

KREIDLER

Florett



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Ref. 650.00.93



Mokick

Bedienungsanleitung

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.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

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 Fahrzeug: _____

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	14
Einfahren		15
Kraftstoff und Öl	Super, Motorenöl, Korrosionsschutz, Motorschmierung, Getriebeöl	16–17
Zündkerzenfragen		18–19
Vergaserfragen	Einstellung, Demontage, Filter	20–23
Auspuff reinigen		24
Zündanlage	Einstellung, Unterbrecher	25–26
Kupplung und Schaltung	Einstellen bzw. nach stellen	27–31
Räder und Bremsen	Bremsen nachstellen, Kette, Kettenschloß	32–36
Elektrik	Schalter am Lenker, Schaltplan, Scheinwerfereinstellung	37–39
Verschiedenes	Lenkungslager nach stellen, Wintertips	40–41
	Wartungsplan	42–43
4	Störungen und ihre Behebung	44–46

Für das KREIDLER-FLORETT Mokick braucht man den Führerschein 5 (Moped-Fahrerlaubnis).

Es 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.

Das KREIDLER-FLORETT Mokick muß mit einem Versicherungs-Kennzeichen versehen sein, das jedes Jahr von der Versicherung neu zugestellt wird.

Mit dem Fahrzeug haben Sie eine **Garantiekarte** mit **Pflegekarte** 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.

Typ-Bezeichnung:

K 54/32 D-A = Handschaltung

K 54/32 D-B = Fußschaltung

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.

