

KREIDLER *Florett*



TM

Bedienungsanleitung

Bedienungsanleitung



KREIDLER WERKE GMBH
FAHRZEUGWERKE
7014 KORNWESTHEIM

Montageanleitung und Ehrennadeln



Wer Zweirad fährt, möchte gerne dies oder jenes an seinem Fahrzeug selbst machen. Für technisch Begabte hat KREIDLER deshalb eine ausführliche Montageanleitung herausgebracht. Leicht verständlich werden die wichtigsten Arbeitsvorgänge behandelt. Gegen eine Schutzgebühr können Sie die Montageanleitung bei Ihrem KREIDLER-Händler beziehen.

Wenn Sie mit Ihrer FLORETT 50 000 Kilometer gefahren haben, erhalten Sie die silberne Ehrennadel.



Für 100 000 Kilometer gibt es als Anerkennung die Ehrennadel in Gold.



Das Antragsformular für diese Ehrennadeln erhalten Sie auf Anforderung vom Werk.

Wichtige Angaben über Ihr Fahrzeug

Typ: _____ Baujahr: _____

Motor-Nr.: _____

Fahrgestell-Nr.: _____

Schlüssel-Nr.: _____

Name des Besitzers: _____

Ort: _____

Straße: _____

Telefon: _____

Datum der erstmaligen Inbetriebnahme: _____

Besondere Ausstattung und Änderungen am Fahr-

zeug: _____

Allg. Betriebserlaubnis: _____

Amtliches Kennzeichen: _____

Haftpflicht-Versicherungsschein-Nr.: _____

Versicherungs-Gesellschaft: _____

Ort: _____

Straße: _____

Telefon: _____

Inhalt

		Seite
Leicht zu finden	Fahrgestell-Nr., Motor-Nr., Werkzeug	6—7
	Was ist wo	8—11
Gleich kann's losgehen	Vorbereitungen zum ersten Start	12—13
Richtig schalten	Start, Kupplung, Gangwechsel Wann wird geschaltet	13—14
Einfahren		15
Kraftstoff und Öl	Super, Motorenöl, Korrosionsschutz, Motorschmierung, Getriebeöl	16—17
Zündkerzenfragen		18—19
Vergaserfragen	Einstellung, Demontage, Filter	2—24
Kraftstoffhahn reinigen		25
Auspuff reinigen		26
Zündanlage	Einstellung, Unterbrecher	27—28
Kupplung und Schaltung	Einstellen bzw. nachstellen	29—31
Räder und Bremsen	Bremsen nachstellen, Kette, Kettenschloß	32—36
Elektrik	Schalter am Lenker, Schaltplan, Scheinwerfereinstellung	37—39
Verschiedenes	Lenkungslager nachstellen, Teleskopgabel	40—43
	Reinigung, Wintertips	44—45
	Wartungsplan	46—47
	Störungen und ihre Behebung	48—50
	Übersicht der Motorteile	51—52

Für die Kreidler FLORETT TM braucht man den **Führerschein 4.**

Sie ist **steuer- und zulassungsfrei.**

Es muß die Mindest-**Haftpflichtversicherung** über DM 250 000,— abgeschlossen werden. Die Versicherungsbeiträge sind bei den einzelnen Gesellschaften verschieden — richtige Wahl treffen.

Sie ist **kennzeichenpflichtig.** Antrag auf Erteilung eines Kennzeichens der Größe 130 x 240 mm stellen (sonst wird größeres Kennzeichen erteilt!)

Mit dem Fahrzeug haben Sie eine **Garantiekarte** mit **Pflegedienstkarte** erhalten.

Versäumen Sie nicht, die in der Pflegedienstkarte aufgeführten Arbeiten planmäßig durchführen zu lassen. Erledigte Dienste werden von der Werkstatt in die Karte eingetragen. Das ist nicht nur der Ordnung halber wichtig, sondern kann bei eventuellen Garantieansprüchen entscheidend sein.

Ohne Pflegedienstvermerk in der Karte keine Garantieleistungen!

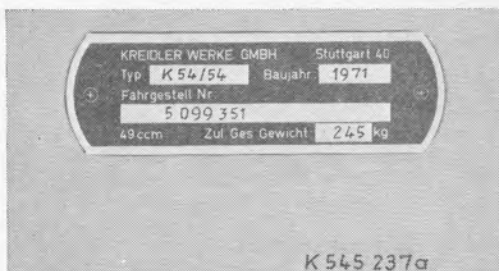
Im Bedarfsfall nur **Original-KREIDLER-Ersatzteile** verwenden — versteht sich von selbst, denn nur diese verbürgen einwandfreie Funktion.

Bei Ersatzteil-Bestellungen Ihrem Händler immer **Fahrgestell- und Motornummer** angeben.

Bitte auf Seite 3 die **Fahrzeugdaten** eintragen — der Ordnung halber und für alle Fälle. Man kann sie brauchen und muß dann nicht erst am Fahrzeug nachsehen.

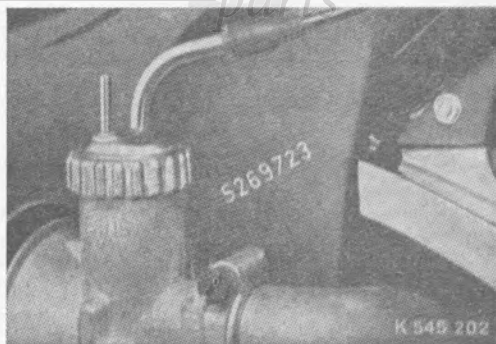
Leicht
zu finden

Typenschild



auf der rechten Seite der Maschine (Benzinhahn-
seite) unterhalb der Sitzbank — es hat den Wert
eines Dokuments und darf auf keinen Fall ent-
fernt oder geändert werden.

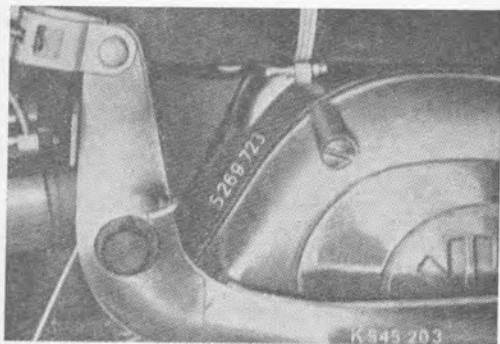
Fahrgestellnummer



hinter dem Vergaser — auch bei montierter Mo-
torverkleidung sichtbar.

Leicht
zu finden

Motornummer



wird sichtbar, wenn die rechte Motorverkleidung
abgenommen ist — sie ist am Rücken des Motor-
gehäuses eingeschlagen.

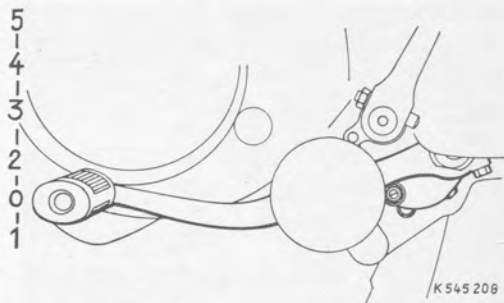


Werkzeug

liegt im rückwärtigen Teil der Sitzbank — Zugang
von hinten durch verschließbare Klappe — Schlüs-
sel vom Lenkschloß.

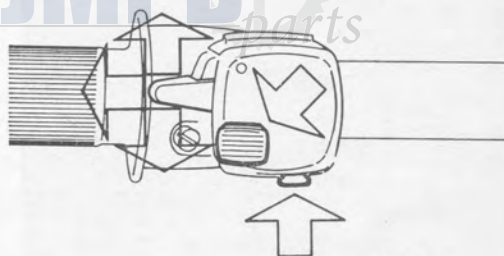
Leicht zu finden

Fußschaltung



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

Schalter am Lenker links

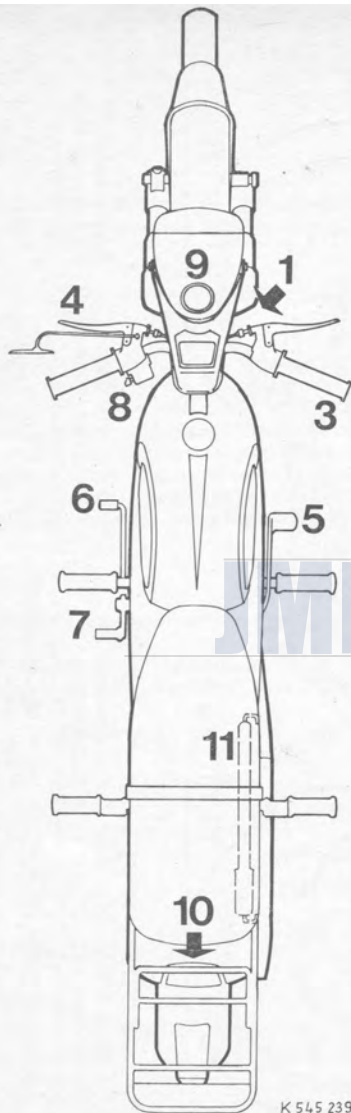


Hebel:
(linke Pfeil-
gruppe)
Taste links:
(schräger Pfeil)
Taste
unten rechts:

nach oben — Fernlicht
Mittelstellung — Abblendlicht
nach unten — aus
Signal (Schnarre)

