

# KREIDLER



## KREIDLER

[www.kreidleroriginal.com](http://www.kreidleroriginal.com)

Ref. 650.00.69B

# Bedienungsanleitung Mofa und Moped



# Inhalt

---

Seite

## **Für Sie notiert**

6

## **Leicht zu finden**

7

Fahrgestell-Nr., Motor-Nr., Werkzeug,  
Bedienungsorgane

## **Gleich kann's losgehen**

9

Vorbereitungen zum Start

## **Kraftstoff und Öl**

10

Motorenöl, Getriebeöl

## **Zündkerzenfragen**

12

## **Vergaserfragen**

13

Einstellung, Reinigung, Filter

## **Auspuff reinigen**

15

## **Zündanlage**

15

Einstellung

## **Anwerf-Kupplungszug**

16

## **Räder und Bremsen**

17

Bremsen einstellen, Kettenpflege

## **Elektrik**

20

Schaltplan, Scheinwerfereinstellung

## **Pflege**

22

Reinigung

23

Wintertips

24

Wartungsplan

26

Störungen und ihre Behebung

## **Teile-Bezeichnung 2-Gang-Automatik-Motor**

31

## **Explosions-Zeichnung Mofa/Moped-Motor**

35



# 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:



## Für Sie notiert

---

Die MF-Typen (Höchstgeschwindigkeit 25 km/h) dürfen Sie schon nach Erreichen des 15. Lebensjahres ohne Führerschein fahren, für die MP-Typen (Höchstgeschwindigkeit 40 km/h) benötigen Sie den mit 16 Jahren zu erwerbenden Führerschein 5 (Moped-Fahrerlaubnis).

Beide Typen sind **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.

Ihr Fahrzeug muß mit einem Versicherungskennzeichen versehen sein, das jedes Jahr von der Versicherung neu zugeteilt wird.

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

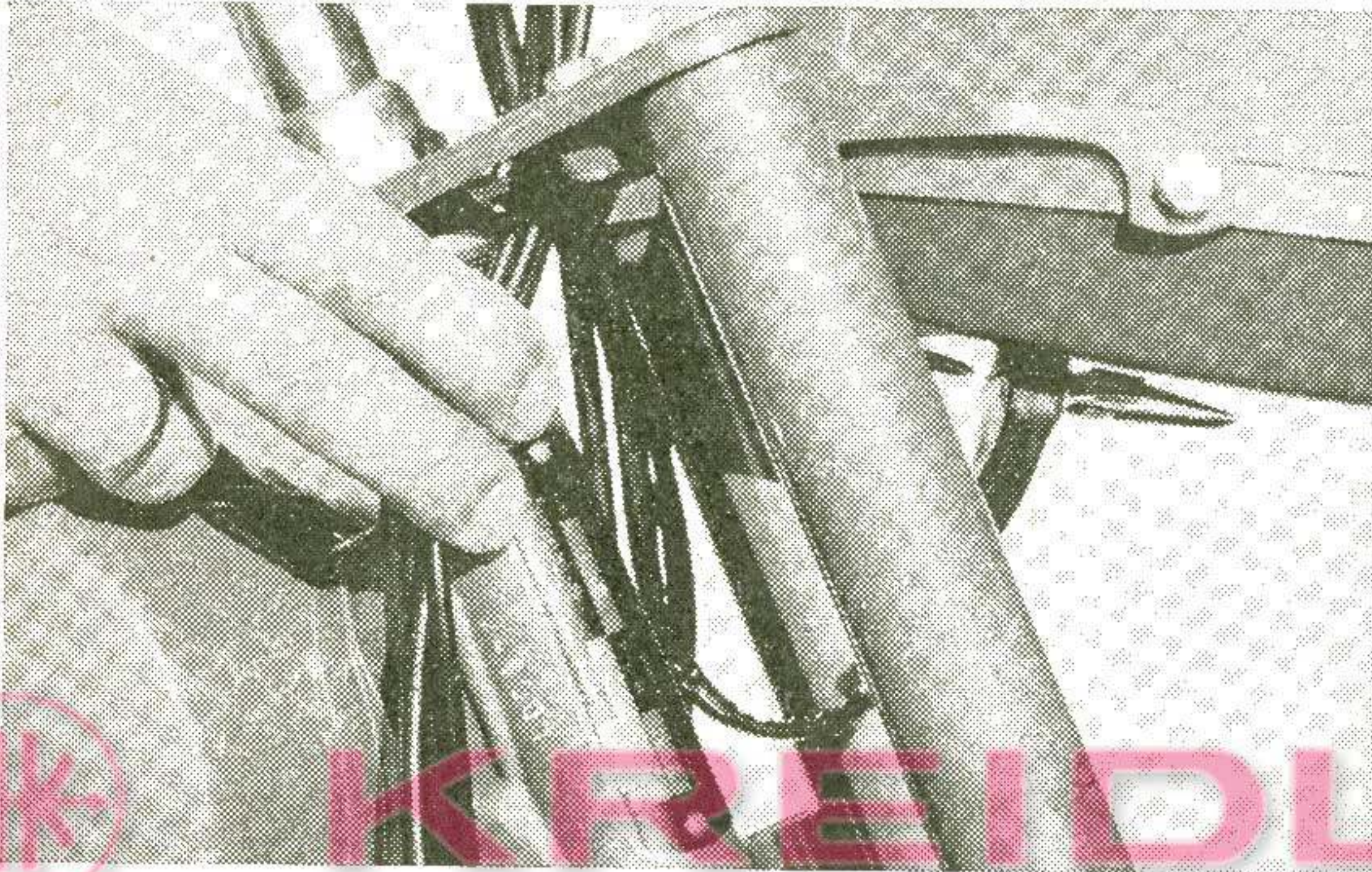


## Leicht zu finden

---

### Typenschild und Fahrgestellnummer

auf dem Steuerkopfrohr. Das Typenschild hat den Wert eines Dokuments und darf in keinem Fall entfernt oder geändert werden.



KREIDLER

[www.kreidleroriginal.com](http://www.kreidleroriginal.com)

### Motornummer

finden Sie auf dem Gehäusemittelteil neben dem Zylinder in Fahrtrichtung rechts.





# Leicht zu finden

## Werkzeug

unter dem Gepäckträger. Zum Herausnehmen Rückwand nach innen drücken und Nase aus dem Schlitz des Gepäckträgers drücken. Ein auf Wunsch anzubringendes Schloß schützt Ihr Werkzeug vor fremden Händen.