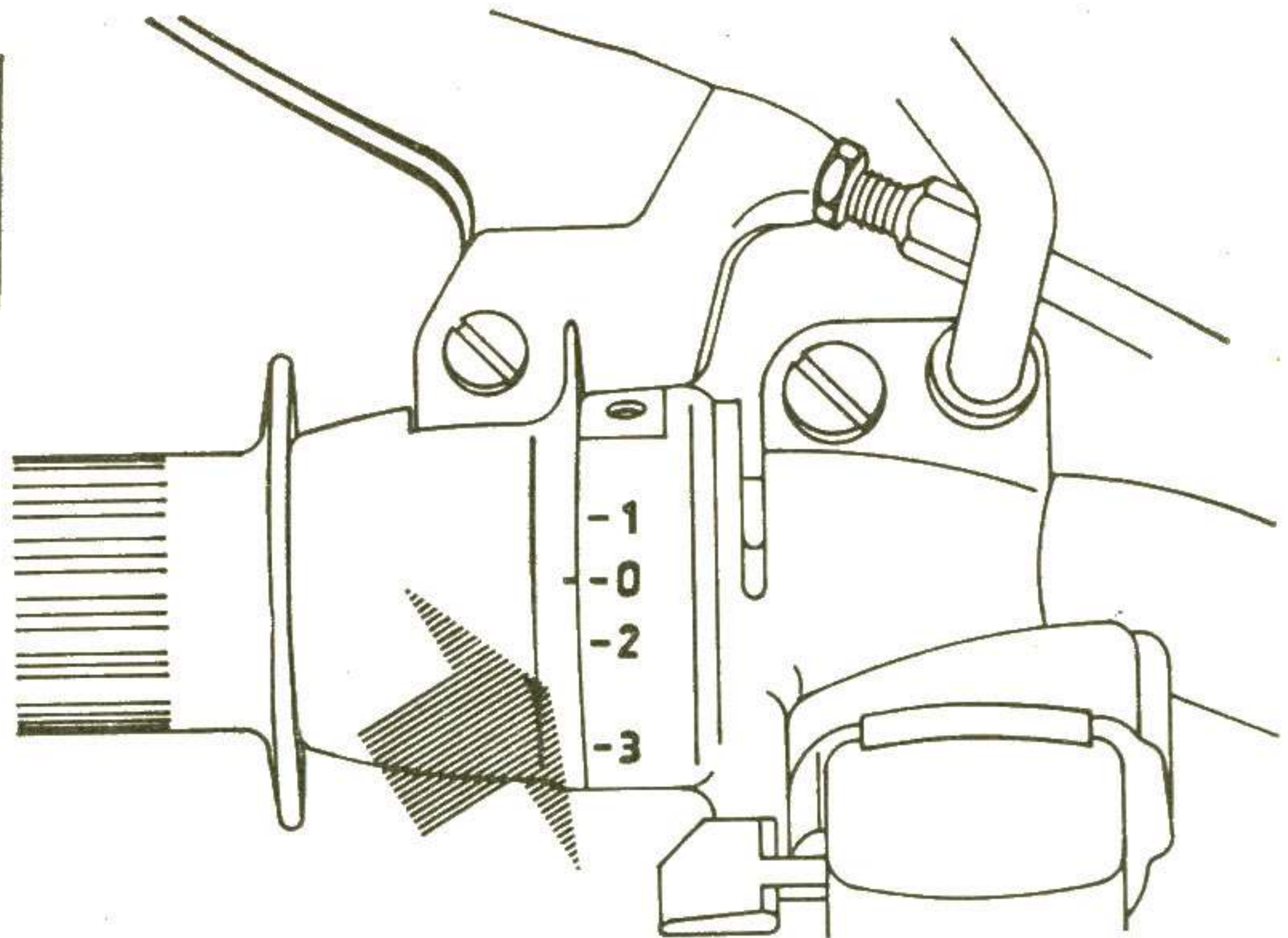


Werkzeug

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

Leicht
zu finden

Handschaltung

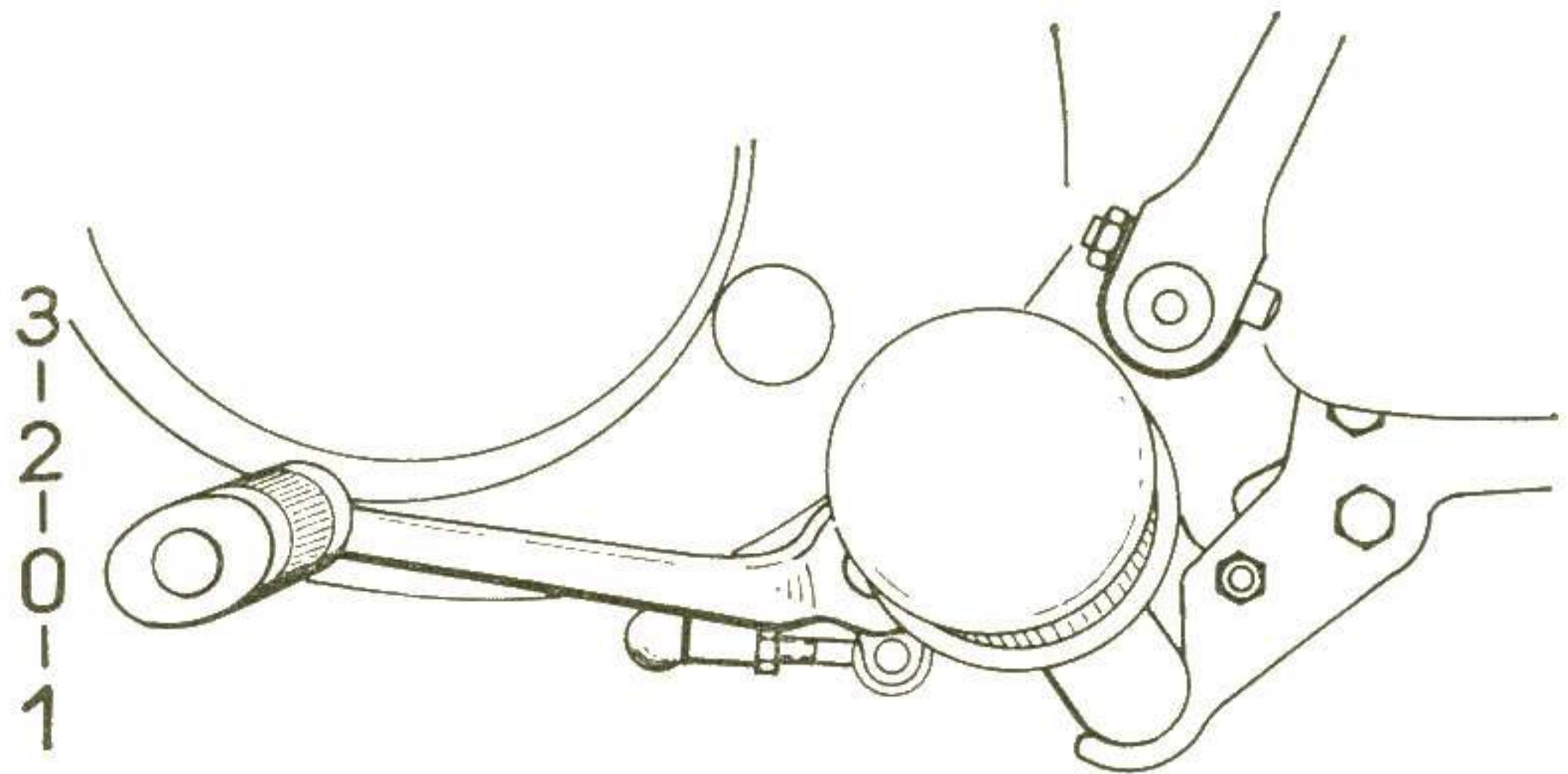


K 543 246

auf der linken Lenkerseite — Schaltdrehgriff von sich drehen: zurückschalten — Schaltdrehgriff zu sich drehen: hochschalten — die jeweilige Schaltstellung ist ablesbar — 1 = 1. Gang — 0 = Leerlauf — 2 = 2. Gang — 3 = 3. Gang.

Leerlauf rastet zwischen dem 1. und dem 2. Gang ein — Schaltdrehgriff läßt sich nur drehen, wenn Kupplungshebel angezogen wird.

Fußschaltung

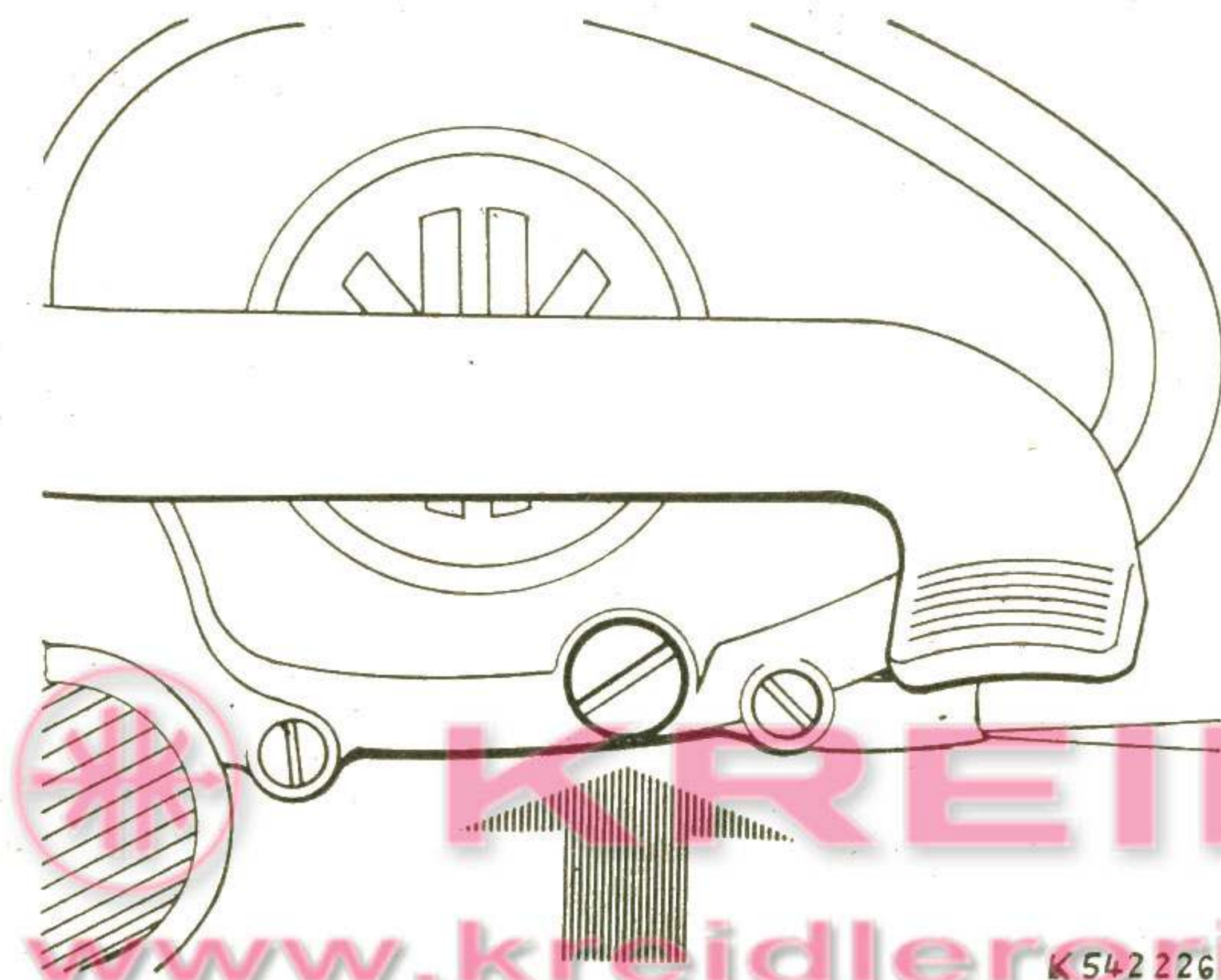


K 543 228

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

Kraftstoff und Öl

Getriebeöl wechseln



Getriebeöl wechseln – Einfüllschraube am Motorgehäuse unterhalb des Fußbremshebels – Ölinhalt 250 ccm SAE 80 (zum Beispiel Mobil GX 80 oder Esso GP 80 oder Valvoline Tecto 2 SAE 80) – Ölwechsel nach Pflegedienstplan – Ölkontrolle: Verschlußschraube herausdrehen – bei senkrecht stehender Maschine muß der Ölspiegel in Höhe des Einfülloches stehen.

Zündkerzen-Fragen

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

Richtige Zündkerzen

Für Moped- und Mokickmotoren liefert die Zündkerzenindustrie speziell hierfür entwickelte Kerzen

Bosch – 175/T 1

BERU – 175/14

Champion – L 86

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:

