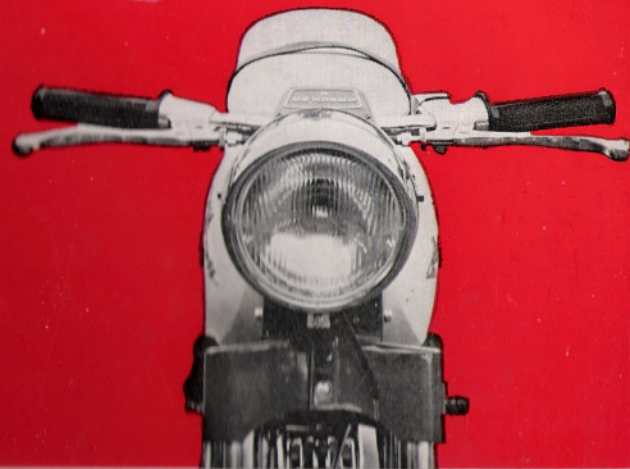


**KREIDLER**  
*Florett*



**KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE  
7014 KORNWESTHEIM**

RS

Bedienungsanleitung

# Bedienungsanleitung

KREIDLER FAHRZEUGBAU  
7014 KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

		Seite
<b>Leicht zu finden</b>	Fahrgestell-Nr., Motor-Nr., Werkzeug	6-7
	Was ist wo	8-11
<b>Gleich kann's losgehen</b>	Vorbereitungen zum ersten Start	12-13
<b>Richtig schalten</b>	Start, Kupplung, Gangwechsel Wann wird geschaltet	13-14
<b>Einfahren</b>		15
<b>Kraftstoff und Öl</b>	Super, Motorenöl, Korrosionsschutz, Motorschmierung, Getriebeöl	16-17
<b>Zündkerzenfragen</b>		18-19
<b>Vergaserfragen</b>	Einstellung, Demontage, Filter	20-24
<b>Kraftstoffhahn reinigen</b>		26
<b>Auspuff reinigen</b>		28
<b>Zündanlage</b>	Einstellung, Unterbrecher	27-28
<b>Kupplung und Schaltung</b>	Einstellen bzw. nachstellen	29-31
<b>Räder und Bremsen</b>	Bremsen nachstellen, Kette, Kettenschloß	32-36
<b>Elektrik</b>	Schalter am Lenker, Schaltplan, Scheinwerfereinstellung	37-39
<b>Verschiedenes</b>	Lenkungslager nachstellen, Wintertips, Teleskopgabel	40-41
	Wartungsplan	42-43
	Störungen und ihre Behebung	44-46

Für die Kreidler FLORETT RS 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!

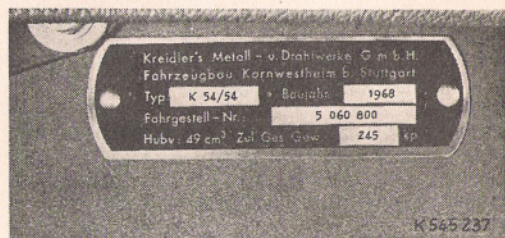
Im Bedarfsfall nur **Original-KREIDLER-Ersatzteile** verwenden – versteht sich von selbst, denn nur diese verbürgen einwandfreie Funktion.

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.