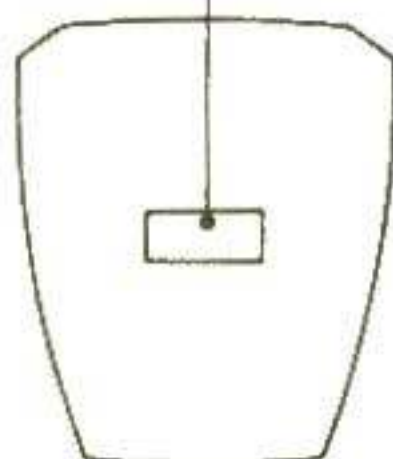


## Bedienungsorgane

### CEV - Scheinwerfer

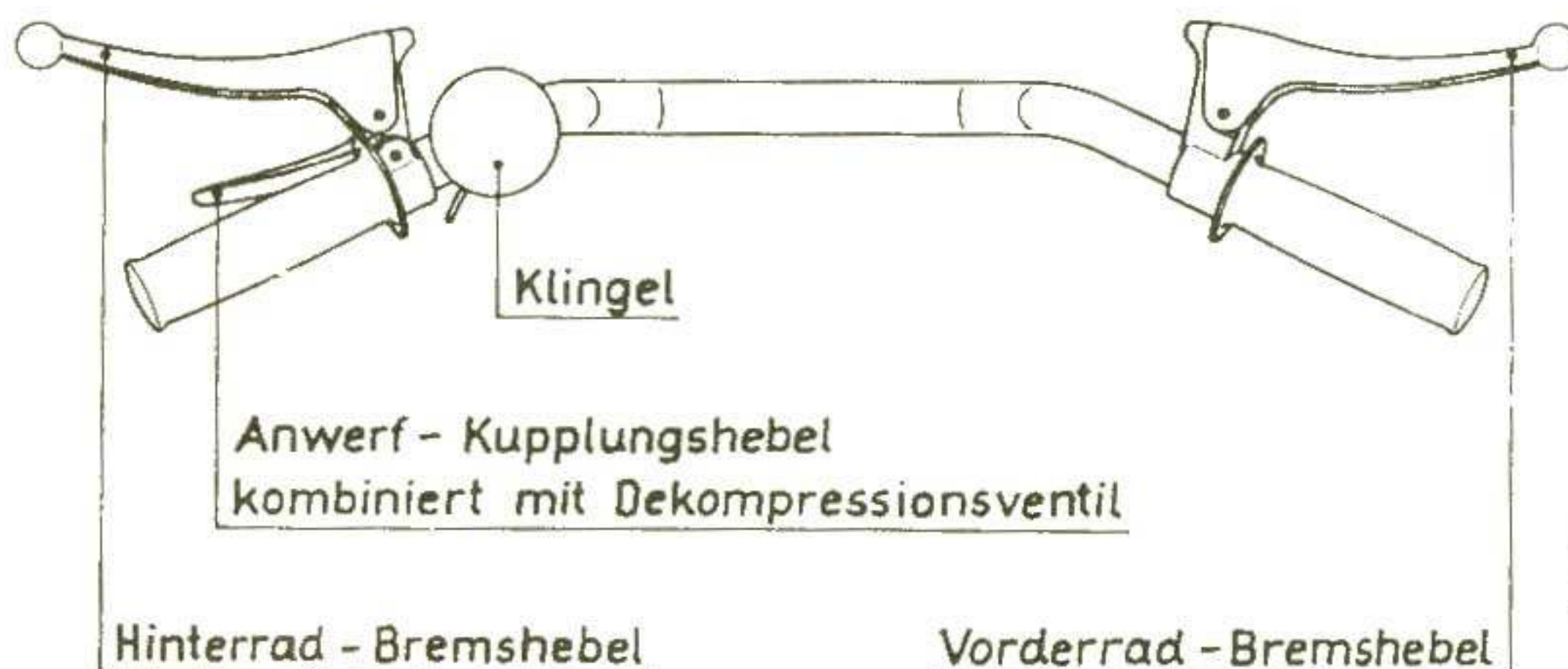
Schiebeschalter nach links schieben: Licht ein  
Kurzschlußhebel an rechter Unterseite des Scheinwerfers nach innen drücken

### Schiebeschalter



### Union - Scheinwerfer

Schiebeschalter nach rechts schieben: Licht ein  
Schiebeschalter nach links schieben: Kurzschluß zum Abstellen des Motors





## **Gleich kann's losgehen**

---

### **Lenkschloß**

Bei MP-Typen serienmäßig, bei MF-Typen nachträglich einzubauen. Zum Abschließen Lenkung nach rechts einschlagen.

### **Kraftstoff im Tank?**

Pures Benzin wäre Motormord! Öl-Benzin-Gemisch muß es sein im Verhältnis 1:50 (1 Teil Öl und 50 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.

### **Reifendruck**

mit Reifendruckmesser an der Tankstelle zu prüfen. Vorn 1,6 atü, hinten 2,5 atü.

### **Bremsen**

prüfen, Handhebel links: Hinterrad-Bremse, Handhebel rechts: Vorderrad-Bremse. Wenn es Ihnen praktischer erscheint, können Sie die Bremszüge an den Handhebeln vertauschen.

### **Benzinhahn**

Hebel nach unten: offen

Hebel nach hinten (Z): geschlossen

Hebel nach vorn (R): Reserve, ca. 0,5 l reicht noch für ca. 25 km.

Beim Verlassen des Fahrzeugs Kraftstoffhahn stets schließen.

### **Signal**

Klingel ausprobieren.

### **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.



# **Gleich kann's losgehen**

---

## **Start**

Mit Hilfe der Pedale anfahren, nach wenigen Umdrehungen Anfahr-Kupplungshebel ziehen, wenig Gas geben. Sobald die Kurbelwelle sich dreht (hörbar durch Zischen des Dekompressionsventils) Hebel loslassen und durch Gasgeben beschleunigen. Bei genügend hoher Drehzahl schaltet die Automatik auf den 2. Gang. Wenn bei großer Steigung die Drehzahl zu langsam wird, schaltet sie von selbst auf den 1. Gang zurück. Beim Anfahren an mittlerer Steigung können Sie dem Motor helfen, auf den 2. Gang zu schalten, indem Sie ihn durch einige schnelle Pedalumdrrehungen beschleunigen.

Zum Abstellen des Motors benutzen Sie bitte nicht das Dekompressionsventil, sondern den Kurzschlußschalter am Scheinwerfer!

## **Lichtkontrolle**

Vor Nachtfahrten Scheinwerfer und Schlußlicht prüfen.

## **Kraftstoff und Öl**

Lange Fahrversuche haben erwiesen, daß bei den Mofa- und Mopedmodellen MF und MP mit Zweigangautomatik ein Kraftstoff-Öl-Gemisch 50:1 ohne Beeinträchtigung der Lebensdauer gefahren werden kann.

Der Vorteil einer Kraftstoff-Öl-Mischung 50:1 liegt darin, daß sich weniger Öl-Kohle-Rückstände im Zylinderkopf, auf dem Kolbenboden, im Auspuffkanal und in der Auspuffanlage ansammeln. Die Abstände für das lästige Entrußen werden dadurch länger.

An den Tankstellen wird meist nur ein Kraftstoff-Öl-Gemisch 25:1 verabreicht. Wird dann nur die Hälfte der gewünschten Gemischmenge getankt, so kann für die übrige Hälfte reines Benzin nachgefüllt werden. Die Kraftstoff-Öl-Mischung 50:1 ist dann vorhanden. Man spart Geld und hat weniger Arbeit mit dem Entrußen.

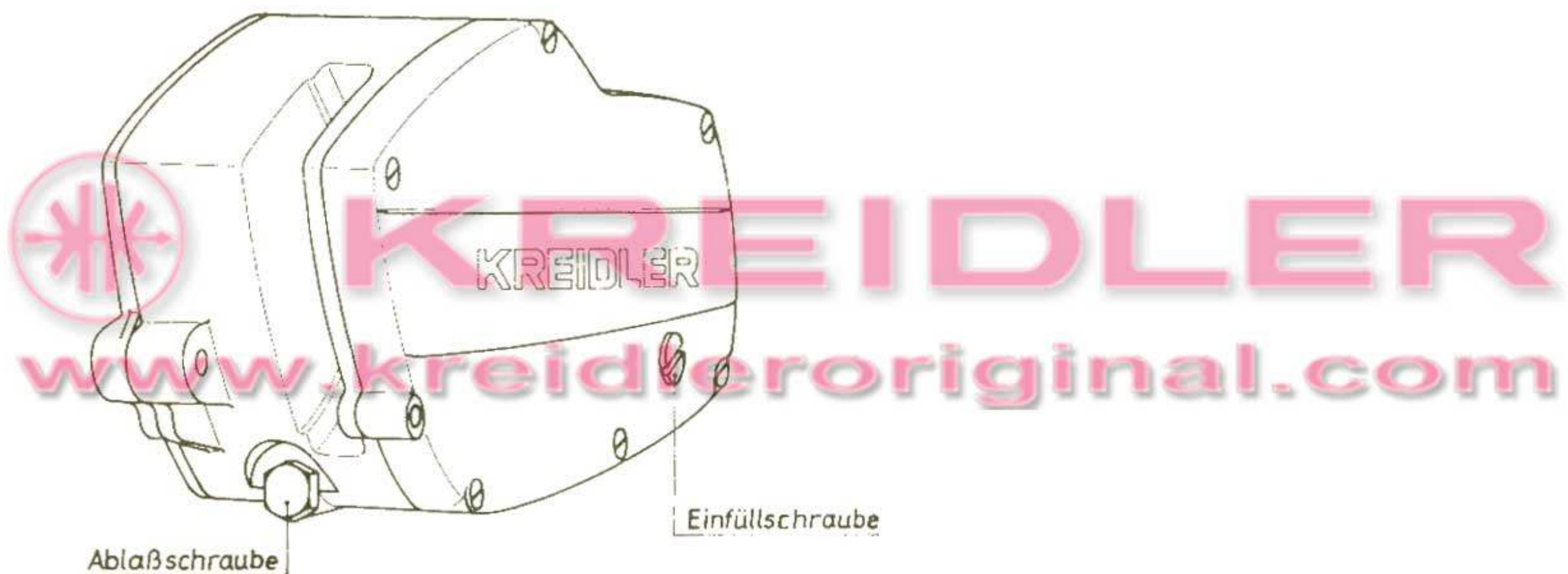


# Kraftstoff und Öl

---

## Öl ist nicht Öl

daher nur Markenöl verwenden — und weil der Motor wie jeder andere seine Ölsorte bekommen muß: entweder selbstmischendes Zweitaktöl, das einfach aus der Dose in den Tank gekippt werden kann — oder Motorenöl SAE 40–50, das **vor** dem Einfüllen in den Tank in einer Mischkanne gut mit dem Kraftstoff zu vermischen ist.