Elektrodenabstand

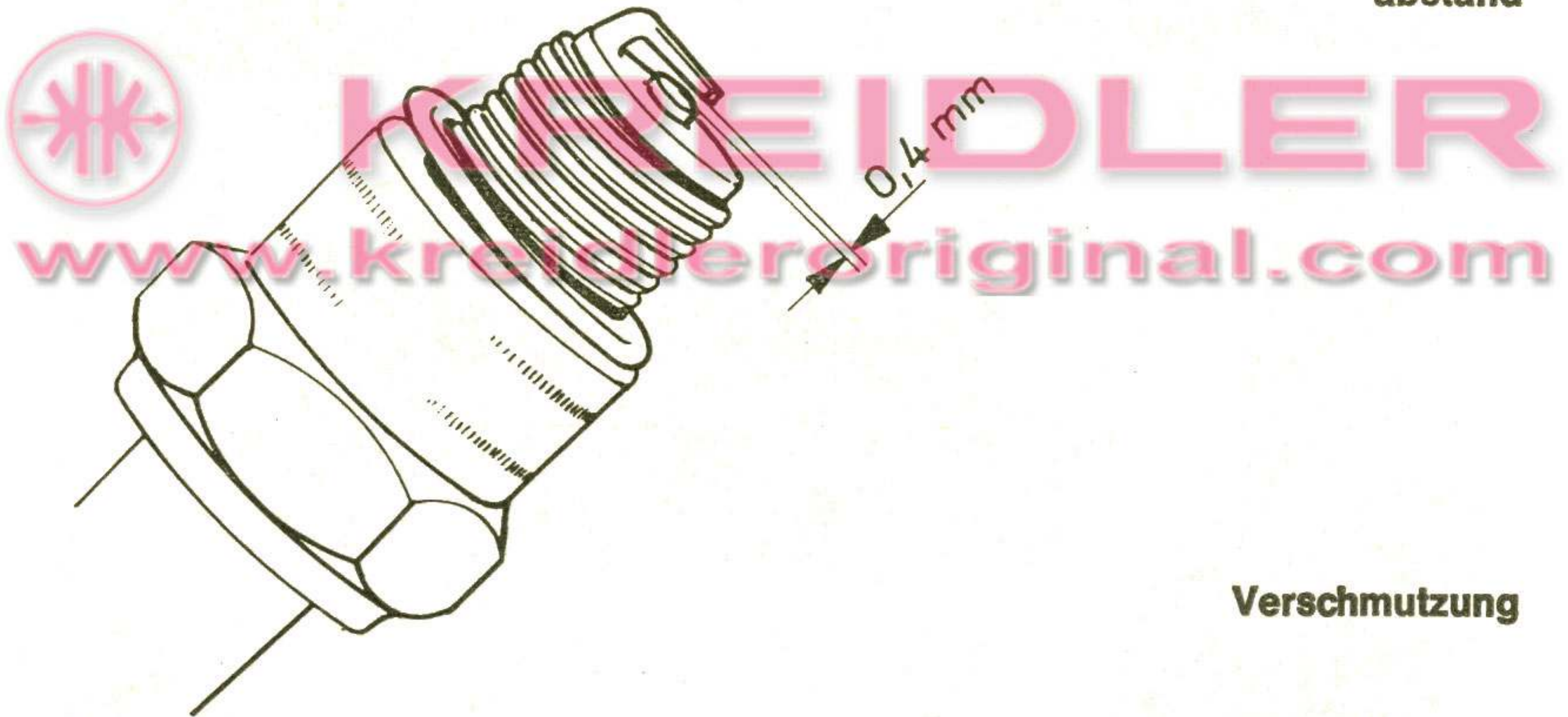
Elektrode nachbiegen auf ca. 0,4 mm, das ist etwa Fingernägelstärke.

Zündkerzen-Fragen

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, spingt 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

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

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 74

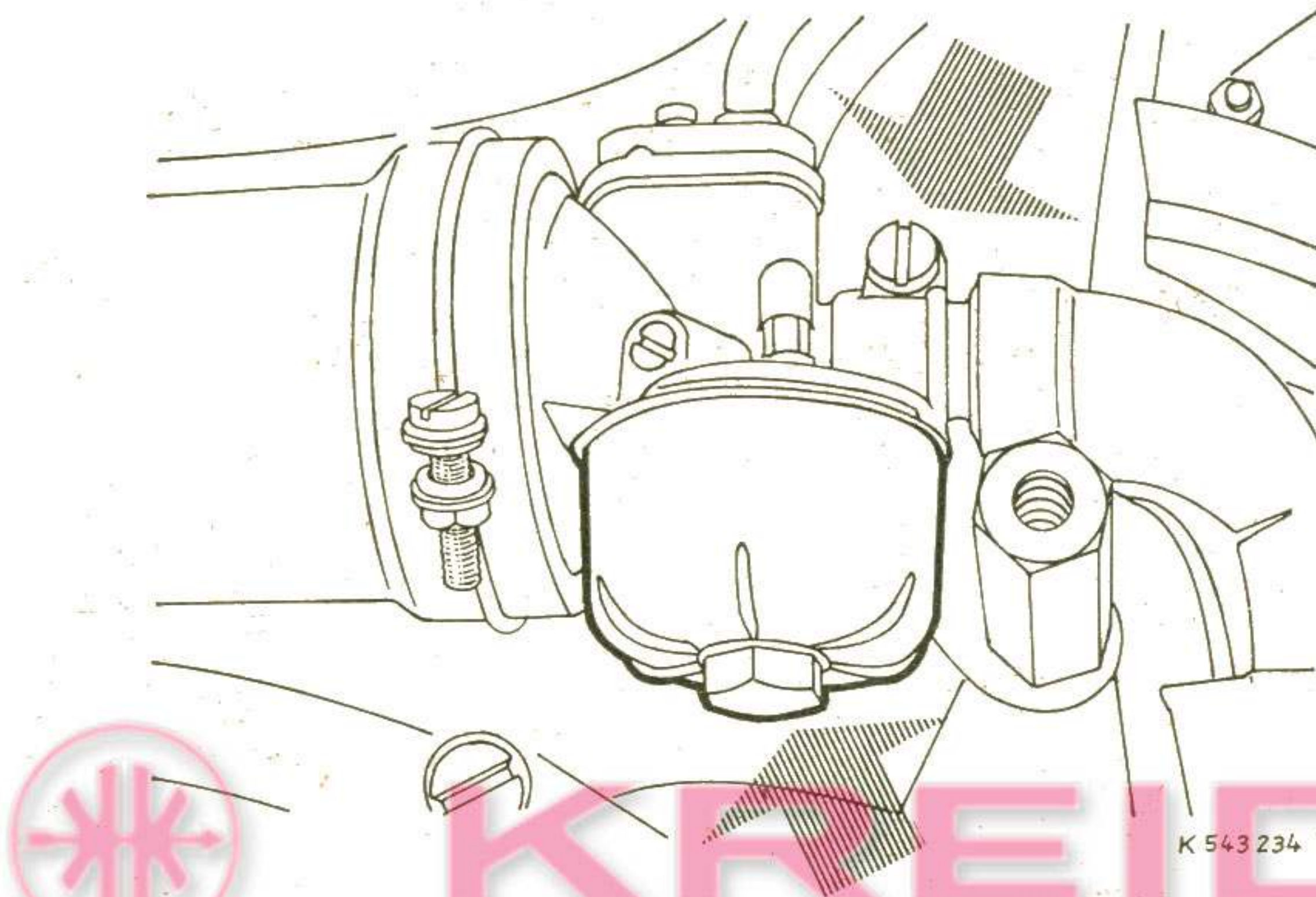
Nadeldüse 2,24

Düsennadel Nr. 46—052

Nadelstellung 2 (2. Kerbe von oben)

Schieber 2

Schwimmer- gehäuse



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

Das Schwimmergehäuse läßt sich an dem angegossenen Sechskant (unterer Pfeil) abschrauben und von Schmutz und Kondenswasser reinigen.