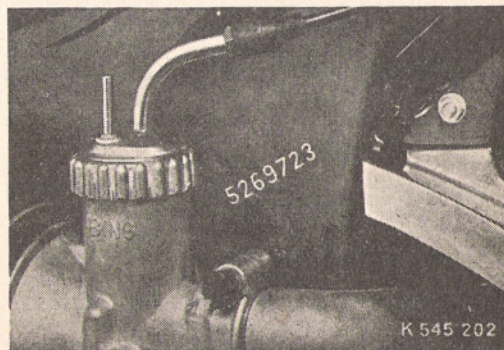
Leicht  
zu finden

### 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.

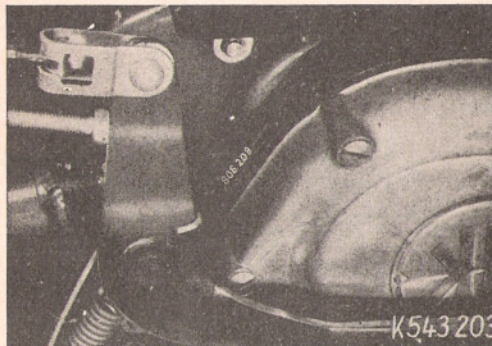
### Fahrgestellnummer



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

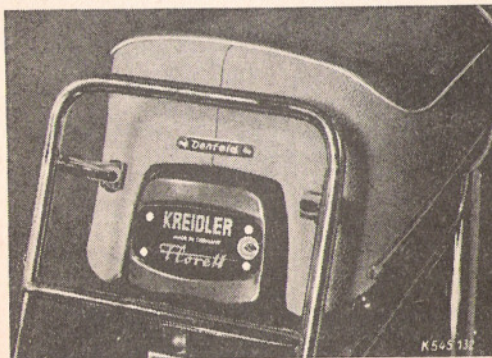
Leicht  
zu finden

### Motornummer



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

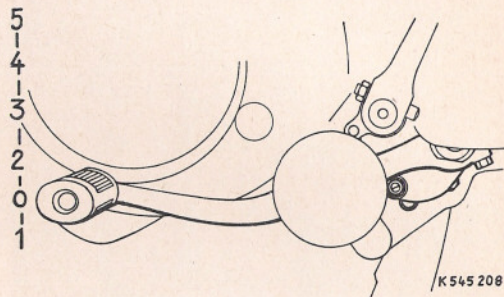
### Werkzeug



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

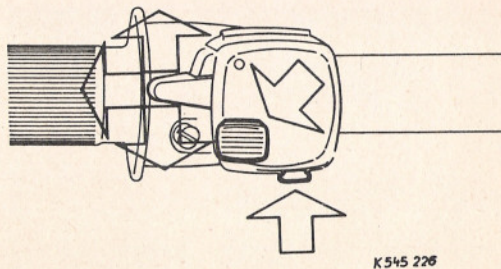
Leicht  
zu finden

### Fußschaltung

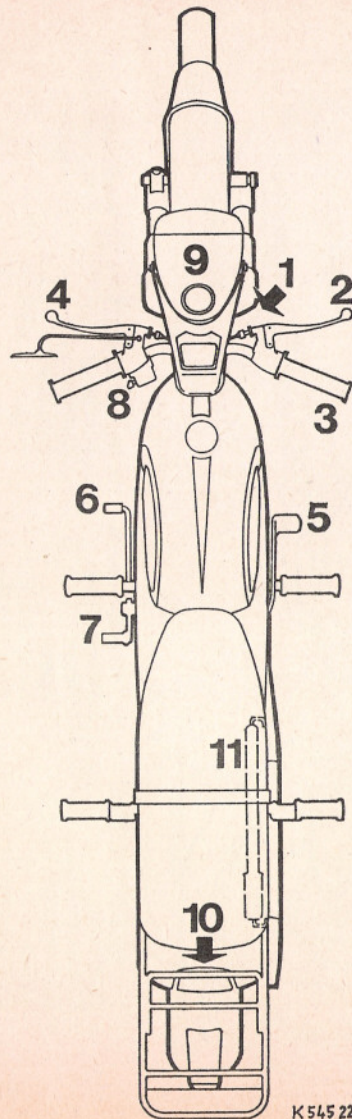


an der linken Motorseite – Schalthebel nimmt in Ruhelage immer die gleiche Stellung ein – Hebel heruntertreten: zurückschalten – Hebel hochziehen: hochschalten – einrastender Leerlauf zwischen dem 1. und dem 2. Gang

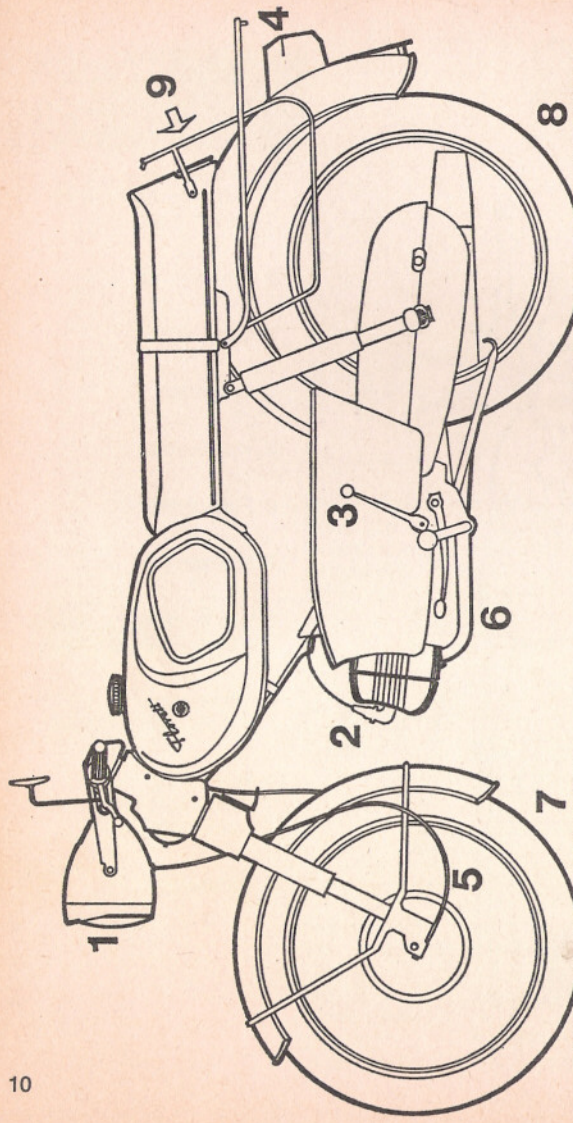
### Schalter am Lenker links



Taste links:	nach oben	–Fernlicht
(schräger Pfeil)	Mittelstellung	–Abblendlicht
Taste	nach unten	–aus
Hebel:	Signal (Schnarre)	
(linke Pfeil-		
gruppe)	Kurzschlußknopf zum Abstellen	
unten rechts:	des Motors	



- 1 Lenkschloß  
Lenkung nach links einschlagen
- 2 Handbremse
- 3 Gasdrehgriff
- 4 Kupplung
- 5 Fußbremse
- 6 Fußschaltung
- 7 Kickstarter
- 8 Licht-, Horn-, Kurzschlußschalter
- 9 Tachometer mit Kilometerzähler
- 10 Werkzeug (Schlüssel vom Lenkschloß)
- 11 Luftpumpe



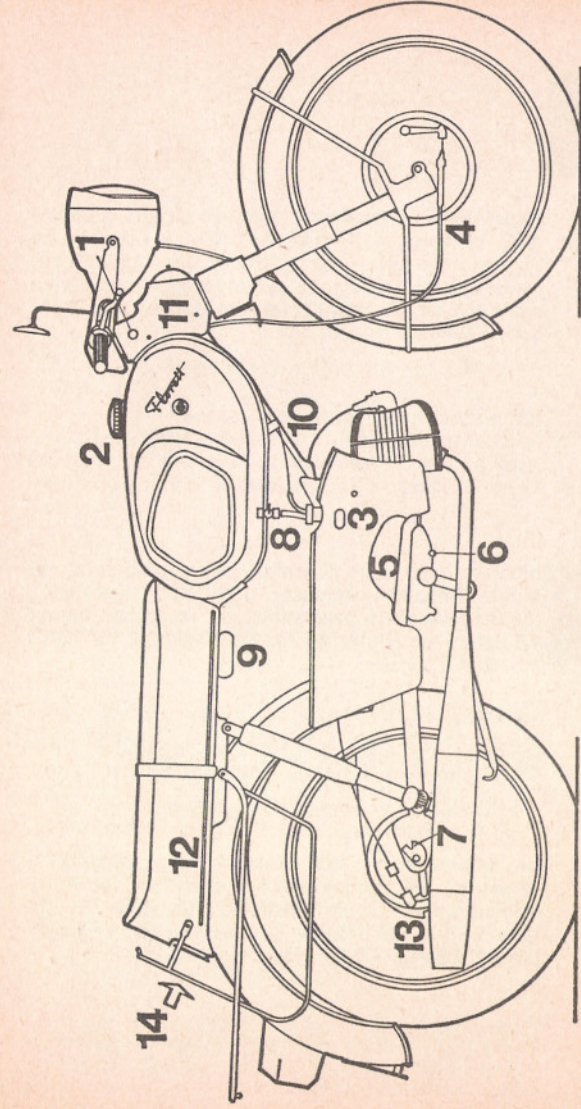
- 1 Bilux C 6 V 25/25 Watt  
 2 Zündkerze  
 3 Kickstarter  
 4 Schlußleuchte HL 6 V  
 4 Watt  
 Bremsleuchte G 6 V  
 5 Watt

- 5 Tachometerwelle  
 6 Fußschaltung  
 7 Reifen 21 x 2,75  
 Spezial  
 Reifendruck  
 Solo und Sozius  
 1,5 atü

- 8 Reifen 21 x 2,75  
 Spezial  
 Reifendruck  
 Solo 2,2 atü  
 Sozius 2,5 atü

- 9 Werkzeug  
 (Schlüssel, vom  
 Lenkschloß)

K 545 228



- 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 1/3 Liter  
 7 Kettenspanner  
 8 Benzinmahn  
 9 Typenschild

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

K 545 229

## 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 Fahrzeuges immer zumachen.
- Reifendruck** nicht nur mit dem Daumen prüfen, sondern mit einem Reifendruckmesser (hat jede Tankstelle), für Solo- wie für Soziousfahrt im Vorderrad immer 1,5 atü – im Hinterrad für Solofahrt 2,2 für Fahrt zu zweit 2,5 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.
- Schwungvoll niedertreten – den kalten Motor nicht mit viel Gas hochdrehen lassen.
- Einmal kurz tönen lassen – tönt nur bei laufendem Motor.
- Vor Nachtfahrten Fernlicht, Abblendlicht, Schlußleuchte und Bremslicht prüfen.