Kurzschlußknopf zum Abstellen
des Motors

Leicht zu finden



1 Sicherheitsschloß
Lenkung nach links
einschlagen

2 Handbremse

3 Gasdrehgriff

4 Kupplung

5 Fußbremse

6 Fußschaltung

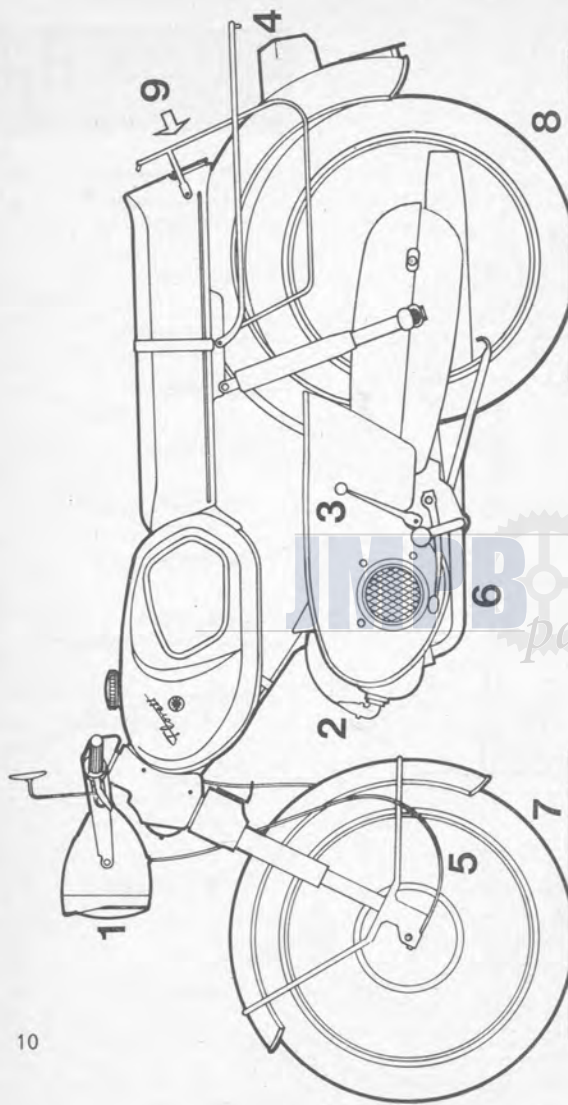
7 Kickstarter

8 Licht-, Horn-,
und Kurzschlußschalter

9 Tachometer
mit Kilometerzähler

10 Werkzeug
(Schlüssel vom
Lenkschloß)

11 Luftpumpe



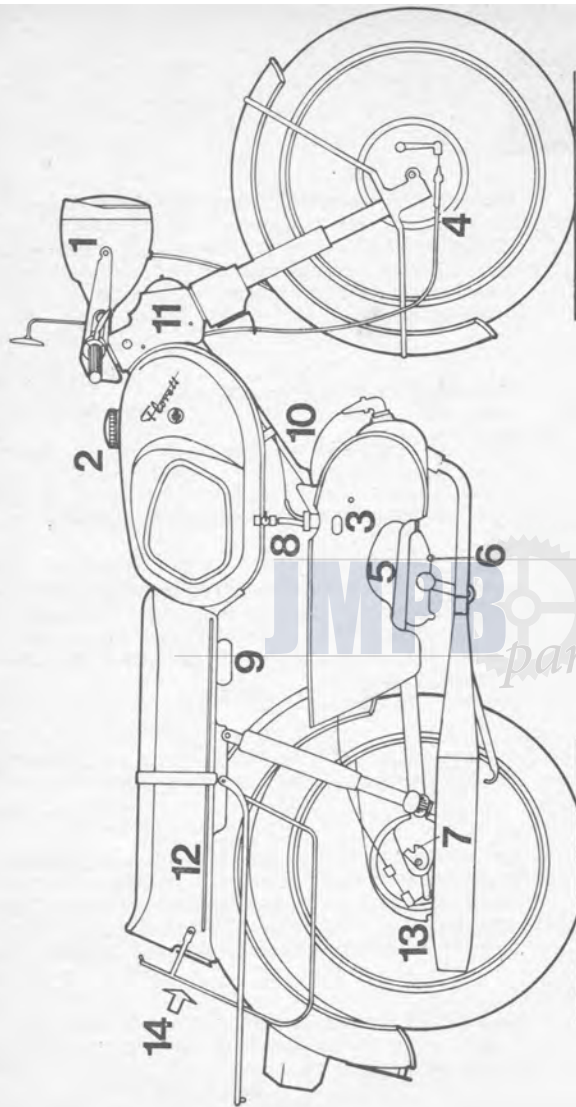
K 545 235 a

- 1 Bilux C 6 V 25/25 Watt
- 2 Zündkerze
- 3 Kickstarter
- 4 Schlußleuchte HL 6 V
4 Watt
- Bremsleuchte G 6 V
5 Watt

- 5 Tachometerwelle
- 6 Fußschaltung
- 7 Reifen 2³/₄—17
reinforced, Rillenprofil
- Reifendruck
Solo und Sozius
1,5 atü

- 8 Reifen 2³/₄—17
reinforced, Blockprofil
- Reifendruck
Solo 2,2 atü
Sozius 2,75 atü

- 9 Werkzeug
(Schlüssel vom
Lenkschloß)



K 54/5 236 a

- 1 Lenkschloß
Lenkung nach links
einschlagen
- 2 12,5 Liter
Benzin-Öl-Gemisch
25:1 — davon
ca. 2 Liter Reserve

Tanken:

Normalbenzin
und Zweitaktöl
selbstmischend
oder Öl SAE 40-50
beimischen

- 3 LeerlaufEinstellung
- 4 Bremse nachstellen
- 5 Fußbremshebel
- 6 Ölfüllung $\frac{1}{3}$ Liter
- 7 Kettenspanner
- 8 Benzinhebel
- 9 Typenschild

- 10 Fahrgestellnummer
- 11 Anschlüsse für
Beinschild
- 12 Luftpumpe
- 13 Bremse nachstellen
- 14 Werkzeug (Schlüssel
vom Lenkschloß)

Gleich kann's losgehen

Kraftstoff im Tank?

Pures Benzin wäre Motormord! Öl-Benzin-Gemisch muß es sein im Verhältnis 1:25 (1 Teil Öl und 25 Teile Benzin — dem Tankwart auf die Finger gucken, er ist auch nur ein Mensch — besser an die korrekte Öl-Beigabe selbst denken!) — mehr über Kraftstoff und Öl später.

Benzinhahn

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

Beim Verlassen des Fahrzeugs immer zumachen.

Reifendruck

nicht nur mit dem Daumen prüfen, sondern mit einem Reifendruckmesser (hat jede Tankstelle), für Solo- wie Soziefahrt im Vorderrad immer 1,5 atü — im Hinterrad für Solofahrt 2,2 für Fahrt zu zweit 2,75 atü.

Bremsen

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

Starthilfe

bei kaltem Motor: den aus dem Vergaser herausragenden Stift niederdrücken — nachdem der Motor angesprungen ist und **mehr** als Standlaufgas gegeben wird, geht dieser Stift wieder von selbst in seine Normalstellung (Fahrtstellung) zurück.

Kupplung

muß richtig trennen — Gang einlegen, Kupplungshebel ziehen — die Maschine muß sich mit Leichtigkeit schieben lassen.

Gleich kann's losgehen

Mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten.

**Leerlauf
schalten**

Schwungvoll niedertreten — den kalten Motor nicht mit viel Gas hochdrehen lassen.

Kickstarter

Einmal kurz tönen lassen — tönt nur bei laufendem Motor.

Signal

Vor Nachtfahrten Fernlicht, Abblendlicht, Schlußleuchte und Bremslicht prüfen.

Lichtkontrolle

JMPB

Richtig schalten

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

Start

niemals lange schleifen lassen — das heißt: nicht mit teilweise gezogener Kupplung fahren. Vor Ampeln Motor nicht mit gezogener Kupplung laufen lassen — Leerlauf einlegen.

Kupplung

Während die rechte Hand das Gas zudreht, hebt die linke Hand die Kupplung aus — zügig hochschalten — während die Kupplungshand losläßt, dreht die Gashand wieder auf.

Gangwechsel

Richtig schalten

Hochschalten

Vom 1. in den 2. Gang usw. wird das Gas während des Schaltens kurz ganz zugedreht.

Zurückschalten

Vom 5. in den 4. Gang usw. tut ein Schuß „Zwischengas“, also kurzes Gasgeben, während der Schaltbewegung dem Getriebe gut;
— aber niemals mit Gewalt. Läßt sich im Stand ein Gang nicht einschalten, Fahrzeug etwas hin- und herschieben und dabei schalten.

Richtwerte

Motor drehzahl während der Fahrt: Motor in den unteren Gängen (1.—2.—3. Gang), zumal bei neuem Motor, nicht sinnlos auf volle Drehzahl treiben — Motor aber auch niemals mit zu hohem Gang langsam fahrend oder auf Steigungen zu wenig drehen lassen, das hieße ihn quälen.

hochschalten

bei 20—25 km/h in 2. Gang
bei 35—40 km/h in 3. Gang
bei 45—55 km/h in 4. Gang
bei 55—70 km/h in 5. Gang

zurückschalten

bei 70—55 km/h in 4. Gang
bei 55—45 km/h in 3. Gang
bei 40—35 km/h in 2. Gang
bei 25—20 km/h in 1. Gang

Der Motor ist vollgas- und autobahnfest. Besondere Einfahrvorschriften brauchen nicht eingehalten zu werden. Haben Sie sich von der Betriebssicherheit Ihres Fahrzeuges nach StVZO überzeugt und sind Sie mit seiner Bedienung gut vertraut, **dann** freie Fahrt.

Beim Schalten nicht unnötig überdrehen. Rechtzeitig hochschalten, also in den nächst höheren Gang schalten — den langsam drehenden Motor nicht mit zu viel Gas „quälen“, er soll auch bei Bummeltempo ruckfrei drehen — immer rechtzeitig zurückschalten.

JMPB  *parts*

Kraftstoff und Öl

**Super bringt
nichts ein**

Der FLORETT 2-Takt-Motor ist für Normalbenzin ausgerichtet. Wer das nicht glaubt, tanke ruhig einmal oder immer Super: von der erhofften Mehrleistung ist nichts zu spüren — Motorschonung durch Super? Dann würden wir Super sicher empfehlen. Wir sagen als guter Kenner unseres eigenen Fabrikats: Normalbenzin!

