

Instructieboekje

Bromfietsen -
3-versn. hand- en
voetschakeling
en
4-versn. voet-
schakeling

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

KREIDLER WERKE G. m. b. h. KORNWESTHEIM

IMPORTEUR: VAN VEEN IMPORT BV
HAARLEMMEWEG 518
AMSTERDAM

 **KREIDLER**
accessoires

De Kreidler-rijder is een individualist.

Dat staat zo vast als een huis. Met een uitgesproken voorkeur voor kwaliteit en exclusiviteit.

De kwaliteit is geen punt.

Exclusiviteit ligt wat moeilijker. Er zijn mannen, die het liefst een Kreidler voor zich alleen lieten bouwen.

Ons accessoire programma komt een heel eind aan die wens tegemoet.

Er zijn accessoires voor elk type van Kreidler. Om hem nóg mooier, nóg praktischer en vooral nóg exclusiever te maken dan hij al is. (zie foto)

De uitgebreide kleuren-poster, met alle accessoires, ontvangt elke Kreidler rijder gratis, nadat wij de ingevulde garantie-kaart rechtstreeks, of via de dealer hebben ontvangen.

Technische gegevens

Bromfiets 4-versnellingen voetschakeling

Stroombron:

Bosch elektrode-ontsteking — vermogen 6V/17W + 5W.

Bougie: Bosch W175T1.

Elektrode-afstand 0,35 mm.

Bougiekap ontstoord volgens VDE 0879.

Koplamp 130 mm Ø.

Gloeilamp koplamp 6V 15/15W (duplo)

Gloeilamp achterlicht 6V 4W

Gloeilamp remlicht 6V 5W

Gloeilamp toerenteller 6V 0,6W alleen bij cockpit

Gloeilamp K.M.-teller 6V 0,6W alleen bij cockpit

Achter: swingarm met oliedempte telescoopveren.

Voor: telescoopvork, hydraulisch gedempt — 175 cc olie per vorkbeen — oliesoort Shell 4001.

Wielen 21" x 2.75", uitgezonderd type Cross, waarvan het voorwiel 23" x 2.75" is.

Lichtmetalen volle remnaven.

Voor- en achternaaf met steekas.

Ca. 80 kg met volle tank.

Toelaatbaar totaalgewicht is 245 kg.

Solo 1,5 atm. voor en 2,2 atm. achter
met duopass . 1,5 atm. voor en 2,5 atm. achter

**Elektrische
installatie**

**Rijwiel-
gedeelte**

Gewicht

**Banden-
spanning**

Technische gegevens

Bromfiets 4-versnellingen voetschakeling

Motor

Type B 15/14.
Principe: tweetakt met omkeerspoeling.
Boring 40 mm.
Slag 39,7 mm.
Cilinderinhoud: 49,9 cc.
Compressieverhouding: 1 : 7,5.

Carburateur

Type Bing 1/12/237.
Doorlaat 12 mm Ø.
Hoofdsproeier 62.
Naaldsproeier 2.15 of 2.17.
Sproeinaald nr. 2.
Naaldstand: 2e inkeping van boven.
Gasschuif nr. 13.

Koppeling

Meervoudige natte plaatkoppeling met diafragma-
veer.

Versnellingsbak

Overbrengingsverhoudingen:

motor: koppeling:	79 : 20 tanden = 3,95
1 versnelling	45 : 14 tanden = 3,21
2e versnelling	39 : 20 tanden = 1,95
3e versnelling	36 : 23 tanden = 1,46
4e versnelling	33 : 26 tanden = 1,27
Kettingoverbrenging:	36 : 12 tanden = 3,1

Ketting

Rollenketting 1/2" x 3/16" 102 schakels

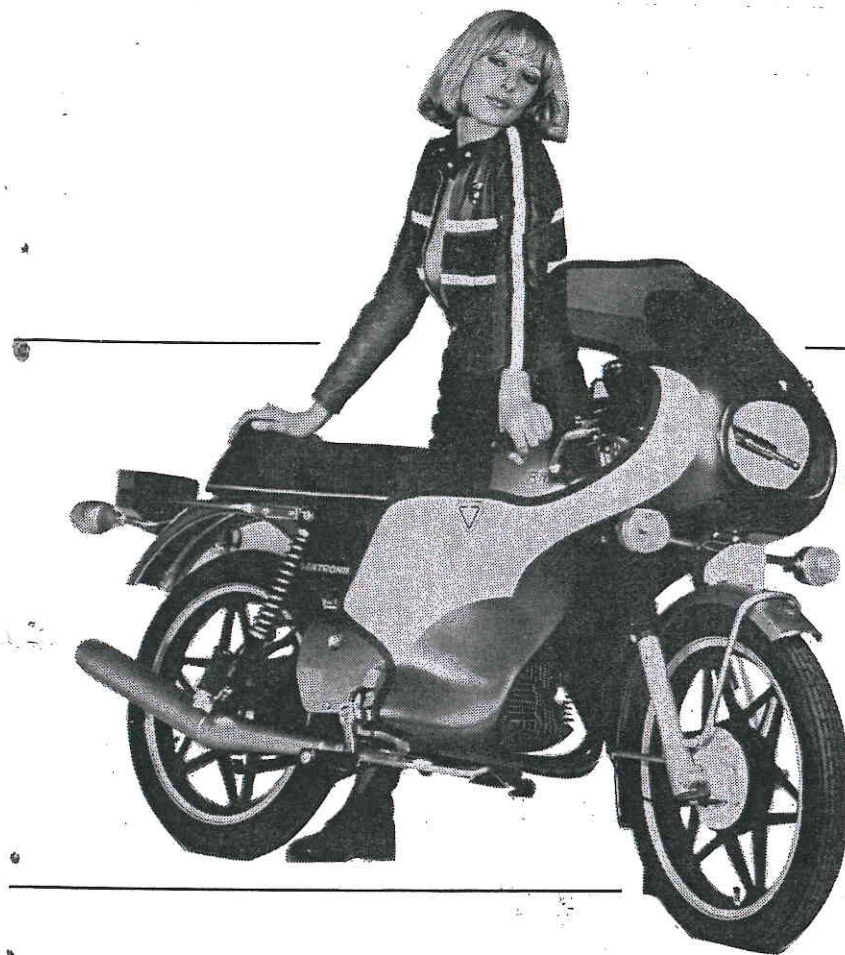
Brandstof en olie

Mengsmering 1 : 25 (1 deel olie op 25 delen ge-
wone benzine). Goede ervaringen hebben wij bij
het gebruik van zelfmengende olie met het merk
Shell Super 2T; mengverhouding 1 : 50 bij stads-
verkeer of 1 : 25 bij snelverkeer.

Tankinhoud: 12,5 liter waarvan ca. 1,8 liter reserve.

Versnellingsbak- olie

325 cc versnellingsbakolie C 80.



GARANTIE-BEPALINGEN

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

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

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

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

Bromfiets 3-versnellingen hand- en voetschakeling

Stroombron:

Bosch vliegwielmagneetontsteking — vermogen 6V/17W + 5W.

Bougie: Bosch W175T1.

Elektrode-afstand 0,35 mm.

Bougiekap ontstoord volgens VDE 0879.

Koplamp 130 mm Ø.

Gloeilamp koplamp 6V 15/15W (duplo)

Gloeilamp achterlicht 6V 4W

Gloeilamp remlicht 6V 5W

Geperst stalen frame.

Achter: swingarm met oliedempete telescoopen.

Voor: telescoopvork, hydraulisch gedempt — 175 cc olie per vorkbeen — oliesoort Shell 4001,

Wielen 21" x 2,75";

Bromfietsen van vóór 1968 hebben wielmaat 23" x 2,50".

Lichtmetalen volle remnaven 116 mm Ø x 20 mm.

Voor- en achternaaf met steekas.

Ca. 80 kg met volle tank.

Toelaatbaar totaalgewicht is 245 kg.

Solo 1,5 atm. voor en 2,2 atm. achter

met duopass.: 1,5 atm. voor en 2,5 atm. achter

**Elektrische
installatie****Rijwiel-
gedeelte****Gewicht****Banden-
spanning**

Technische gegevens

Bromfiets 3-versnellingen hand- en voetschakeling

Motor

Type B 15/3.
Principe: tweetakt met omkeerspoeling.
Boring 40 mm.
Slag 39,7 mm.
Cilinderinhoud: 49,9 cc.
Compressieverhouding: 1 : 8,1.

Carburateur

Type Bing 1/10/77.
Doorlaat 10 mm Ø.
Hoofdsproeier 56.
Naaldsproeier 2,15.
Sproeinaald nr. 2.
Naaldstand: 2e inkeping van boven.
Gasschuif nr. 8.

Koppeling

Meervoudige natte plaatkoppeling met diafragma-
veer.

Versnellingsbak

Overbrengingsverhoudingen:
motor: koppeling = 77 : 21 tanden = 3,67
1e versnelling 47 : 13 tanden = 3,61
2e versnelling 40 : 20 tanden = 2,00
3e versnelling 34 : 26 tanden = 1,31
Kettingoverbrenging: 36 : 10 tanden = 3,60

Ketting

Rollenketting 1/2 x 3/16" — 100 schakels.