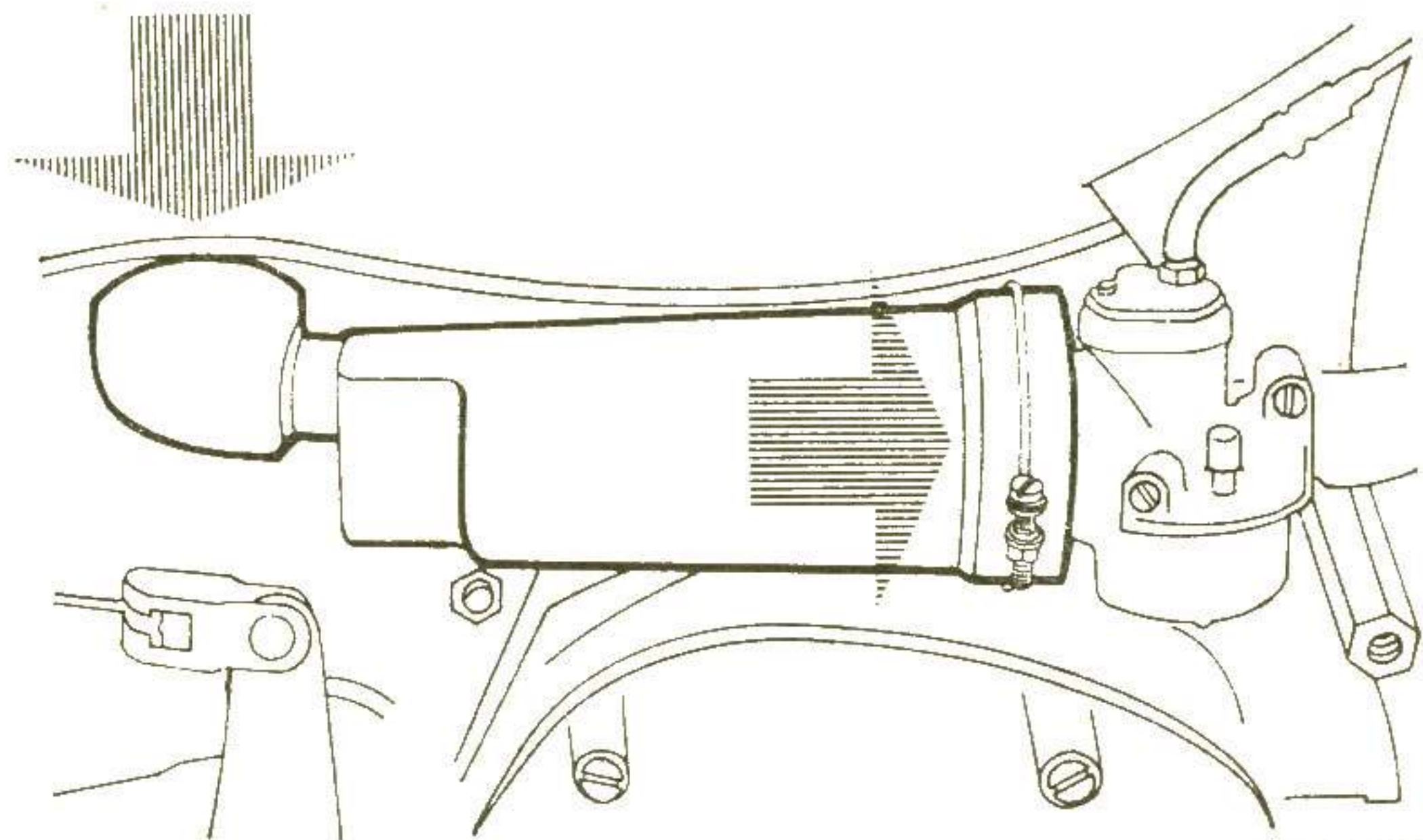
Schwimmer nicht grob anfassen – Verbiegungen verändern das Kraftstoffniveau.

Besonders, wenn das FLORETT Mokick noch neu ist, können sich Rückstände aus dem Tank im Vergaser absetzen und zu Störungen führen – vorsorglich Schwimmergehäuse abnehmen, auswaschen oder, sobald es trocken ist, ausblasen.

Vergaser reinigen

Vergaser-Fragen

Luftfilter



Zum Reinigen des Luftfilters muß der Saugschalldämpfer abgenommen werden — Verbindungsstück zwischen Saugschalldämpfer und Rahmen (linker Pfeil) vom Rahmen abziehen und hochdrehen, daß die Öffnung nach oben zeigt — Spannrings lösen (rechter Pfeil) — Saugschalldämpfer nach hinten vom Vergaser abziehen — Filter (Drahtgeflecht) herausnehmen, in Benzin waschen, danach mit Motoröl benetzen — Filter wieder einsetzen und Saugschalldämpfer montieren — Verbindungsstück (linker Pfeil) wieder aufsetzen.

Hauptdüse

Zugang zur Hauptdüse (Bild Seite 21): Klemmanschluß Pfeil oben) lockern — Vergaser verdrehen (Schwimmerkammer vom Motor weg) — Schwimmerkammer abschrauben (Pfeil unten) — Hauptdüse mit **gutem** Schraubenzieher herausdrehen. Zur eigenhändigen Demontage des Gasschiebers besteht kein Anlaß, zumal die Stellung der Düsen-nadel nicht verändert werden soll — die Zylinderkopfschraube oberhalb der Schwimmerkammer dient als Stellschraube zum Gasschieberanschlag zwecks Leerlaufeinstellung.

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

Saugschalldämpfer-Anschluß zum Rahmen (Verbindungsstück Seite 22, linker Pfeil) — sorgfältig aufsetzen — am besten mit Heißlagerfett oder Bosch-Kitt KK 1 V 1 ringsherum abdichten.

Dazu muß der Motor betriebswarm sein. Rändelschraube am Rohrbogen oberhalb des Vergasers möglichst weit hineindrehen — dann durch den Schlitz in der Motorverkleidung mit dem Schraubenzieher Schieberanschlagschraube drehen — nach rechts: Motor läuft schneller — nach links: Motor läuft langsamer.

**Motorstandlauf
(Leerlauf)
einstellen**

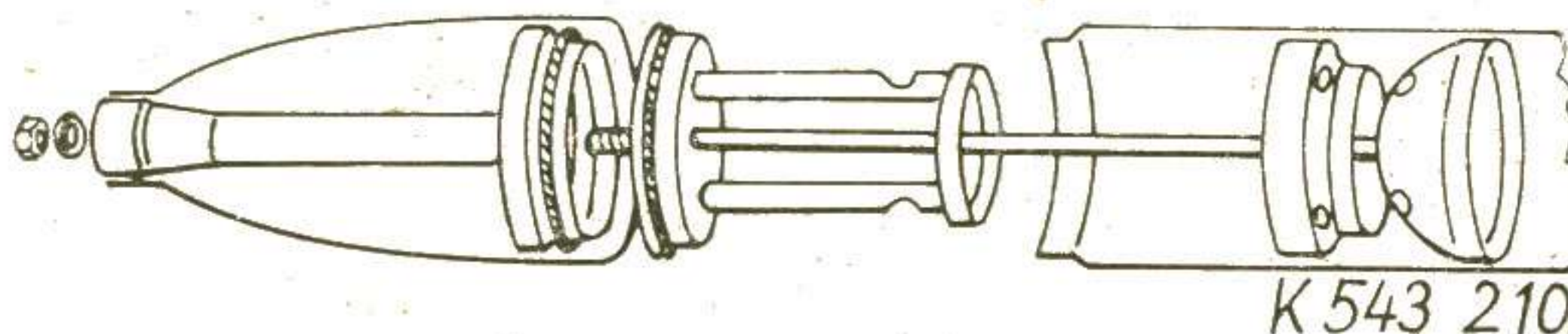
Richtiger Leerlauf: Motor läuft rund ohne zu rucken — mit Rändelschraube am Rohrbogen Spiel im Gaszug beseitigen — Gegenmutter der Rändelschraube festziehen.

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.

Kaltstart

Hat der Motor nach dem Kaltstart einen schlechten Übergang (von Standgas auf Vollgas), dann Abdichtung zwischen Saugschalldämpfer und Vergaser sowie zwischen Saugschalldämpfer und Rahmeneintritt nachsehen, letzteren am besten mit Bosch-Kitt KK 1 V 1 abdichten (siehe Bild Seite 22).

Auspuff reinigen



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

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 Endkappe abschrauben – Einsatz herausziehen (ist er festgebrannt, mit KREIDLER-Spezialreinigungsschlüssel herausdrehen) – Öffnungen an Schalldämpfer, Dämpfereinsatz, Endkappe von Rückständen freimachen – beim Zusammenbau Asbestschnüre zur Dichtung wieder sorgfältig einlegen.

Alle Änderungen am Schalldämpfer, auch solche zu dem Zweck, den Auspuffton lauter zumachen, schwächen nicht nur die Motorleistung und erhöhen den Verbrauch – sie sind auch polizeiwidrig.

Einstelldaten

Vorzündung 0,9 mm vor OT (vor oberem Kolben-Totpunkt) = 16 Grad Kurbelwinkel.

Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 mm.