Öl ist nicht Öl

daher nur Markenöl verwenden — und weil der FLORETT-Motor wie jeder andere seine Ölsorte bekommen muß: Es dürfen nur selbstmischende Marken-Zweitaktöle verwendet werden, welche sich einfach aus der Dose in den Tank kippen lassen.

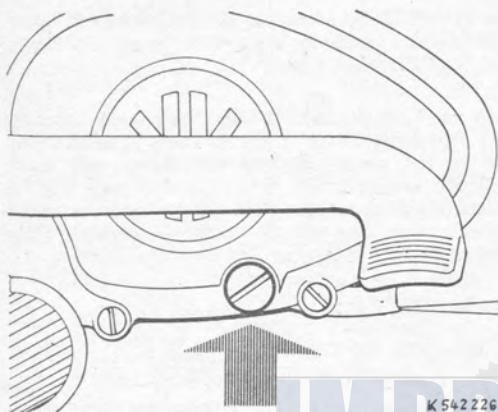
**Korrosions-
schutz**

 Zusätze wie Desolite in der vorgeschriebenen Menge (10 ccm Desolite auf 5 Liter Kraftstoff) empfehlen sich hauptsächlich während des Winters als Korrosionsschutz (Rostschutz) für das Motorinnere — **selbstmischende Zweitaktöle enthalten bereits korrosionsmindernde Zusätze.**

**Motor-
schmierung
bergab**

Talwärts ohne Gas hat der Motor Schnaufpause, da braucht er nicht zu ziehen, sondern wird vom Hinterrad her angetrieben — je länger die Fahrt bergab dauert, desto zweckmäßiger ist es, ab und zu etwas Gas zu geben — da Mischungsschmierung, erhält der Motor nur dann Öl, wenn er auch Kraftstoff erhält — Kraftstoff braucht der Motor nur, wenn er leisten muß, Öl will er immer! — daher ist etwas Gasfütterung bei Talfahrt (und hier bei grundsätzlich eingeschaltetem Gang) zwar kein Muß, es ist ein Soll mit nützlichem Effekt: Schmier-sicherheit der Kolbenlaufbahn!

Getriebeöl
wechseln



K542226

JMPB parts

Getriebeöl wechseln — Einfüllschraube am Motorgehäuse unterhalb des Fußbremshebels — Ölinhalt 330 ccm SAE 80 (zum Beispiel Valvoline Tecto 2, Esso GP 80 oder Mobil GX 80) — Ölwechsel nach Pflegedienstplan — Ölkontrolle. Maschine auf Ständer stellen — Hinterrad auf die Fahrbahn drücken — Verschlussschraube herausdrehen — jetzt muß der Ölspiegel in Höhe des Einfüllloches stehen.

Zündkerzen-Fragen

Beste Motorleistung

Der FLORETT-TM-Motor ist ein Triebwerk mit hochentwickelten Leistungsfähigkeiten, wozu nicht jede beliebige Zündkerze taugt.

wird mit Zündkerzen in Sportbauweise erreicht, wie: Bosch W 270 T 16 mit Stirnsteg-Elektrode — nur ist bei diesen Kerzen nachteilig, daß durch Abbrand vergrößerter Elektrodenabstand nicht durch Nachbiegen korrigiert werden kann, was die Lebensdauer begrenzt — man verwendet diese Kerzenart am besten nur bei Wettbewerben.

Beste Normalkerze

ist: Beru 260/14 Δ
Bestell-Nr. 10294-A
Bosch W 260 M1
Bestell-Nr. 0241252018

Bei Vollgasfahrten keine Kerze mit niedrigerem Wärmewert als W 260 verwenden. Kerzen mit Silberelektroden — z. B. Bosch W 260 S 11 S — sind nicht geeignet.

Keine Mopedkerzen

Sie sind für niedere Motorleistungen gebaut. In Hochleistungsmotoren (z. B. Florett RS und TM) treten damit Glühzündungen und Elektrodenschäden auf, wodurch Kolben- und Zylinderschäden entstehen.

Nacht-Start

Das Licht wird dem Schwunglichtmagnetzunder entnommen — **schaltet man das Licht beim Motorstart aus**, dann kommt die volle Magnetstärke der Zündkerze zugute und der Motor startet spontan — springt er dennoch unwillig an (obwohl das Licht ausgeschaltet und der Startstift am Vergaser eingedrückt ist), dann ist in der Regel der Elektrodenabstand der Zündkerze zu groß — Abhilfe:

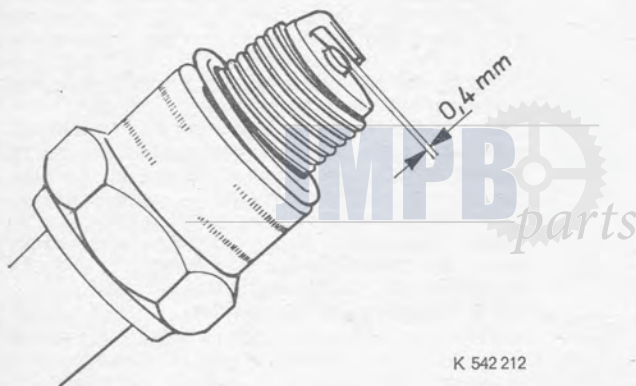
Elektroden- abstand

Elektrode nachbiegen auf ca. 0,4 mm, das ist etwa Fingernagelstärke.

Sie unterliegen dem Abbrand und der Alterung — Abbrand bedeutet: die Kerzenelektroden, Mittel- wie Außenelektrode, verlieren mit der Zeit an Material, wodurch der Abstand der Elektroden größer wird. Ist der Abstand zu groß, springt der Motor schlecht an bzw. zeigt Zündaussetzer bei eingeschaltetem Licht. Abhilfe: Außenelektrode nachbiegen (siehe Bild) — bei zu großem Abstand neue Kerze einschrauben.

**Zündkerzen
pflegen**

**Elektroden-
abstand**



Verschmutzung

K 542 212

Verschmutzte Kerzen nicht mit scharfen Werkzeugen schaben, sondern mit weicher Stahlbürste reinigen — Außen- und Tiefenreinigung (wichtig!) am besten durch Spezialgeräte der Tankstellen und Werkstätten.

Vergaser-Fragen

Keine Änderungen

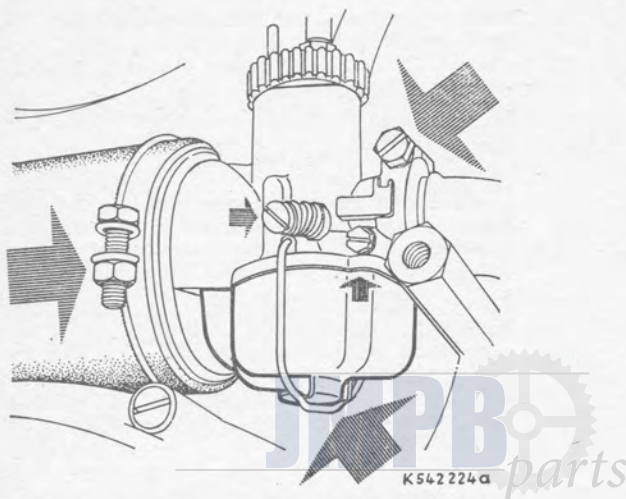
an der Vergasereinstellung, auf der Ansaug- und Auspuffseite vornehmen! — das hieße nur, auf eigene Faust verderben, was das Herstellerwerk des FLORETT-Motors an bestmöglicher Lauf- und Leistungscharakteristik verwirklicht hat — der ganze Gasweg von der Saugschalldämpfermündung über Luftfilter, Vergaser, Motor und Auspuffrohr bis zum Altgasaustritt am Dämpferende ist ein geschlossenes, heikles Schwingungssystem — darin hat alles seine genau aufeinander abgestimmte Funktionsordnung — Abänderungen vom Originalzustand sind immer Funktionseingriffe, die nicht verbessern, sondern nur verschlechtern können.

Bohrung der Hauptdüse größer zu machen, in der Hoffnung auf mehr Motorleistung, ist völlig verfehlt — der Motor würde nur mehr Kraftstoff schlucken, mehr Ölkohle ansetzen und die Kerze schnell verrußen, aber keinen Deut schneller laufen oder zugkräftiger werden — wozu also? — ganz zu schweigen von der gesetzwidrigen Möglichkeit, den Auspuff lauter zu machen, was keineswegs zur vermeintlichen Betonung der Fahrerpersönlichkeit, sondern einzig und allein zur groben Lärmbelästigung der Umwelt führt.

Vergaser- Einstellung

Hauptdüse	75
Nadeldüse	7337
Düsennadel Nr.	3
Nadelstellung	3
Schieber mit Fenster	4,5 breit und 1,5 tief
Leerlaufdüse	35

Schwimmer- gehäuse



Klemmschellen an Vergaser- und Saugschalldämpfer lösen — Vergaser oben zum Fahrgestell drehen — Bügel vom Schwimmergehäuse (unterer Pfeil) nach hinten abdrücken — Schwimmergehäuse abnehmen.

Schwimmer nicht grob anfassen — Verbiegungen verändern das Kraftstoffniveau.

Vergaser-Fragen

Hauptdüse

Nach Abnehmen des Schwimmergehäuses mit Schlüssel SW 8 herausschrauben.

Leerlaufdüse

Hat Motor keinen Leerlauf oder Aussetzer beim Beschleunigen, ist Leerlaufdüse (Bild Seite 21, kleiner Pfeil von unten) verschmutzt.

Leerlauf und Hauptdüse nur mit Luft reinigen. Keine scharfen Gegenstände, wie Nadeln usw. dazu verwenden.

Zur eigenhändigen Demontage des Gasschiebers besteht kein Anlaß, zumal die Stellung der Düsenadel nicht verändert werden soll — die Zylinderkopfschraube oberhalb der Schwimmerkammer (Bild Seite 21, kleiner Pfeil) dient als Stellschraube zum Gasschieberanschlag zwecks Einstellung der Leerlaufdrehzahl.