**Leerlauf schalten**

**Kickstarter**

**Signal**

**Lichtkontrolle**

## 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.

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

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.

**Start**

**Kupplung**

**Gangwechsel**

## Richtig schalten

### Hochschalten

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

### 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

**Motordrehzahl** 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
----------------	--

## Einfahren

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 unötig 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.



## 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 gute Kenner unseres eigenen Fabrikats: Normalbenzin!

**Öl ist nicht Öl**

daher nur Markenöl mit geringer Ölkohle-Rückstandsbildung verwenden - und weil der FLORETT-Motor wie jeder andere seine Ölart bekommen muß. Zeigt sich bei der 3000-km-Kontrolle viel Rückstandsbildung am Kolben und in den Ringnuten oder sind Kolbenringe sogar festgeklemt, empfiehlt es sich, die Ölart zu wechseln. 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.

**Korrosionsschutz**

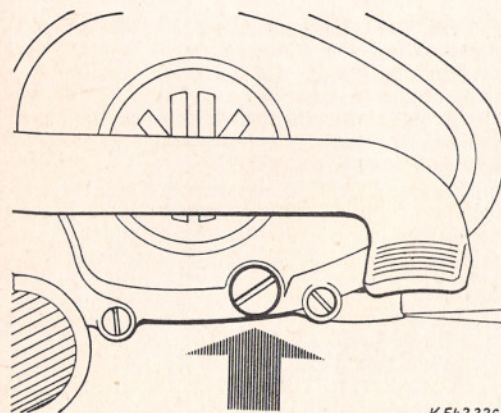
Zusätze wie Desolite in der vorgeschriebenen Menge (10 ccm Desolite auf 5 Liter Kraftstoff) empfehlen sich hauptsächlich während des Winters als Korrosionsschutz (Rostschutz) für das Motorinnere – **selbstmischende Zweitaktöle enthalten bereits korrosionsmindernde Zusätze.**

**Motor-  
schmierung  
bergab**

Talwärts ohne Gas hat der Motor Schnaupause, 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!

## Kraftstoff und Öl

**Getriebeöl  
wechseln**



K 542226

**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 heraus drehen – jetzt muß der Ölspiegel in Höhe des Einfüllloches stehen.

## Zündkerzen-Fragen

### Beste Motorleistung

Der FLORETT-RS-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 Kerzenarten am besten nur bei Wettbewerben.

### Beste Normalkerze

ist z. B. Bosch 260 T 1 mit Stirnelektrode am Masseteil der Kerze. Wird vorwiegend in der Stadt gefahren, reicht Wärmewert 240 aus — 260er Kerzen können in langsamem Kolonnentempo und durch viele Ampelstops leicht verrußen. Die beste Regel: grundsätzlich Wärmewert 260 verwenden, und nur wenn durch die Fahrverhältnisse der Motor zu stark gekühlt läuft und daher die Kerzen-Selbstreinigungstemperatur nicht voll erreicht wird, auf Wärmewert 240 heruntergehen. Für Überlandfahrten aber unbedingt 260er Kerzen wählen!

### Keine Mopedkerzen

Sie sind für niedrige Belastung gebaut — bei der hohen Literleistung der FLORETT RS kann die Mittelelektrode schmelzen, was zu innerer Überhitzung und Kolbenklemmern führen kann.

### Nacht-Start

Das Licht wird dem Schwunglichtmagnetzünder 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: Elektrode nachbiegen auf ca. 0,4 mm, das ist etwa Fingernagelstärke.

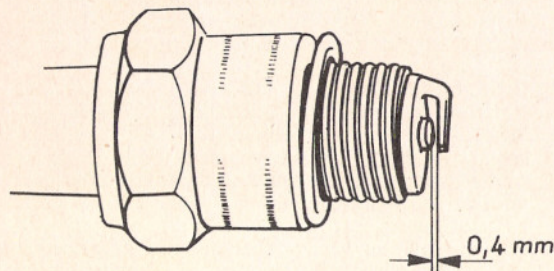
### Elektrodenabstand

18

## Zündkerzen-Fragen

### 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.



### Elektrodenabstand

### 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.

Gegen Spritzwasser ist im BERU Kerzenstecker eine Gummiabdeckung eingebaut. Beim BOSCH Kerzenstecker sitzt die Gummiabdeckung auf dem Isolator der Zündkerze.

### Wassergeschützter Zündkerzenstecker

Zur Vermeidung von Störungen an Kerzen und Steckern darauf achten, daß dieser Wasserschutz bei Stecker- oder Kerzenwechsel erhalten bleibt.

19

## 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.

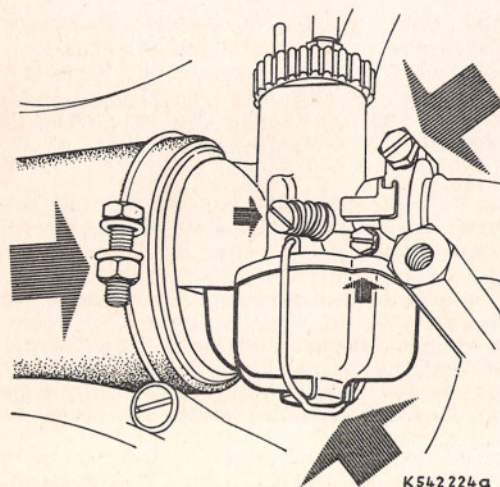
Bohrung der Hauptdüse größer zu machen, in der Hoffnung auf mehr Motorleistung, ist völlig verfehlt – der Motor würde nur mehr Kraftstoff schlucken, mehr Ölkohle ansetzen und die Kerze schnell verrußen, aber keinen Deut schneller laufen oder zugkräftiger werden – wozu also? – ganz zu schweigen von der 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	72
Nadeldüse	7037
Düsennadel Nr.	3
Nadelstellung	3
Schieber mit Fenster	4,5 breit und 1,5 tief
Leerlaufdüse	35