Polabriß 7–11 mm.

Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm.

Zündkerzen:

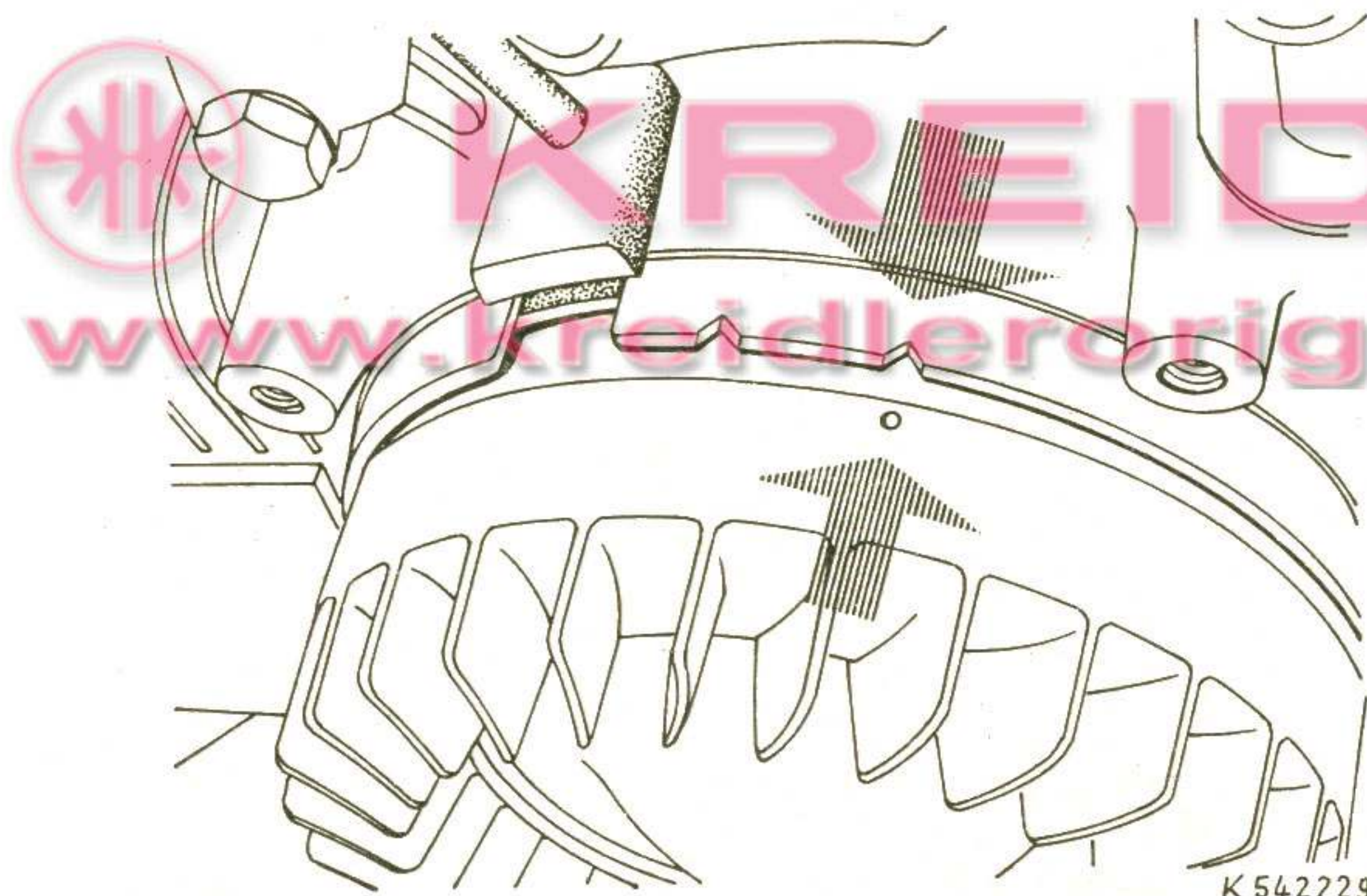
Bosch 190 M 11 S

BERU 190/14 S

Champion L 86

Keine „Sportkerzen“ verwenden, da diese im Mokickmotor bei Stadtfahrten verrußen.

Einstellung
prüfen



Linke Motorverkleidung abnehmen — hinter den 3 Gummitüllen sind mit Steckschlüssel SW 10 3 Schrauben zu lösen — Polrad (trägt vorn die Gebläseschaufeln) drehen, bis Körnermarkierung sichtbar wird (Zeichnung oben) — Sprengring und Staubdeckel herausnehmen — Markierung der rechten Einkerbung am Motorgehäuse gegenüberstellen (Pfeil von oben) — damit steht der Kolben 0,9 mm vor OT = 16 Grad Kurbelwinkel — (Körner gegenüber linker Kerbe bedeutet: Kolben im OT).

Zündanlage



Bei Körner auf rechter Kerbe müssen die Unterbrecherkontakte zu öffnen beginnen (Pfeil von oben) — nun muß sich eine 0,03 mm dicke Einstelllehre (Staniolpapierdicke) zwischen die Kontakte schieben lassen, ohne zu klemmen — ist das nicht der Fall, muß dieser Abstand eingestellt werden, und zwar: Schraube des rechten Kontaktblocks lösen (Pfeil von unten, Zeichnung oben) und nach Einstellung auf 0,03 mm Kontaktabstand wieder festziehen — nach dieser Einstellung wird sich der größte Kontaktabstand zwischen 0,3–0,4 mm einstellen und ist damit richtig.