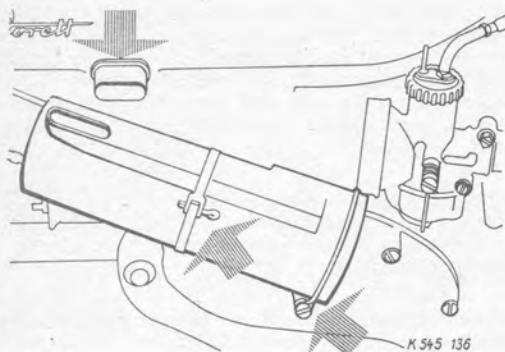
Saugschalldämpfer

Nicht ohne Saugschalldämpfer fahren, da Vergasereinstellung dann nicht mehr paßt, der Motor im unteren und mittleren Drehzahlbereich an Leistung einbüßt und der Zylinder früher verschleißt.

Saugschalldämpfer-Anschluß zum Rahmen (Zeichnung Seite 23) — linker Pfeil von oben — sorgfältig aufsetzen — dabei darauf achten, daß der Dichtring (Pfeil oben links) noch intakt ist — sollte er beschädigt sein, muß ein neuer verwendet werden.

Achtung: Die Zeichnung Seite 23 zeigt, wo die Spannringschraube des Saugschalldämpfers nicht sitzen darf — sie muß ganz nach oben oder nach unten gesetzt werden, wenn die Motorverkleidung einwandfrei passen soll.

Luftfilter



JMPB parts

Zur Reinigung des Luftfilters muß der Saugschalldämpfer abgenommen werden. Spannring (Pfeil rechts unten) lösen — Saugschalldämpfer vom Fahrwerk wegdrehen — hinten hochdrücken — vom Vergaser abziehen. Spannband (Pfeil links unten) lösen — Filter herausnehmen — Filter in Benzin waschen, mit Motoröl benetzen — dann Filter wieder in den Einpaß des Saugschalldämpfers legen (schmalen Außenrand auf die Vergaserseite). Nur am Außenrand drücken — Filtergewebe nicht beschädigen oder verdrücken. Mit dem Spannband festspannen. Beim Wiederaufsetzen des Saugschalldämpfers darauf achten, daß der Dichtring (Pfeil oben links) noch intakt ist — sollte er beschädigt sein, muß ein neuer verwendet werden.

Vergaser-Fragen

Motorstandlauf (Leerlauf) einstellen

Dazu muß der Motor betriebswarm sein (bei kaltem Motor ist der Leerlauf zu hoch). Rändelschraube am Rohrbogen oberhalb des Vergasers möglichst weit hineindrehen — dann durch den Schlitz in der Motorverkleidung mit dem Schraubenzieher drehen — nach rechts: Motor läuft schneller — nach links: Motor läuft langsamer.

Richtiger Leerlauf: Motor läuft rund ohne zu rucken — mit Rändelschraube am Rohrbogen Spiel im Gaszug beseitigen — Gegenmutter der Rändelschraube festziehen.

Leerlauf- regulierschraube

Ist der Übergang schlecht, so kann er mit der Luftregulierschraube verbessert werden. (Schraube liegt am Vergaser dem Rahmen zu.) In Normalstellung ist sie eine Umdrehung offen.

Kaltstart

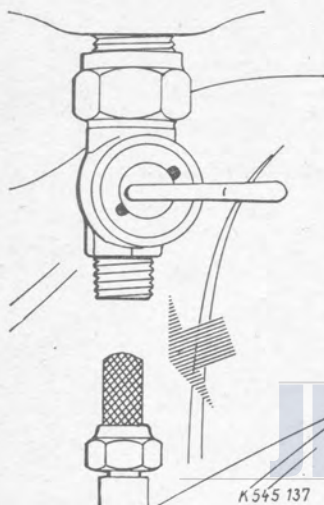
Bei kaltem Motor: den aus dem Vergaser herausragenden Stift niederdrücken — nachdem der Motor angesprungen ist und **mehr** als Standlaufgas gegeben wird, geht dieser Stift wieder von selbst in seine Normalstellung (Fahrstellung) zurück.

Sollte bei kaltem Wetter der Motor im Übergang ein „Loch“ haben, mit Schlüssel SW 8 die Leerlaufregulierschraube nach links drehen. (Drehsinn in Blickrichtung auf angebauten Vergaser.) Das Gemisch wird angereichert.

Ist der Motor im Standlauf überfettet oder ersäuft er, durch Rechtsdrehung $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Umdrehung Gemisch magerer stellen.

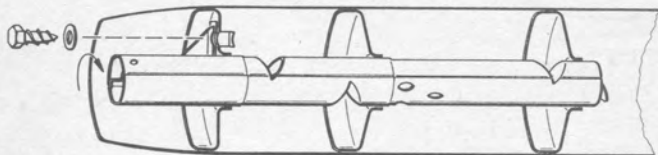
Nach beendeter Korrektur der Leerlaufregulierschraube Standlauf mit Gasschieberanschlag, Schraube (Bild Seite 21, kleiner Pfeil von links) nachkorrigieren.

Kraftstoffhahn reinigen



Im Kraftstoffhahn befinden sich 2 Siebe als Filter. Besonders in den ersten Tagen nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs setzen sich dort Rückstände aus dem Tank ab. Das Feinfilter befindet sich im Ausgang des Kraftstoffhahns und wird durch Lösen einer kleinen Überwurfmutter frei. Dieses Filter alle 3000 km durch Ausblasen reinigen. Das Grobfilter ist nur nach Demontage des Kraftstoffhahns zugänglich. Es sollte nach den ersten 500 km gründlich gereinigt und ausgeblasen werden, später alle 6000 km.

Auspuff reinigen



K545242

JMPB
parts

Beim Zweitakter setzen sich im Schalldämpfer Rückstände ab — die Bohrungen in den Dämpferkammern werden dadurch kleiner (Motorleistung läßt nach), deshalb ist in der Pflegedienstkarte regelmäßige Reinigung vorgeschrieben — dazu Schalldämpfer öffnen: mit Steckschlüssel SW 10 Sechskantschraube lösen — Einsatz herausziehen (bei Schwergängigkeit mit Zange leichte Rechtsdrehung vornehmen) — Öffnungen an Schalldämpfer und Dämpfereinsatz von Rückständen freimachen.

Einstelldaten

Vorzündung 0,9—1,1 mm vor OT (vor oberem Kollen-Totpunkt) = 16—17 Grad Kurbelwinkel.

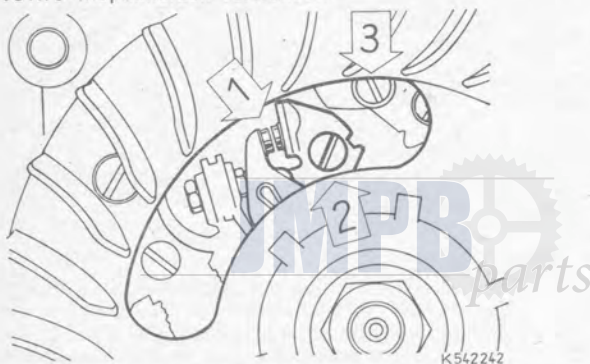
Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 bis 0,45 mm.

Polabriß 22—25 mm.

Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm.

Zündkerze Beru 260/14 Δ oder Bosch W 260 M 1 wird empfohlen.

Keine Mopedkerzen verwenden.



Linke Motorverkleidung, Zünderdeckel und Gebläsegrundplatte abnehmen.

Polrad verdrehen, bis Unterbrecherkontakte (Pfeil 1) durch Fenster sichtbar werden und größten Abstand erreichen — Kontakte mit reinem Benzin auspinseln — Abbrandstellen mit Kontaktfleile glätten — Fühlerlehre 0,4 mm dick muß mit leichtem Schiebewiderstand passen — andernfalls neu einstellen oder Kontaktsatz vom Fachmann auswechseln lassen (z. B. bei starkem Abbrand).

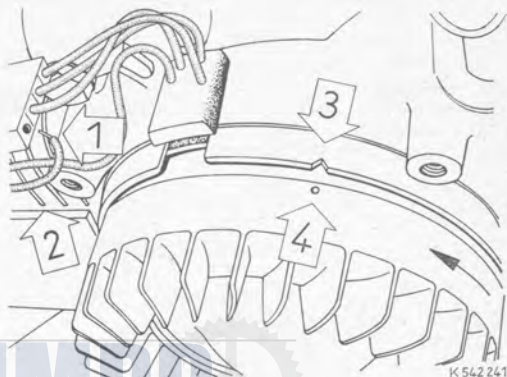
Schraube des rechten Kontaktträgers (Pfeil 2) lösen — Kontaktträger verdrehen (mit Schraubenzieher) bis Kontaktabstand 0,4 mm stimmt — Schraube festziehen.

**Zündanlage
freilegen**

**Unterbrecher
prüfen und
reinigen**

**Kontaktabstand
einstellen**

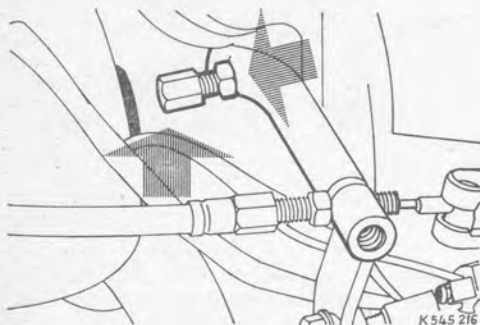
Zündanlage



Zündung prüfen und nachstellen

Unterbrecherkontakte auf Sauberkeit und Abstand prüfen und erforderlichenfalls reinigen und einstellen — schwarzes Kurzschlußkabel (Pfeil 1) von Lüsterklemme abklemmen und Bosch-Zündeneinstellgerät (evtl. genügt Glühbirne und Batterie einer Taschenlampe, 4,5 V, mit parallelen Anschlußklemmen) anschließen — eine Klemme an schwarzes Kurzschlußkabel, andere Klemme an saubere Maßbestelle (z. B. Rippe bei Pfeil 2) — Gerät einschalten — Polrad im Sinne obigen Drehpfeils langsam verdrehen, bis Lampe aufleuchtet bzw. der Summer lauter wird (Kontakte beginnen zu öffnen) — Körnermarke des Polrades muß der Gehäusekerbe gegenüberstehen (Pfeile 3 und 4) — andernfalls erfolgt **Nachstellung**: 4 Befestigungsschrauben (Pfeil 3, S. 27) der Ankerplatte lösen — Ankerplatte verdrehen — Schrauben festziehen — Zündstellung nachprüfen — Einstellvorgang bis zur Übereinstimmung der Zündmarken wiederholen.