225 202

## Getriebeöl wechseln

Getriebeöl wechseln — Ablaßschraube am Gehäusemittelteil unterhalb des Tretkettenrades, Einfüllschraube am rechten Gehäuseteil öffnen — Ölinhalt 330 ccm Kreidler-Spezial-Automatiköl oder Mobil-Öl ATF 210, Ford-Spezifikation 2 P-630 822. Dies ist ein Automatiköl mit ganz bestimmten Reib-, Gleit- und Temperatureigenschaften, Sie sollten sich daher an diese Vorschrift genau halten! — Ölwechsel nach Pflegedienstplan — Ölkontrolle: Einfüllschraube herausdrehen, bei senkrecht stehender Maschine muß der Ölspiegel in Höhe des Einfülloches stehen.



# Zündkerzen-Fragen

## Richtige Zündkerzen

Bosch — W 175 T 1  
BERU — 175/14  
Champion — L 86

nur für Stadtverkehr  
W 145 T 1  
145/14

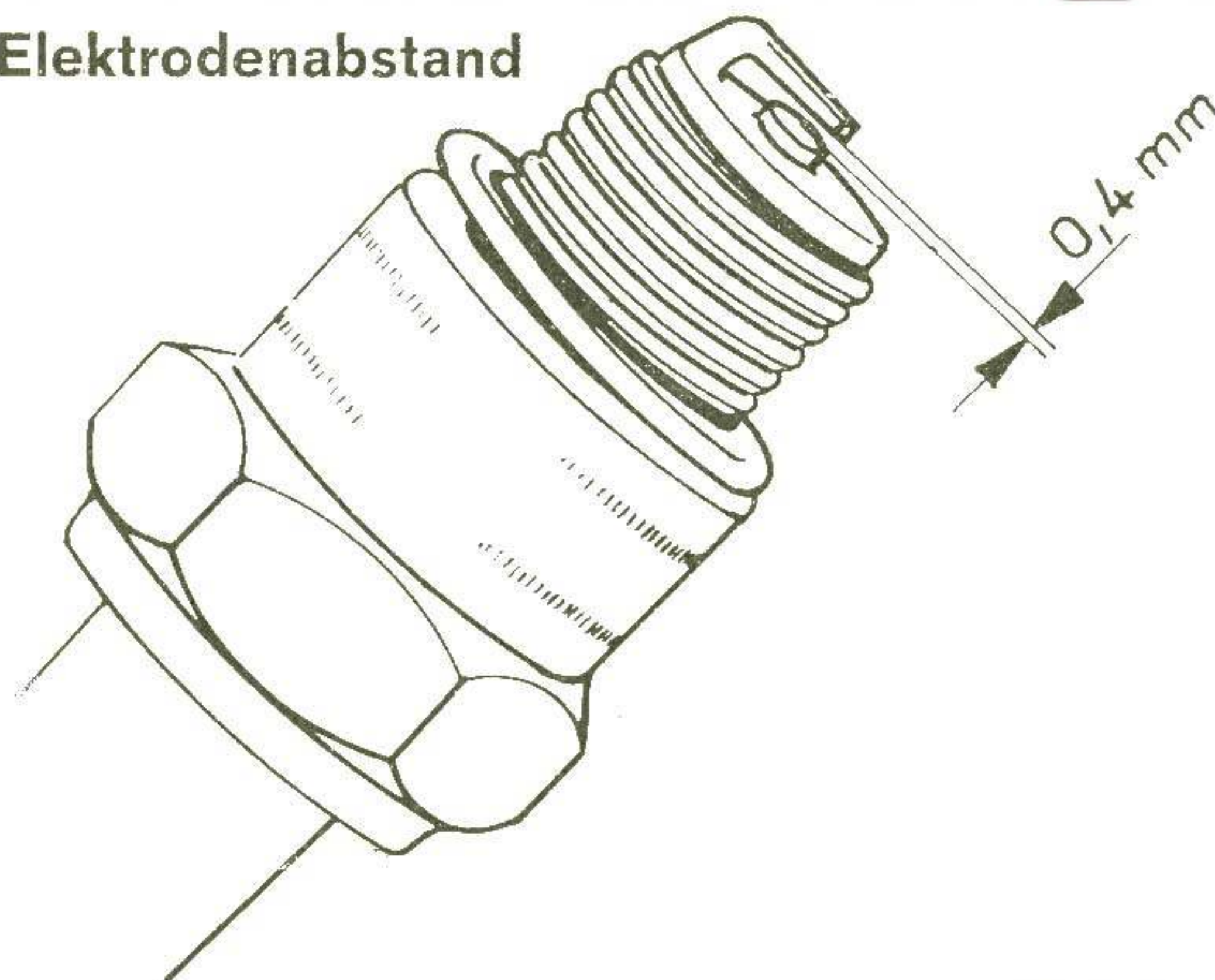
## Zündkerzen pflegen

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.

Im Winter und im Kurzstreckenverkehr empfehlen wir, eine Zündkerze mit Wärmewert 145 zu fahren. Der Motor läuft früher „rund“.

Im Sommer und im Langstreckenbetrieb ist jedoch eine Zündkerze mit Wärmewert 175 richtig.

## Elektrodenabstand





# Zündkerzen-Fragen

---

## Verschmutzung

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

### Vergaser Einstellung

|                |           |                                       |
|----------------|-----------|---------------------------------------|
| Für MF         | (25 km/h) |                                       |
| Hauptdüse      | 74        | Kreidler E-Nr. 07.15.41 (Bing 44-021) |
| Nadeldüse      | 2,12      | Kreidler E-Nr. 07.16.07 (Bing 45-140) |
| Düsennadel Nr. | Nr. 1     | Kreidler E-Nr. 07.16.15 (Bing 46-041) |
| Nadelstellung  | 1         | (1. Kerbe von oben)                   |
| Schieber       | 13        | Kreidler E-Nr. 07.16.14               |
| ohne Fenster   |           | (Bing 22-140-13)                      |
| Für MP         | (40 km/h) |                                       |
| Hauptdüse      | 74        | Kreidler E-Nr. 07.15.41 (Bing 44-021) |
| Nadeldüse      | 2,12      | Kreidler E-Nr. 07.16.20 (Bing 45-141) |
| Düsennadel Nr. | Nr. 2     | Kreidler E-Nr. 07.15.12 (Bing 46-042) |
| Nadelstellung  | 2         | (2. Kerbe von oben)                   |
| Schieber       | 10        | Kreidler E-Nr. 07.15.99               |
|                |           | (Bing 22-140-10)                      |

### Vergaser reinigen

Besonders, wenn das Fahrzeug noch neu ist, können sich Rückstände aus dem Tank im Vergaser absetzen und zu Störungen führen. Zum Reinigen des Vergasers die linke Motorverkleidung mittels Schraubenzieher (oder Geldstück) Verkleidung vorne ca. 1 cm anheben und dann nach



## Vergaser-Fragen

---

vorne abziehen. Spannband zur Befestigung des Ansaugkrümmers am Vergaser lösen, Ansaugkrümmer aus der Filterkammer ziehen und mit Hilfe des Schraubenziehers vom Vergaser abziehen. Vergaser nach Lösen des Klemmanschlusses durch leichtes Drehen abziehen, Schwimmergehäuse am angegossenen Sechskant abschrauben und von Schmutz und Kondenswasser reinigen. Schwimmer nicht grob anfassen, Verbiegungen ändern das Kraftstoffniveau.

### Luftfilter

Zum Reinigen rechte Motorverkleidung in der auf Seite 13 beschriebenen Weise abnehmen, Filterkammer aus den Ösen am Rahmenrohr aushängen. Spannband zur Filterbefestigung lösen, Filter aus der Filterkammer herausdrücken, mit Benzin waschen, danach mit Motoröl benetzen und vor der Wiedermontage etwas abtropfen lassen. Nicht ohne Filterkammer und Ansaugkrümmer fahren, da die Vergasereinstellung nicht mehr paßt, der Motor im unteren und mittleren Bereich an Leistung verliert und der Zylinder verschleißt.

### Hauptdüse

Nach Demontage des Schwimmergehäuses mit gutem Schraubenzieher herausdrehen.

Zur eigenhändigen Demontage des Gasschiebers besteht kein Anlaß, zumal die Stellung der Düsennadel nicht verändert werden soll — die Zylinderkopfschraube oberhalb der Schwimmerkammer dient als Stellschraube zum Gaschieberanschlag zwecks Einstellung der Leerlaufdrehzahl.