## Vergaser-Fragen

### Schwimmergehäuse



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

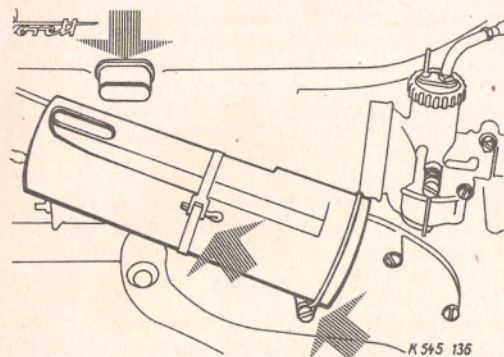
Nicht ohne Saugschalldämpfer und Trichter fahren, da Vergasereinstellung dann nicht mehr paßt, der Motor im unteren und mittleren Drehzahlbereich an Leistung einbüßt und der Zylinder früher verschleißt.

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 21 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.

## Vergaser-Fragen

### Luftfilter



Zur Reinigung des Luftfilters muß der Saugschalldämpfer abgenommen werden. Spannung (Pfeil rechts unten) lösen – Saugschalldämpfer vom Fahrwerk wegrehen – 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 Vergasenseite). 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.

### 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 hineindreihen – dann durch den Schlitz in der Motorverkleidung mit dem Schraubenzieher Schieberanschlagschraube 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- luftregulier- schraube

Ist der Übergang schlecht, so kann er mit der Luftregulierschraube verbessert werden. (Schraube liegt am Vergaser dem Rahmen zu.) In Normalstellung ist sie 1 Umdrehung offen.

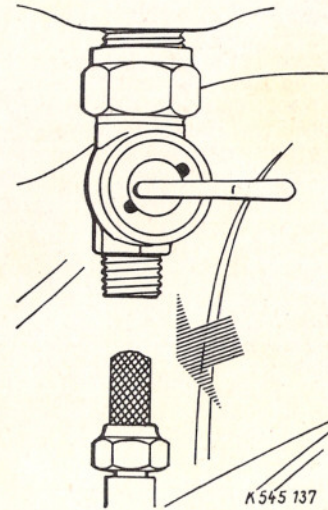
### Kaltstart

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 Leerlauf-luftregulierschraube nach links drehen. (Drehsinn in Blickrichtung auf angebauten Vergaser.) Das Gemisch wird angereichert.

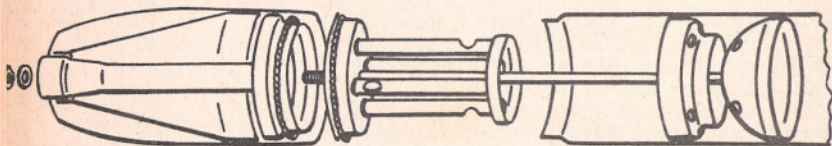
Ist der Motor im Standlauf überfettet oder ersäuft er, durch Rechtsdrehung  $\frac{1}{4}$  bis  $\frac{1}{2}$  Umdrehung Gemisch magerer stellen.

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



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



K 545 202

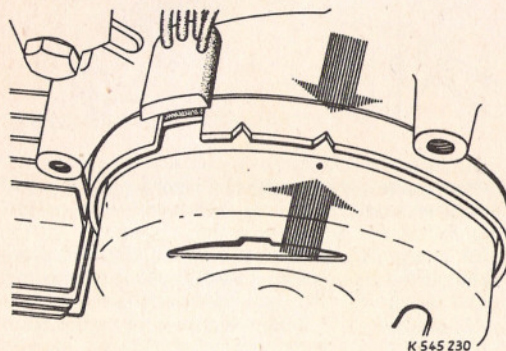
Beim Zweitakter setzen sich im Schalldämpfer Rückstände ab – die Bohrungen in den Dämpferkammern werden dadurch kleiner (Motorleistung läßt nach), deshalb ist in der Pflegedienstkarte regelmäßige Reinigung vorgeschrieben – dazu Schalldämpfer öffnen: mit Steckschlüssel SW 10 Endkappe abschrauben – Einsatz herausziehen (ist er festgebrannt, mit KREIDLER-Spezialreinigungsschlüssel herausdrehen) – Öffnungen an Schalldämpfer, Dämpfereinsatz, Endkappe von Rückständen freimachen – beim Zusammenbau Asbestschnüre zur Dichtung wieder sorgfältig einlegen.

## Zündanlage

### Einstelldaten

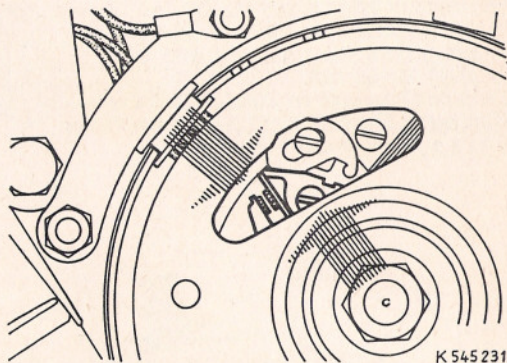
Vorzündung 0,9–1,3 mm vor OT (vor oberem Kolben-Totpunkt) = 16–19 Grad Kurbelwinkel.  
Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 mm.  
Polabriß 22–25 mm.  
Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm.  
Zündkerze Bosch W 260 T 1 wird empfohlen.  
Keine Mopedkerzen verwenden.

### Einstellung prüfen



K 545 230

Linke Motorverkleidung abnehmen, Zünderdeckel abnehmen – Polrad drehen, bis Körnermarkierung sichtbar wird (Zeichnung oben) – Markierung der rechten Einkerbung am Motorgehäuse gegenüberstellen (Pfeil von oben) – damit steht der Kolben 0,9 mm vor OT = 16–19 Grad Kurbelwinkel – (Körner gegenüber linker Kerbe bedeutet: Kolben im OT). Bei Körner auf rechter Kerbe müssen die Unterbrecherkontakte zu öffnen beginnen (Pfeil von oben) – nun muß sich eine 0,03 mm dicke Einstell-



K 545 231

lehre (Stanniolpapierdicke) zwischen die Kontakte schieben lassen, ohne zu klemmen – ist das nicht der Fall, muß dieser Abstand eingestellt werden, und zwar: Schraube des rechten Kontaktträgers lösen (Pfeil von unten, Zeichnung oben) und nach Einstellung auf 0,3 mm Kontaktabstand wieder festziehen – nach dieser Einstellung wird sich der größte Kontaktabstand zwischen 0,3–0,4 mm einstellen und ist damit richtig.