**Brandstof
en olie**

Mengsmering: 1 : 25 (1 deel olie op 25 delen ge-
wone benzine). Goede ervaringen hebben wij bij
het gebruik van zelfmengende olie met het merk
Shell Super 2T; mengverhouding 1 : 50 bij stads-
verkeer of 1 : 25 bij snelverkeer.

Tankinhoud: 12,5 liter, waarvan ca. 1,8 liter
reserve.

325 cc versnellingsbakolie C 80.

**Versnellingsbak-
olie**

Gegevens van Uw bromfiets

Type: Kreidler Bouwjaar: 1977
rm Superstar
Motornummer:
Framenummer: 1195004 B1134
Sleutelnummer:
Eigenaar: Gerard Borst
Wonende: te Hellen
Te:
Telefoon:
In gebruik genomen: 19.....
Nummer verzekeringspolis:
Verzekeringsmaatschappij:
Tussenpersoon:
Adres:
Te:

Inhoud

	blz.
Garantie	
Garantiebepalingen	4
Wat van belang is	
.....	7
Wat zit waar?	
Motornummer, Framenummer, Gereedschap ...	8
Voor de start	
Vorbereidingen voor de eerste rit	13
Goed schakelen	
Starten, Koppeling, Schakelen, Wanneer schakelen	17
Inrijden	
.....	18
Benzine en olie	
.....	19
Bougie	
.....	22
Carburatie	
Instelling, Demontage, Luchtfilter	23
Ontkolen	
.....	27
Ontsteking	
Instelling, Onderbreker	28
Koppeling en	
Instellen, respectievelijk nastellen	30
Schakeling	
.....	35
Wielen en remmen	
Wielen demonteren, Banden omleggen	36
Remmen, nastellen, Ketting, Sluitschakel, Spaken.	
Voorvering	
.....	38
Electrische installatie	
Stuurschakelaar, Bedradingsschema	44
Instelling koplamp	47
Diversen	
Balhoofdlager nastellen. Tips voor de winter ...	48
Onderhoudschema	50
Storingen, en hoe te verhelpen	52
.....	55-59
Tweetaktwerking	
Technische gegevens	60-63

Olie

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



Deze olie werd in nauwe samenwerking met een bekende oliemaatschappij speciaal voor Kreidler motoren ontwikkeld. De samenstelling is erop gericht de hoge levensduur van de Kreidler-motoren te waarborgen. De mengverhouding van Kreidler mengsmering is 1 : 25.

Mengsmeerolie, inh. 250 cc
Mengsmeerolie, inh. 1 ltr
Carterolie, inh. 325 cc

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

Carterolie

Mengsmeerolie

en zo werkt de tweetaktmotor van de KREIDLER-FLORETT

Wat gelijktijdig gebeurt

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

Bij zuiger in bovenste dode punt — Ontsteking en inlaat.

Bij zuiger in onderste dode punt — Uitlaat en spoeling.

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

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

Zo wordt er gesmeerd:

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

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

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

Wat van belang is

Voor de Kreidler Florett bromfiets heeft men geen rijbewijs nodig.

U hoeft geen wegenbelasting te betalen.

U bent verplicht zich tegen Wettelijke Aansprakelijkheid te verzekeren.

Bij de bromfiets hebt U een garantiebewijs met servicecheques ontvangen.

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

Bij vervanging alleen originele Kreidler-onderdelen gebruiken, dit spreekt voor zich, daar alleen originele delen een goede werking waarborgen.

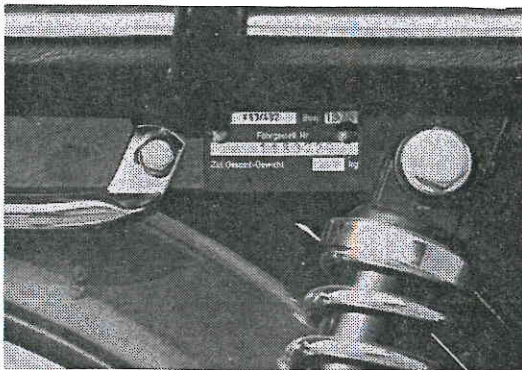
Bij bestelling van onderdelen bij Uw handelaar, altijd frame- en motornummer opgeven.

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

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

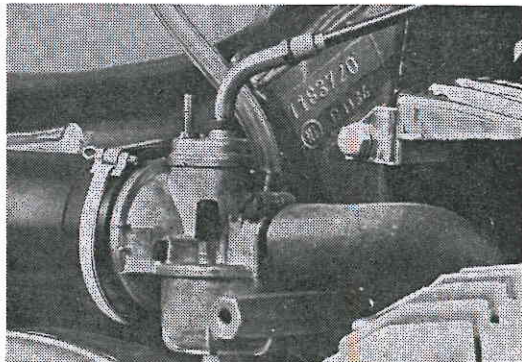
Wat zit waar?

Nummerplaatje



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

Framenummer en
Rijkskeur



Deze zijn ingeslagen achter de carburateur, en zijn ook zichtbaar, wanneer het rechter motorscherm niet is gedemonteerd.
Zie voorbeeld op bovenstaande afbeelding.

van de KREIDLER-FLORETT

De grootste eenvoud — geen kleppen — geen kleppenmechanisme.

Slechts drie bewegende delen:
ZUIGER — DRIJFSTANG — KRUKAS

Iedere krukasonwenteling een cilindervulling;
Per cilindervulling een vonk;
Per vonk een arbeidsslag.

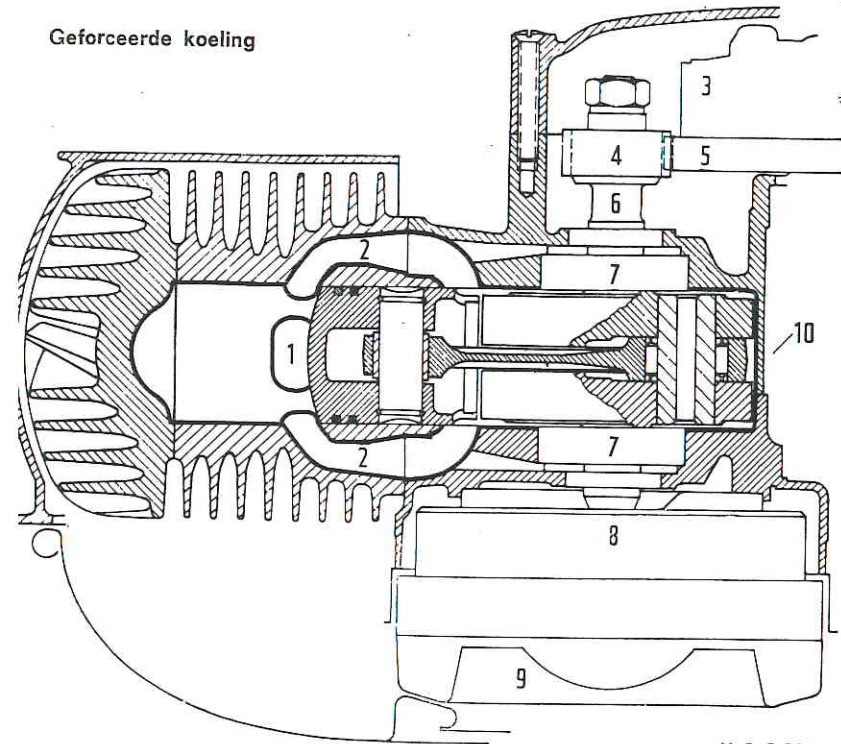
De zuiger beweegt zich omhoog — daarbij ontstaat in de krukast en onder de zuiger een onderdruk.

Voordat het bovenste dode punt wordt bereikt, laat de onderzijde van de zuiger de inlaatpoort vrij — vers mengsel stroomt in de krukast. Gaat de zuiger weer naar onder, dan sluit de zuiger het inlaatkanaal weer en comprimeert vervolgens het aangezogen mengsel in de krukast. Vlak voor het onderste dode punt laat de bovenzijde van de zuiger de spoelpoorten vrij — het samengeperste gas stroomt van de krukast naar de cilinder.

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

en zo werkt de tweetaktmotor

Geforceerde koeling

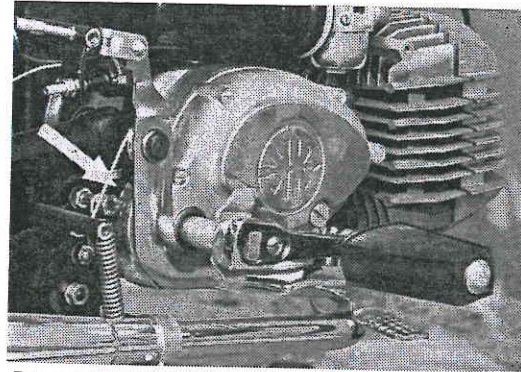


K 542 211

- | | | |
|------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| 1. Uitlaatpoort | 5. Koppelings-
tandwiel | 8. Vliegwiel
Magneetontsteking |
| 2. Spoelpoorten | 6. Krukas | 9. Schoepenrad |
| 3. Koppeling | 7. Kogellager | 10. Carter |
| 4. Krukas-
tandwiel | | |

Wat zit waar?