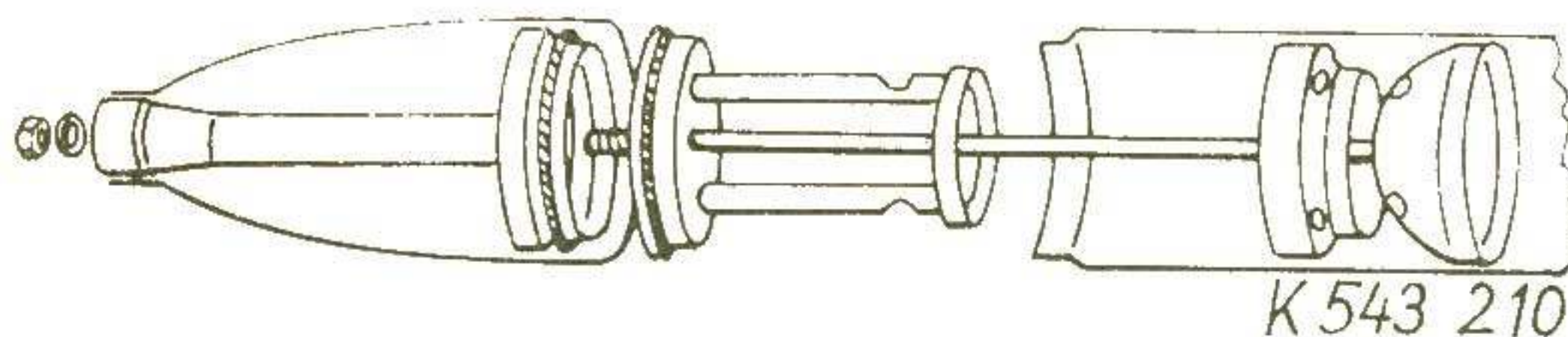
### Motorstandlauf (Leerlauf) einstellen

Dazu muß der Motor betriebswarm sein (bei kaltem Motor ist der Leerlauf zu hoch). Rändelschraube am Gasdrehgriff möglichst weit hineindrehen — dann mit dem Schraubenzieher Schieberanschlagschraube drehen — nach rechts: Motor läuft schneller — nach links: Motor läuft langsamer.



## Auspuff reinigen

---



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 zu machen, schwächen nicht nur die Motorleistung und erhöhen den Verbrauch — sie sind auch polizeiwidrig.

---

## Zündanlage

### Einstelldaten

Vorzündung 1,2—1,4 mm vor OT (vor oberem Kolben-Totpunkt) = 18—19 Grad Kurbelwinkel.

Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 mm.

Polabriß 6—9 mm.

Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm. (Siehe Seite 12.)



# Anwerf-Kupplungszug

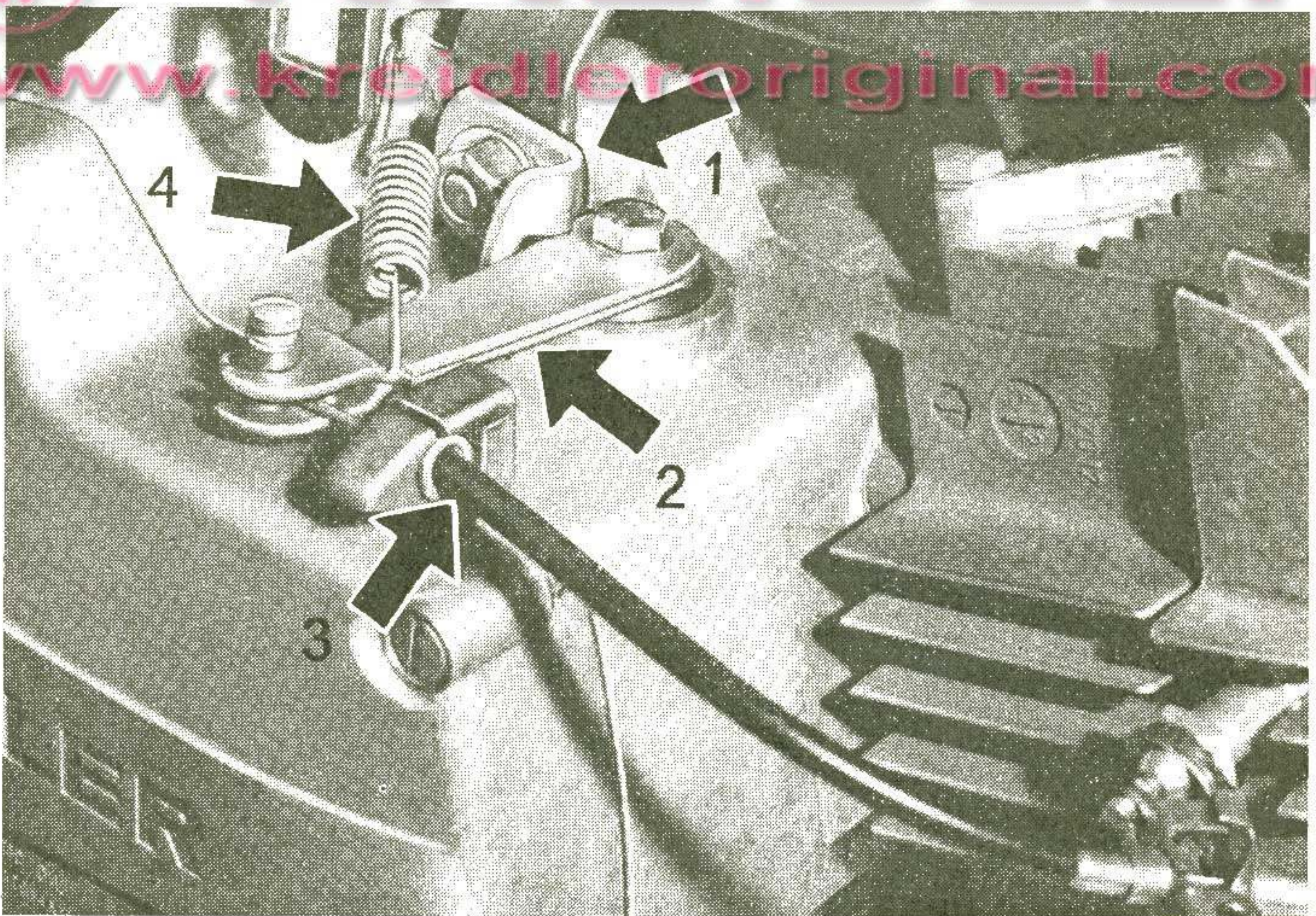
## Einstellen

Motorverkleidung rechts abnehmen.

Der am Motor befindliche Anfahrkupplungshebel (Pfeil 2) soll vor seiner Endstellung in Richtung Federzug die Bowdenzughülle (Pfeil 3) entlasten.

Der Anschlagwinkel ist richtig montiert, wenn die Außenhülle (Pfeil 3) sich etwa 1 mm über dem Seil hin- und herbewegen läßt. Der Anschlagwinkel (Pfeil 1) ist so an den Anfahrkupplungshebel (Pfeil 2) heranzubiegen, daß das Bowdenzugseilspiel von 1 mm erreicht wird.

Mit der Entlastung des Bowdenzuges – wie oben beschrieben – wird auch erreicht, daß das Dekompressionsventil bei einem zu starken Federzug (Pfeil 4) nach dem Anfahren nicht geöffnet bleibt.





# Räder und Bremsen

## Vorderradbremse nachstellen

Durch Bremsbelag-Abnutzung wird der Leerweg am Bremshebel mit der Zeit größer — Nachstellung ist einfach: Stellschraube auf der Stellschraube am Handhebel herausdrehen, bis der gewünschte Leerweg am Handhebel erreicht ist — er soll ca. 10 mm betragen — gerändelte Gegenmutter festziehen. Reicht die Länge der Stellschraube nicht mehr aus, so ist der Hebel auf der Bremsnabe in seiner Verzahnung entsprechend zu versetzen.

Am besten nach eigener Handgröße einstellen: der Leerweg am Handhebel soll nur so viel betragen, daß bei starkem Bremsen die Hand nicht zur Faust wird oder gar der Hebel am Lenkerhandgriff zur Anlage kommt, andererseits darf die Bremse auf keinen Fall so eingestellt werden, daß die Bremsbacken ständig schleifen!