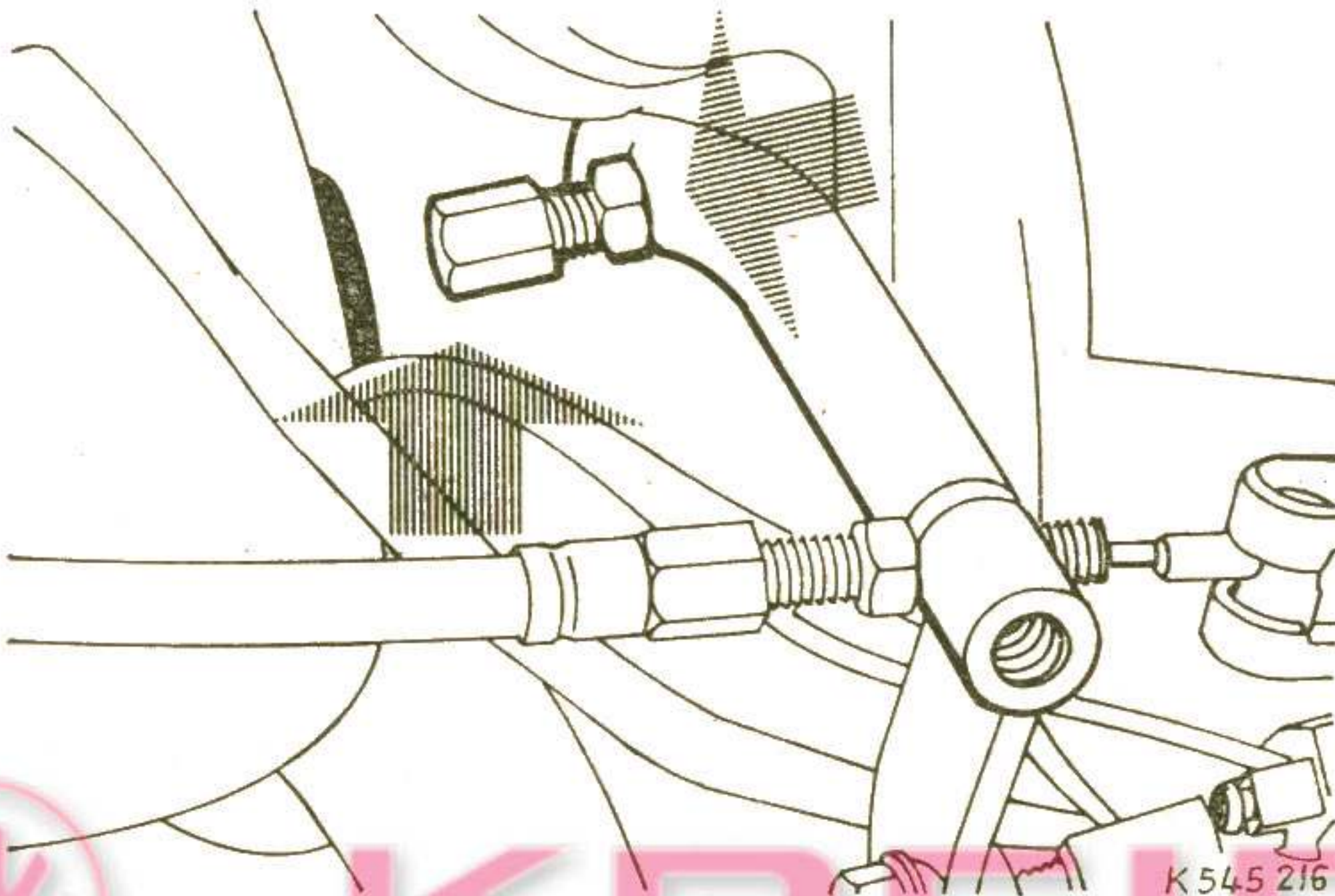
Unterbrecher

Nach längerem Betrieb zeigen die Unterbrecherkontakte Abbrandstellen (Erhöhungen und Vertiefungen) — kleine Unebenheiten stören nicht — aber alle 10 000 km nachsehen (bei viel Staub und Nässe früher).

Unterbrecherkontakte reinigen

Kontakte mit kleinem, in Benzin (ohne Ölzusatz!) getauchten Pinsel reinigen — Kontakte mit Kontaktfeile glätten, Feilspäne mit Tuch entfernen — stark eingebrannte Kontakte unverzüglich vom Fachmann austauschen lassen.

Kupplungszug einstellen



Dazu bestehen zwei Möglichkeiten —

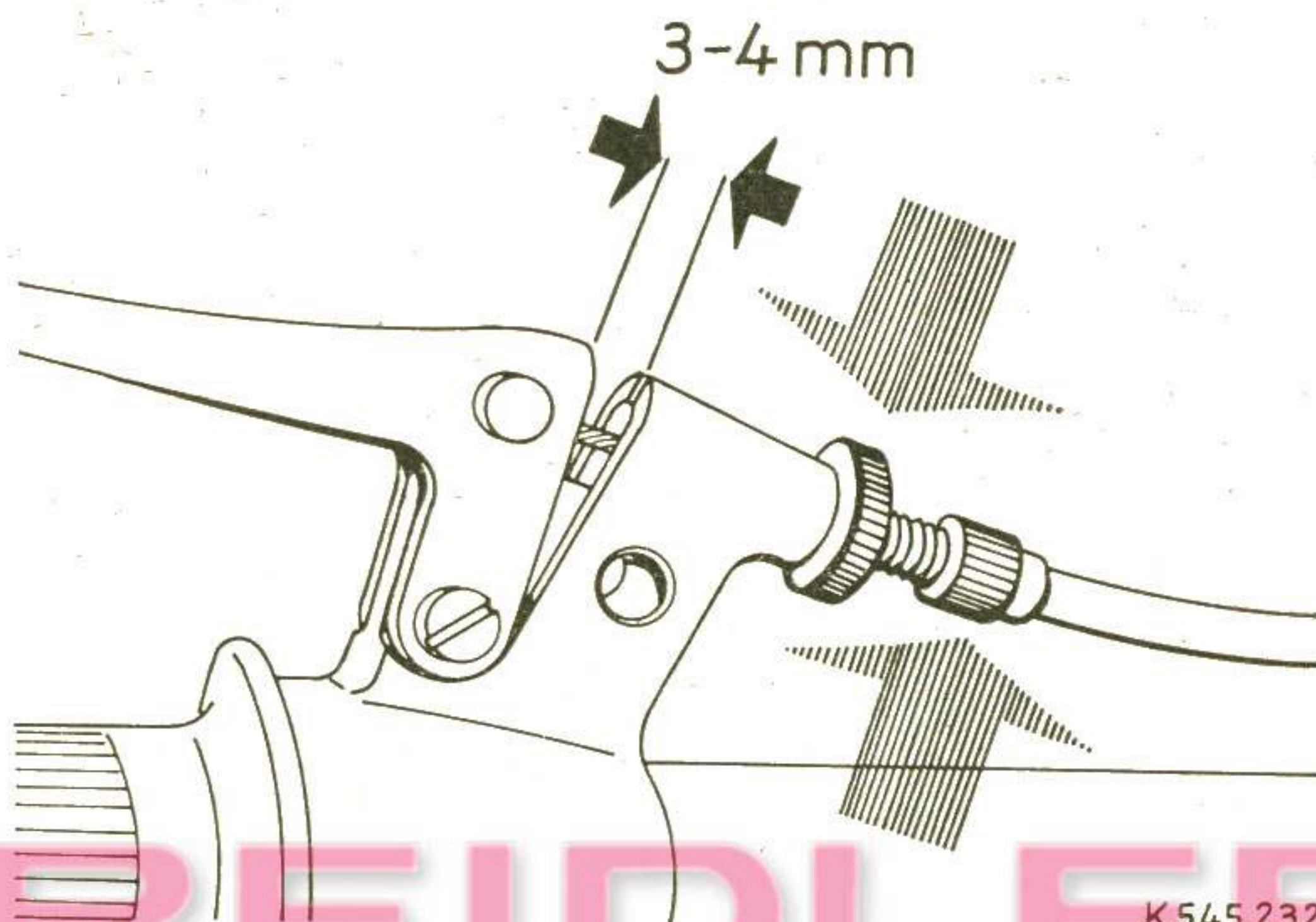
1. die Grundeinstellung: rechte Motorverkleidung abnehmen, über das Bremsseil hinweggreifen (siehe Bild) — Gegenmutter lösen (rechter Pfeil) — Stellschraube richtig setzen (linker Pfeil) — Gegenmutter wieder festziehen. Gegenüber der Stellschraube sitzt im Schutzblech ein Gummistopfen (in der Zeichnung 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 28) — 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 diesem 3–4 mm Spielraum auszuheben, zu trennen beginnt.