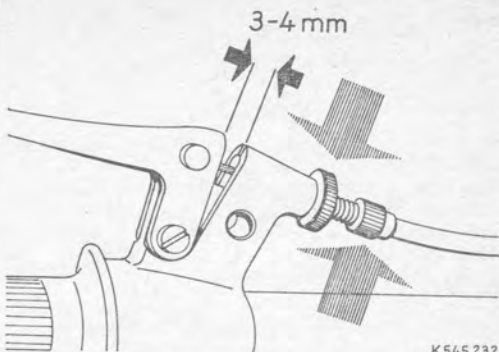
Kupplungszug einstellen



Dazu bestehen zwei Möglichkeiten —

1. die Grundeinstellung: rechte Motorverkleidung abnehmen, über das Bremsseil hinweggreifen (siehe Bild) — Gegenmutter lösen (rechter Pfeil) — Stellschraube richtig setzen (linker Pfeil) — Gegenmutter wieder festziehen.
Gegenüber der Stellschraube sitzt im Schutzblech ein Gummistopfen (in der Zeichnung schwarz). Zum Auswechseln des Kupplungszuges ist dieser herauszunehmen.
Durch diese Öffnung ist die Stellschraube auch bei ausgebautem Hinterrad zugänglich.
2. Stellschraube am Kupplungshebel (siehe Bild Seite 30) — Gegenmutter lösen — Stellschraube richtig setzen — Gegenmutter wieder festziehen.
Richtig setzen heißt: dort, wo am Kupplungshebel das Zugseil sichtbar wird, müssen 3 bis 4 mm Leergang des Kupplungshebels zu messen sein — das bedeutet, daß die Kupplung erst nach diesen 3—4 mm Spielraum auszuheben, zu trennen beginnt.

Kupplung und Schaltung

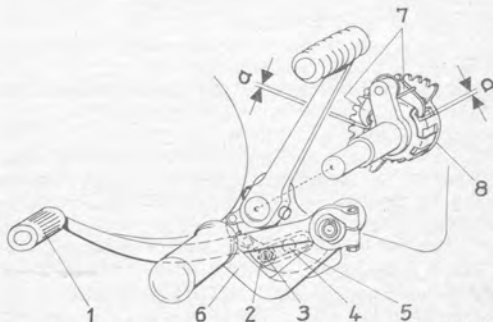


K 545 232

Sollte trotz korrekt eingestellten Zugseiles die Kupplung bei losgelassenem Hebel nicht voll greifen, sondern rutschen, dann ist der Federdruck der Kupplung im Motorgehäuse nicht mehr ausreichend — Neueinstellung ist Sache des Kundendienstes — glaubt man es selber machen zu können, muß man die FLORETT-5-Gang-Motormontageanleitung haben, die Sie von Ihrem Kreidler-Händler beziehen können.

Fußschaltung einstellen

- 1 = Fußschalthebel
- 2 = Kontermutter
- 3 = Exzenter
- 4 = Federanschlag
- 5 = Rückholfeder
- 6 = Fußrastenrohr
- 7 = Klinke
- 8 = Zahnsegment



K 542 227 b

Fußschaltung einstellen

1. Fußschalthebel 1 (Bild S. 30) mit 2 Fingern auf- und abspielen und evtl. vorhandenes Spiel feststellen. Dieses Spiel ist — soweit möglich — zu beseitigen. Die Schenkel der Rückholfeder 5 werden nachgebogen, bis sie mit Spannung an Exzenter 3 und am Federanschlag 4 anliegen.
2. Einschalten des 3. oder 4. Ganges, wozu das Fahrzeug so auf dem Ständer stehen muß, daß das Hinterrad vom Boden abgehoben ist. Durch Drehen am Hinterrad läßt sich erkennen, ob der Gang richtig eingeschaltet ist. Beim Schaltvorgang ist darauf zu achten, daß der Fußschalthebel 1 in seiner untersten Stellung das Fußrastenrohr 6 nicht berührt. Andernfalls müssen evtl. verbogene Teile wieder zurückgebogen werden.
3. Fußschalthebel 1 in seiner vorgespannten Ruhelage mit 2 Fingern anfassen und so weit auf- und abbewegen, bis die innenliegenden (unsichtbaren) Klinken 7 nach einem Leerhub a am gerasteten Zahnsegment 8 anstoßen und deshalb der Fußschalthebel sich nur noch mit stärkerem Kraftaufwand weiterbewegen läßt. Dieser Leerhub a und damit die entsprechende Hubbewegung des Fußschalthebels müssen in beiden Richtungen gleich sein, was gefühlsmäßig abschätzbar ist.
4. Bei ungleichen Leerhüben a wird Kontermutter 2 gelöst, Exzenter 3 bis zur Gleichheit der Leerhübe mit Schraubenzieher verdreht und Kontermutter 2 wieder angezogen, wobei der Schraubenzieher am Exzenter zur Gegenhaltung dient.

Räder und Bremsen

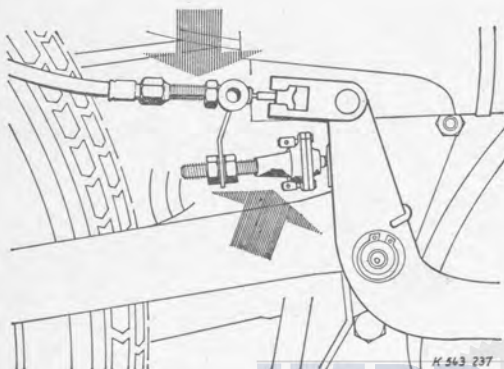
Handbremse nachstellen

Durch den Bremsbelag-Verschleiß wird der Leerweg am Bremshebel mit der Zeit größer — Nachstellung ist einfach: Am Bremshebel Gegenmutter lösen, Stellschraube richtig stellen, Gegenmutter wieder festziehen — reicht Länge der Stellschraube nicht mehr, Hebel auf Bremswelle um einen Zahn versetzen.

Am besten nach eigener Handgröße einstellen: der Leerweg am Hebel soll nur so viel betragen, daß bei starkem Bremszug die Hand nicht zur Faust wird, sondern die Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv bleiben — nur in dieser Lage kann man erstens die Bremswirkung genau bestimmen und zweitens notfalls mit genügend Handkraft Vollbremsungen ausführen — auf keinen Fall darf die Bremse so knapp eingestellt werden, daß die Bremsbacken ständig schleifen — davon werden die Trommeln heiß und die Beläge nicht besser!

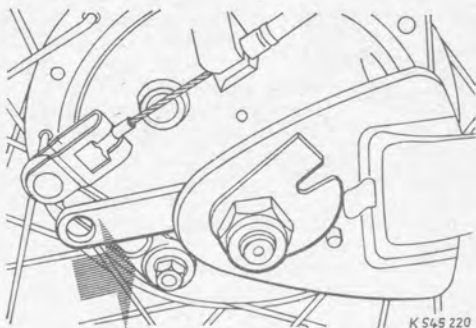
JMF parts

Fußbremse nachstellen



Bitte darauf achten, daß erstens die Lage des Fußbremshebels eingestellt werden kann und zweitens unabhängig davon die eigentliche Brems-einstellung bzw. Bremsnachstellung vorgenommen wird — rechte Motorverkleidung abnehmen — Fuß-hebel-Einstellung: beide Muttern lösen (unterer Pfeil) — mit dem Schraubenkopf den Hebel so setzen, daß dessen Trittfläche nicht tiefer liegt als die Ölablaßschraube (Zeichnung Seite 17) — die beiden Muttern wieder festziehen.

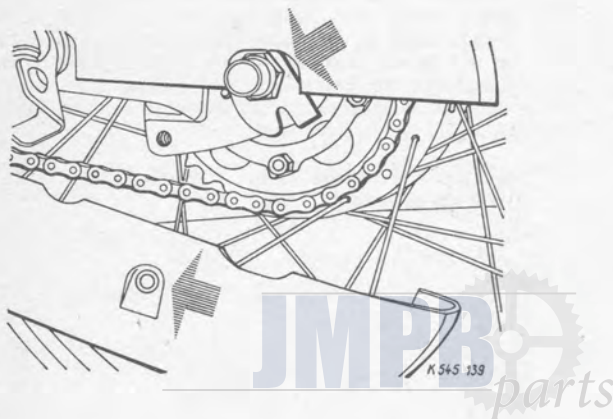
Erst wenn der Fußhebel die gewünschte Position hat, die eigentliche Bremseneinstellung vornehmen: Gegenmutter lösen (oberer Pfeil) — Stellschraube so setzen, daß an der Hebeltrittfläche 3—4 cm Leerweg zu messen sind — nicht zu knapp ein-stellen, aber auch nicht mit zuviel Leerweg fah-ren — zu knapp: das Hinterrad muß sich frei drehen lassen, die Beläge dürfen nicht an der Trommel schleifen — zuviel Leerweg im Hebel: mit zu tief durchgedrücktem Fuß kann man die Bremswirkung weder genau bestimmen noch kraft-volle Notbremsungen ausführen.