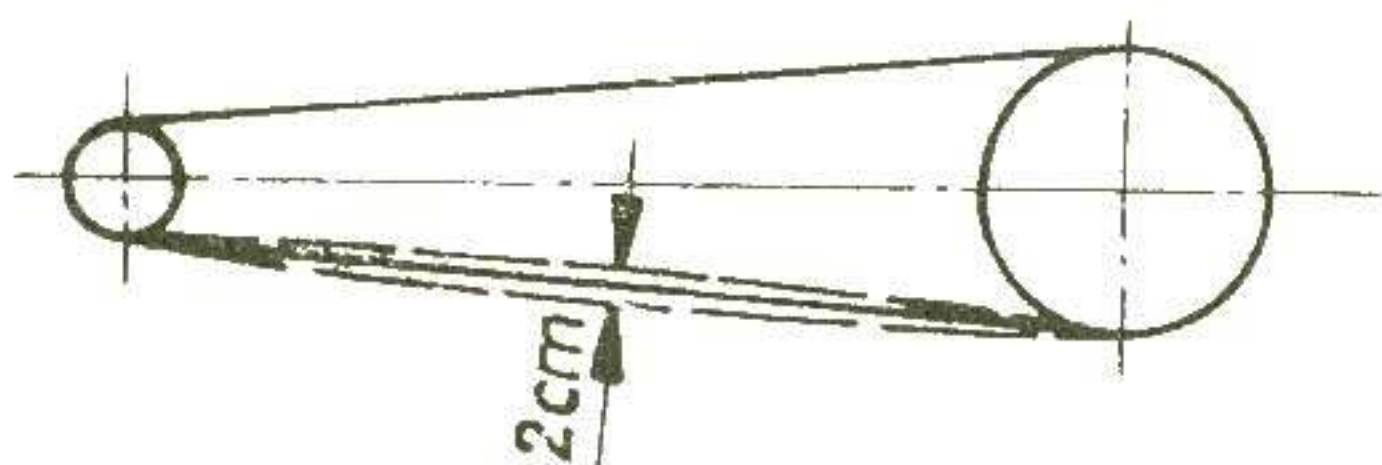
## Hinterradbremse nachstellen

Sinngemäß gilt das gleiche wie bei der Vorderradbremse.

Wenn der Bremshebel versetzt werden muß, sollte gleichzeitig die Bremsbelagdicke kontrolliert werden. Der neue Belag ist ca. 4 mm dick, wenn davon nur noch 3 mm übrig sind, müssen die Bremsbacken erneuert werden.

## Hinterradkette nachstellen

Kettenspannung prüfen: Im allgemeinen längt sich die (linke) Antriebskette schneller als die (rechte) Tretkette. Deshalb sollten Sie öfter den Kettendurchhang prüfen:



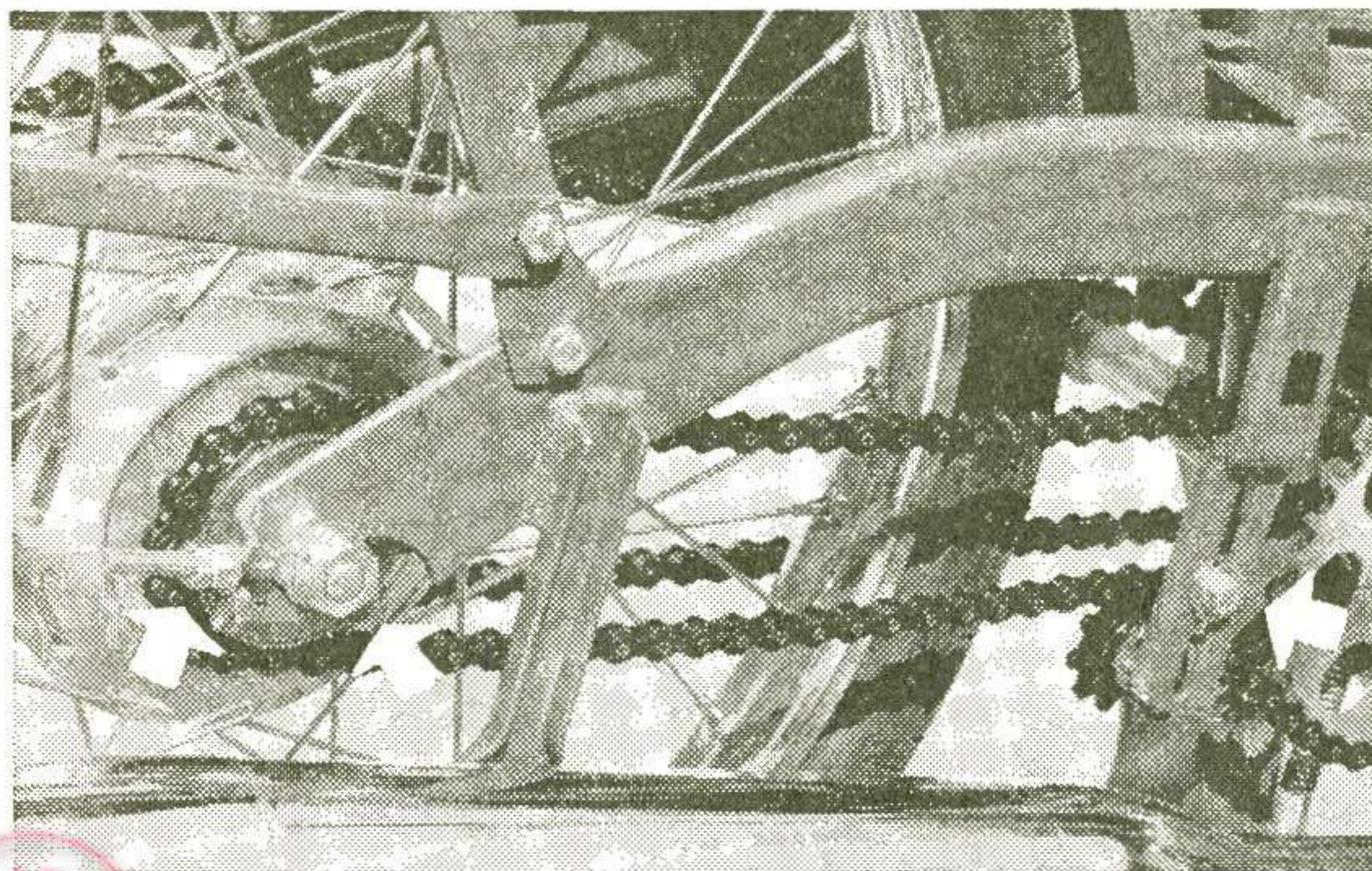
225 203

Kette mit dem Schraubenzieher nach oben und unten drücken, die Kette sollte dabei ohne Gewaltanwendung insgesamt etwa 2 cm nachgeben. Vorsicht: das Hinterrad dabei einige Male weiterdrehen, Kettenspiel ist nicht in jeder



## Räder und Bremsen

Stellung gleich groß, die 2 cm gelten für die straffste Stellung. Bei mehr als 2 cm Durchhang nachspannen:



Zuerst Spannrad der Tretkette lockern durch Losdrehen der oberen Schraube am Winkel (Pfeil rechts). Das Lockern des Spannrades entfällt bei Fahrzeugen mit Hinterradschwinge. Danach beide Achsmuttern lösen (Pfeil Mitte), beide Kettenspanner nach Lösen der Kontermutter gleichmäßig anziehen (Pfeil links).

Vorsicht: Nicht einseitig anziehen, das Rad soll mittig zwischen den beiden Hintergabelholmen stehen. Wenn die Kettenspannung der Antriebskette richtig ist, beide Achsmuttern festziehen, Kontermuttern der hinteren Kettenspanner festziehen. Danach Spannrad der Tretkette hochschieben, bis auch hier die Kettenspannung in Ordnung ist, Befestigungsschraube am Winkel anziehen — fertig. Bei dieser Gelegenheit können einige Tropfen Maschinenöl auf den Ketten nichts schaden.