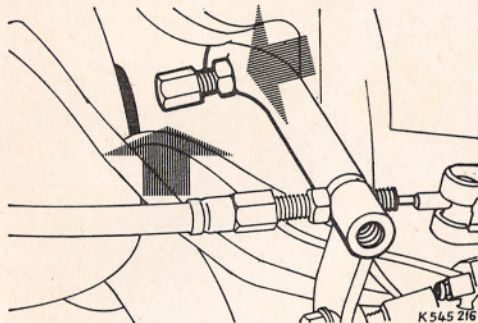
### Unterbrecher

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

Unterbrecherkontakte reinigen: Kontakte mit kleinem in Bezin (kein Ölzusatz) getauchten Pinsel reinigen – mit Kontaktfeile glätten. Stark eingebrannte Kontakte vom Fachmann austauschen lassen.

### Kupplungszug einstellen

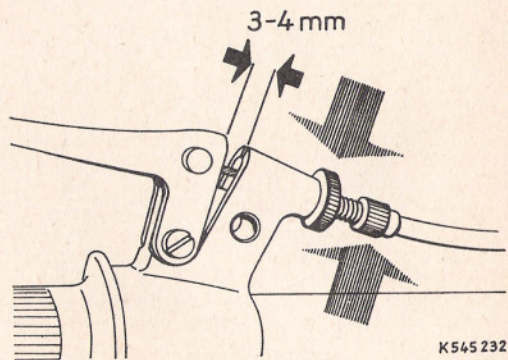


K 545 216

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



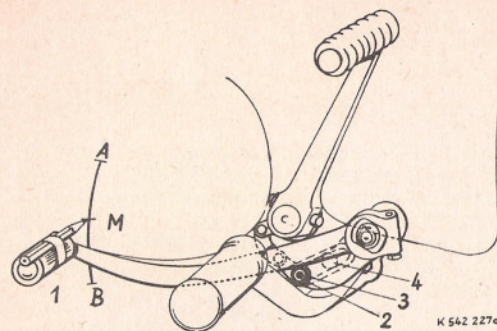
K 545 232

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 auf Leerlauf zwischen I. und II. Gang stellen.
2. Bleistift auf Fußschalthebel mit Isolierband befestigen (siehe Skizze auf Seite 31).
3. Ein Stück Pappe zwischen Motorverkleidung und Fußschalthebel schieben – mit Isolierband befestigen.

## Kupplung und Schaltung



K 542 227a

### Fußschaltung einstellen

4. Hinterrad drehen und mit der Hand am Fußschalthebel durch anhaltenden Druck nach unten I. Gang einschalten. Fußschalthebel in der unteren Stellung festhalten und dabei mit dem auf dem Fußschalthebel befestigten Bleistift Stellung auf dem Pappstück markieren. Ist noch Spiel zwischen Fußschalthebel und Fußrastenrohr vorhanden? Sonst verbogene Fußraste wieder nach unten biegen!
5. Nun mit anhaltendem Druck nach oben II. Gang einschalten, dabei Hinterrad drehen, bis der Gang eingerastet ist. Fußschalthebel in der oberen Stellung festhalten und wieder auf der Pappe markieren.
6. Mitte zwischen I. und II. Gang ausmessen und auf dem Pappstück markieren.
7. Kontermutter am Exzenter lösen, Exzenter so weit verdrehen, bis die Bleistiftspitze auf dem Fußschalthebel genau auf die angezeichnete Mitte zeigt: Wichtig: Nur durch einwandfreie Mittelstellung des Fußschalthebels zwischen I. und II. Gang wird eine absolut einwandfreie Schaltfunktion garantiert.
8. Kontermutter festziehen. Dabei darauf achten, daß sich die Mittelstellung des Fußschalthebels nicht verändert. Falsche Schalteinstellung kann zu Getriebeschäden führen, die bei Beachten dieses Inspektions-Hinweises mit Sicherheit vermieden werden.

- 1 Fußschalthebel
- 2 Kontermutter
- 3 Exzenter
- 4 Federanschlag

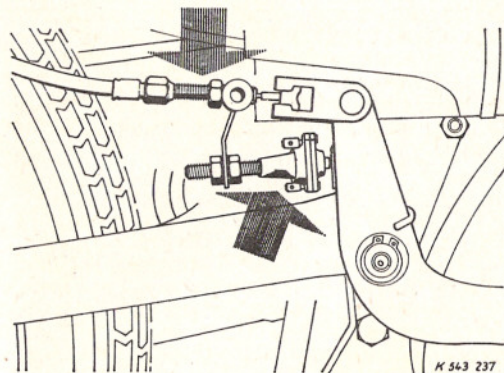


### Handbremse nachstellen

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.

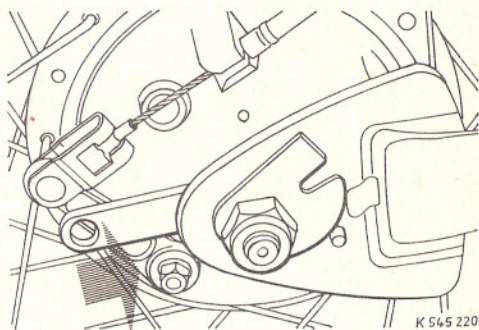
Am besten nach eigener Handgröße einstellen: der Leerweg am Hebel soll nur so viel betragen, daß bei starkem Bremszug die Hand nicht zur Faust wird, sondern die Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv bleiben – nur in dieser Lage kann man erstens die Bremswirkung genau bestimmen und zweitens notfalls 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!

### 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 – Fußhebel-Einstellung: beide Muttern lösen (unterer Pfeil) – mit dem Schraubenkopf den Hebel so setzen, daß dessen Trittlfläche nicht tiefer liegt als die Ölablaßschraube (Zeichnung Seite 17) – die beiden Muttern wieder festziehen.