Kupplung und Schaltung

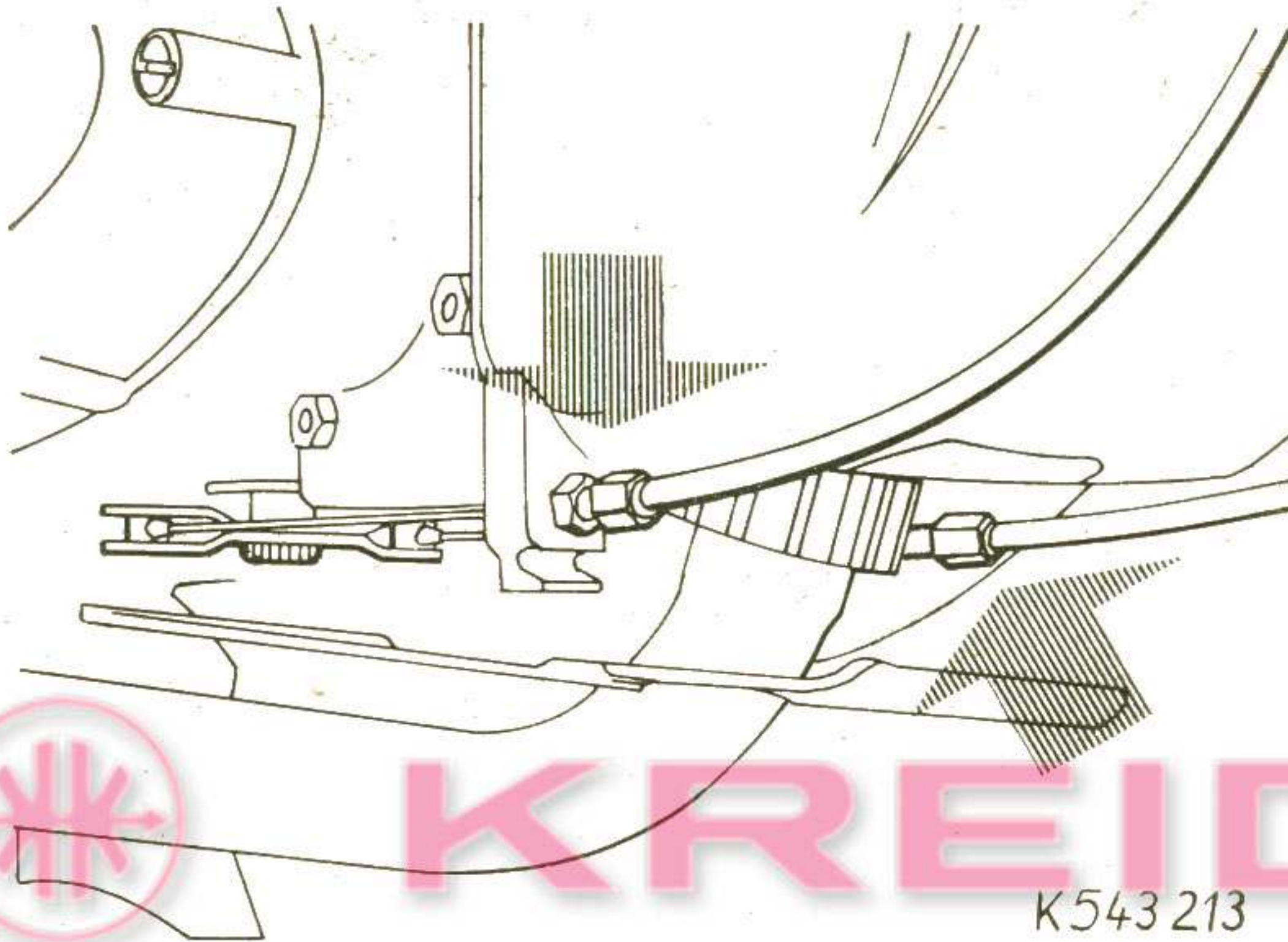


K 545 232

Sollte trotz korrekt eingestellten Zugseils 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-3-Gang-Motormontageanleitung haben, die Sie von Ihrem Kreidler-Händler beziehen können.

Kupplung und Schaltung

Handschaltung einstellen



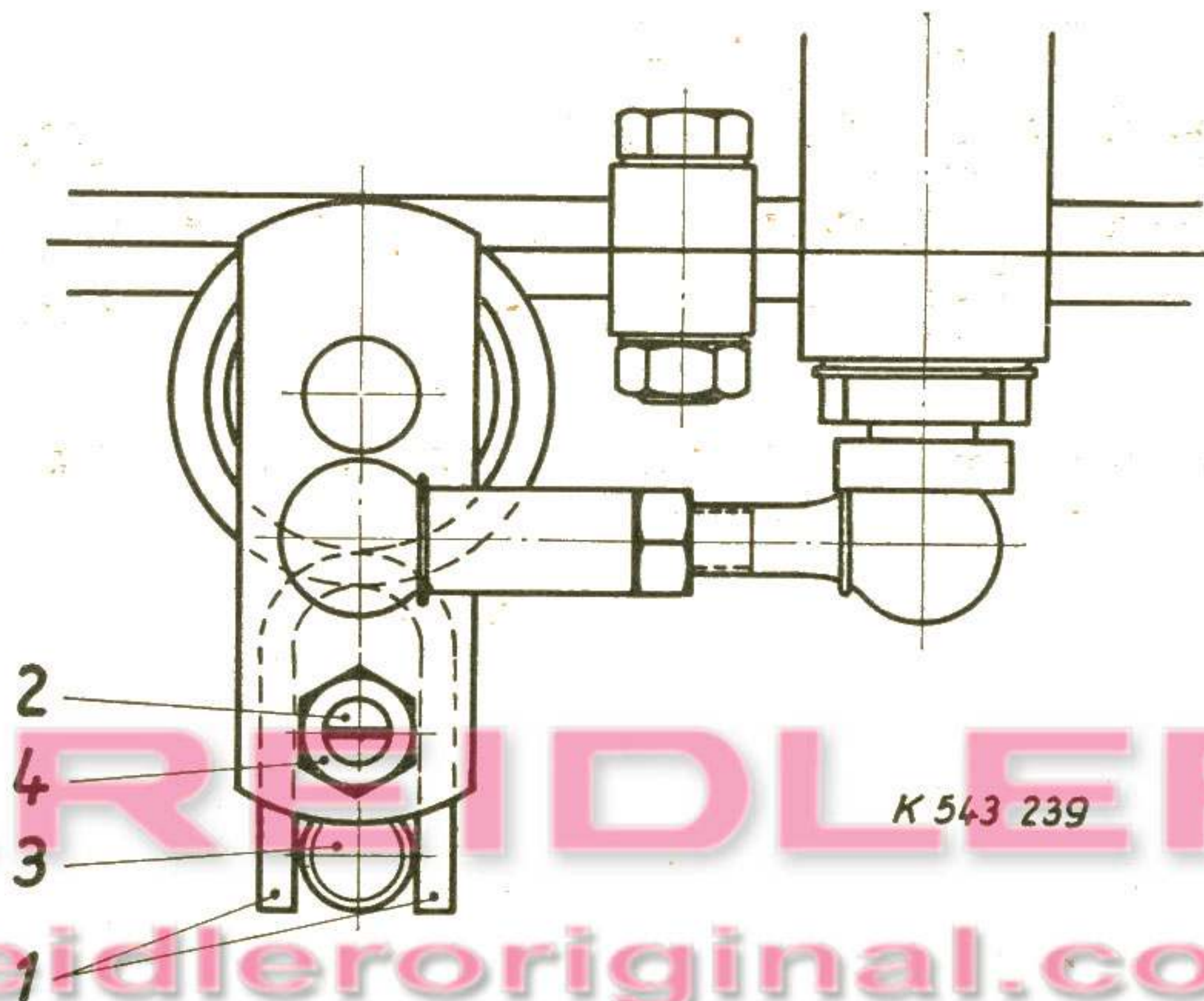
K543 213

www.kreidleroriginal.com

An der Motorunterseite sind die Seilzüge der Drehgriffschaltung in den Schaltbalken eingehängt – 2. Gang einschalten, damit der Schaltbalken genau quer zur Fahrtrichtung steht (Gang rastet leicht ein, wenn am Hinterrad gedreht wird) – jeder Seilzug hat eine Stellschraube mit Gegenmutter, die beiden Pfeile deuten darauf – Stellschrauben in die richtige Lage drehen heißt: Spiel der Seilzüge 0,3 bis 0,5 mm in Zugrichtung. Oder, wonach man sich in der Praxis richten wird: die freiliegenden Seilzüge (zwischen Schaltbalken und Stellschrauben) lassen sich mit dem Finger 3 bis 5 mm durchdrücken – Gegenmuttern wieder festziehen – der Schaltgriff muß sich dann gut drehen lassen.