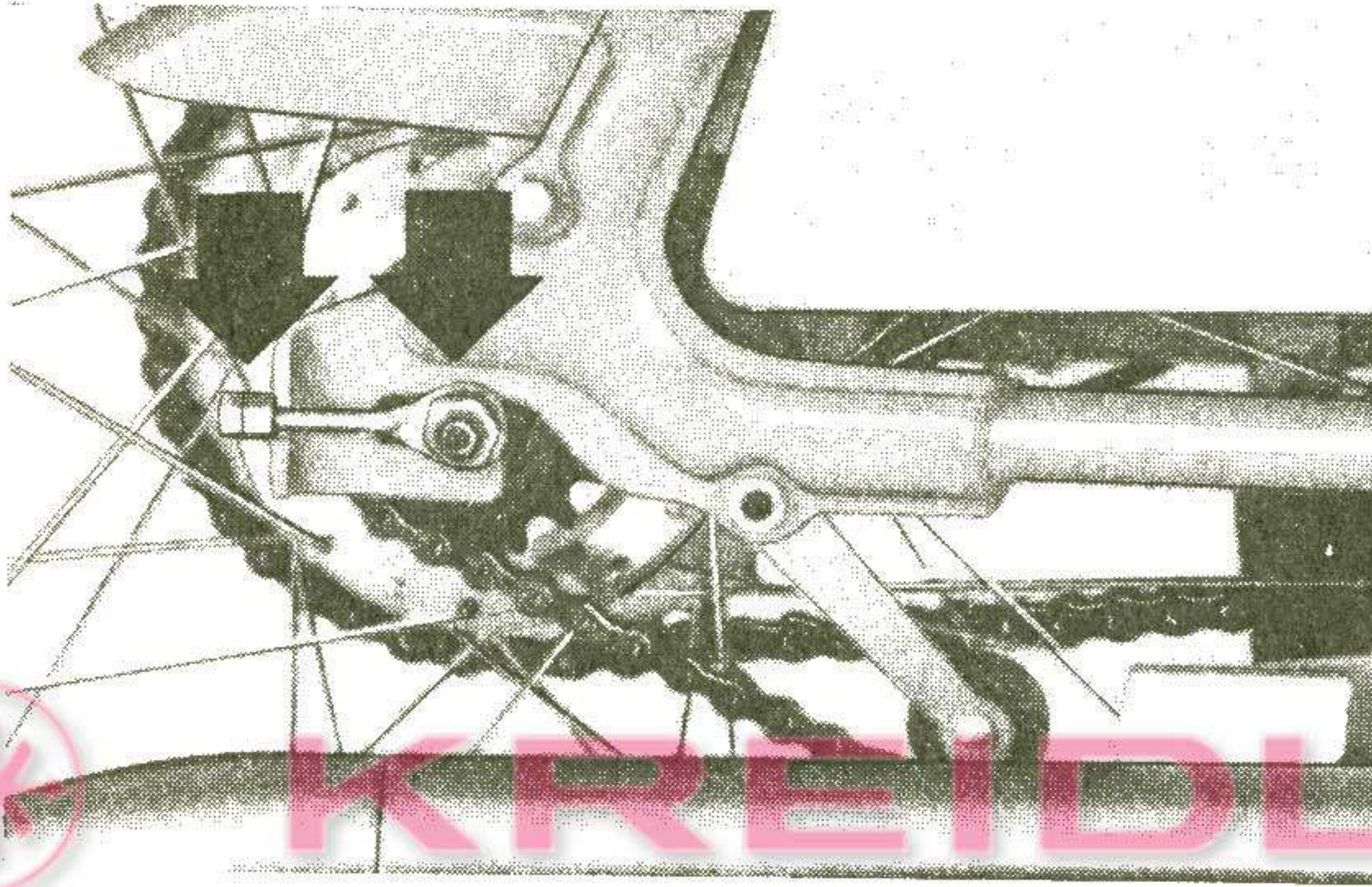
Kettenpflege siehe unter Wartungsplan (alle 1000 Kilometer einfetten).



## Räder und Bremsen

---

Bei Fahrzeugen mit Hinterrad-Federung ist in derselben Weise zu verfahren.



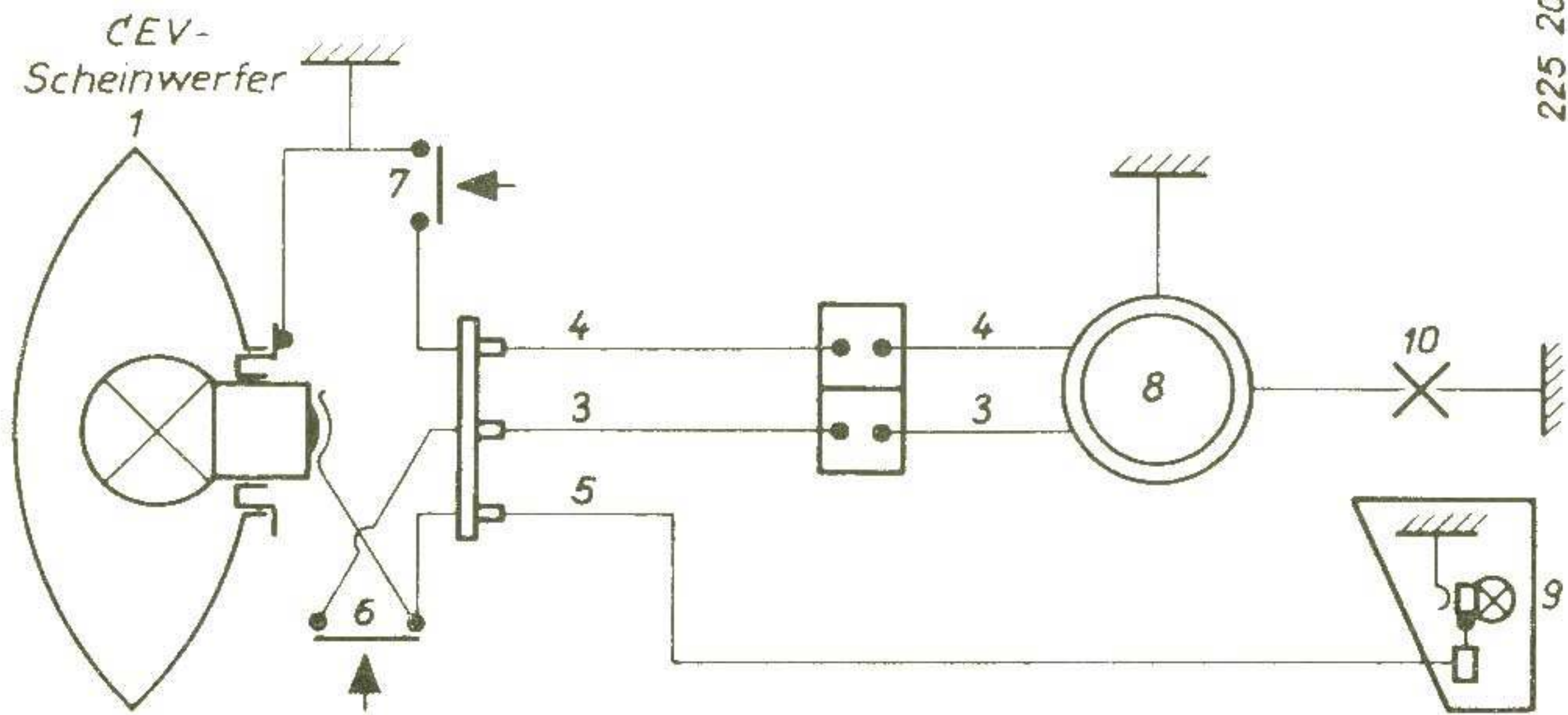
Die Kettenspannung wird am entlasteten Fahrzeug geprüft bzw. eingestellt.

### Kettenschloß

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



# Schaltplan



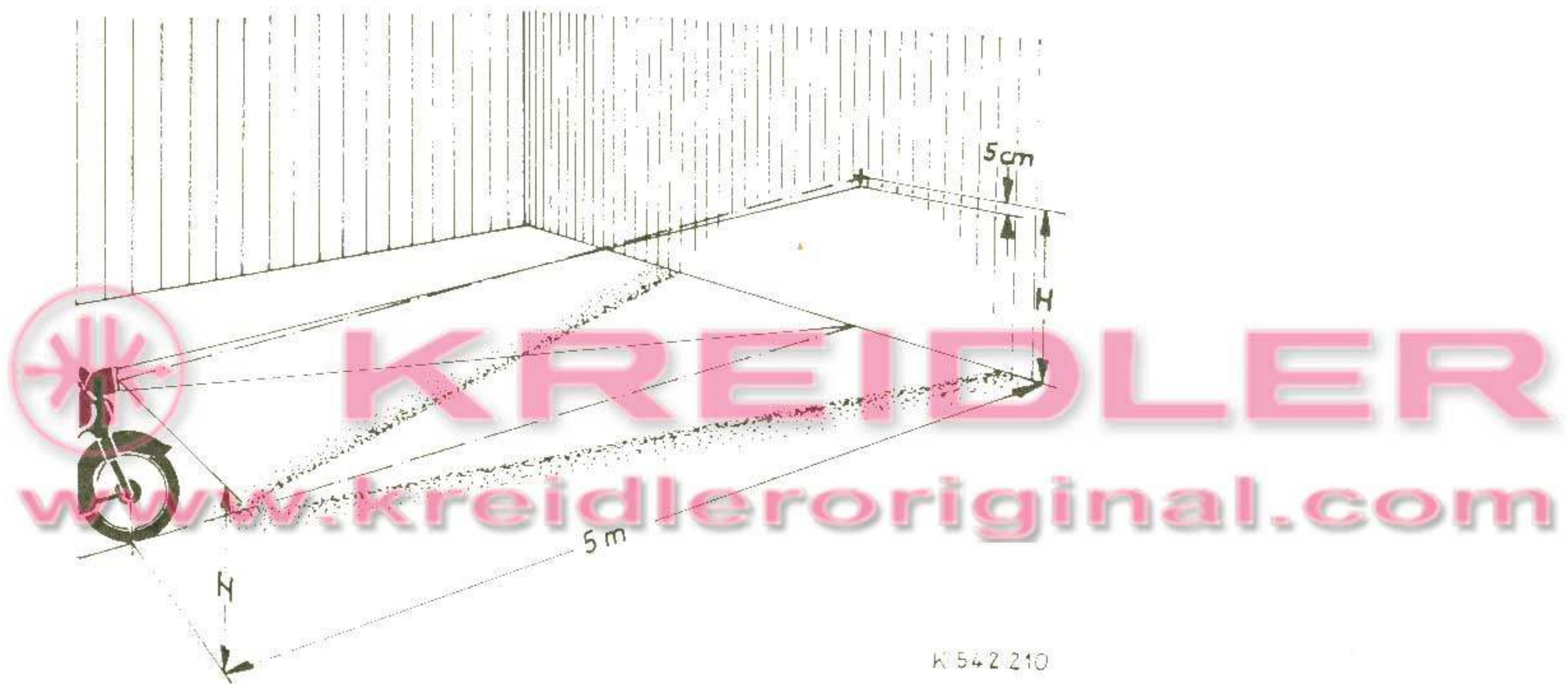
- 1 Scheinwerfer
- 2 rot
- 3 gelb
- 4 schwarz
- 5 grau
- 6 Schiebeschalter  
im Scheinwerfergehäuse
- 7 Kurzschlußschalter  
im Scheinwerfergehäuse
- 8 Magnetzünd-Generator
- 9 Rückleuchte
- 10 Zündkerze