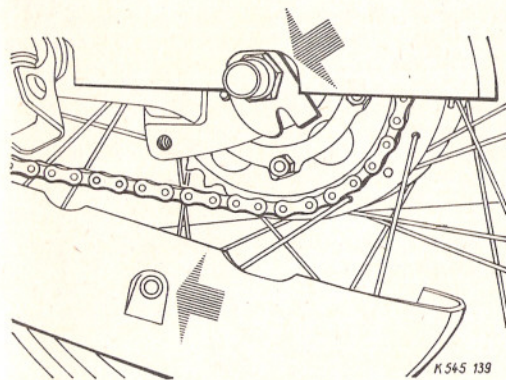
Erst wenn der Fußhebel die gewünschte Position hat, die eigentliche Bremseinstellung vornehmen: Gegenmutter lösen (oberer Pfeil) – Stellschraube so setzen, daß an der Hebeltrittfläche 3–4 cm Leerweg zu messen sind – nicht zu knapp einstellen, aber auch nicht mit zuviel Leerweg fahren – zu knapp: das 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 kraftvolle 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. Ketten-durchhang prüfen (Maschine muß auf dem Ständer stehen) – Kette mit dem Schraubenzieher nach oben und unten drücken – eine Bewegungsstrecke 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 Exzenterspanner anzeichnen. –

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.

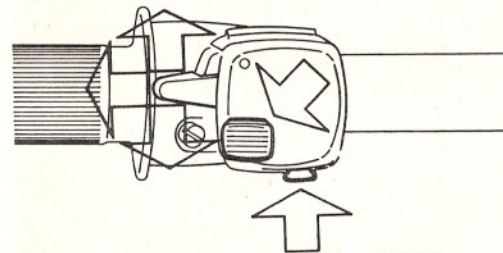
Kettenpflege siehe unter Wartungsplan (alle 1500 km einfetten).

### Kettenschloß

Die Verschlüßfeder 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.



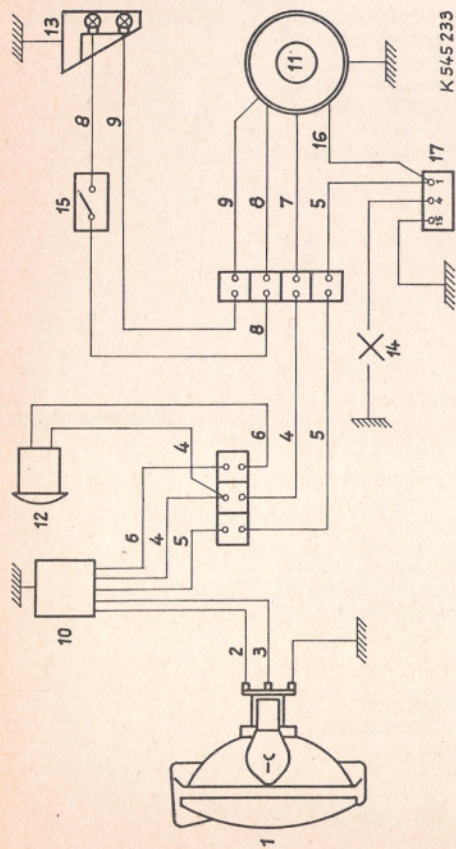
K 545 226

### Schaltstellungen

Hebel:	nach oben – Fernlicht
(linke Pfeilgruppe)	Mittelstellung – Abblendlicht
Taste links:	nach unten – aus
(schräger Pfeil)	Signal (Schnarre)
Taste unten rechts:	Kurschlußknopf zum Abstellen des Motors

Bei Defekten Schaltplan zu Hilfe nehmen.

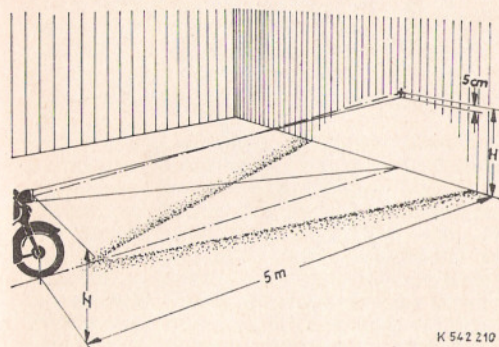
## Schaltplan



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 Schwunglichtmagnetzünder mit getrennter Rücklichtspule
- 12 Schnarre
- 13 Schluß-Brems-Kennzeichen-Rückstrahlerleuchte
- 14 Zündkerze
- 15 Bremslichtschalter
- 16 blau
- 17 Zündspule

## Scheinwerfer-Einstellung



K 542 210

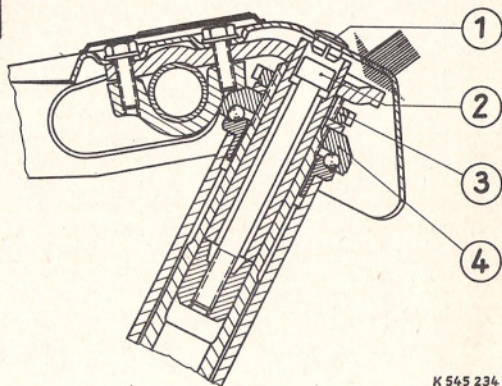
Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, muß die Einstellung des Scheinwerfers der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen.

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.

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

## Lenkungslager

### Lenkungslager nachstellen



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 aufgebogener 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.

## Wintertips

### Winterbetrieb

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 nachsehen.

### 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 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.

### Teleskopgabel

Die Gabel enthält je Holm (je Seite) 110 ccm einer besonderen Ölart: Hydraulik-Öl Shell 4001 – normales Motorenöl wäre falsch, da sich dessen Zähflüssigkeit mit der Außentemperatur ändert.

Ölstand kontrollieren: Verkleidung des Gabelkopfes abnehmen – Verschlussschrauben der Holme lösen – durch die Öffnung einen steifen, geraden Draht 29 cm tief einführen – wenn der Draht unten 1–2 cm eintaucht, ist der Ölstand korrekt.

Nachfüllen: Streng darauf achten, daß der Ölstand stimmt – zuviel Öl macht die Federung hart – zuwenig Öl beeinträchtigt die Dämpfung.

## 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, Essc 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	×					
Schrauben - Muttern Motorbefestigung und Radmuttern auf festen Sitz kontrollieren	×	×	×		×	3000 km
Zylinderkopf, Kolbenboden und Auspuffstutzen im Zylinder reinigen, Ringe prüfen ob frei, andernfalls Rückstände entfernen			×			3000 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 bel Nachlassen der Leistung früher
Kettenspannung kontrollieren, Kette einfetten	×	×	×	×	×	1500 km
Speichen kontrollieren, evtl. nachziehen	×		×		×	3000 km
Beide Räder auf Schlag und Radspur prüfen	×		×		×	3000 km
Steuerkopflager auf Spiel prüfen	×		×		×	3000 km
Brems- und Kupplungshebel 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 Lenkungslager neu fetten						10000 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 Benzinhahn verstopft (reinigen).

Licht nicht ausgeschaltet.

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 durchdrehen. Springt kein Funke über, so liegen Zündstörungen vor.