Reicht die Nachstellschraube am Bremsseil nicht mehr aus, so kann der Bremshebel am Hinterrad auf der Kerbverzahnung der Bremswelle um einen Zahn zurückversetzt werden (dabei den Einstich der Bremswelle frisch mit Fett füllen) — wenn der Hebel zurückversetzt wird, sollte man die Bremsbelag-Dicke kontrollieren — neu ist der Belag 3,5—4 mm dick, sobald davon nur noch 1,5 mm übrig sind, müssen Austauschbacken eingebaut werden (neu belegen ist schwierig, FLORETT hat aufgeklebte Bremsbeläge).

Dem FLORETT-Fahrer sollte der Verschleißzustand der Bremsbeläge bekannt sein — zur Belagkontrolle müssen natürlich die Bremsen geöffnet werden — bei dieser Gelegenheit nicht vergessen, Trommeln, Backen und Bremsteller (Bremsschild) mit trockenem Lappen oder besser mit trockenem Pinsel entstauben, auch ausblasen mit Preßluft in der Werkstatt ist richtig — kein Benzin oder gar Öl auf die Beläge bringen!

Hinterradkette nachstellen



Kettenspannung kontrollieren: Halteschraube der unteren Hälfte des Kettenkastens lösen (unterer Pfeil) — Kettenkasten herunterschwenken. (Kettendurchgang prüfen (Maschine muß auf dem Ständer stehen) — Kette mit dem Schraubenzieher nach oben und unten drücken — eine Bewegungstrecke von insgesamt 2 cm ist richtig — Vorsicht: das Hinterrad einige Male durchdrehen und dabei fortlaufend das Kettenspiel prüfen, die Spannung ist nicht in jeder Kettenlage gleichmäßig — also: an der straffsten Stelle 2 cm Spiel — sieht es anders aus, muß neu eingestellt werden — Achsmutter links lösen (oberer Pfeil) — vorher Stellung der Exzenterstapfen anzeichnen.

Räder und Bremsen

Auch rechte Achsmutter lösen — durch Drehen der Exzenter-Kettenspanner Achse etwas nach hinten schieben, aber gleichmäßig. Um ganz sicher zu gehen: nach dem Festziehen der Radachse eine gerade Latte an die Räder legen, um festzustellen, ob sie genau fluchten — wenn nicht, lohnt sich entsprechende Einstellung der Achse, um nichts von den vorzüglichen Führungseigenschaften der FLORETT zu verschenken.

Kettenpflege siehe unter Wartungsplan (alle 1500 km einfetten)

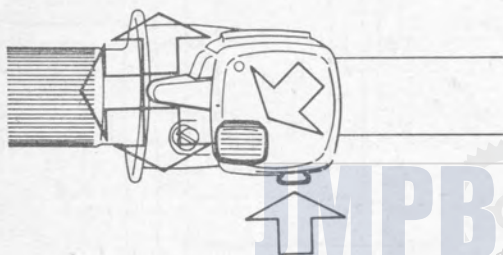


Kettenschloß

Die Verschlußfeder ist eine Spange aus Flachstahl, deren geschlossenes Ende immer in Laufrichtung der Kette weisen muß.

Elektrische Anlage

Der Schwunglichtmagnetzünder im Motor beliefert Scheinwerfer, Schlußlicht und Signal direkt mit Strom. Licht und Signal arbeiten deshalb nur bei laufendem Motor. Bedienung erfolgt ausschließlich über den Schalter an der linken Lenkerseite.



K 545226

Schaltstellungen

Hebel:	nach oben	— Fernlicht
(linke Pfeil-	Mittelstellung	— Abblendlicht
gruppe)	nach unten	— aus

Taste links:	Signal (Schnarre)
(schräger Pfeil)	

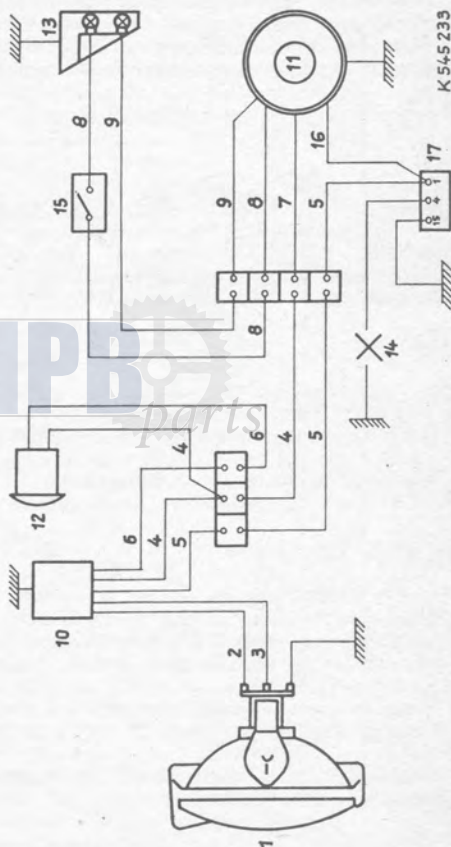
Taste unten	Kurzschlußknopf zum Abstellen
rechts:	des Motors

Bei Defekten Schaltplan zu Hilfe nehmen.

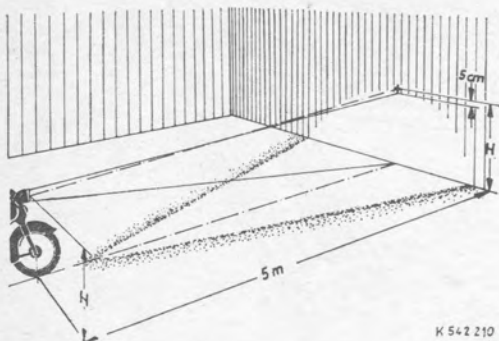
Schaltplan

für 34-Watt-Lichtanlage

- 1 Scheinwerfer
- 2 rot
- 3 weiß
- 4 gelb
- 5 schwarz
- 6 braun
- 7 gelb-rot
- 8 grün-rot
- 9 grau
- 10 Lenkerschalter
- 11 Schwinglicht-
magnetzünd-
er mit getrennter
Rücklichtspule
- 12 Schnarre
- 13 Schluß-Brems-
Kennzeichen-
Rückstrahlerleuchte
- 14 Zündkerze
- 15 Bremslicht-
schalter
- 16 blau
- 17 Zündspule



Scheinwerfer-Einstellung



K 542 210

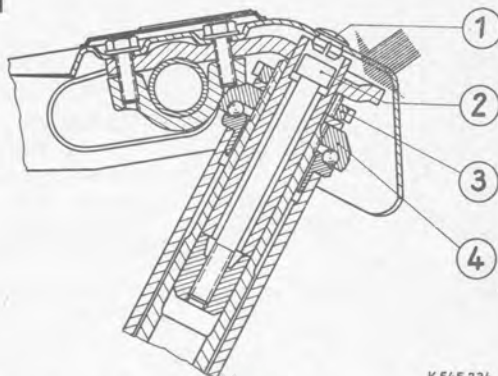
Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, muß die Einstellung des Scheinwerfers der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen.

Hierzu Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen. Schalter am Lenker auf „Abblendlicht“ stellen. Hell-Dunkel-Grenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als Mitte Scheinwerfer liegen.

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

Lenkungslager

Lenkungslager nachstellen



K 545 234

Maschine auf den Ständer stellen — am unteren Teil der Teleskopgabel anfassen, nach hinten und vorn bewegen — spürt man deutlich Lagerspiel, muß nachgestellt werden: Stopfen (1) im Lampenhalter entfernen, Innensechskantschraube (2) lockern, Lenker mit Lampenhalter ca. 3 cm hochziehen, bis Lenkungslager freiliegt. Gegenmutter (3) lösen, dann mit Rohrzange oder von Hand die Rändelmutter (4) eine Idee anziehen — Lagerung wieder auf Spiel prüfen — nicht zu knapp einstellen, denn sobald die Gegenmutter wieder festgezogen wird, verringert sich das Lagerspiel um einen geringen Betrag. Die Einstellung ist richtig, wenn die Lagerung spielfrei läuft oder nur eine Spur Spiel hat — dabei muß die Lenkung bei aufgebockter Maschine ganz leicht nach beiden Seiten fallen — ist auch nur eine einzige Stelle im Gesamteinschlag etwas schwergängig, klemmend, muß unbedingt mehr Spiel gegeben werden. Danach Lenker wieder nach unten schieben, darauf achten, daß die kleine Nase in der Trägerplatte (Pfeil) in die Nut im Gabelschaftrohr einrastet, Innensechskantmutter wieder festziehen und Stopfen im Lampenhalter einschnappen lassen.

Voraussetzung für einwandfreie Bodenhaftung und Fahrkomfort ist nicht zuletzt die hydraulische Dämpfung der Teleskopgabel. Ihre Betriebssicherheit kann nahezu unbegrenzt erhalten bleiben, wenn in entsprechenden Zeitabständen (erstmalig nach 1500 km und weiter alle 3000 km) der Ölstand kontrolliert und ggf. ergänzt wird.

Ölstandskontrolle

Die umstehend aufgeführte Kontroll- und Füllanleitung will sorgfältig beachtet werden.

Wichtig! Zuviel Öl macht die Federung hart, zu wenig Öl beeinträchtigt die Dämpfung. Kein Motorenöl verwenden, da sich dessen Zähflüssigkeit mit der Temperatur ändert.

Das vorgeschriebene Original-KREIDLER-Hydrauliköl (Ersatzteil-Nr. 05.05.00 K) sowie der zur Messung notwendige Ölmeßstab (Ersatzteil-Nr. 05.05.02) sind bei jedem KREIDLER-Händler zu beziehen.

Teleskopgabel

Befestigungsteile (1—5) für Gabelverkleidung lösen, Gabelverkleidung (6 u. 7) seitlich auseinanderziehen.

Bei Ölverlust Kupferdichtung (11) unter der Schraube bzw. Mutter (12) erneuern.

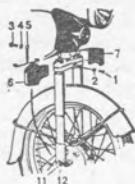


Bild 1

Verschlussschrauben (9) mit 12er Imbusschlüssel (8) herausdrehen, dabei auf Dichtung (10) achten. 110 ccm Hydrauliköl (= 1 Teilstrich auf der Flasche) einfüllen.



