



# Montageanleitung



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

**KREIDLER**

**FLORETT**

**MOTOR**



**GANG**

# Montageanleitung



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

KREIDLER FAHRZEUGBAU KORNWESTHEIM BEI STUTTGART



Wenn Sie ein wahrer Meister des Motorfachs sind, dann ist diese Montageanleitung sicher schon zu ausführlich für Sie. Dennoch haben wir für den Fall, daß Sie gewisse Arbeitsgänge nachschlagen wollen, großen Wert auf Vollständigkeit und gute Übersicht gelegt.

Wer sich aber mit dem KREIDLER FLORETT-Motor erst anfreunden will, was dank der klaren Konstruktion ganz einfach ist, wird die ausführlichen Montageratschläge sehr zu schätzen wissen, bevor er ans Werk geht.

Man kann einen Motor auch selbst „entdecken“. Das macht einem selbstbewußten Motorfachmann zwar Freude, kostet aber Zeit und damit Geld.

Deshalb meinen wir, daß man im Arbeitsdrang des Werktags besser vorher diese Montageanleitung liest und sich eine Arbeitsübersicht schafft, um dann fix zu montieren. Sie ist ein Wegweiser, der Zeit und Geld spart. Guter Rat – flotte Tat. Sicher wissen Sie das genau so gut wie wir.

**KREIDLER FAHRZEUGBAU KORNWESTHEIM BEI STUTTGART**

Und daran denken: Bei Ersatzteilanforderung bitte auch ganz gewiß MOTOR-Nummer und FAHRGESTELL-Nummer angeben. Besten Dank!

**Montageanleitung**

Seite

Motor ausbauen, Motor einbauen

4–5

Schaltung kontrollieren

6–7

Schaltung Seilzüge einstellen

8–9

Kupplung Seilzug einstellen

10

Vergaser Leerlauf einstellen

11

Motor demontieren

12–15

Motor montieren

16–22

Sonderwerkzeuge

23

Wichtige Daten und Maße

24



## Motor ausbauen

### Ausbau

#### Kickstarterhebel lösen

BSA-Keil am Kickstarterhebel lösen. Kickstarterhebel abnehmen.

#### Linke Motorverkleidung abnehmen

3 Gummitüllen 22  $\phi$  an linker Motorverkleidung abnehmen. 3 Sechskantschrauben M 6x25 liegen frei. Mit 10-mm-Steckschlüssel lösen. Motorverkleidung mit offenem Teil nach oben drehen und abnehmen.

#### Kettenschloß öffnen

Kettenschloß durch Hinterraddrehung auf Kickstarterhöhe bringen. Draht (oder Speiche etc.) durch die beiden Kettenenden stecken – siehe Bild. Kettenschloß öffnen und abnehmen. Falsch: Kette nicht befestigen – rutscht in den Kettenkasten.

Oder: Sicherungsblech am Antriebsritzel aufbiegen, Mutter M 12x1 lösen und Ritzel mit Kette abziehen.



#### Kupplungszug aushängen

Kupplungshebel an Motoroberseite mit 21er Gabelschlüssel in Richtung Hinterrad schwenken. Kupplungszug aushängen. Rückzugsfeder aushängen.

#### Abdeckblech aushängen

Gummiband des Abdeckblechs, unten am Motor, aushängen.

#### Rechte Motorverkleidung abnehmen

3 Schrauben M 6x12 an der rechten Motorverkleidung lösen. Verkleidung abnehmen.

#### Vergaser abnehmen

Vergaser-Klemmschraube lösen. Vergaser komplett samt Geräuschdämpfer (Ansaugdämpfer) abnehmen.

#### Lichtschalter

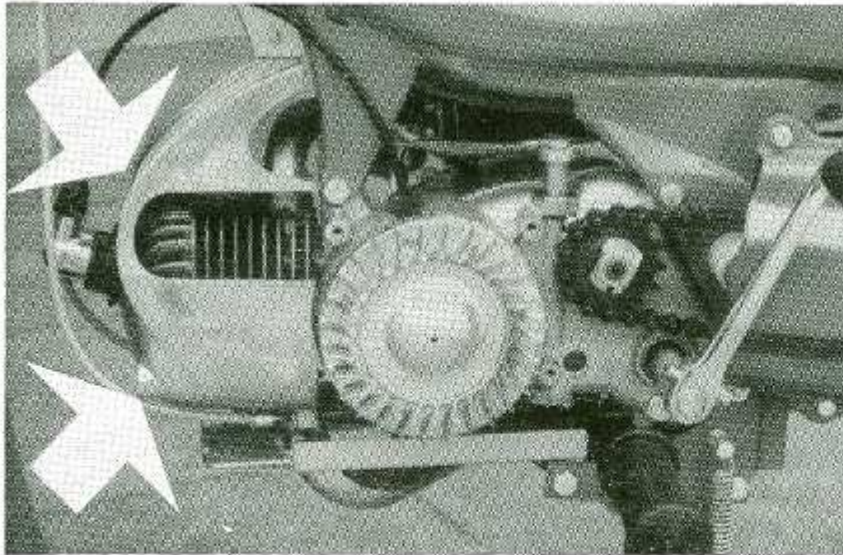
Licht- und Kurzschluß-Kabel an der Lüsterklemme abklemmen.

#### Auspuff abnehmen

Auspuffstutzen-Klemmschelle. Schraube M 8x30 bzw. deren Mutter lösen. Am Auspufftopf zwei Befestigungsschrauben M 8x15 lösen. Auspuff komplett samt Abdeckblech abnehmen.



### Gebläsehaube lösen



2

Gebläsehaube, Zündkerzenseite. Zwei Linsenkopfschrauben (M 6x35 und M 6x42) lösen. Zündkerze heraus-schrauben. Gebläsehaube vor-, dann nach unten ziehen, um beide Schaltzüge an der Motorunterseite auszuhängen.

### Motor lösen



3

3 Motor-Aufhängeschrauben (zwei M 8x95 und eine M 8x85) lösen und herausziehen. Motor nach vorn herausnehmen. Wichtig für den Wiedereinbau: Schraubenkopf von M 8x95 gehört auf die Kettenseite, sonst streift die Kette am Schraubenende.