# Scheinwerfer-Einstellung

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

Hierzu Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen, Schalter am Scheinwerfer auf „Licht ein“ stellen. Hell-Dunkelgrenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als Mitte Scheinwerfer liegen. Scheinwerferbefestigungsschrauben etwas lockern, Scheinwerfer richtig stellen, Befestigungsschrauben wieder festziehen.





## 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 Schmutzteilen säubern, um den Lack nicht zu verkratzen. Nach dem Waschen können Sie den Lack ab und zu mit wachshaltigen Poliermitteln wieder auffrischen.

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

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

[www.kreidleroriginal.com](http://www.kreidleroriginal.com)



# Wintertips

---

## Winterbetrieb

Je weniger das Reifenprofil abgefahren ist, desto sicherer fährt man auf Schnee und Eis. Auf vereisten Straßen fährt man mit etwas niederem 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 9 nachlesen.

## Überwintern

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 bei gezogenem Anwerf-Kupplungshebel durchdrehen (das Öl wird auf Zylinder und Kurbelgehäuse verteilt) — Kerze einschrauben — Fahrzeug auf Ständer stellen — Reifen sollen nie auf „platt“ stehen.



## Wartungsplan (MF, MP)

---

Ölwechsel im Getriebe bei warmem Motor, 330 ccm, nur Kreidler-Spezial-Automatiköl oder Mobilöl ATF 210, Fordspezifikation 2 P-630 822 verwenden!

---

Zündung überprüfen, Vz  $18-19^\circ = 1,2-1,4$  mm

---

Elektrodenabstand der Zündkerze kontrollieren = 0,4 mm

---

Schmierfilze am Unterbrecher leicht einfetten

---

Zylinderkopfschrauben nachziehen, 1 mkp

---

Motorbefestigung, Radmuttern auf festen Sitz prüfen

---

Zylinderkopf, Dekompressionsleitungen im Zylinderkopf, Kolbenboden, Auspuffstutzen im Zylinder reinigen, prüfen, ob Kolbenringe frei beweglich, sonst Rückstände entfernen!

---

Siebe in Kraftstoffhahn und Vergaserzulauftülle reinigen

---

Vergaser und Luftfilter reinigen

---

Auspuffanlage komplett reinigen

---

Kettenspannung prüfen, Kette nach Bedarf reinigen, einfetten, Radspur prüfen

---

Speichen prüfen, evtl. nachziehen, Räder auf Schlag prüfen

---

Vorder- und Hinterradlager, Lenkungslager nachstellen, nach Bedarf neu einfetten

---

Spreizbolzen der Vorder- und Hinterradbremse einfetten

---

Bremsen prüfen, einstellen

---

Brems- und Anwerf-Kupplungshebel, Gasdrehgriff am Bowdenzugeintritt sowie Bowdenzüge ölen, Bowdenzüge nachstellen

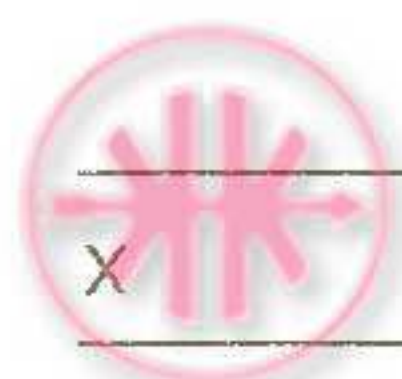
---

Tachometerantrieb abschmieren

---



| 500 km | 1000 km | 2000 km | 3000 km | 4000 km | und weiter<br>alle |
|--------|---------|---------|---------|---------|--------------------|
| x      |         | x       |         | x       | 2000               |
| x      |         |         | x       |         | 3000               |
| x      | x       | x       | x       | x       | 1000               |
| x      |         |         |         |         | 6000               |
| x      |         | x       |         | x       | 2000               |
| x      | x       | x       | x       | x       | 1000               |
|        |         | x       |         | x       | 2000               |
| x      |         | x       |         | x       | 2000               |
|        | x       | x       | x       | x       | 1000               |
| x      | x       | x       | x       | x       | 1000               |
| x      |         | x       |         | x       | 2000               |
| x      |         | x       |         | x       | 2000               |
|        |         | x       |         | x       | 2000               |
| x      | x       | x       | x       | x       | 1000               |
|        |         | x       |         | x       | 2000               |
|        |         | x       |         | x       | 2000               |



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



# Ursachen von Störungen

## **Motor springt nicht an**

Kraftstoffbehälter leer oder Kraftstoffhahn geschlossen. Starthilfe bei kaltem Motor nicht benützt (Stift niederdrücken).

Düsen oder Kraftstoffhahn-Sieb verstopft.

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

Störung der Zündanlage.

Zur Prüfung neue Zündkerze in Kerzenstecker einführen, an Masse halten und bei gezogenem Anwerf-Kupplungshebel vom Hinterrad aus Motor durchdrehen. Springt kein Funke über, so liegen Zündstörungen vor.

Mögliche Zündstörungen: Entstörter Kerzenstecker wegen Wasser durchschlagend — Zündkabel schlecht — Unterbrecherkontakte verölt, verdreht oder verschmort — Masse-schluß im Kurzschlußschalter.

Wenn der Motor nicht anspringt, kann das aber auch noch folgende Ursachen haben: War bei abgestellter Maschine der Kraftstoffhahn nicht geschlossen, so kann bei verschmutztem Vergaser (Schwimmernadelsitz) fortwährend Kraftstoff in den Motor laufen — man sagt dann, der Motor ist „ersoffen“.

Zum Starten Kraftstoffhahn zumachen und Gasdrehgriff auf „Vollgas“ stellen und durchstarten. Kommt der Motor trotzdem nicht, Zündkerze herausschrauben und Motor ohne Kompression bei gezogenem Anwerf-Kupplungshebel mit Hilfe der Pedale öfters durchtreten (geht von Hand!). Anschließend eine trockene Zündkerze einsetzen und starten.



# Ursachen von Störungen

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

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

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

Schwimmernadel bleibt hängen, so daß Motor überfettet läuft.

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

## **Motorleistung läßt nach**

In der Auspuffanlage Durchgangslöcher verrußt (reinigen).  
Kolbenringe festgeklebt (Kundendienst aufsuchen). Gas-schieber geht nicht ganz hoch (Einstellschraube nachregulieren).

Luftfilter verschmutzt.

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

Hinterradkette steif oder zu stramm.

Zündzeitpunkt verstellt (Kundendienst aufsuchen).

## **Motor hat hohen Leerlauf**

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

Bowdenzug in Ordnung bringen.

Schieberanschlagschraube zu weit hineingedreht.

## **Motor bleibt im Leerlauf nach Einschalten des Lichtes stehen**

Zündkerzen-Elektrodenabstand zu groß (nachbiegen auf 0,4 mm).

Unterbrecher falsch eingestellt.

## **Motor ruckt im Leerlauf**

Leerlaufdrehzahl zu hoch, Abhilfe siehe dort.