Bild 2

Zur Ölkontrolle Meßstab (Bestell-Nr. 05.05.02) durch die jetzt freie Gewindeöffnung bis zum Anschlag (28 cm tief) einführen. Der Stab muß bei freihängendem Vorderrad (ohne Bodenberührung) 0,5—5 cm max. eintauchen.



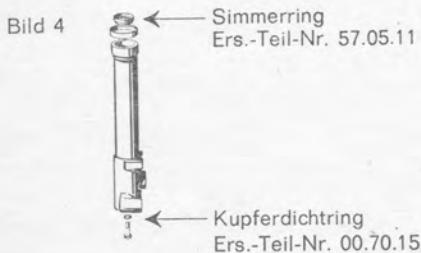
Bild 3

Funktionell einwandfrei ist eine hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel bei Beachtung folgender Punkte:

1. Gegenseitig nicht verklemmte Holme, z. B. nach einem Radwechsel.
2. Ausreichende Dämpfung. Diese läßt sich leicht nachprüfen, wenn die Maschine auf beiden Rädern steht, die Gabel durch kräftigen Druck auf den Lenker oder die Scheinwerferhalterung zum Einfedern gebracht und nach dem Einfedern sofort losgelassen wird. Die Gabel muß in Ausgangsstellung zurückfedern, ohne nachzuschwingen oder gar zu schaukeln.

Bei abnormalem Ölverlust sind die 2 Simmerringe, Ers.-Teil Nr. 57.05.11, in den Gabelholmen zu kontrollieren und erforderlichenfalls durch Ihren Kreidler-Händler zu erneuern. (Bild 4)

Undichte Simmerringe sind an der fehlenden Dämpfung und an stark ölfleuchten Federbeinholmen oder Öltriefen erkennbar.



Reinigung

Waschen Sie Ihr Fahrzeug öfter, Straßenschmutz und Verunreinigung der Luft vor allem in Industriegebieten greifen Lack und Chrom chemisch an. Verwenden Sie kaltes oder lauwarmes Wasser, aber kein Waschbenzin, Trichloräthylen o. ä. Schmutzkrusten weichen Sie vor dem Waschen am besten auf, überhaupt sollten Sie den Schwamm oder die (weiche) Bürste häufig von darin haftenden Schmutzteilchen säubern, um den Lack nicht zu verkratzen. Nach dem Waschen können Sie den Lack ab und zu mit wachshaltigen Poliermitteln wieder auffrischen.

Kunststoffteile lieben solche Lackpolituren nicht. Um ihren Glanz zu erhalten oder wieder aufzufrischen, empfehlen wir „Siliconöl Bayer M 100“.

Für verchromte Teile gibt es Chrom-Putzmittel und Chrom-Schutzmittel, deren Anwendung vor allem vor Eintritt des Winters und bei der Frühjahrsgeneralreinigung empfehlenswert ist.

Keine Reifen mit abgefahrenem Profil — auf vereisten Straßen fährt sich's mit kleinerem Luftdruck sicherer — Feuchtigkeit führt zum Einfrieren der Bowdenzüge und Gasschieber, deshalb öfters ölen — bei Kaltstart Seite 12 und 24 nachlesen.

Winterbetrieb

Fahrzeug und Motorblock gründlich reinigen — mit Korrosionsschutzöl einnebeln. Bei Kraftstoffhahn **zu** Vergaser leerfahren (bei langem Stillstand verdunstet das Benzin im Vergaser, Öl bleibt zurück und verstopft Bohrungen und Düse) — zur Zündkerzenöffnung 2 ccm Korrosionsschutzöl (z. B. Desolite) einfüllen — vom Hinterrad aus Motor mit eingelegtem 2. Gang durchdrehen (das Öl wird auf Zylinder und Kurbelgehäuse verteilt) — Kerze einschrauben — Fahrzeug auf Ständer stellen — Reifen sollen nie auf „platt“ stehen.

Überwintern

JMPB
parts

Wartungsplan der

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	und weiter alle
Ölwechsel im Getriebe bei warmem Motor, 330 ccm Getriebeöl SAE 80, z. B. Valvoline Tecto 2, Esso GP 80 oder Mobil GX 80	×				×	6000 km
Ölstand im Getriebe prüfen, evtl. nachfüllen			×			3000 km
Kuplungsspiel prüfen, evtl. einstellen	×		×		×	1500 km
Schaltung kontrollieren, evtl. nachstellen	×		×		×	3000 km
Zündung überprüfen, Vz 16-17° = 0,9 mm	×	×	×		×	1500 km
Elektrodenabstand an der Zündkerze kontrollieren = 0,4 mm	×	×	×	×	×	1500 km
Schmierfilze am Unterbrecher leicht einfetten					×	6000 km
Zylinderkopfschrauben nachziehen 1,5 mkg; an der breiteren Gehäuseseite zuerst	×					
Motorbefestigung und Radmuttern auf festen Sitz kontrollieren	×		×		×	6000 km
Zylinderkopf, Kolbenboden und Auspuffstutzen im Zylinder reinigen, Ringe prüfen ob frei, andernfalls Rückstände entfernen			×		×	6000 km

KREIDLER FLORETT

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	und weiter alle
Feinstfilter im Kraftstoffhahn reinigen	×		×		×	3000 km
Kraftstoffhahn reinigen	×		×		×	6000 km
Vergaser und Luftfilter reinigen	×		×		×	3000 km
Auspuffanlage kompl. reinigen			×	×		3000 km bei Nachlassen der Leistung früher
Kettenspannung kontrollieren, Kette einfetten	×	×	×	×	×	1500 km
Speichen kontrollieren, evtl. nachziehen	×		×		×	3000 km
Beide Räder auf Schlag und Radspur prüfen	×	×	×	×	×	1500 km
Steuerkopflager auf Spiel prüfen	×		×		×	3000 km
Brems- und Kupplungshebel sowie Hinterrad-Bremzug ölen	×		×		×	3000 km
Bremsen prüfen, evtl. einstellen	×		×	×	×	1500 km
Tachometerantrieb abschmieren			×		×	3000 km
Spreizbolzen der Vorder- und Hinterradbremse fetten			×		×	3000 km
Vorder- und Hinterradlager sowie Lenkungslager neu fetten						10 000 km
Ölstandskontrolle Teleskopgabel (Seite 41-43)			×		×	3000 km

Ursachen von Störungen

Motor springt nicht an

Kraftstofftank leer oder Hahn irrtümlicherweise zu. Starthilfe bei kaltem Motor nicht benützt (Stift niederdrücken).

Düsen oder Siebe im Benzinbahn verstopft (reinigen).

Licht nicht ausgeschaltet.

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

Störung in der Zündanlage.

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

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

Wenn der Motor nicht anspringt, kann dies aber auch noch folgende Ursachen haben: War bei abgestellter Maschine der Benzinbahn nicht geschlossen, so kann bei verschmutztem Vergaser (Schwimmernadelsitz) fortwährend Kraftstoff in den Motor laufen — man sagt dann, der Motor ist „ersoffen“. Zum Starten Benzinbahn zumachen und Gasdrehgriff auf „Vollgas“ stellen und durchstarten. Kommt der Motor trotzdem nicht, Zündkerze herausschrauben und Motor ohne Kompression öfters durchtreten. Anschließend eine trockene Zündkerze einsetzen und starten.

Ursachen von Störungen

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

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

Hauptdüse oder Leerlaufdüse im Vergaser verstopft.

Schwimmernadel bleibt hängen, so daß Motor überfettet läuft.

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

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

Luftansauglöcher unter der Sitzbank mit Putzlappen zugedeckt.

Luftfilter verschmutzt.

Nachsehen, ob kein Putzlappen auf den Luftansauglöchern unter der Sitzbank liegt.

**Motorleistung
läßt nach**

In der Auspuffanlage Durchgangslöcher verrußt (reinigen).

Kolbenringe festgeklebt (Kundendienst aufsuchen).
Gasschieber geht nicht ganz hoch (Einstellschraube nachregulieren).

Luftfilter verdreht (reinigen).

Saugschalldämpfer nicht dicht (abdichten).

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

Hinderradkette steif oder zu stramm.

Zündzeitpunkt verstellt (Kundendienst aufsuchen).

Ursachen von Störungen

**Motor hat hohen
Leerlauf**

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

Bowdenzug in Ordnung bringen.

Abdichtung des Kurbelraumes hinter Zünder bläst durch (Kundendienst aufsuchen).

**5-Gang-Fuß-
schaltung rastet nicht
exakt**

Prüfen, ob Schalthebel an Motorverkleidung und Fußrastenrohr freigeht. Wenn nicht, ist Rastenrohr oder Schalthebel verbogen (nachbiegen) oder Exzentereinstellschraube der Rückholfeder ist verstellt (Abhilfe siehe Betriebsanleitung, Seite 30).

Kupplung rutscht

Kupplungshebel am Lenker ohne Spiel (einstellen). Kupplungszug verschlissen (der Kupplungszug ist ein Seil aus mehreren Einzeldrähten. Bricht ein Drähtchen ab und stellt sich hoch, so bleibt der Seilzug in der Hülse hängen, wodurch die Kupplung nicht schließt) — Kupplungszug erneuern.

Druckstift in der Kupplung ohne Spiel, oder Schlußlamelle durch Überhitzung verzogen (Kundendienst aufsuchen).

**Motor bleibt im
Leerlauf nach Ein-
schalten des Lichtes
oder Prüfen der Schnarre
stehen**

Im Lichtschalter Masseschluß. Zündkerzenelektrodenabstand zu groß (nachbiegen auf 0,4 mm).

Unterbrecher falsch eingestellt.

**Wasser
im Saugschalldämpfer
und im Rahmen**

Beim Waschen Wasser durch die Luftansauglöcher unter die Sitzbank gekommen.