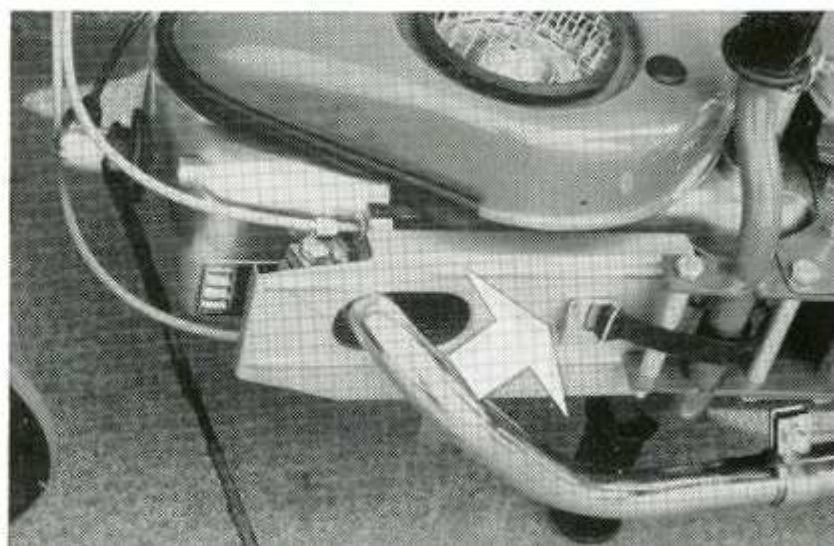
Motor-Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues.

### Einbau



### Schutzblech

Schutzblech an der Motorunterseite durch Ziehen am Gummihalteband abnehmen.



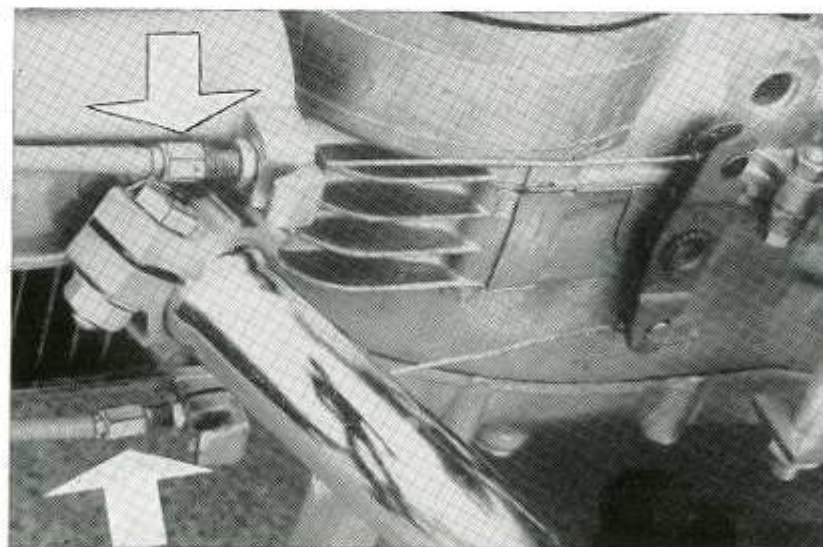
### Leerlauf

### I. und II. Gang

Leerlauf schalten. Hinterrad muß sich ohne Getriebe-geräusch frei drehen lassen.

I. und II. Gang schalten. Kupplungsgriff muß in diesen Schaltstellungen in die Nasen des Drehgriffs einrasten. Durch Hinterraddrehung muß der Motor im I. wie im III. Gang mitgenommen werden. Wenn Seilzüge richtig eingestellt: im I. und III. Gang ein geringes Spiel der Seilzüge von 0,3 bis 0,5 mm in Zugrichtung. Oder: Die freien Seilzugenden zwischen den Nippeln und den Stellschrauben lassen sich mit dem Finger 3 bis 5 mm durchdrücken.

### Seilzug-Wechsel



Seilzug-Wechsel. Erst die Nachstellschrauben an den Seilzug-Hüllenenden ganz hineindrehen. Seilzugnippel

aushängen. Zur Neueinstellung der Schaltung: Schaltbalken (zweiarmiger Schalthebel) am Motor muß quer zur Fahrtrichtung stehen (II. Gang).

Neue Seilzüge. Keine besonderen Einstellmaße am Lenker. – Bei Modell 1960 muß beim Einbau der Schaltzüge darauf geachtet werden, daß am Schaltdrehgriff der I. Gang eingeschaltet und das Schaltsegment so eingesetzt wird, daß die beiden Markierungen (siehe Bild 6) von Schaltsegment und Drehgriff genau übereinstimmen.

Das Bild zeigt Kupplungshebel und Schaltsegment von unten. Deckel abgeschraubt.



Schaltdrehgriff wechseln oder lösen. Beim Festziehen des Griffs die Madenschraube mit ihrem Zapfen in die entsprechende Bohrung im Lenker einrasten lassen. Wichtig: Madenschraube von Zeit zu Zeit auf festen Sitz prüfen.

Schaltseilzüge nicht verwechseln. Der im Lenkerschalthebel vorn eingehängte Zug gehört am Motor an den rechten Schaltbalken (in Fahrtrichtung gesehen).

### Neue Seilzüge

### Schaltdrehgriff

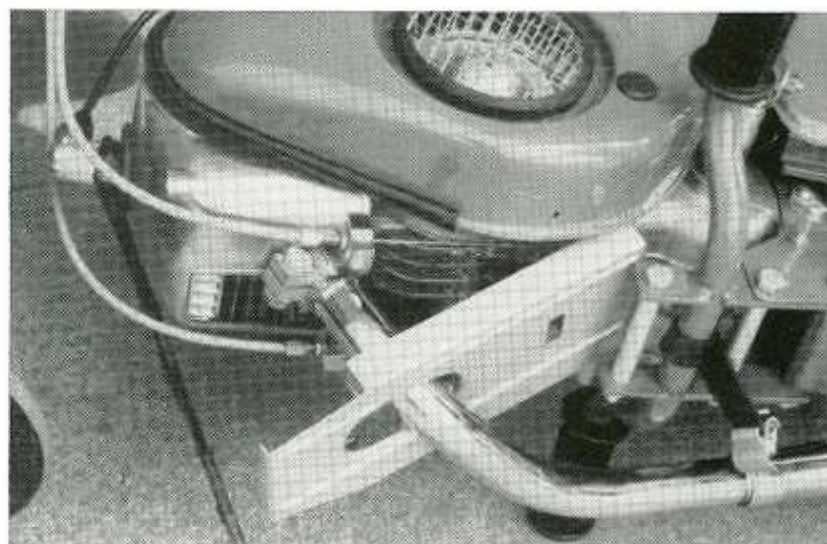
### Schaltseilzüge nicht verwechseln



## Schaltung Seilzüge einstellen

### Schutzblech

Schutzblech an der Motorunterseite durch Ziehen am Gummihalteband (Bild 7) abnehmen.