Motornummer



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

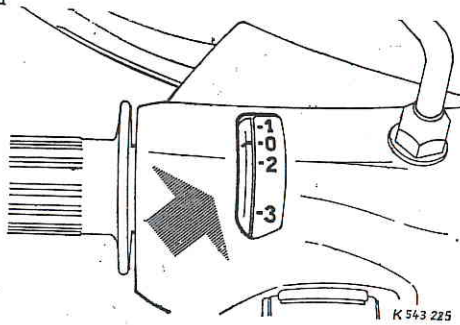
Gereedschap



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

Wat zit waar?

3-versn.
handschakeling



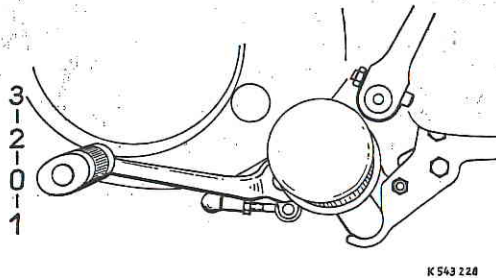
De linker handgreep is tevens schakelhandle. Handle naar beneden draaien: terugschakelen. Handle omhoog draaien: opschakelen.

Op het schakelhandle is af te lezen welke versnelling staat ingeschakeld.

- 1 = eerste versnelling
- 0 = vrijloop
- 2 = tweede versnelling
- 3 = derde versnelling.

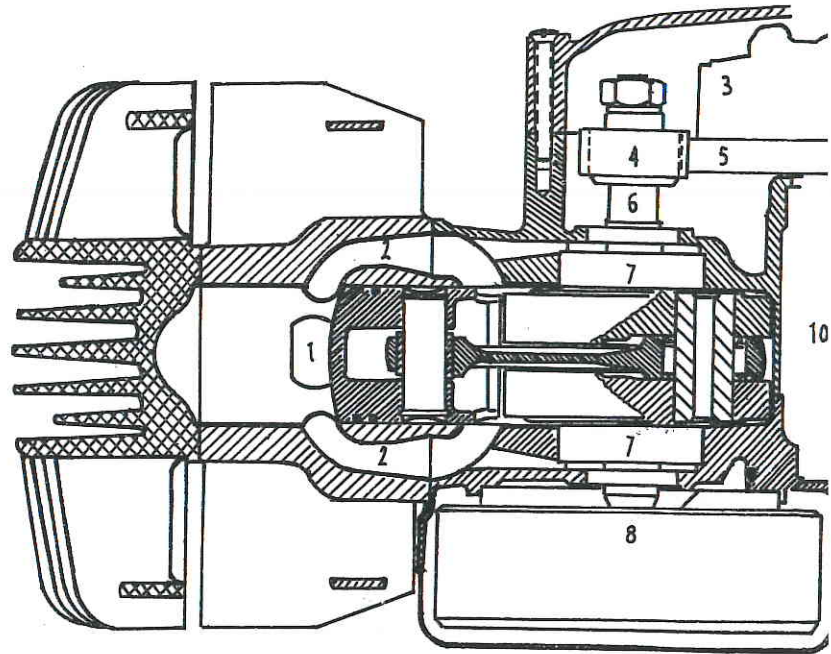
De vrijloop zit tussen de 1e en 2e versnelling — het schakelhandle is alleen te draaien wanneer de koppeling is ingetrokken.

3-versn.
voetschakeling



En zo werkt de tweetaktmotor

Rijwindkoeling



- | | | |
|-------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| 1. Uitlaatpoort | 5. Koppelings-
tandwiel | 8. Vliegwiel
Magneetontsteking |
| 2. Spoelpoorten | 6. Krukas | 10. Carter |
| 3. Koppeling | 7. Kogellager | |
| 4. Krukastandwiel | | |

Dorzaak van storingen

Motor loopt te snel stationnair

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

Gaskabel in orde brengen.

Krukassimmeringen zijn lek. (Dealer raadplegen.)

Schakeling is niet trefzeker

Versnellingskabels (3-versn. handsch.) op juiste spanning controleren of, voetschakelpedaal (voetsch.) op juiste instelling controleren.

Koppeling blijft slippen

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

Koppelingskabel moet dan worden vernieuwd.

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

Motor slaat af bij inschakelen van licht

Massasluiting in lichtschakelaar.

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

Onderbrekercontacten fout ingesteld.

Water in aanzuig-geruisdemper en frame

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

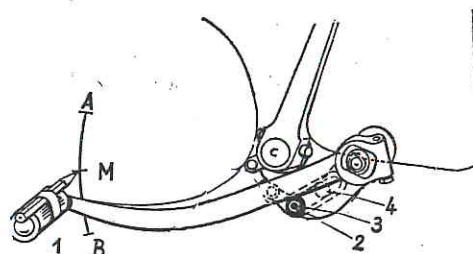
Bij het wassen is water door de aanzuiggaten onder de buddyseat gekomen.

Aanzuiggeruisdemper niet goed aangesloten aan frame en carburateur.

Wat zit waar?

4-versn. voetschakeling

Schakeling bevindt zich aan de linker motorzijde. Schakelhefboom springt na het schakelen altijd in dezelfde ruststand.



Schakeling bevindt zich hierbij eveneens aan de linker motorzijde.

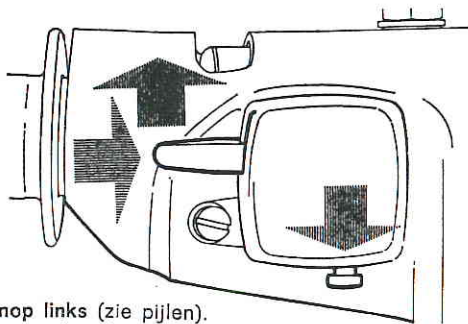
Pedaal naar beneden trappen: terugschakelen.

Pedaal omhoog trekken: opschakelen.

De vrijloop zit tussen de 1e en 2e versnelling.

Wat zit waar?

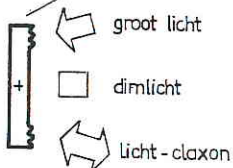
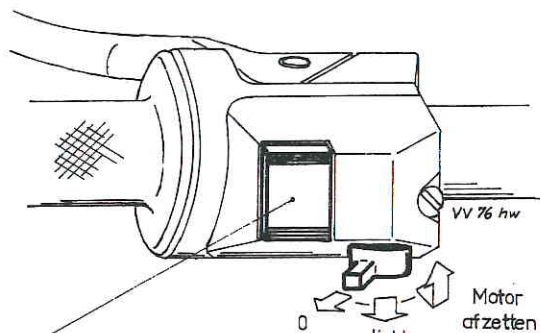
Stuurschakelaar
voor Type LF,
LFC, RM Cross



Knop links (zie pijlen).
1e stand omhoog: dimlicht.
2e stand omhoog: groot-licht.
naar beneden: licht uitgeschakeld.

K549 243

Knop rechts onder
kortsluitkontakt om motor af te zetten.



groot licht

dimlicht

licht-claxon

Oorzaak van storingen

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

Hoofdsproeier verstopt.

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

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

Een poetslap onder de buddyseat verstopt de luchtaanzuigaten.

Luchtfilter vervuild.

Nazien of er geen poetslap onder de buddyseat ligt.

Verstopte uitlaatgaten. (Ontkolen.)

Zuigerveren vastgekleefd. (Dealer raadplegen.)

Gasschuif gaat niet geheel open. (Kabelstelschroef verstellen.)

Luchtfilter vervuild. (Reinigen in wat motorbrandstof.)

Aanzuiggeruisdemper niet dicht. (Afdichten.)

Remmen lopen aan. (Vrije slag nastellen.)

Ketting te strak of zwaar vervuild.

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

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

Motor blijft
viertakten en
rookt uit uitlaat

Motorvermogen
wordt minder

orzaak van storingen

Motor slaat niet aan

Storing in de benzinetoevoer:

Brandstoftank leeg of kraan dicht.

Zeefje in de carburateur verstopt.

Storing in de ontsteking.

Licht niet uitgeschakeld.

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

Om te controleren of de ontsteking defekt is, bougiedop van kabel draaien; kabel tegen massa houden en de motor ronddraaien.

Wanneer geen vonk overspringt, is de ontsteking defect.

Mogelijke defecten aan de ontsteking:

Bougiedop slaat door wegens vochtigheid — bougiekabel slecht — vet of vuil op de onderbrekercontacten — massasluiting in het kortsluitcontact.

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

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

N.B.—Tijdens het rondtrappen van de motor de kortsluitknop ingedrukt houden.