Saugschalldämpfer am Vergaser und am Rahmen nicht dicht.

Bild-Nr.	ET-Nr.	Bezeichnung	Bild-Nr.	ET-Nr.	Bezeichnung
	15.00.01	Motor, vollständig	48	15.66.19	Distanzgabel
1	15.22.02	Zündkabel	49	15.66.07	Druckstift, lang
2	15.22.03	Regenschutzhülse	zu 49	00.69.28	Kugel 6 mm Ø für Kupplungsdruckstift
3	15.32.15	teillabgeschirmter Entstörstecker	50	15.66.91	Vorgelegewelle
4	08.11.03	Zündkerze 260 WE	zu 50	15.06.09	Anlaufscheibe für Vorgelegewelle
5	00.20.22	Sechskantmutter	51	15.61.10	Gehäusedichtung
6	00.30.03	Scheibe	52	33.30.09	BSA-Keil, vollständig
7		entfällt	53	15.60.61	Kickstarterhebel
8		entfällt	54	15.60.62	Startergummi
9		entfällt		15.50.98 a	Fußschalthebel, vollst.
10		entfällt		15.50.98 a	Fußschalthebel, vollst.
11		entfällt	55	15.50.55	Fußschalthebel
12		entfällt	56	15.50.13	Lagerbolzen
13		entfällt	57	15.50.14	Scheibe
14		entfällt	zu 57		f. Lagerbolzen 15.50.13
15		entfällt	zu 57	15.50.18	Ausgleichscheibe f. Lagerbolzen 15.50.13
16		entfällt	58	00.46.61	Sicherungsring
17	00.20.27	Sechskantmutter	59	51.61.02.20	Scheibe
18	00.43.41	Federling	60	00.43.63	Federscheibe
19	15.32.93	Zünder, vollständig	61	00.11.31	Sechskantschraube
	08.16.80	Schwungrad mit Windflügel	62	00.10.42	Sechskantschraube
20	08.16.63	Schlußlichtanker	63	08.16.33	Kondensator
21	08.16.35	Lichtanker	64	08.16.62	Bremslichtanker
22	00.10.41	Sechskantschraube	65		entfällt
23	08.16.79	Ankerplatte, vollst.	66	08.16.69	Kontaktsatz
24	15.22.01	Kabeldurchführung	67	00.76.53	Radialdichtring
25	08.16.60	Zündanker	68	00.55.15	Halbrundkerbnagel
26	08.16.41	Schlußlichtleitung	69	00.31.06	Pappscheibendichtung
27	15.22.10	Kurzschlußkabel	70	15.60.10	Sechskantmutter
28	08.16.40	Lichtleitung	71	15.60.11	Sicherungsblech
29	08.16.52	Bremslichtleitung	72	15.60.13	Kettenritzel Z = 13
zu 26-29	00.95.11	Leitungsverbinder	73	00.77.50	Radialdichtring
30	15.63.06	Zylinderkopf	74	00.20.19	Sechskantmutter
31	15.63.63	Vergaserstutzen	75	00.43.63	Federscheibe
32	00.43.63	Federscheibe	76	15.51.02	O-Ring
33	00.20.19	Sechskantmutter	77	11.00.19	O-Ring
34	15.63.61	Dichtung f. Saugleitung	zu 77	00.70.01	Dichtring
35	15.63.94	Zylinder			für O-Ring
36	15.63.64	Zylinderfußdichtung	78	15.61.01 b	Gehäuse, links
37	15.63.96	Kolben, vollständig	zu 78	15.51.03	Lagerbuchse
zu 37	00.90.08	LD-Ring			für Kickstarterwelle
zu 37	15.63.11	Kolbenbolzen	zu 78	00.61.00	im Gehäuse 15.61.01 b
zu 37	00.48.01	Sicherungsring			Kugellager
38	00.20.00	Stiftschraube			für Vorgelegewelle
39	00.11.22	Sechskantschraube	zu 78	00.61.30	im Gehäuse 15.61.01 b
40	00.43.37	Federling			Kugellager für Keilw.
41	15.01.14	Scheibe	zu 78	00.10.44	im Gehäuse 15.61.01 b
42	15.51.11	Welle für Kupplung	zu 78	00.10.58	Schraube für Gehäuse
zu 42	15.51.04	Rundschnurring für Kupplungsw. 15.51.12	zu 78	15.50.17	Schraube für Gehäuse
43	15.01.97	Hebel für Kupplung	79	15.50.26	Feder
44	00.80.01	Scheibenfeder	zu 79		Bindedraht
45	00.63.00	Kugellager BO 17	80	15.50.09	für Feder 15.50.17
46	15.65.00	Kurbeltrieb	81	00.51.31	Lasche
zu 46	15.65.02	Nadelkäfig, oben	82	15.50.10 a	Splintbolzen
zu 46	15.05.07	Ausgleichscheibe für Kurbelwellenlag.		15.50.97	Hebel
47	15.66.20	Gabelachse	zu 83	15.50.22	Übertragungshebel
			zu 83	15.60.07	Übertragungshebel
					Buchse

Bild-Nr.	ET-Nr.	Bezeichnung	Bild-Nr.	ET-Nr.	Bezeichnung
		F. Übertragungshebel	zu 111	15.07.17	Scheibe
84	15.50.23	Exzentrerschraube			für Kupplungsmuffe
zu 84	00.43.37	Federring	zu 111	00.20.52	Sechskantmutter für Kupplungsbefestigung
zu 84	00.20.19	Mutter	112	00.47.50	Sicherungsblech
85	00.43.38	Federring	113	15.07.09	Reiblamelle
86	00.20.22	Sechskantmutter	114	15.07.10	Innenlamelle
87	15.51.92	Raste	zu 114	15.67.10	Innenlamelle
zu 87	01.10.01	Dichtung	115	15.57.07	Decklamelle
		für Raste 15.51.92	116	15.67.11	Teller-Feder
	15.66.96 a	Schaltwalze, vollst.	117	15.07.08	Druckplatte
88	15.66.10 a	Schaltwalze	118	15.07.13	Sicherungsblech
zu 88	15.06.09	Anlaufscheibe	119	00.10.52	Sechskantschraube
		für Schaltwalze	120	15.07.12	Druckstift, kurz
90	15.66.23	Zahnrad Z = 22	zu 120	15.07.15	Ausgleichscheibe auf Druckstift 15.07.12
91	15.66.95	Schaltgabel, links	zu 120	15.07.16	Ausgleichscheibe auf Druckstift 15.07.12
92	15.66.45	Mittenschaltgabel	121	00.10.39	Sechskantschraube
93	15.66.97	Schaltgabel, rechts	122	00.16.11	Linsensenkschraube
zu 91-93	00.53.09	Ringkopf-Zylinderstift für Schaltgabeln	zu 122	00.16.12	Linsensenkschraube
94	15.66.06 a	Keilwelle	123	15.60.95	Vergaser
zu 94	00.46.56	Sicherungsring	124	00.60.31	Kugellager 6004
		für Keilwelle	125	15.61.15 b	Gehäuse, rechts
zu 94	11.00.25	Ausgleichscheibe für Keilwelle	zu 125	15.51.09	Lagerbuchse für Gehäuse 15.61.15 b
zu 94	15.66.18	Distanzscheibe für Keilwelle	zu 125	00.61.01	Kugellager f. Keilw. in Gehäuse 15.61.15 b
95	15.66.21	Zahnrad Z = 46	zu 125	15.01.06	Anschlagbolzen für Kickstarter und Federhalterung
96	15.66.44	Schaltrad Z = 33			
97	15.66.13	Zahnrad Z = 36	zu 125	00.20.19	Sechskantmutter M 6 zum Einsetzen in Gehäuse 15.61.15 b
98	15.66.22	Schaltrad Z = 40			
99	15.66.98	Zahnrad Z = 31			
100	15.50.24	Rückholfeder	zu 125	15.01.11	Paßhülse f. Gehäuse
	15.68.93 a	Mitnehmer, vollst.	126	15.10.02	Dichtung
101	15.58.11	Bolzen	127	00.43.63	Federscheibe
102	15.68.05	Mitnehmer	128	00.20.19	Sechskantmutter
zu 102	15.68.14	Klinkenfeder	129	15.67.18	Ritzel Z = 20
zu 102	00.46.62	Sicherungsring auf Mitnehmer	130	15.07.19	Abstandsring
103	15.68.06	Klinke	131	00.43.41	Federring
104	15.58.90	Kickstarterwelle	132	00.20.27	Sechskantmutter
zu 104	15.58.09	Scheibe für Kickstarterwelle	133	15.67.03	Buchse
zu 104	15.58.16	Sicherungsring für Kickstarterwelle	134	15.67.92	Kupplungsrad Z = 79
zu 104	15.18.05	Gewindemuffe, zwischen Federtopf und Kickstarterwelle	135	00.58.53	Senkniet
zu 104	15.18.06	Schleppfeder, zwischen Federtopf und Kickstarterwelle	136	15.57.20	Feder
			137	15.60.05	Gehäusedeckel
105	00.01.67	O-Ring	zu 137	11.00.19	Öleinfüllschraube
106	00.50.00	Sicherungsring	zu 137	00.70.01	Dichtring für Öleinfüllschraube
107	15.68.22	Zahnsegment	138	15.02.05	Kerzenabdeckkappe
zu 107	15.68.13	Klinkenabheber	139	00.16.12	Linsensenkschraube
108	15.68.91	Kickstarterrad Z = 48	zu 139	00.16.13	Linsensenkschraube
109	15.18.02	Federtopf	140	11.00.10 a	Sprengring
110	15.09.04	Rückholfeder	141	14.12.04	Deckblech
111	15.57.92	Kupplungsmuffe	142	15.04.12	Windflügel
			143	15.22.03	Regenschutzkappe
			144	15.54.02	Motorhaube
			145	15.03.05	Zylinderkopfdichtung

JMPB
parts



**KREIDLER WERKE GMBH
FAHRZEUGWERKE
7014 KORNWESTHEIM**