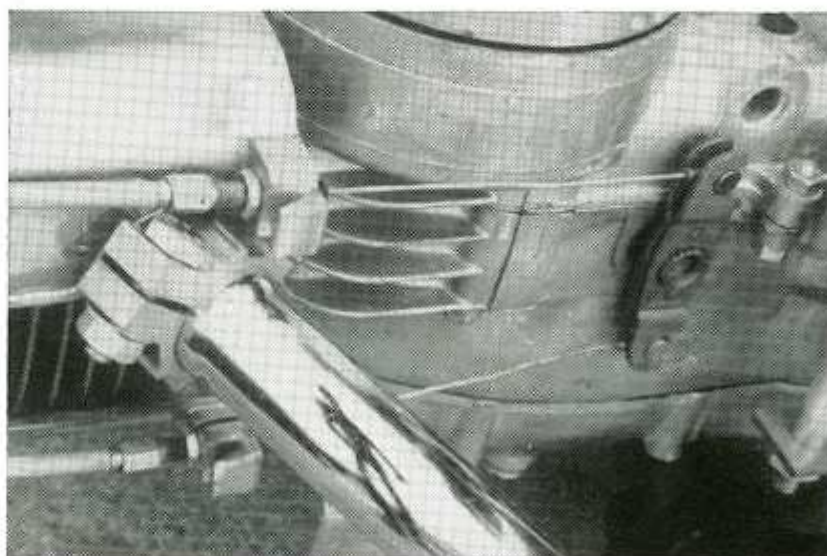


# KREIDLER

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

### Einstellung

Einstellung mittels Stellschrauben (Bild 8).

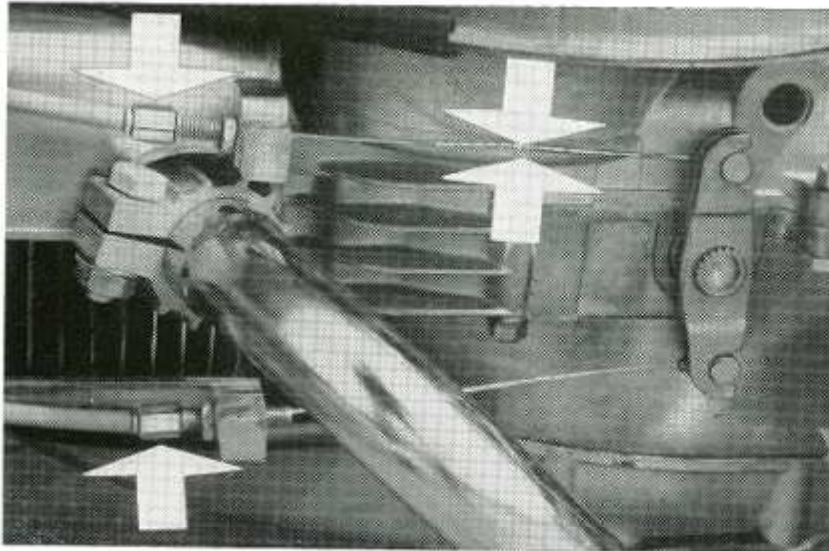


### Schaltbalken

Schaltbalken an der Motorunterseite quer zur Fahrtrichtung (II. Gang) einrasten lassen. Einrasten durch Drehen am Hinterrad (oder am Getriebe-Kettenritzel) sicherstellen.

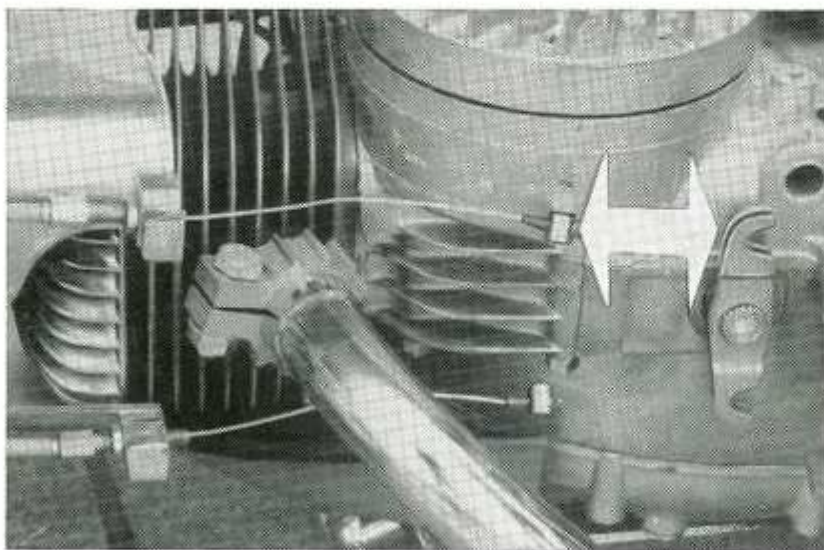
Stellschrauben in die richtige Stellung drehen. Spiel der Seilzüge 0,3 bis 0,5 mm in Zugrichtung. Oder: Die freien

### Stellschrauben



9

Seilzugenden zwischen den Nippeln und den Stellschrauben lassen sich mit dem Finger 3 bis 5 mm durchdrücken. Stellschrauben (Bild) mit den Gegenmuttern kontern. Der Schaltdrehgriff muß sich dann gut drehen lassen.



10

Seilzüge aushängen. Stellschrauben ganz eindrehen. Nippel am Seilende aus den Kerben des Schaltbalkens lösen.

### Seilzüge



## Kupplung Seilzug einstellen

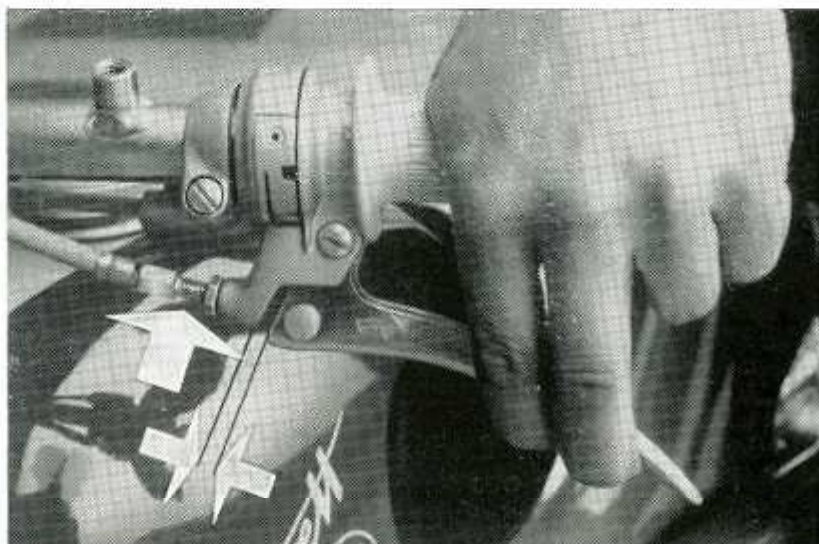
### Grundeinstellung

Grundeinstellung: Kupplungshebel an Motoroberseite, Zugang von links. Gummischutzhülle vom Seilzugende abnehmen. Hier mittels Stellschraube 4 bis 5 mm Spiel des Kupplungshebels einstellen. Kontermutter wieder festziehen. Gummihülle nicht vergessen (Bild 11).