Kupplung und Schaltung

Fußschaltung einstellen



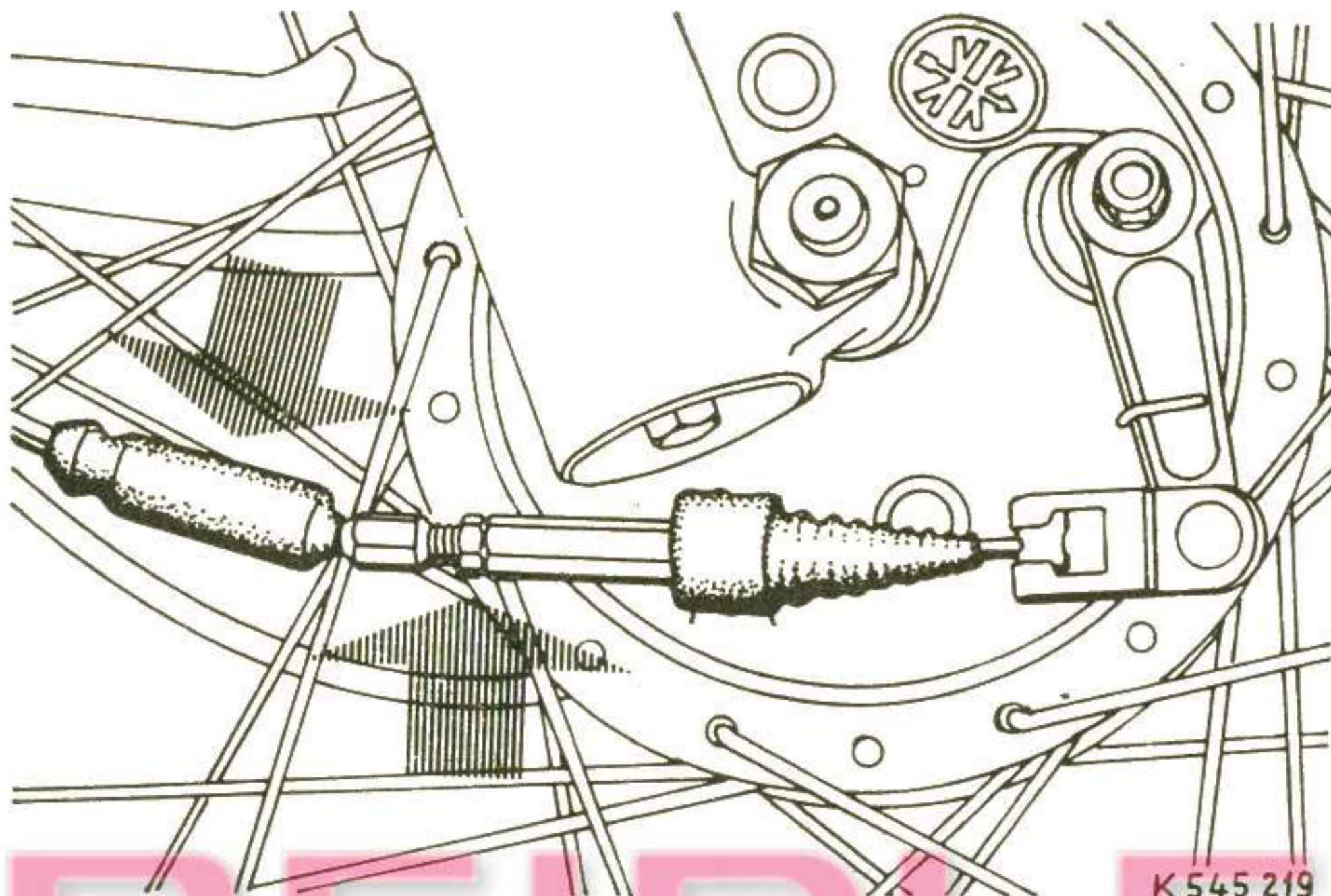
1. Auf Leerlauf zwischen 1. und 2. Gang schalten. Fußschalthebel auf Ruhestellung zurückgehen lassen.
2. Kontrollieren, ob beide Schenkel der Rückholfeder parallel sind und beidseitig sowohl Exzenter 2 und Anschlagbolzen 3 berühren. Nötigenfalls mit geeignetem Werkzeug (Polygripzange) vorsichtig nachbiegen.
3. Hinterrad drehen und mit der Hand am Fußschalthebel durch anhaltenden Druck nach unten 1. Gang einschalten.

Fußschaltung einstellen

4. Fußschalthebel langsam wieder nach oben kommen lassen. Kurz vor Erreichen der Ruhestellung des Fußschalthebels muß das Einrasten der Schaltklinke im Inneren des Motors durch ein leises Klinken hörbar werden.
5. Ist Klinke nicht eingerastet, dann Kontermutter lösen und mit Schraubenzieher den mit Schlitz versehenen Exzenter 2 verdrehen, bis Prüfung nach 4. zum Erfolg führt.
6. Hinterrad drehen und mit der Hand am Fußschalthebel durch anhaltenden Druck nach oben 2. Gang einschalten.
7. Fußschalthebel langsam wieder nach unten kommen lassen. Kurz vor Erreichen der Ruhestellung des Fußschalthebels muß wieder das Einrasten der Schaltklinke hörbar werden.
8. Ist Klinke nicht eingerastet, wieder durch Drehen des Exzenters nachkorrigieren.
9. Wenn die Schaltklinke in beiden Schaltrichtungen gleichmäßig kurz vor Erreichen der Ruhestellung des Fußschalthebels einrastet, Kontermutter festziehen. Dabei durch Schraubenzieher verhindern, daß sich Exzenter wieder verdreht.
10. Zur Kontrolle denselben Vorgang im 2. und 3. Gang wiederholen. Bei richtiger Einstellung im 1. Gang ist beim 2. und 3. Gang keine Korrektur mehr notwendig.

Räder und Bremsen

Handbremse nachstellen



Durch den Bremsbelag-Verschleiß wird der Leerweg am Bremshebel mit der Zeit größer – Nachstellung ist einfach: zuerst die Gummihülle abziehen (linker Pfeil) – dann die Gegenmutter lösen (rechter Pfeil) – Stellschraube aus dem langen Sechskantteil herauserschrauben, bis der gewünschte Leerweg am Handhebel erreicht ist – er soll 10–12 mm betragen (Meßstelle wie in Zeichnung am Kupplungshebel auf Seite 28 gezeigt) – Gegenmutter festziehen, Gummihülle wieder überschieben – reicht Länge der Stellschraube nicht mehr, Hebe 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!

Überwintern

Je weniger das Reifenprofil abgefahren ist, desto sicherer fährt man auf Schnee und Eis. Auf vereisten Straßen fährt sich mit etwas niedrigerem Luftdruck sicherer – also die empfohlenen Luftdrücke nicht erhöhen.

Feuchtigkeit kann zum Einfrieren der Bowdenzüge (Seilzüge) und des Gasschiebers führen, deshalb öfters ölen – bei Kaltstart Seite 13 und 23 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.

Wartungsplan der

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	und weiter alle
Ölwechsel im Getriebe bei warmem Motor, 250 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
Kupplungsspiel prüfen, evtl. einstellen	×	×	×	×	×	1500 km
Schaltung kontrollieren, evtl. nachstellen	×		×		×	3000 km
Zündung überprüfen, Vz 18–19° = 0,9 mm	×	×	×		×	3000 km
Elektrodenabstand an der Zündkerze kontrollieren = 0,4 mm	×	×	×	×	×	1500 km
Schmierfilze am Unterbrecher leicht einfetten					×	6000 km
Zylinderkopfschrauben nachziehen 1,5 mkg	×					
Motorbefestigung und Radmutter 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 kontrol- lieren, 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 Kupplungs- hebel sowie Hinterrad-Bremszug 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 Lenkungs-lager neu fetten						10 000 km

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).

**3-Gang-Drehgriff-
schaltung rastet nicht
exakt**

Die freiliegenden Seilzüge der Schaltung auf der Motorunterseite auf richtige Spannung prüfen – wie das durchgeführt wird, ist auf Seite 29 ausführlich beschrieben.

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
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.

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 im Vergaser verstopft.

Schwimmernadel blieb 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 verdreckt (reinigen).

Saugschalldämpfer nicht dicht (abdichten).

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

Hinterradkette steif oder zu stramm.

Zündzeitpunkt verstellt (Kundendienst aufsuchen).



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



KREIDLER FAHRZEUGBAU

KF 957 11. 68