Mögliche Zündstörungen: Entstörrer Kerzenstecker wegen Wasser durchschlagend – Zündkabel schlecht – Unterbrecherkontakte verölt, verdreht oder verschmort – Masseschluß im Kurzschlußschalter.

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

Zum Starten Benzinhahn zumachen und Gasdrehgriff auf „Vollgas“ stellen und durchstarten. Kommt der Motor trotzdem nicht, Zündkerze herausrauben und Motor ohne Kompression öfters durchtreten. 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 oder Leerlaufdüse im Vergaser verstopft.

Schwimmernadel bleibt hängen, so daß Motor überfettet läuft.

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.

In der Auspuffanlage Durchgangslöcher verrußt (reinigen).

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

Luftfilter verdreht (reinigen).

Saugchalldämpfer nicht dicht (abdichten).

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

Hinterradkette steif oder zu stramm.

Zündzeitpunkt verstellt (Kundendienst aufsuchen).

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

**Motorleistung  
läßt nach**

## 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-Fußschaltung 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).

### 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 Einschalten des Lichtes oder Prüfen der Schnarre stehen

Im Lichtschalter oder in der Schnarre Masse-schluß. 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.

Saugchalldämpfer am Vergaser und am Rahmen nicht dicht.

Bild-Nr.	ET-Nr.	Bezeichnung	Bild-Nr.	ET-Nr.	Bezeichnung
	15.59.00	<b>Motor, vollständig</b>	zu 46	15.05.07	Ausgleichscheibe für Kurbelwellenlager.
1	15.22.02	Zündleitung		15.05.08	Ausgleichscheibe für Kurbelwellenlager.
2	15.22.03	Regenschutzkappe	zu 46	15.05.09	Ausgleichscheibe für Kurbelwellenlager.
3	15.22.06	Kerzenstecker, entstört		15.66.20	Gabelachse
4	08.11.03	Zündkerze 260 WE	zu 46	15.66.19	Distanzgabel
5	00.20.22	Sechskantmutter		15.66.07	Druckstift, lang
6	00.30.03	Scheibe	47	00.69.28	Kugel 6 mm Ø
7	15.22.03	Regenschutzkappe	48	15.66.90	für Kupplungsdruckstift
8	15.22.92	Masseleitung, vollst.	49	15.66.90	Vorgelegewelle
9	15.22.12	Regenschutzkappe	zu 49	15.06.09	Anlaufscheibe für Vorgelegewelle
10	15.22.97	Zündspulenhalter		15.06.12	Anlaufscheibe für Vorgelegewelle
zu 10	47.73.95	Befestigungsbolzen für Zündspulenhalter	zu 50	15.06.13	Anlaufscheibe für Vorgelegewelle
zu 10	47.73.96	Befestigungsbolzen für Zündspulenhalter	zu 50	15.16.10	Gehäusedichtung
11	00.20.03	Mutter		33.30.09	BSA-Keil, vollständig
12	00.17.40	Zylinderschraube	zu 50	15.60.61	Kickstarterhebel
13	15.22.14	Sicherungsblech		15.60.62	Startergummi
14	00.43.37	Federring	51	15.50.98a	<b>Fußschalthebel, vollst.</b>
15	00.11.24	Sechskantschraube	52	15.50.16	Schalthebelgummi
16	15.22.09	Zünderdeckel	53	15.50.55	Fußschalthebel
17	00.20.27	Sechskantmutter	54	15.50.13	Lagerbolzen
18	00.43.41	Federring		15.50.14	Scheibe
19	15.22.93	<b>Zündlichtanlage, vollst.</b>		15.50.18	f. Lagerbolzen 15.50.13
20	08.16.65	Schwungrad	55	15.50.18	Ausgleichscheibe f. Lagerbolzen 15.50.13
21	08.16.63	Schlußlichtanker	56	00.46.61	Sicherungsring
22	08.16.61	Generatorankersatz	zu 57	51.61.02.20	Scheibe
23	00.10.37	Sechskantschraube		00.43.63	Federscheibe
24	08.16.64	Ankerplatte, vollst.		00.11.31	Sechskantschraube
25	15.22.01	Kabeldurchführung	58	00.10.36	Sechskantschraube
zu 25	15.22.96	Zündspule	59	08.16.33	Kondensator
zu 25	15.22.10	Kurzschlußleitung	58	08.16.62	Bremslichtanker
zu 25	15.22.13	Regenschutzkappe	60	08.16.60	Zündanker (primär)
26	08.16.41	Schlußlichtleitung	61	08.16.69	Kontaktsatz
27	08.16.68	Zündleitung	62	00.76.53	Radialdichtung
28	08.16.40	Lichtleitung	63	00.55.15	Halbrundkerbnagel
29	08.16.52	Bremslichtleitung	64	00.31.06	Pappscheibendicht.
zu 26-29	00.95.11	Leitungsverbinder	65	15.60.11	Sechskantmutter
30	15.43.06	Zylinderkopf	66	15.60.13	Sicherungsblech
31	15.63.63	Vergaserstutzen	67	15.60.13	Kettenritzel Z = 13
32	00.43.63	Federscheibe	68	00.77.50	Radialdichtung
33	00.20.19	Sechskantmutter	69	00.20.19	Sechskantmutter
34	15.63.61	Dichtung f. Saugleit.	70	00.43.63	Federscheibe
35	15.43.92	Zylinder	71	15.51.02	O-Ring
36	15.63.64	Zylinderfußdichtung	72	11.00.19	Olablaßschraube
37	15.63.96a	Kolben, vollständig	73	00.70.01	Dichtung für Olablaßschraube
zu 37	00.90.08	LD-Ring	74	15.61.01b	Gehäuse, links
zu 37	00.90.07	Rechteckring	75	15.51.03	Lagerbuchse für Kickstarterwelle im Gehäuse 15.61.01 b
zu 37	15.63.11	Kolbenbolzen	76	00.61.00	Kugellager für Vorgelegewelle im Gehäuse 15.61.01 b
zu 37	00.48.01	Sicherungsring für Kolbenbolzen	zu 77	00.61.30	Kugellager für Keilw. im Gehäuse 15.61.01 b
38	00.22.00	Stiftschraube		00.10.44	Schraube f. Gehäuse
39	00.11.22	Sechskantschraube	zu 78	00.10.58	Schraube f. Gehäuse
40	00.43.37	Federring	zu 78		
41	15.01.14	Scheibe			
42	15.51.12	Welle für Kupplung			
zu 42	15.51.04	Rundschnurring für Kupplungsw. 15.51.12	zu 78		
43	15.01.95	Hebel für Kupplung			
44	00.80.01	Scheibenfeder	zu 78		
45	00.63.00	Kugellager BO 17			
46	15.65.00	Kurbeltrieb	zu 78		
zu 46	15.65.02	Nadelkäfig, oben	zu 78		