### Nachstellung

Nachstellung kann am Kupplungs-Handhebel am Lenker mittels Nachstellschraube und Kontermutter vorgenommen werden. Auch hier, wie bei der Einstellung am Motor, 4 bis 5 mm Spiel (Bild 12).



12

Bing-Vergaser: Gasschieber-Anschlagschraube je nach Bedarf nach rechts, bzw. links drehen (Rechtsdrehung – Motor läuft schneller, Linksdrehung – Motor läuft langsamer).



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

Pallas-Vergaser: Stellschraube am Umlenkröhrchen des Vergasers. Mehr Motordrehzahl – Stellschraube herausdrehen. Stellschraube hineindrehen – Motor läuft langsamer.



### Bing-Vergaser

### Pallas-Vergaser



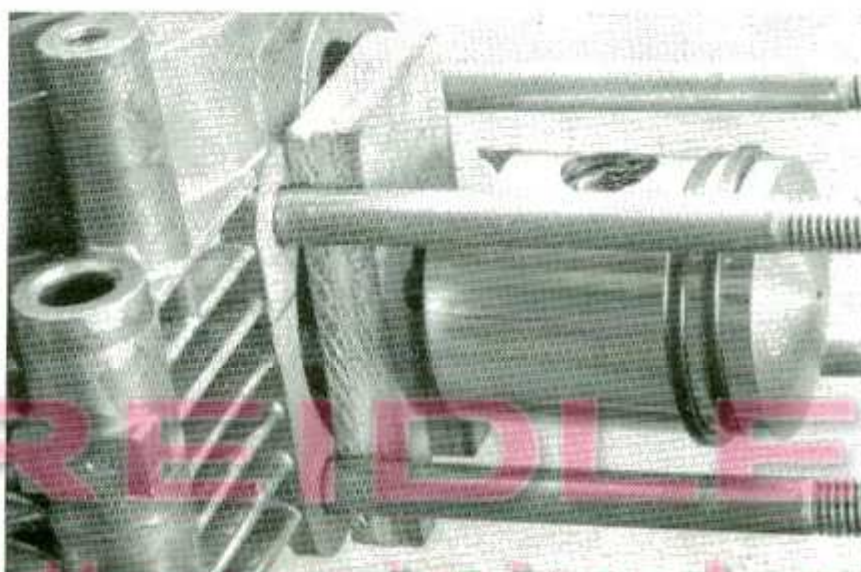
## Motor demontieren

Öl ablassen

Öl ablassen, dazu Ölablaßschraube unterhalb der Kickstarterwelle und Öleinfüllschraube am Kupplungsgehäusedeckel herauschrauben.

Zylinder abnehmen

Zylinder abnehmen: 4 Zylinderkopfmuttern lösen, deren Unterlegscheiben nicht verlieren. Kopf abnehmen. Zylinder abheben. Kolben mit dem Kolbenholz vor Beschädigung schützen (Bild 15).

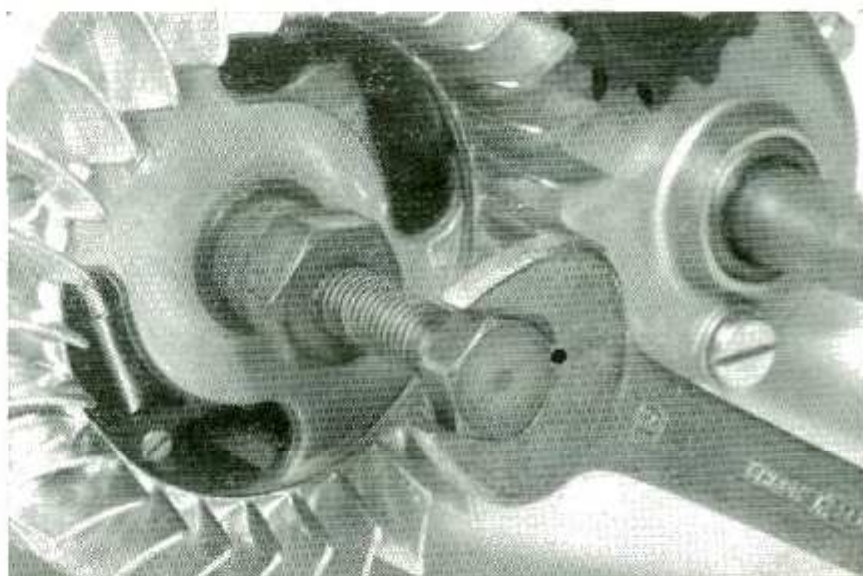


Staubdeckel

Staubdeckel vom Schwungrad lösen: Sprengring abnehmen. Der Deckel hat drei Nasen. Diese auf die Nuten der Schwungscheibe drehen.

Schwungrad abziehen

Schwungrad abziehen: Sechskantmutter M 10x1 – Achtung, Linksgewinde! – von der Kurbelwelle lösen. Schwungrad mit Abzieher (Bild 16) abziehen. Auf Halbrund-Federkeil achten. Grundplatte herausnehmen: 3 Zylinderkopfschrauben M 4x15 lösen.



Kettenritzel abziehen: Sicherungsblech aufbiegen. Ritzel mit Spezialwerkzeug „Haltekette“ (Bild 17) an der Kickstarterwelle (beim Mopedmotor Tretkurbelwelle) festhalten. Rechtsgewindemutter M 12x1 lösen. Ritzel mit dem Klauenabzieher abziehen. Mutter M 12x1 erhält bei der Montage ein neues Sicherungsblech 00.34.00.



17

Kupplung zerlegen: Vom Kupplungsgehäuse-Deckel 7 Linsenkopfschrauben M 6x40 lösen. Deckel und Dichtung abnehmen.

Sicherungsblech von den 3 Einstellschrauben M 6x26 der Kupplung aufbiegen, Schrauben entfernen.

Sicherungsblech, Kupplungs-Tellerfeder, Lamellen und Kupplungsdruckstift (kurz) mit Ansatz herausnehmen. Achtung: Kupplungsdruckstift hat Ausgleichsscheiben!

Kupplungsmuffe lösen: Sicherungsblech der Mutter M 12x1 aufbiegen. Kupplungsmuffe mit Gegenhaltespe-



18

**Kettenritzel  
abziehen**

**Kupplung  
zerlegen**

**Kupplungsmuffe  
lösen**



### Antriebsritzel Z = 21

zialwerkzeug (Bild 18) festhalten. Mutter M 12x1 – Rechtsgewinde – lösen.