# Teile-Bezeichnung 2-Gang-Automatik-Motor

(Explosions-Zeichnung S. 35)

| Bild-Nr. | ET-Nr.    | Bezeichnung   |
|----------|-----------|---|
| —        | 215.00.02 | <b>Motor vollst. 2 Gänge<br/>Automatik 25 km/h (MF)</b> |
| —        | 215.00.07 | <b>Motor vollst. 2 Gänge<br/>Automatik 40 km/h (MP)</b> |
| 1        | 00.16.22  | Linsensenkschraube                                      |
| 2        | 01.00.22  | Unterlegscheibe   |
| 3        | 215.09.21 | Zünderdeckel  |
| 4        | 00.20.23  | Sechskantmutter   |
| 5        | 00.43.70  | Federscheibe  |
| 6        | 08.16.87  | Schwungrad  |
| 7        | 08.16.83  | Nocken  |
| 8        | 215.02.04 | Drahtfederring  |
| 9        | 00.11.34  | Sechskantschraube                                       |
| 10       | 00.20.00  | Sechskantmutter   |
| 11       | 08.16.86  | Kontaktsatz   |
| 12       | 08.16.89  | Kurzschlußkabel   |
| 13       | 08.13.95  | Lichtkabel  |
| —        | 215.02.81 | <b>Schwunglichtmagnetzündler 17 W</b>                   |
| 14       | 215.02.01 | Kabeldurchführung                                       |
| 15       | 00.22.02  | Stiftschraube   |
| 16       | 08.16.26  | Zündleitung   |
| 17       | 15.12.03  | Regenschutzkappe  |
| 18       | 215.02.02 | teilabgeschirmter Entstörstecker                        |
| 19       | 08.11.03  | Zündkerze 175 WE  |
| 20       | 215.03.16 | Sechskantmutter   |
| 21       | 00.30.02  | Scheibe   |
| 22       | 215.03.03 | Zylinderkopf  |
| 23       | 215.03.15 | Zylinderkopfdichtung                                    |
| 24       | 215.03.84 | Zylinder <b>(MF)</b>                                    |
| 24       | 215.03.14 | Zylinder <b>(MP)</b>                                    |
| 25       | 215.03.12 | Zylinderfußdichtung                                     |
| 26       | 215.03.09 | Dekompressionsventil                                    |
| 27       | 00.70.14  | Dichtring   |



**KREIDLER**  
www.kreidleroriginal.com



# Teile-Bezeichnung 2-Gang-Automatik-Motor

| Bild-Nr. | ET-Nr.    | Bezeichnung         |
|----------|-----------|---------------------|
| 28       | 00.11.43  | Sechskantschraube   |
| 29       | 00.43.63  | Federscheibe        |
| 30       | 215.03.17 | Vergaserstutzen     |
| 31       | 215.03.06 | Saugstutzendichtung |
| 32       | 00.90.11  | Rechteckring        |
| zu 32    | 215.05.02 | Buchse              |
| 33       | 215.03.83 | Kolben              |
| zu 33    | 215.03.08 | Bolzen              |
| zu 33    | 00.45.02  | Drahtsprengring     |
| 34       | 00.11.23  | Sechskantschraube   |
| 35       | 00.43.63  | Federscheibe        |
| 36       | 00.30.02  | Scheibe             |
| 37       | 215.01.83 | Kupplungshebel      |
| 38       | 215.01.14 | Füllstück           |
| 39       | 01.00.14  | O-Ring              |
| 40       | 215.09.09 | Rückholfeder        |
| 41       | 215.01.13 | Kupplungswelle      |
| 42       | 215.09.82 | Vergaser (MF)       |
| 42       | 215.09.80 | Vergaser (MP)       |
| 43       | 215.07.14 | Anlaufscheibe       |
| 44       | 00.60.52  | Kugellager 16006    |
| 45       | 01.00.19  | Nadelkäfig          |
| 46       | 215.07.02 | Ritzel 18 Zähne     |
| 47       | 215.07.85 | Kupplung II vollst. |

## **Einzelteile zu Kupplung II vollst.:**

|    |           |                         |
|----|-----------|-------------------------|
| —  | 215.07.88 | Fliehgewicht II vollst. |
| —  | 215.07.09 | Verspannfeder           |
| —  | 215.07.21 | Dämpfungssegment        |
| —  | 215.07.90 | Nietschließbock         |
| —  | 215.07.26 | Führungslasche          |
| —  | 01.00.21  | Verschlusfeder          |
| —  | 215.07.92 | Nabe II vollst.         |
| 48 | 215.07.18 | Ausrückfeder            |



## Teile-Bezeichnung 2-Gang-Automatik-Motor

| Bild-Nr. | ET-Nr.    | Bezeichnung                 |
|----------|-----------|-----------------------------|
| 49       | 215.07.19 | Stützscheibe                |
| 50       | 00.45.20  | Sprengring                  |
| 51       | 215.07.82 | Kupplung I vollst.          |
| 52       | 215.07.22 | Distanzscheibe              |
| 53       | 01.00.18  | Nadelkäfig                  |
| 54       | 215.07.81 | Ritzel 12 Zähne vollst.     |
| 55       | 15.06.13  | Ausgleichscheibe 0,5 mm     |
| 55       | 15.06.12  | Ausgleichscheibe 0,3 mm     |
| 55       | 15.06.09  | Ausgleichscheibe 0,1 mm     |
| 56       | 00.60.32  | Kugellager 6001             |
| 57       | 215.01.03 | Gehäuseteil rechts          |
| 58       | 00.16.20  | Linsensenkschraube          |
| 59       | 00.70.01  | Dichtring                   |
| 60       | 11.00.19  | Verschlußschraube           |
| 61       | 00.17.27  | Zylinderschraube            |
| 62       | 00.17.46  | Zylinderschraube            |
| 63       | 00.43.63  | Federscheibe                |
| 64       | 00.43.64  | Federscheibe                |
| 65       | 08.16.85  | Generatoranker              |
| 66       | 00.17.05  | Zylinderschraube            |
| 67       | 08.16.51  | Schmierdocht                |
| 68       | 08.16.27  | Verbindungsleitung          |
| 69       | 08.13.55  | Kondensator                 |
| 70       | 08.17.06  | Zylinderschraube            |
| 71       | 08.16.84  | Zündanker                   |
| —        | 08.16.81  | <b>Ankerplatte vollst.</b>  |
| 72       | 08.16.82  | Ankerplatte mit Kondensator |
| 73       | 08.16.55  | Schutzkappe                 |
| 74       | 01.00.11  | Radialdichtung              |
| 75       | 00.20.52  | Sechskantmutter             |
| 76       | 15.50.50  | Sicherungsblech             |
| 77       | 15.60.54  | Kettenritzel (MF)           |
| 77       | 15.20.20  | Kettenritzel (MP)           |
| 78       | 00.16.00  | Linsensenkschraube          |



# Teile-Bezeichnung 2-Gang-Automatik-Mot

| Bild-Nr. | ET-Nr.    | Bezeichnung                     |
|----------|-----------|---------------------------------|
| 79       | 215.01.34 | Gehäuseteil links (MF)          |
| 79       | 215.01.35 | Gehäuseteil links (MP)          |
| 80       | 215.01.18 | Gehäusedichtung links           |
| 81       | 00.80.03  | Scheibenfeder                   |
| 82       | 215.25.00 | Kurbeltrieb vollst., mit Pleuel |
| 83       | 00.63.01  | Kugellager BO 15                |
| zu 83    | 215.05.07 | Distanzscheibe                  |
| zu 83    | 215.05.08 | Ausgleichscheibe 0,1 mm         |
| zu 83    | 215.05.09 | Ausgleichscheibe 0,15 mm        |
| zu 83    | 215.05.10 | Ausgleichscheibe 0,2 mm         |
| 84       | 01.00.20  | Radialdichtring                 |
| 85       | 00.61.01  | Kugellager 6202                 |
| 86       | 215.01.12 | Paßhülse                        |
| 87       | 01.00.11  | Radialdichtring                 |
| 88       | 215.01.26 | Gehäusemittelteil (MF)          |
| 88       | 215.01.27 | Gehäusemittelteil (MP)          |
| 89       | 00.70.01  | Dichtring                       |
| 90       | 00.19.60  | Verschlußschraube               |
| 91       | 215.01.10 | Gehäusedichtung rechts          |
| 92       | 215.06.15 | Abstandsbuchse                  |
| 93       | 215.06.02 | Rad 87 Zähne                    |
| 94       | 00.46.60  | Sicherungsring                  |
| 95       | 215.06.14 | Welle                           |
| 96       | 00.80.04  | Scheibenfeder                   |
| 97       | 00.46.60  | Sicherungsring                  |
| 98       | 215.06.09 | Anlaufscheibe                   |
| 99       | 215.06.81 | Rad 92 Zähne                    |
| 100      | 215.06.07 | Drahtringfeder                  |
| 101      | 215.06.05 | Sperrklinkenträger              |
| 102      | 15.06.09  | Ausgleichscheibe 0,1 mm         |
| 102      | 15.06.12  | Ausgleichscheibe 0,3 mm         |
| 102      | 15.06.13  | Ausgleichscheibe 0,5 mm         |
| 103      | 215.06.06 | Sperrklinke                     |
| 104      | 215.01.12 | Paßhülse                        |
| 105      | 00.16.00  | Linsensenkschraube              |



KREIDLER  
www.kreidleroriginal.com