektrische Anlage						
1. Licht, Horn und Scheinwerfereinstellung prüfen	*	*	*	*	*	1500
2. Unterbrecherkontaktabstand prüfen, evtl. Kontakte säubern und nachstellen			*		*	3000
3. Zündung kontrollieren, Vorzündung 21° v.o.T. = 1,65 mm Kolbenweg			*		*	3000
4. Schmierfett am Unterbrechernocken leicht einfetten			*		*	3000
5. Zündkerze reinigen (Elektrodenabstand 0,4 mm)	*	*	*	*	*	1500

60

SCHMIERPLAN FÜR „KREIDLER FLORETT“

durchzuführen bei	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	u. weiter alle km
● Ölwechsel im Getriebe	*				*	6000
● Ölstand im Getriebe prüfen, evtl. nachfüllen		*	*	*		1500
* Stecknippel an Kupplung und Schaltzug ölen	*	*	*	*	*	1500
■ Spreizbolzen der Vorder- und Hinterradbremse fetten			*		*	3000
▲ Tachometerantrieb abschmieren		*	*	*	*	1500
∇ Kette reinigen und neu einfetten			*		*	3000
* Kette ölen	*	*		*		1500
▼ Hinterradschwinge abschmieren	*	*	*	*	*	1500
* Bowdenzüge ölen		*		*	*	1500
■ Vorder- und Hinterradnabenlager sowie Lenkungslager neu einfetten						10000

- Getriebeöl SAE-80
- * Motorenöl SAE-30-40
- Heißlagerfett (z. B. Univiston)
- ▲ Qualitätsschmierfett
- ∇ Kettenfett

61

STÖRUNGEN UND DEREN BEHEBUNG

1. Der Motor springt nicht an:

Kraftstoffhahn geschlossen
Kraftstofftank leer
Kraftstoffleitung oder Hahn verstopft
Starterklappe schließt nicht
Vergaser verschmutzt
Zündkabel abgefallen oder beschädigt
Zündfunke zu schwach

Licht eingeschaltet
Zündspule defekt
Zündkerze defekt
Kurzschlußleitung oder -schalter haben
Masseschluß

Kraftstoffhahn öffnen
Kraftstoff-Öl-Mischung tanken
Kraftstoffleitung und Hahn mit Sieb reinigen
Bowdenzug prüfen evtl. erneuern
Vergaser reinigen
Zündkabel aufstecken oder erneuern
Schwungrad des Lichtmagnetzünders aufmagnetisieren lassen
Licht ausschalten
Zündspule erneuern lassen
Zündkerze auswechseln
Kurzschlußkabel und Kurzschlußschalter überprüfen und instandsetzen lassen

2. Der Motor springt zwar an, bleibt aber stehen:

Kraftstoffhahn geschlossen
Verunreinigungen im Kraftstoff oder Vergaser verschmutzt
Kraftstoff verbraucht

Kraftstoffhahn öffnen
Kraftstoffleitung und Vergaser reinigen
evtl. Kraftstoff erneuern
Kraftstoff-Öl-Mischung tanken

3. Motor bleibt während der Fahrt stehen:

Brückenbildung an den Elektroden der Zündkerze
Falscher Wärmewert der Zündkerze
Überhitzung durch falsche Zündeneinstellung
Kraftstofftank leer

Zündkerze reinigen
Zündkerze mit richtigem Wärmewert einsetzen (240)
Zündeneinstellung berichtigen (Vorzündung 21°
Kurbelwinkel = 1,65 mm v.o.T.)
Kraftstoff-Öl-Mischung tanken

62

4. Motorleistung läßt nach:

Unregelmäßiger Kraftstoffzufluß
Überhitzung durch Kraftstoffmangel (Zuleitung oder Düsen verstopft)
Zündkerze mit zu niedrigem Wärmewert (Glühzündungen)
Vergaser läuft über (Schwimmernadel ausgeschlagen oder verklemmt, Schwimmer undicht, Tupfer bleibt hängen)
Zutritt von Nebenluft

Falsche Zündeneinstellung

Auspuffschlitz und Auspuffanlage stark verrußt
Kolbenringe abgenützt oder festgebrannt

Kraftstoffleitung und Siebe reinigen
Kraftstoffleitung und Vergaser reinigen

Zündkerze mit höherem Wärmewert einsetzen (240-260)
Vergaser überprüfen (Schwimmernadel und Schwimmer erneuern)

Isolierbüchse am Vergaser erneuern,
Zylinderkopfmutter nachziehen
Zündeneinstellung berichtigen (Vorzündung 21°
Kurbelwinkel = 1,65 mm v.o.T.)
Zylinder und Auspuffanlage entkohlen
Kolbenringe erneuern

KF 623 760 200

KF 623 760 200