Die Kupplungsmuffe wird durch gleichmäßiges Hineinschrauben der vorher herausgeschraubten 3 Einstellschrauben M 6x26 von der Vorgelegewelle abgezogen. Auf die untergelegte Zweikantscheibe B 15-07.17 achten! Kupplungskorb mit Zahnrad Z = 77 von der Vorgelegewelle von Hand herausnehmen. (Auf Ausgleichsscheiben hinter dem Zahnrad Z = 77, wenn solche vorhanden, für die Wiedermontage achten!)

Antriebsritzel Z = 21: Von der Kurbelwelle lösen. Mutter M 10x1 zweckmäßig nur etwa zur Hälfte lösen, um mit dem Druckpils des Klauenabziehers das Kurbelwellenstumpf-Gewinde nicht zu beschädigen (Bild 19).



19

### Gehäusehälften trennen

Gehäusehälften trennen: Sämtliche 10 Schrauben lösen. Gehäuseschraube M 6x80 am unteren Kurbelwellen-Totpunkt auf der Zündenseite hat eine Kupferdichtung, die Öl aus dem Getriebe vom Zünder fernhält. Gehäusehälfte der Zündenseite abnehmen.

Dabei sind die 2 Paßbuchsen für die Führung der beiden Gehäusehälften sowie die Ausgleichsscheiben, die auf den Getriebewellen und auf der Kickstarterwelle liegen, für den Wiedereinbau zu beachten! – Achtung: Ausgleichsscheiben können an den drei Lagerstellen bzw. Kugellagern der abgenommenen Gehäusehälfte hängenbleiben.

### Kurbelwelle ausbauen

Kurbelwelle ausbauen: Kurbelwelle markieren, als Hinweis kann gesagt werden, daß die Kurbelwelle werksseitig so eingebaut ist, daß die beschriftete Seite der Pleuelstange zur Zündenseite zeigt.

### Getriebe demontieren

Getriebe demontieren: Kickstarter und Antriebswelle ausbauen, dann Vorgelegewelle zusammen mit der Schaltgabel herausnehmen.

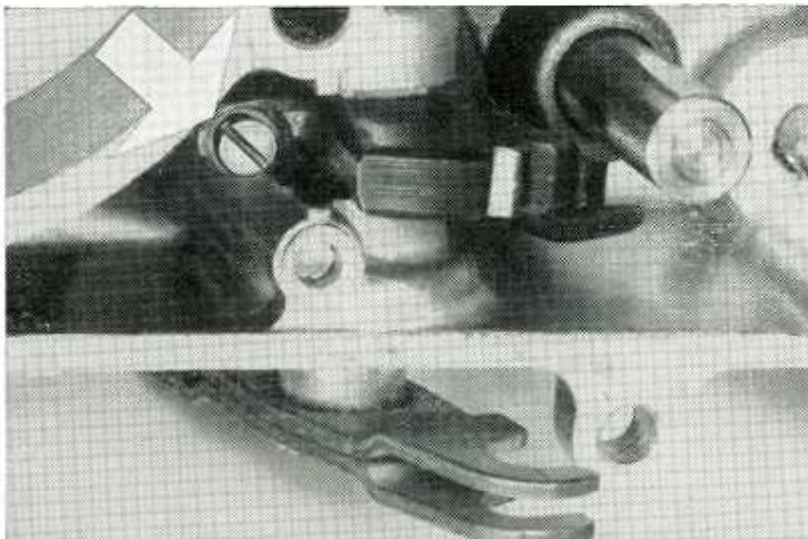
**Lagerausbau:** Gehäusehälfte mittels Heizplatte auf rund 150 Grad erwärmen. Kugellager oder Lagerschalen fallen allein heraus oder durch leichtes Aufschlagen gegen Holzunterlage. Warnung: Kaltdemontage verdirbt den präzisen Preßsitz!

**Kupplungs-Betätigungswelle ausbauen:** Halbrundkerbstift herauschlagen (Bild 20). Achtung: Beim Wiedereinschlagen immer neue Pappdichtscheibe Nr. 00.39.06 verwenden. Blechhebel nicht unnötig abnehmen. Wenn erforderlich, markieren. Bei Einbau der Welle Körnerschlag und Nase am Gehäuse in Deckung bringen.



20

**Schaltwelle demontieren:** Zylinderkerbstift aus der rechten Gehäusehälfte herauschlagen. Klemmschraube des Schalthebels lösen (Bild 21) und Schaltwelle herausziehen. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß hierbei der Simmering beschädigt wird. Also Simmering grundsätzlich bei jeder Montage erneuern, sonst entstehen Getriebeölverluste.



21

**Lagerausbau**

**Kupplungs-  
Betätigungswelle**

**Schaltwelle  
demontieren**



### Prüfung

Prüfung: Nach gründlicher Reinigung aller Motorteile feststellen, was erneuert werden muß. Grundsätzlich nur neue Flächendichtungen verwenden.

### Gehäusehälften anwärmen

Gehäusehälften anwärmen. 120 Grad Wärme müssen die Gehäusehälften beim Aus- und Einbau neuer Kugellager und Lagerschalen haben. Kaltmontage verdirbt den präzisen Preßsitz! (Kochplatte oder Ofen – kein Schweißbrenner.)

### Kurbeltrieb einsetzen

Kurbeltrieb einsetzen: In die geölte Lagerschale der rechten Gehäusehälfte zuerst. Auf bisherige Laufrichtung achten – Kurbelwelle wird werksseitig so eingebaut, daß die beschriftete Seite der Pleuelstange zur Zünderseite zeigt. Der Kurbeltrieb ist spiegelgleich, könnte also entgegen der bisherigen Laufrichtung eingebaut werden. Die schmale Seite des Pleuellagers muß auf der Einlaßkanal-Seite liegen.



22

### Getriebe einsetzen

Getriebe einsetzen: Vorgelege (vordere, auf der die Kupplung läuft) mit den 3 kleineren Zahnrädern ( $Z = 13$  –  $Z = 20$  –  $Z = 26$ ) zusammen mit Schaltgabel in die der Motorwelle nächstgelegene Lagerbohrung einsetzen. Schaltgabel muß in die Nute des Schaltrades (mittleres mit  $Z = 20$ ) eingeschoben sein.



Schaltrad  $Z = 20$  mit der Schaltgabel zum kleinsten Zahnrad  $Z = 13$  vorziehen. Dann komplette Abtriebswelle mit den 3 größeren Zahnrädern ( $Z = 34 - Z = 40 - Z = 47$ ) ins Gehäuse setzen, kleinstes Zahnrad zuerst. Die Schalträder (die mittleren) beider Wellen müssen genau im Eingriff sein. Antriebswelle in die Lagerbohrung einführen. Alle 3 Gangpaare müssen nun im Eingriff stehen.