Voor de start

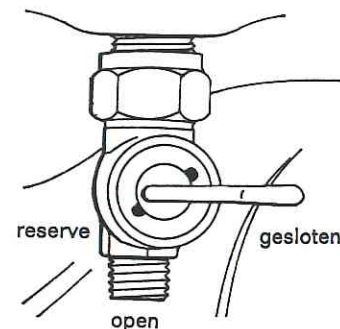
Brandstof in de tank?

Benzinekraan

Vorbereidingen voor de eerste rit

Schone benzine zou een spoedig einde van Uw motor betekenen. Normale benzine tanken. De tweetakt Florett motor heeft geen super benzine nodig. Gebruik van superbenzine verhoogt noch het rendement, noch de levensduur. Ons advies: normale benzine tanken.

Goede ervaringen hebben wij bij het gebruik van zelfmengende olie met het merk Shell Super 2T; mengverhouding 1 : 50 bij stadsverkeer of 1 : 25 bij snelverkeer.



De benzinekraan naar voren draaien: gesloten.
naar beneden draaien: open.
naar achter draaien: reserve.

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

Voor de start

Bandenspanning

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

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

In de achterband bij een belasting met:

één persoon 2,2 atm. (33,5 psi)

twee personen 2,5 atm. (37 psi)

Remmen

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

Startschuif

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

Koppeling

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

Aantrappen

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

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

Bel

Bel proberen.

Lichten

Voor ritten bij duisternis moeten de lichten worden gecontroleerd.

KREIDLER FLORETT

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

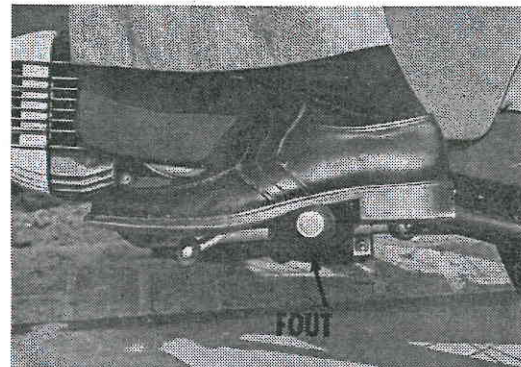
Onderhoudsschema van de

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

Voor de start

Start

Ter voorkoming van defekten aan het schakelmechanisme, veroorzaakt door foutief starten, behoort men in acht te nemen, dat:



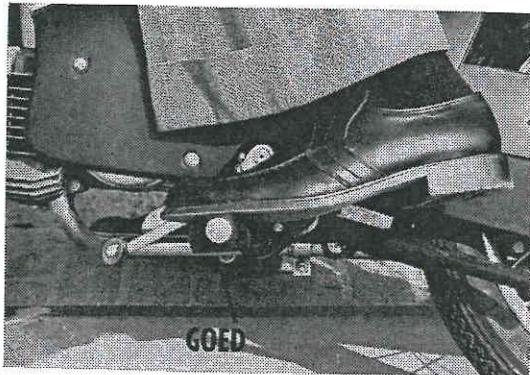
tijdens het starten van de motor **alleen de voorvoet** op het aantrap-pedaal rust.

In dit verband zij opgemerkt, dat bij een nonchalante of ruwe wijze van aantrappen, waarbij de volle voet op de trapper wordt gezet (en dit geldt vooral bij grotere schoenmaat), bij het neertrappen de motor aanspringt, terwijl op datzelfde moment de motor in de versnelling „getrapt" wordt. Dat dit laatste grote schade toebrengt aan de versnellingsbaktandwielen, is duidelijk.

De hierbij afgedrukte foto illustreert de foutieve startmethode.

De goede startmethode illustreert de foto op pagina 16.

Voor de start



Voor alle typen bromfietsen

De motor draait stationair — koppeling intrekken — even wachten — eerste versnelling inschakelen door versnellingspedaal naar beneden te drukken (bij handschakeling door versnellingshandgreep naar beneden te draaien) — koppeling langzaam laten opkomen — hoe meer de koppeling pakt, hoe meer gas bijgegeven moet worden.

Wanneer men rijdt, laat men de koppeling los.

Tips voor de winter

Rijden in de winter

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

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

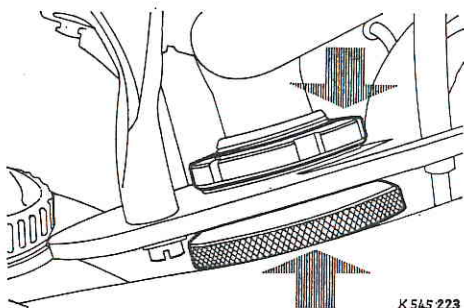
Vocht kan de bowdenkabels en de gasschuif doen vastvriezen — daarom moeten deze vaker worden geolied (met een dunne olie).

Voor koude start blz. 28 nalezen.

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

Overwinteren

Balhoofd instellen



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

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

Contramoor losdraaien (bovenste pijl) — met een Belzer sleutel no. 4108 de kartelmoer iets vaster draaien — lager weer op speling controleren — kartelmoer niet vastzetten, daar de contramoor hem nog eens extra aandrukt — de instelling is juist, wanneer het balhoofd juist geen speling meer heeft, of nog maar zeer weinig speling.

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

Goed schakelen

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

Terwijl de rechter hand het gas dichtdraait, moet de linker de koppeling intrekken en het schakelpedaal(-handle) omhoog trekken tot de stand voor de tweede versnelling is bereikt. Bij loslaten van de koppeling moet tegelijkertijd ook weer gas worden gegeven.

De derde en evt. vierde versnelling worden op gelijke wijze ingeschakeld.

Bij het terugschakelen (van de 4e naar de 3e en van de 3e naar de 2e versnelling), kan men het best een weinig „tussengas“ geven. Dit bevordert het soepel schakelen, en geeft dus een grotere levensduur van de versnellingsbak.

Schakel nooit met geweld!

Wanneer bij stilstand inschakelen niet mogelijk is, dan de bromfiets even verrijden en tegelijkertijd schakelen.

Tijdens het rijden moet men, vooral met een nieuwe motor, in de lagere versnellingen het toerental niet nodeloos opjagen. Echter ook „onder z'n toeren rijden“ is schadelijk.

Opschakelen 3-versnellingen

bij 5—10 km/u. naar de 2e versnelling
bij 25—30 km/u. naar de 3e versnelling.

Koppeling

Opschakelen

Terugschakelen

Belangrijk!

Opschakelen

Goed schakelen

Opschakelen

Opschakelen 4-versnellingen

bij 5—10 km/u. naar de 2e versnelling
bij 20—25 km/u. naar de 3e versnelling
bij ca. 30 km/u. naar de 4e versnelling.

Terugschakelen

Terugschakelen 3-versnellingen

bij ca. 15 km/u naar de 2e versnelling
bij ca. 5 km/u. naar de 1e versnelling.

Terugschakelen 4-versnellingen

bij ca. 25 km/u. naar de 3e versnelling
bij ca. 15 km/u. naar de 2e versnelling
bij ca. 5 km/u. naar de 1e versnelling.

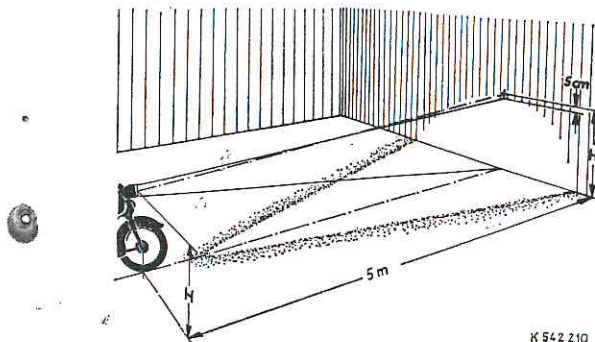
Inrijden

De motor is van nieuw af tegen vol gas bestand. Bijzondere inrijvoorschriften behoeven niet te worden aangehouden. Bent U overtuigd, dat alles aan Uw bromfiets goed werkt, en bent U met de bediening vertrouwd geraakt, dan kunt U vrijuit rijden.

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

Wanneer U bijv. in de derde of tweede versnelling dermate langzaam rijdt dat U duidelijk schokken in de overbrenging voelt, dan schaadt U het gehele mechanisme. — De motor dient in alle versnellingen soepel te draaien en hij kan beter met te veel toeren worden gereden dan met een te laag toerental. Echter om onnodige slijtage aan zuiger en cylinder te voorkomen wordt geadviseerd om, **uitsluitend!** bij sterke wind mee en bergafwaarts, **niet volgas** te blijven rijden, maar iets gas terug te nemen. De motor loopt dan tevens beter.