**Schaltrad  $Z = 20$**

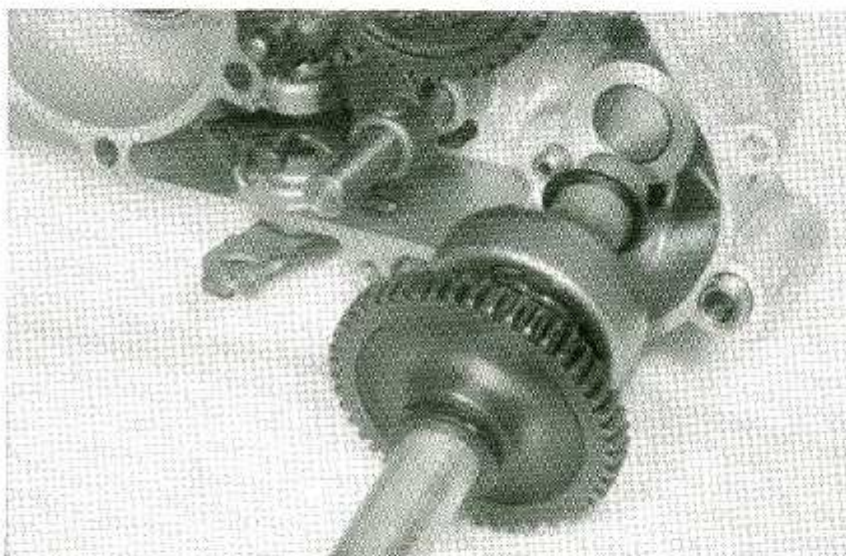


23

In die Bohrung der Vorlegewelle wird vom offenen Gehäuseteil her erst die 6-mm-Stahlkugel und dann der Kupplungsdruckstift (lang) mit genügend Getriebeöl eingesetzt. Dabei ist unbedingt darauf zu achten, daß das abgeflachte Ende des Kupplungsdruckstiftes an der Kugel liegt und das ballige Ende aus der Vorgelegewelle herausragt (Zünderseite).

Kickstarterwelle einsetzen: Anlaufscheibe, Ersatzteilnummer 15.08.03 = 2 mm stark, auf die Bohrung der

**Kickstarterwelle**



24



### Stellung Kupplungshebel

Kickstarterwelle legen, Welle in die Bohrung einführen. Flachstahl-Schleppfeder der Kickstarterwelle in die Führungsleisten am Gehäuse bringen. 8 mm abstehendes Ende der Stahldraht-Kickstarterfeder (50 mm  $\phi$ ) in die Bohrung des 10 mm  $\phi$  Kickstarter-Anschlages stecken. Welle mit 12er Gabelschlüssel an BSA-Keilfläche etwas im Uhrzeigersinn drehen. Welle dabei unter Handdruck von oben, bis Kickstarteranschlag vorliegt, vollständig eindrücken.

Stellung Kupplungshebel zur Kupplungs-Betätigungs-welle prüfen: Hebel und Welle haben Kerbverzahnung. Hebel muß im rechten Winkel zur angefrästen Fläche der Welle stehen. Wenn nicht, Sechskantschraube am Hebel lösen. Korrekte Hebelstellung – Hebel im rechten Winkel zur angefrästen Fläche der Welle – durch Umsetzen in der Kerbverzahnung herstellen. Schraube am Hebel gut festziehen.

### Axialspiele der Wellen prüfen

Axialspiele der Wellen prüfen: Gehäusedichtung mit Fett oder Öl aufkleben. Die zwei Paßbuchsen in die entsprechenden Bohrungen der rechten Gehäusenhälfte einstecken. Linke Gehäusenhälfte mit mindestens 5 Schrauben fest aufschrauben.

**Kurbelwelle Axialspiel:** 0,05–0,1 mm  
Bei Bedarf Ausgleichsscheiben verwenden  
Nr. 15.05.07 = 0,1 mm  
Nr. 15.05.08 = 0,2 mm

**Vorlegewelle Axialspiel:** 0,1–0,2 mm  
Bei Bedarf Ausgleichsscheiben verwenden  
Nr. 11.00.25 = 0,1 mm  
Nr. 11.00.32 = 0,2 mm  
Nr. 11.00.33 = 0,3 mm

**Abtriebswelle Axialspiel:** 0,1–0,2 mm  
Bei Bedarf Ausgleichsscheiben verwenden  
Nr. 15.06.09 = 0,1 mm  
Nr. 15.06.12 = 0,3 mm  
Nr. 15.06.13 = 0,5 mm

**Kickstarterwelle Axialspiel:** 0,1–0,3 mm  
Ausgleichsscheiben nach Bedarf  
Nr. 13.06.15 = 0,3 mm stark

### Axialspiele in Ordnung

Axialspiele in Ordnung: wenn die unter „prüfen“ angegebenen Werte zutreffen. Nun linke Gehäusenhälfte nochmals abschrauben. Dabei auf alle Ausgleichsscheiben achten, sie bleiben gern im Gehäuse hängen, gehören aber auf die Wellen. Jetzt Lagerbüchsen und Kugellager gut ölen.

**Motorgehäuse schließen:** Gehäusedichtung und beide Paßbuchsen auf perfekten Sitz prüfen. Dichtung ohne Dichtkitt, nur mit Fett oder Öl aufkleben. Linke Gehäusenhälfte aufsetzen. Sicherungs-Federscheiben der Schrauben nicht vergessen. Schrauben bzw. Muttern gleichmäßig anziehen. Unbedingt sofort Montageholz unter den Kolben schieben. Gehäuseschraube M 6x80 am unteren Kurbelwellen-Totpunkt auf der Zünderseite hat eine Kupferdichtung (C 6x10, Ersatzteil-Nr. 00.70.08), sie hält Getriebeöl vom Zünder fern.

**Motorgehäuse  
schließen**

**Kupplung montieren:** Großes Zahnrad  $Z = 77$  (mit aufgenietetem Kupplungskorb) auf die Vorgelegewelle schieben. Falls die Buchse auf der Zahnrad-Rückseite eine Ausgleichsscheibe aufgesteckt hatte, diese Scheibe beachten. Zweikant-Federstahlscheibe (B 15.07.17) auf den Zweikant der Vorgelegewelle aufstecken. Kupplungsmuffe (15.07.92) auf die Welle setzen. Sicherungsblech (00.47.50) auflegen, Blechnase kommt in die Bohrung. Mutter M 12x1 aufschrauben und anziehen.

**Kupplung  
montieren**

**Axialspiel:** Großes Zahnrad 0,2 bis 0,5 mm zwischen dem Kugellager und der Federstahlscheibe hinter der Kupplungsmuffe. Die Muffe muß mit dem Finger leicht drehbar sein. Die geschliffene Auflagefläche für den Reibbelag darf keinen größeren Schlag als 0,3 mm haben. Bei zu großem Axialspiel des großen Zahnrades: Ausgleichsscheibe (13.06.15 = 0,3 mm stark) hinter das Zahnrad legen. Zu kleines Spiel: Scheibe herausnehmen. Falls keine Scheibe vorhanden war: Das große Zahnrad hat eine eingepreßte, etwas überstehende Bronz Buchse. Buchse an der Kupplungskorbseite bis zum vorgeschriebenen Spiel abdrehen. Sobald korrektes Spiel sichergestellt ist: Mutter M 12x1 anziehen und mit darunter liegendem Sicherungsblech (00.47.50) gut sichern.

**Axialspiel**

**Kurbelwellen-Zahnrad  $Z = 21$  montieren:** Wellenkonus und Konus im Zahnrad trocken wischen. Zahnrad aufsetzen. Abstandsring (B 15.07.14), dann Linksfederring B 8 (00.43.40) aufsetzen. Linksgewindemutter M 10x1 (00.20.26) anziehen.

**Kurbelwellen-  
Zahnrad  $Z = 21$**

**Kupplungslamellen einsetzen:** Bohrung der Vorgelegewelle mit Öl füllen. Kurzen Kupplungsstift hineinstecken. 4 Reiblamellen und 3 Stahllamellen. Reib- und Stahllamellen abwechselnd einsetzen, mit Reiblamelle anfangen. Dann Drucklamelle (15.07.07) mit der Bohrung für den kurzen Kupplungsdruckstift auf die oberste Reiblamelle legen.

**Kupplungslamellen  
einsetzen**



## Motor montieren

### Kupplungsdruckstift einsetzen

Kupplungsdruckstift einsetzen: Kupplungshebel an Gehäuseunterseite im Uhrzeigersinn = Seilzugsinn drehen. Mit der Hand angedrückte Decklamelle muß mit Abheben beginnen, wenn der Kupplungshebel im rechten Winkel zur Gehäusetrennfläche steht. Im Bedarfsfalle Ausgleichsscheiben auf den Zapfen des Kupplungsdruckstiftes setzen (15.17.15 = 0,5 mm stark, Scheibe 15.07.16 = 1,5 mm stark).



### Kupplungs-Tellerfeder spannen

Kupplungs-Tellerfeder spannen: Tellerfeder (15.07.11) mit gewölbter Seite nach oben einsetzen. Dreieckförmige Druckplatte (15.07.08), dann das Sicherungsblech (15.07.13) auflegen und die 3 Sechskantschrauben M 6 x 26 ohne Gewalt anziehen, bis die gespannte Tellerfeder plan auf der Drucklamelle aufliegt. Nun die 3 Schrauben einheitlich um  $2\frac{1}{2}$  (zweieinhalb) Umdrehungen zurückdrehen und mit dem Sicherungsblech sorgfältig fixieren.

### Kupplungsgehäuse schließen

Kupplungsgehäuse schließen: Dichtflächen von Gehäuse und Deckel einfetten. Dichtung (15.10.02) und Deckel auflegen. Mit den 7 Linsenkopfschrauben M 6 x 40 (00.16.11) anziehen.

### Zündergrundplatte komplett montieren

Zündergrundplatte komplett montieren: 2 Zylinderkopfschrauben M 4 x 14 (00.17.04) und 2 Unterleg-Federscheiben (00.43.51). Schrauben in der Mittelstellung der beiden Langlöcher in der Grundplatte anziehen.

### Schwungscheibe montieren

Schwungscheibe montieren: Innenseite muß tadellos sauber sein. Metallspäne an den Magneten richten Unheil an. Halbrund-Federkeil auf dem Kurbelwellenkonus bei Aufsetzen der Schwungscheibe nicht zurückschieben. Links-Federring (00.43.40) auflegen. Dann Linksgewinde-Sechskantmutter M 10 x 1 aufschrauben und festziehen.

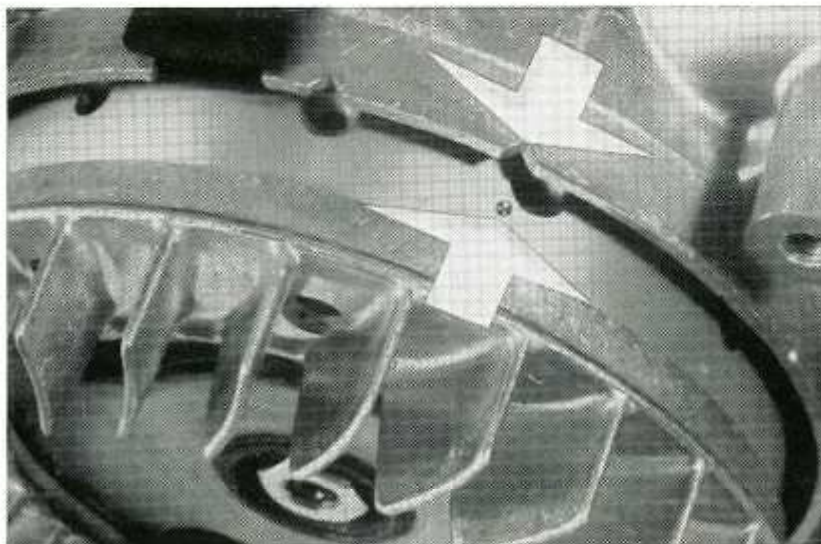
Zylinder aufsetzen: Zylinderfuß-Dichtung auflegen. Kolbenholz einschieben. Zylinderlaufbahn einölen. Kolbenringe in den Ringnuten drehen, bis die Messingstifte in den Ringöffnungen liegen. Ringe nacheinander von Hand zusammendrücken, Zylinder aufschieben. Kolbenholz wieder abnehmen.

Dann Kopfdichtung und Zylinderkopf aufsetzen. Mit den 4 Muttern M 8 und den 4 Unterlegscheiben darunter den Zylinderkopf über Kreuz mit 1,6 mkg festziehen.

Kettenritzel montieren: angedrehte Flanschseite nach außen. Mutter M 12x1 festziehen.

Zündeinstellung durchführen: Vorzündung beträgt 21 Grad Kurbelwinkel vor o. T. (oberem Totpunkt), oder als Kolbenhubstrecke gemessen, 1,65 mm Kolbenweg. Nahe dem Zündkabelaustritt aus dem Motorgehäuse befinden sich am Gehäuserand zwei Kerben gegenüber der Schwungscheibe. Auf der Schwungscheibe selbst befindet sich eine Körnermarkierung. Körnermarkierung an vordere Kerbe gedreht: Kolben genau im oberen Totpunkt. Körnermarkierung an hintere Kerbe gedreht: 21 Grad Kurbelwinkel = 1,65 mm Kolbenweg. Vorzündung vor o. T. **Genau in dieser Schwungscheibenlage beginnen die Kontakte des Unterbrechers zu öffnen.** Ist das nicht der Fall, dann: Zündergrundplatte lösen (2 Zylinderkopfschrauben M 4x15) und durch Verdrehen der Grundplatte den richtigen Öffnungsbeginn der Kontakte einstellen. Der Polabriß beträgt 9 bis 12 mm.