Koplampinstelling



K 542 210

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

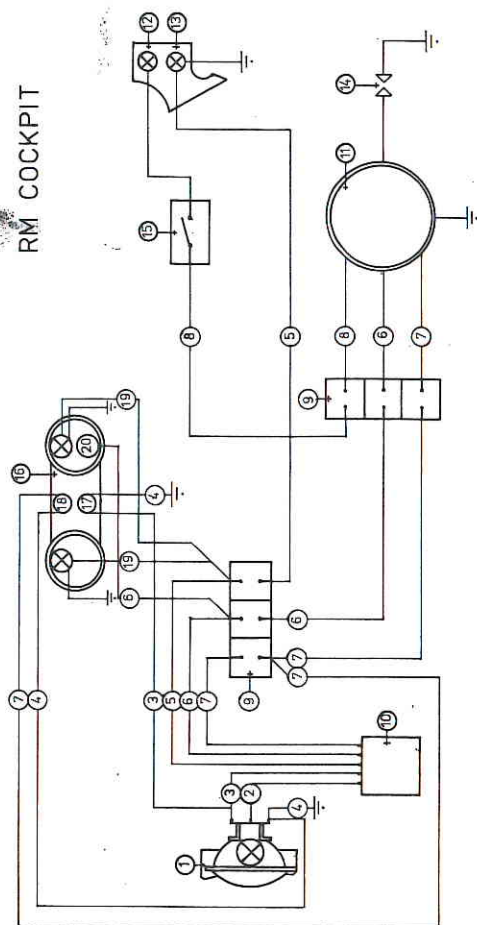
Om de instelling te controleren en eventueel te corrigeren moet de bromfiets voor een blinde muur worden gezet, zoals op de tekening is aangegeven.

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

Wanneer er een afwijking is, dan dient de complete koplamp verdraaid te worden; hiervoor de 2 bouten waarmee de koplamp in de beugel vastzit iets losdraaien en na het verstellen weer vastzetten.

Schema elektrische installatie

1. koplamp
2. rood = dimlicht
3. wit = groot licht
4. bruin = massa
5. grijs = achterlicht
6. geel = stroomdraad
7. zwart = kortsluitdraad
8. groen/rood = remlicht
9. kroonsteen
10. lichtschaakelaar op stuur
11. vliegwielontsteking
12. remlicht
13. achterlicht
14. bougie
15. remlichtschakelaar
16. cockpit
17. indicatielamp groot licht
18. kontaktsleutel
19. grijs/rood = tellerverlichting
20. toerenteller



Benzine en olie

Met superbenzine wint U niets!

Niet alle olie is gelijk!

Anti-corrosie-bescherming

Motorsmering bergaf

De Florett tweetaktmotor is voor normale benzine geconstrueerd. Wie dit niet gelooft, mag rustig een keer superbenzine gaan tanken. Echter wanneer U denkt hiermede vermogen te winnen, komt U bedrogen uit: het helpt niets! Wij, als goede kenners van het fabrikaat, bevelen aan: Gebruik gewone benzine!

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

Goede ervaringen hebben wij bij het gebruik van zelfmengende olie van het merk Shell Super 2T: menghouding 1 : 50 bij stadsverkeer of 1 : 25 bij snelverkeer.

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

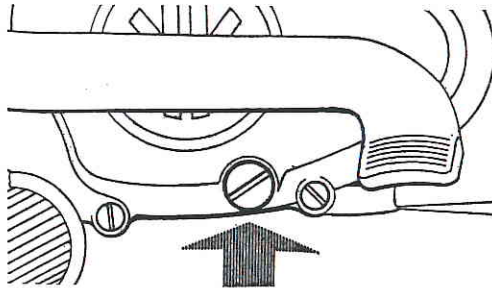
Wanneer men bergaf rijdt, behoeft de motor niet te trekken, maar wordt door het achterwiel aangedreven. Aangezien de motor zijn smering met de brandstof krijgt toegevoerd, is het beter, om niet kilometers lang met gesloten gas te rijden, doch af en toe het gashandle even open te draaien. Hierdoor wordt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

Benzine en olie

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

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

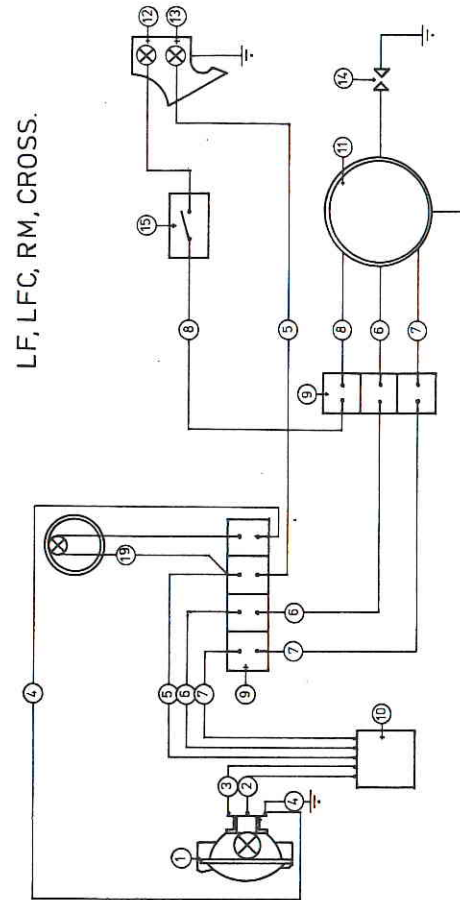
Versnellingsbak-olie verversen



De olieulplug bevindt zich rechts in het motorcarter — Oliehoeveelheid 325 cc — Kreidler C 80 versnellingsbakolie — verversen volgens het onderhoudsschema — Controle oliepeil: Plug uitdraaien — Bij rechtopstaande bromfiets moet het oliepeil tot aan het vulgat komen.

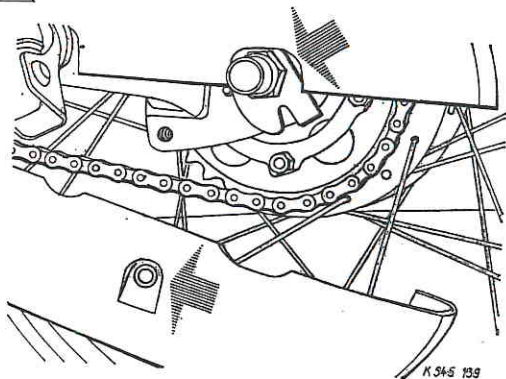
De olieaftapplug bevindt zich aan de linkerzijde van het carter, onder de trapas. Bij motoren met

Schema elektrische installatie



1. koplamp
2. rood = dimlicht
3. wit = groot licht
4. bruin = massa
5. grijs = achterlicht
6. geel = stroomdraad
7. zwart = kartsluitdraad
8. groen/rood = remlicht
9. kroonsteen
10. lichtschakelaar op stuur
11. vliegwieltontsteking
12. remlicht
13. achterlicht
14. bougie
15. remlichtschakelaar
19. grijs/rood = tellerverlichting

Wielen en remmen



Linker asmoer losdraaien (rechter pijl) — stand van de kettingspanner onthouden — rechter asmoer losdraaien — met de excenterspanners de as iets naar achter bewegen totdat de juiste kettingspanning is verkregen. Met behulp van de strepen op de kettingspanners kan men een evenwijdige asverplaatsing afstellen. Wanneer men helemaal zeker wil zijn van een juiste sponning, kan men een rechte lat langs de wielen leggen.
Voor het onderhoud van de ketting, zie het onderhoudsschema (iedere 1500 km invetten).

Sluitschakel

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

Elektrische installatie

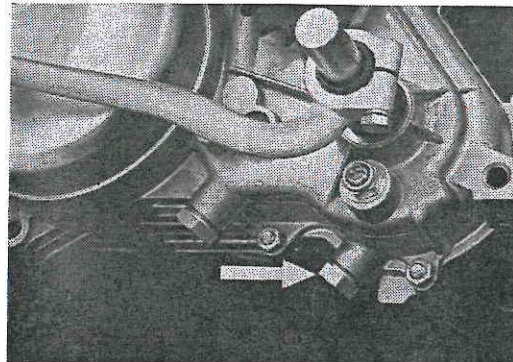
Schakelaar

De vliegwielmagneet zorgt ook voor de verlichting. De verlichting werkt alleen bij draaiende motor. De lichtschakelaar zit bij de linker hand.

Zie voor werking lichtschakelaar blz. 12.

Benzine en olie

hevelschakeling bevindt de olie aftapplug zich aan de onderzijde van het linker carterhelft voor de trapas. — Olie aftappen kan het best geschieden bij warme motor.



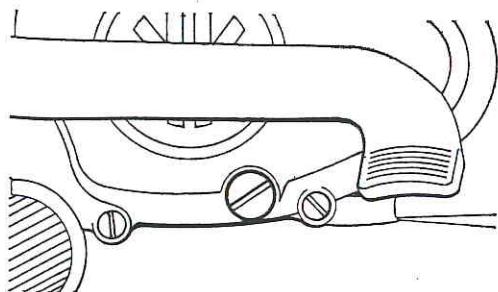
Bougie

Voor de motor van de Florett is niet iedere willekeurige bougie geschikt. De bougie moet een warmtegraad van 175 hebben. Wij bevelen aan: Bosch W 175 T 1.