Die volle Unterbrecherkontaktöffnung beträgt 0,35 bis 0,4 mm.



26

### Zylinder aufsetzen

### Kettenritzel montieren

### Zündeinstellung durchführen



## Motor montieren

### Licht-Magnet- zündler abdecken

Licht-Magnetzündler abdecken: Der Staubdecke hat 3 Nasen. Diese auf die Nuten der Schwungscheibe drehen. Einrasten lassen und Staubdeckel etwas verdrehen. Mit dem Draht-Sprengring sichern.

### Getriebeöl einfüllen

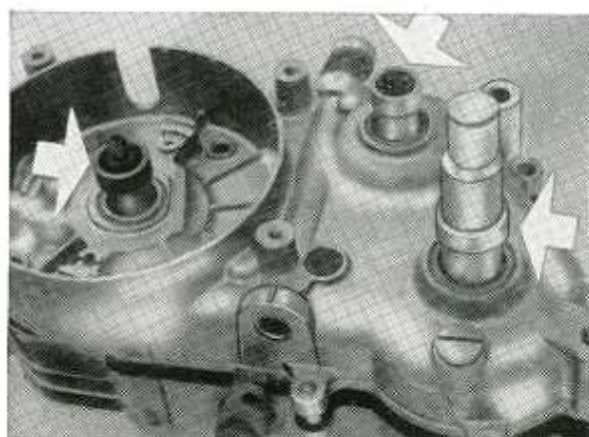
Getriebeöl einfüllen:  $\frac{1}{4}$  Liter Getriebeöl SAE 80. Einfüllschraube rechtsseitig im Kupplungsgehäuse-Deckel. Ablassschraube unterhalb der Kickstarterwelle (Tretkurbelwelle beim Mopedmotor). Einfüll- wie Ablassschraube immer mit vorgeschriebenem Kupferdichtring (00.70.10) versehen. Beim FLORETT-Motor ist die Öleinfüllschraube gleichzeitig Kontrollschraube für den richtigen Getriebe-Ölstand.

### Motor-Einbau:

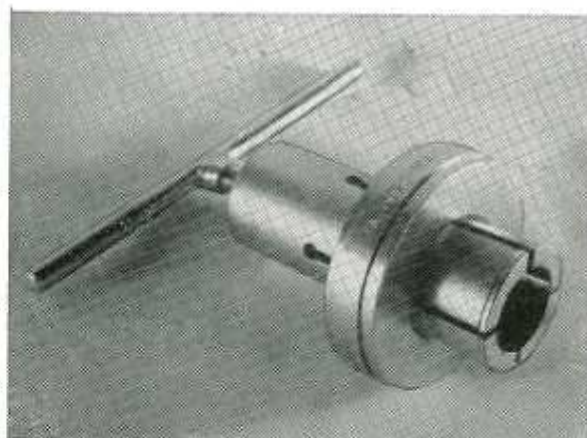
in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaues, siehe Seite 4-5.



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



Buchse für Simmerringschutz  
Ersatzteil Nr. 15  $\phi$  = 09.30.34  
17  $\phi$  = 09.30.11  
20  $\phi$  = 09.30.35



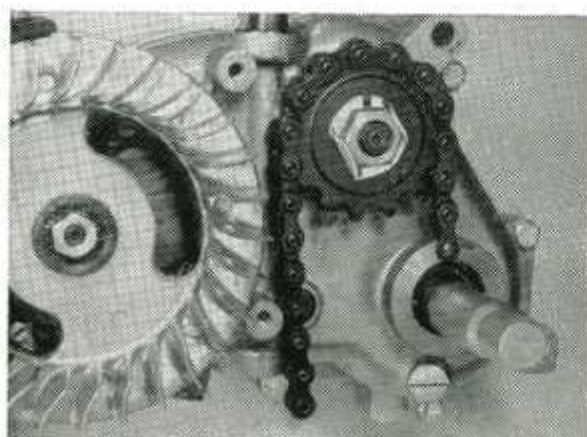
Lagerabzieher, Ersatzteil Nr. 09.30.28



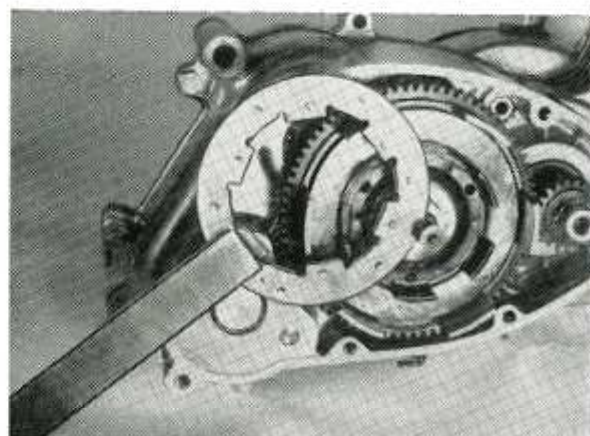
Kolbenholz, Ersatzteil Nr. 09.30.30



Zünderabzieher, Ersatzteil Nr. 09.30.06 – Bosch  
09.30.09 – Siba



Anhaltekette, Ersatzteil Nr. 09.30.32



Anhalteschlüssel, Ersatzteil Nr. 09.30.31



## Wichtige Daten und Maße

<b>Motoröl:</b>	Mischungsschmierung 1:25
<b>Getriebeöl:</b>	¼ Liter Getriebeöl SAE 80
<b>Kolbenspiel:</b>	im Zylinder: 0,02 mm.
<b>Vergaser:</b>	Pallas 14/11. Hauptdüse 62–65. Spritzdüse 9708. Gasschieber 45.
<b>Zündkerze:</b>	Wärmewert 240 – Mehrbereichskerze. Elektrodenabstand 0,4 mm.
<b>Unterbrecherkontakt-Abstand:</b>	0,35–0,4, auf keinen Fall mehr als 0,4 mm.
<b>Vorzündung:</b>	1,65 mm Kolbenweg vor dem oberen Totpunkt = 21 Grad Kurbelwinkel.
<b>Leerlauf:</b>	Bing-Vergaser – Einstellung durch Gasschieber-Anschlagsschraube. Pallas-Vergaser – Stellschraube am Umlenkröhrchen des Vergasers.
<b>Axialspiele:</b>	Kurbeltrieb 0,05–0,1 mm Vorgelegewelle 0,1–0,2 mm Abtriebswelle 0,1–0,2 mm Kickstarterwelle 0,1–0,3 mm Zahnrad Z = 77 und Kupplungsmuffe 0,2–0,3 mm



**KREIDLER**

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