Om bij het starten de vonk op volle sterkte te kunnen benutten, mag men niet met ingeschakeld licht starten. Gaat het starten zelfs met licht uit nog moeilijk, dan is in de regel de electrodeafstand van de bougie te groot geworden; te ver-

Sterkte van de vonk

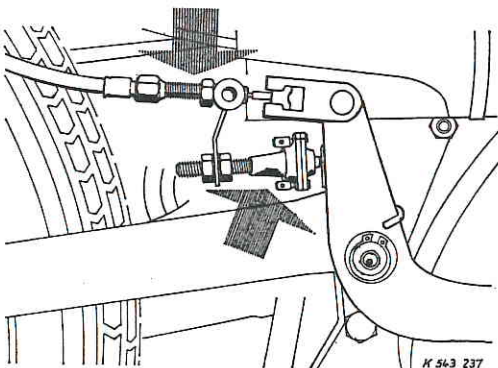
Wielen en remmen



Het is noodzakelijk voor het bijstellen van de achterrem altijd eerst het voetpedaal in de juiste stand te plaatsen, d.w.z. het voetvlak moet horizontaal staan en ongeveer gelijk met bovenkant van de uitlaatpijp zijn.

Deze instelling wordt geregeld door de stoplichtschakelaar, die met behulp van de twee moeren (onderste pijl) versteld kan worden. Deze moeren goed vastzetten.

Daarna de kabelstelbout (bovenste pijl) zo verdraaien dat het voetvlak van de hefboom 3 à 4 mm vrije slag heeft (niet te krap nemen, anders blijft de rem slepen).



M 5163 237

Carburatie

**Geen
veranderingen!**

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

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

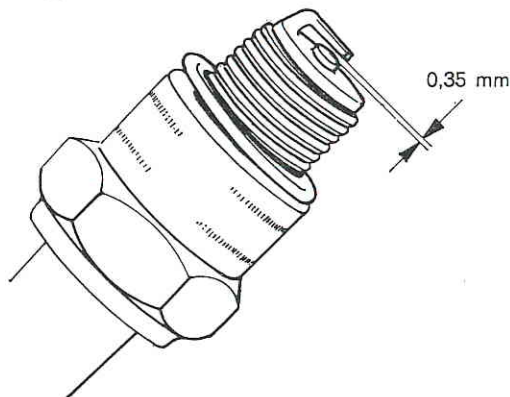
Bovendien onttrekt men zich dan aan de Rijkskeur, hetgeen strafbaar is.

	3-versn.:	4-versn.:
Hoofdsproeier	56	62
Naaldsproeier	2.15	2.15 of 2.17
Naaldstand	2e inkeping van boven	
Gasschuif	8	13
Sproeiernaald	2	2

**Instelling
carburateur**

Bougie

helpen door de massa-electrode terug te buigen tot een afstand van 0,35 mm is verkregen. Dit komt overeen met een poolschoenafstand van 10—12 mm.



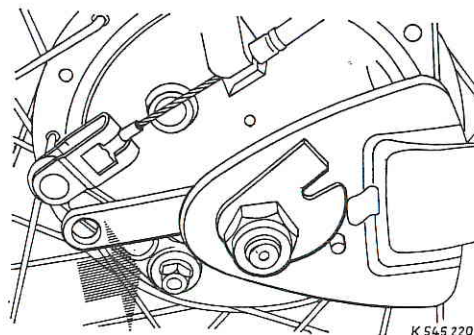
K 542 212

De electrodeafstand moet 0,35 mm max. zijn.

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

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

Wielen en remmen



Indien de stelschroef geheel is uitgedraaid dan de remhefboom op de achternaaf losnemen (zie pijl) en enige tandjes terugzetten, daarna opnieuw de remkabel stellen (zie boven).

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

Boven en onder de steekas zitten de beide kettingkasthelften vast met een boutje.

Wanneer deze eruit gedraaid worden kan men de beide helften van elkaar trekken daar zij aan de voorzijde scharnierend zijn gemonteerd.

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

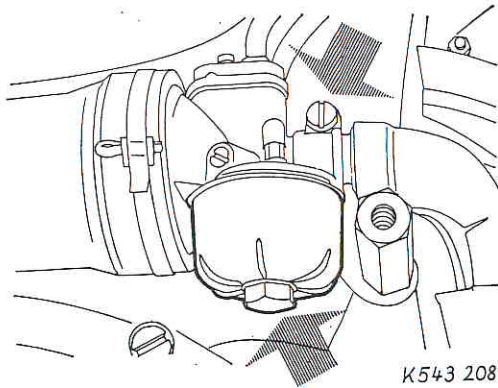
Kettingspanning nastellen

Carburatie

Vlotterkamer

De benzine stroomt in de vlotterkamer via een zeeffe, dat onder de slangnippel zit.

De vlotterkamer kan losgedraaid worden aan het zeskant, dat er onderaan gegoten zit, om hem van vuil en condenswater te reinigen (onderste pijl). Weest voorzichtig met de vlotter, deuken hierin veranderen het brandstofniveau.



Schoonmaken

Vooraf wanneer de bromfiets nog nieuw is, kunnen er deeltjes van de binnenzijde van de tank losraken, en in de carburateur tot storingen leiden.

Uit voorzorg heeft men in de benzinekraan en onder de slangaansluiting op de carburateur een zeef geplaatst. Bij storingen in de brandstofvoer eerst deze twee zeeffjes controleren op verstopping.

Wielen en remmen

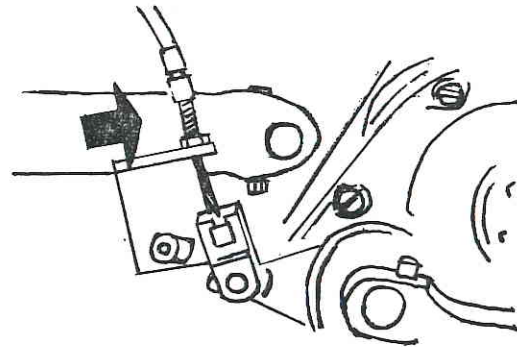
zullen breken, en er dus voortdurend nieuwe spaken zullen moeten worden ingezet, zonder resultaat.

Belangrijk:

In afwijking van Campagnolo naven, hebben de Le Leu naven 2 typen spaken e.w. met een spaak-kophoek van 85° resp. 95° . Let wel 95° zijn de binnenliggende spaken, dus waarvan de kop van buitenkant naaf zichtbaar is. Bij niet naleven van deze instructie volgt onherroepelijk spaakbreuk.

Dus:

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



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

Voetrem
instellen
3-versn.
handschakeling

Wielen en remmen

werpige zeskant draaien, totdat de vrije slag weer kort genoeg is — contramoer weer vastzetten — rubberhuls terugschuiven. Is de stelschroef geheel uitgeschroefd, dan kan de remhefboom op de remsleutel één tand worden verzet.

De vrije slag kan men het best naar de grootte van de hand instellen. Men moet er zorg voor dragen, dat er altijd een vrije slag in het handle blijft, daar anders de remschoenen gaan aanlopen, hetgeen een vlugge slijtage geeft, terwijl de motor nu niet alleen de berijder, maar ook de remmen moet trekken. De ingetrokken handle mag niet tegen het stuur komen, aangezien men dan niet meer kan nagaan, of de remmen wel voor 100% werken.

Wat u moet weten over spaken

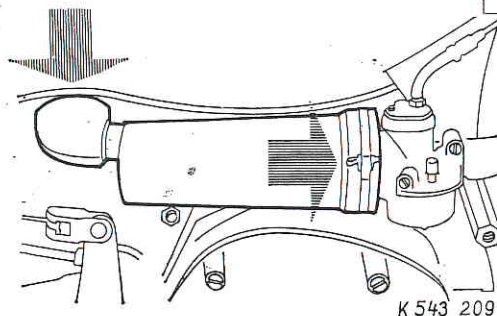
Bij een nieuwe bromfiets, zult U na enige tijd, (100 tot 500 km) bemerken, dat de spaken van het achterwiel, en in mindere mate van het voorwiel, los gaan zitten. De oorzaak hiervan is, dat de nieuwe spaken zich hebben aangepast, zich zijn gaan „zetten” en hierdoor iets zijn gerek.

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

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

Wanneer er enkele spaken gebroken zijn, niet alleen deze vernieuwen, maar het gehele wiel laten overspaken, aangezien er in de andere spaken, door overbelasting hoogstwaarschijnlijk haarscheurtjes zijn ontstaan, waardoor deze spoedig ook

Carburatie



Luchtfilter

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

Het verbindingsstuk tussen aanzuiggeruisdemper en frame (linker pijl), van het frame trekken en omhoogdraaien, zodat de opening naar boven wijst — slangklem losmaken (rechter pijl) — aanzuiggeruisdemper naar achter van de carburateur trekken — filter uitnemen en uitspoelen in wat brandstof uit de tank, waardoor zich tegelijkertijd een dun laagje olie op het filter afzet — filter weer inzetten en aanzuiggeruisdemper monteren — verbindingsstuk (linker pijl) weer opzetten. **Wanneer dit verbindingsstuk niet gemonteerd wordt, zal de carburateur en het inwendige van de motor sterk vervuilen, omdat dan vuil en stof, door het achterwiel opgeworpen, vrij toegang hebben tot de carburateur!**

Hoofdsproeier

De hoofdsproeier is bereikbaar, door de bevestigingsschroef van de carburateur (bovenste pijl biz. 24) los te draaien — de carburateur met de vlotterkamer naar zich toe te draaien — de vlotterkamer aan het zeskant los te draaien en daarna de hoofdsproeier met een goede schroevendraaier te demonteren.

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

Carburatie

Aanzuiggeruis- demper

De schroef aan de zijkant van de carburateur, boven de vlotterkamer, is de aanslagschroef voor de gasschuif, om het stationnaire toerental in te stellen.

Men moet niet zonder aanzuiggeruisdemper rijden, daar dan de carburateurinstelling niet meer juist is, de motor in het onderste en middelste toeren-talbereik aan vermogen verliest en de cilinder eerder verslijt wegens relatief slechtere smering en directe toevoer van stof en zand.

De aansluiting van de aanzuiggeruisdemper aan het frame moet zorgvuldig gebeuren en kan het best met dik vet of Bosch-kit KK 1 V 1 rondom worden afgedicht.

Stationnair toerental instellen

Bij het instellen van het stationnaire toerental moet de motor op bedrijfstemperatuur zijn. De stelschroef van de gaskabel op de carburateur zo ver mogelijk indraaien — dan door de spleet in het rechter zijscherm met een schroevendraaier de instelschroef draaien — naar rechts: motor loopt sneller — naar links: motor loopt langzamer. Bij het juiste stationnaire toerental loopt de motor zonder stoten — met de stelschroef aan de gaskabel de speling hiervan wegwerken — dan de stelschroef met contraemoertje goed vastzetten.

Koude start

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

Wanneer de motor na de koude start slecht op toeren komt, dan moet de afdichting tussen carburateur en de rubber aanzuiggeruisdemper en die tussen aanzuiggeruisdemper en frame worden gecontroleerd. De laatste kan het best worden afgedicht met Bosch-kit KK 1 V 1.

Wielen en remmen

Bij het type bromfiets „Super star” zijn lichtgewicht aluminium sterwielen gemonteerd en vereisen een minimum aan onderhoud.



Lichtgewicht
aluminium sterwiel

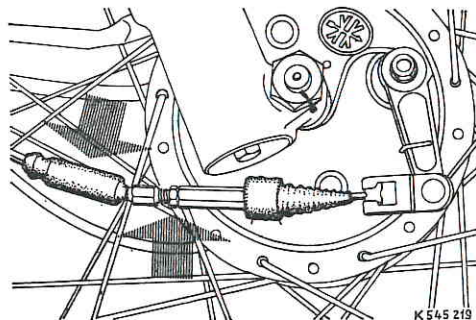
Telescoopvork
(voor)
hydraulisch
gedempt

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

Gebruik nooit scherpe voorwerpen bij het bandafnemen of -omleggen!

Ieder vorkbeen dient gevuld te zijn met 175 ccm hydraulische olie Shell 4001, dus beslist geen motorolie of iets dergelijks.

Te veel olie veroorzaakt een stugge vering.



Handrem stellen

Door slijtage van de remvoering, wordt mettertijd de vrije slag van de remmen groter. Het nastellen is eenvoudig: Eerst de rubber huls naar achter trekken (linker pijl) — dan de contraoer losdraaien (rechter pijl) — stelschroef uit het lang-

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

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

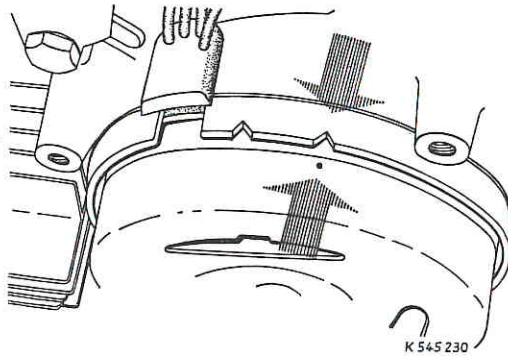
Om de uitlaat te ontkolen moet men met pijpsleutel 10 het boutje demonteren en de binnendemper er uittrekken. Binnendemper moet goed worden gereinigd.

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

Ontsteking

Instelgegevens

Voorontsteking 0,9 mm voor B.D.P. (voor het bovenste dode punt) = 16° krukhoek.
Afstand van de onderbrekerscontacten 0,35 mm.
Electrodeafstand bougie 0,35 mm, max.



Afstelling

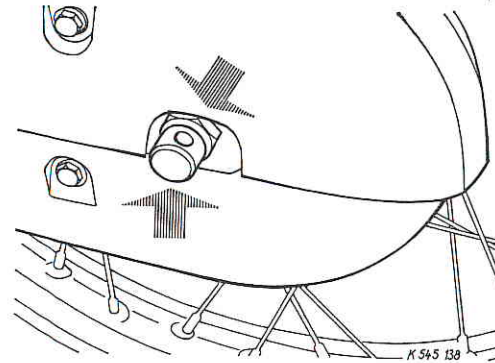
3 Versnelling geforceerd gekoeld

3 + 4 Versnelling Rijwindkoeling

Linker motorscherm afnemen — achter de drie rubberdoppen kan men met pijpsleutel 10 de drie schroeven losdraaien — vliegwiel draaien totdat het merkteken zichtbaar wordt — springring en deksel afnemen.

De controle en afstelling is zeer eenvoudig.
Het vliegwiel zo draaien dat de onderbreker geheel geopend is. Nu met een voelmaat van 0,35 mm tussen de contactpunten en proberen of deze er lichtschuivend tussen gaat.
Staan de punten te nauw of te wijd, dan deze eerst verstellen.
Nu het vliegwiel draaien tot het rechte merkteken op het carter overeenkomt met het merkteken op het vliegwiel. Op dit moment moet de onderbreker gaan openen, is dit niet het geval dan

Wielen en remmen



Achterwiel demonteren

A Remkabel

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

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

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

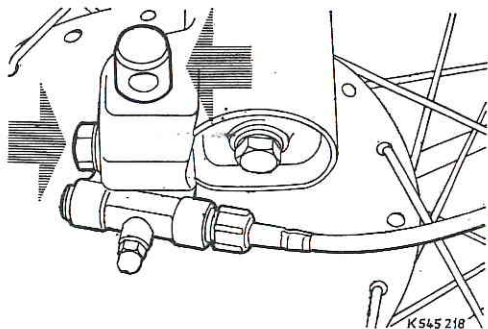
Inbouwen in omgekeerde volgorde — let erop, dat de 5 rubbers goed in de uitsparingen van de kettingwielhouder geschoven worden.

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

Banden afnemen en omleggen

Wielen en remmen

Voorwiel demonteren



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

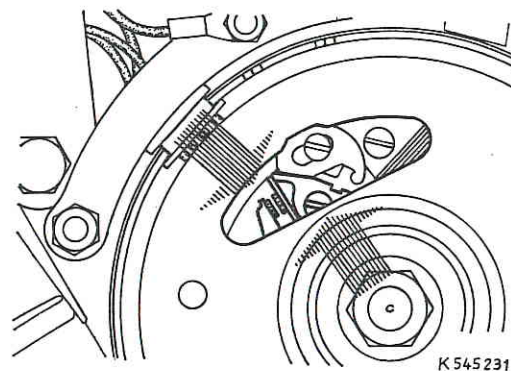
Klembout losdraaien (linker pijl). Asmoer aan de rechterkant van het wiel losdraaien.

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

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

Ontsteking

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



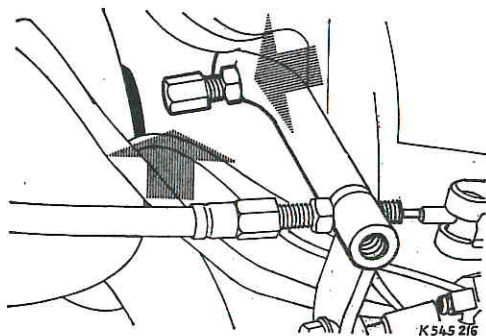
Na langere tijd vertonen de onderbrekercontacten inbrandingen, (verhogingen en gaten) — kleine oneffenheden zijn niet storend — ledere 10.000 km echter moeten de contacten worden gecontroleerd. Wanneer veel in een stoffige en/of vochtige omgeving wordt gereden, eerder.

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

Onderbreker

Schoonmaken contacten

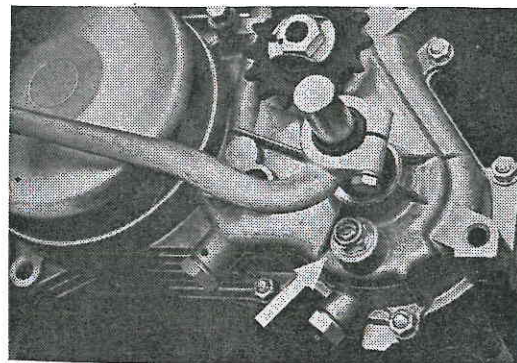
Afstelling



Om de koppeling af te stellen bestaan er twee mogelijkheden:

1. De basisafstelling: rechter zijscherm afnemen — contraoer losdraaien (bovenste pijjl) — stelschroef instellen — contraoer weer vastzetten.
Tegenover de stelschroef bevindt zich in het spatbord een rubber stop (in de tekening zwart).
Voor het verwisselen van de koppelingkabel deze eruit nemen.
Door deze opening is de stelschroef ook bij gemonteerd achterwiel te bereiken.
2. Stelschroef aan koppelingshandle zie beeld blz. 31 — contraoer losdraaien — stelschroef instellen — contraoer weer vastzetten.

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



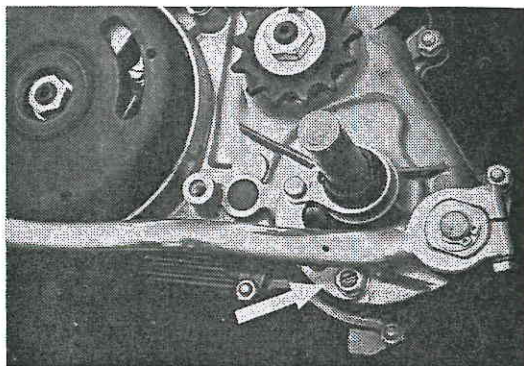
Bromfiets op rechterzijde leggen (voorkomt uitlopen van olie). Zelfborgende moer M8, zie afb., losdraaien, schroefgleuf van de excentrische bout in horizontale uitgangspositie, in de 2e versnelling zetten en het schakelpedaal langzaam in rust laten komen.

Daarbij moet het inklappen van de hevel te horen zijn. De vrije slag van het schakelpedaal is goed, wanneer deze bij lichte beweging naar boven en beneden gelijk is.

Bij te grote slag naar beneden excentrische bout naar links, bij te grote slag naar boven naar rechts draaien, excentrische bout met M8 contraoer vastzetten.

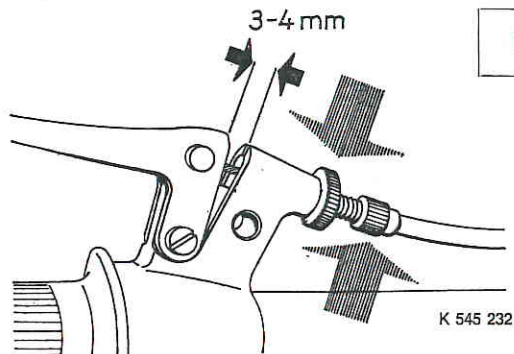
Voetschakeling instellen

4-versnellingen Hevelschakeling

Voetschakeling
instellen

4-versnellingen

In het algemeen staat de voetschakeling correct afgesteld als de zaagsnede in de excentrische bout in hartlijn staat met de lagerbout waarop het versnellingspedaal gelagerd is. Afstelling gebeurt als volgt: Moer van de excentrische bout losdraaien. De excentrische bout $\pm 60^\circ$ linksom draaien (vanuit de hartlijn gezien). Tijdens het terugschakelen (naar beneden) vindt er nu niet meer dan 1 versnellingsverandering plaats. De excentrische bout rechtsom draaien totdat een klik hoorbaar is. Deze stand van de bout noteren (stand a). Daarna de excentrische bout $\pm 60^\circ$ rechtsom draaien (vanuit hartlijn gezien). Tijdens het opschakelen (naar boven) vindt er ook nu niet meer dan 1 versnellingsverandering plaats. De bout linksom draaien totdat er weer een klik hoorbaar is. Deze stand van de bout is stand b. Voor een juiste afstelling van de voetschakeling dient de excentrische bout precies tussen stand a en b vastgezet te worden.



Als de koppelingskabel volgens voorschrift is gesmeerd en afgesteld — en de terugtrekveer de koppelingshefboom op de versnellingsbak, met de Bowdenkabel nog terugtrekt, moet de koppelingstift licht kunnen draaien. Is dit niet het geval, dan heeft het enkele nastellen van de schotelveer geen zin doch moet de axiale speling van de koppelingsdrukstift, door wegnemen van een van de onder de eindplaat gemonteerde vulringen, worden vergroot. Dan het noodzakelijke spannen van de schotelveer als volgt verrichten:

Draai de 3 bouten aan de schotelveer zóver aan, zonder krachtsinspanning, tot de veer plat ligt. Daarna iedere bout weer gelijkmatig 2 omdraaiingen uitdraaien. Dit is zeer belangrijk, daar anders de eindplaat door een scheef voorgespannen schotelveer, kantelt en er dus niet geheel kan worden ontkoppeld. Na deze afstelling de bouten door de einden van de borgplaat weer zekeren. Als de koppelingsdrukstift genoeg axiale speling heeft, moeten de 3 bouten, na terugbuigen van de borgplaat, eveneens worden ingedraaid en 2 omdraaien worden teruggedraaid.

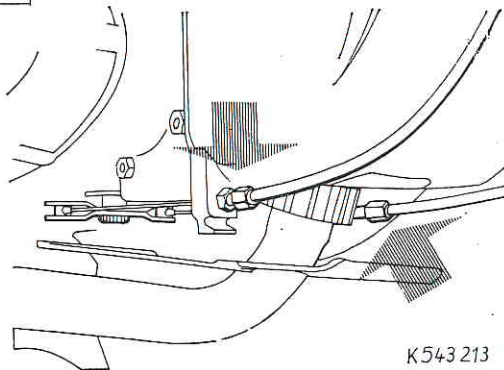
Instellen kan alleen Uw dealer.

Aan de onderzijde van de motor zijn de Bowdenkabels van de handschakeling aan de schakelhefboom bevestigd.

Voor het instellen moet men de 2e versnelling inschakelen, opdat de schakelhefboom precies

Koppeling en schakeling

Handschakeling instellen 3-versnellingen



dwars op de rijrichting staat — de versnelling laat zich gemakkelijk inschakelen bij draaiend achterwiel.

Iedere kabel heeft een stelschroef met contraoer (zie pijlen). De stelschroeven moeten zodanig worden vastgezet, dat de kabels 0,3—0,5 mm speling in de trekrichting hebben of: — (waar men zich in de praktijk aan houden kan) — de kabels moeten met de vingers 3—5 mm naar elkaar ingedrukt kunnen worden.

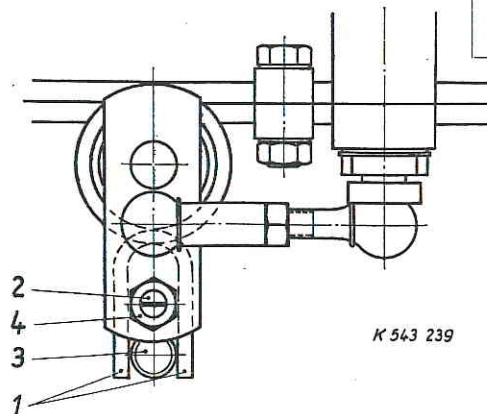
De contraoeren weer vastdraaien; de schakelhandle moet hierna gemakkelijk te draaien zijn. Voor het wegrijden controleren of de motor niet ratelt bij het inschakelen van de 1e versnelling. In dat geval is de afstelling niet korrekt en ontstaat er grote slijtage in het schakelmechanisme van de motor.

Voor tekening zie biz. 33.

1. Vrijstand inschakelen tussen 1e en 2e versnelling.
2. Controleren of de beide benen van de terughaalveer 1 evenwijdig staan en aan beide zijden tegen de excenterbout 2 en de aanslag-

Voetschakeling instellen 3-versnellingen

Koppeling en schakeling



bout 3 drukken. Anders de veerbenen verbuigen.

3. Achterwiel met de hand draaien, gelijktijdig de 1e versnelling inschakelen.
4. Schakelhefboom langzaam naar boven laten komen. Kort voor het bereiken van de ruststand van de hefboom moet er in de motor het inspringen van de schakelpal te horen zijn.
5. Is dit niet het geval, dan contraoer 4 iets losdraaien en met een schroevendraaier de excentrische nok 2 verdraaien, zodat punt 4 klopt.
6. Achterwiel draaien en 2 versnelling inschakelen (naar boven).
7. Hetzelfde als punt 4, maar nu naar beneden in ruststand.
8. Eventueel corrigeren zoals in punt 5.
9. Wanneer zowel naar boven als naar beneden het inspringen van de schakelpal hoorbaar is, dan kan de contraoer 4 vastgezet worden.
10. Als eindcontrole alle versnellingen proberen. Deze moeten gemakkelijk ingeschakeld kunnen worden.