Bild-Nr.	ET-Nr.	Bezeichnung	Bild-Nr.	ET-Nr.	Bezeichnung
79	15.50.17	Feder	zu 104	15.18.05	Gewindemuffe, zwischen Federtopf und Kickstarterwelle
zu 79	15.50.26	Bindedraht für Feder 15.50.17			
80	15.50.09	Lasche	zu 104	15.18.06	Schleppfeder, zwischen Federtopf und Kickstarterwelle
81	15.50.11	Bolzen			
82	15.50.10a	Hebel			
	15.50.97	<b>Übertragungshebel, vollst.</b>	105	00.01.67	O-Ring
			106	00.50.00	Sicherungsring
83	15.50.22	Übertragungshebel	107	15.68.22	Zahnsegment
zu 83	15.60.07	Buchse für Übertragungshebel	zu 107	15.68.13	Klinkenabheber
			108	15.68.91	Kickstarrad Z = 48
84	15.50.23	Exzentrerschraube	109	15.18.02	Federtopf
zu 84	00.43.37	Federring für Exzentrerschraube	110	15.09.04	Rückholfeder
			111	15.57.92	Kupplungsmuffe
zu 84	00.20.19	Mutter für Exzentrerschraube	zu 111	15.07.17	Scheibe unter Kupplungsmuffe
85	00.43.38	Federring	zu 111	00.20.52	Sechskantmutter für Kupplungsbefestigung
86	00.20.22	Sechskantmutter			
87	15.51.92	Raste	112	00.47.50	Sicherungsblech
zu 87	01.10.01	Dichtung für Raste 15.51.92	113	15.07.09	Reiblammelle
			114	15.07.10	Innenlammelle
	15.66.96	<b>Schaltwalze, vollst.</b>	115	15.57.07	Decklammelle
88	15.66.10	Schaltwalze	116	15.67.11	Teller-Feder
zu 88	15.06.09	Anlaufscheibe	117	15.07.08	Druckplatte
zu 88	15.06.12	Anlaufscheibe	118	15.07.13	Sicherungsblech
zu 88	15.06.13	Anlaufscheibe	119	00.10.52	Sechskantschraube
zu 88	15.06.15	Anlaufscheibe	120	15.07.12	Druckstift, kurz
89	15.56.15	O-Ring	zu 120	15.07.15	Ausgleichscheibe auf Druckstift 15.07.12
90	15.66.23	Zahnrad Z = 22			
91	15.66.95	Schaltgabel, links	zu 120	15.07.16	Ausgleichscheibe auf Druckstift 15.07.12
92	15.66.45	Mittenschaltgabel			
93	15.66.97	Schaltgabel, rechts	121	00.10.39	Sechskantschraube
zu 91-93	00.53.09	Ringkopf-Zylinderstift für Schaltgabeln	122	00.16.11	Linsensenkschraube
			zu 122	00.16.12	Linsensenkschraube
94	15.66.06a	Keilwelle	123	15.60.93	Vergaser
zu 94	00.46.56	Sicherungsring für Keilwelle	124	00.60.31	Kugellager 6004
			125	15.61.15b	Gehäuse rechts
zu 94	00.46.60	Sicherungsring	zu 125	15.51.09	Lagerbuchse für Gehäuse 15.61.15 b
zu 94	11.00.25	Ausgleichscheibe			
zu 94	11.00.32	Ausgleichscheibe	zu 125	00.61.01	Kugellag. f. Keilwelle im Gehäuse 15.61.15 b
zu 94	11.00.33	Ausgleichscheibe			
zu 94	15.66.18	Distanzscheibe	zu 125	15.01.06	Anschlagbolzen für Kickstarter und Federhalterung
95	15.66.11	Zahnrad Z = 47			
96	15.66.14a	Schaltrrad Z = 34			
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	Schaltrrad Z = 40			
99	15.66.94	Zahnrad Z = 32			
100	15.50.24	Rückholfeder	zu 125	15.01.11	Paßhülse für Gehäuse
	15.68.93a	<b>Mitnehmer, vollständig</b>	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	15.07.18a	Ritzel Z = 21
zu 102	00.46.62	Sicherungsring auf Mitnehmer	130	15.07.19	Abstandsring
			131	00.43.41	Federring
103	15.68.06	Klinke	132	00.20.27	Sechskantmutter
104	15.58.90	Kickstarterwelle	133	15.67.03	Buchse
zu 104	15.58.09	Scheibe	134	15.67.91	Kupplungsrad Z = 77
zu 104	15.58.10	Scheibe	135	00.58.53	Senkniet
zu 104	15.58.15	Scheibe	136	15.57.20	Feder
zu 104	15.58.17	Scheibe	137	15.60.04	Gehäusedeckel
zu 104	15.58.18	Scheibe	zu 137	11.00.19	Öleinfüllschraube
zu 104	15.58.19	Scheibe	zu 137	00.70.01	Dichtring für Öleinfüllschraube
zu 104	15.58.16	Sicherungsring			

**Neue Bosch-Elektronik-  
Zündanlage (MHKZ)  
für die Kreidler-Modelle  
Florett RS und RSH**

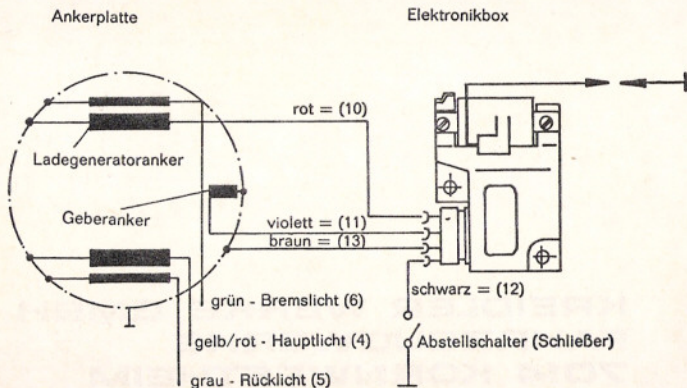
**KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE  
7014 KORNWESTHEIM**

Ab Motor-Nr. 5 128 774/Fahrgestell-Nr. 5 125 877 ist der 5-Gang-Motor der Florett RS und RSH mit der Bosch-Elektronik-Zündanlage (MHKZ-Magnet-Hochspannungs-Kondensator-Zündung) ausgerüstet. Der Zündzeitpunkt wird **kontaktlos** (elektronisch) gesteuert. Die bei der bisherigen – durch Unterbrecher gesteuerten – Anlage üblichen Pflegearbeiten entfallen.

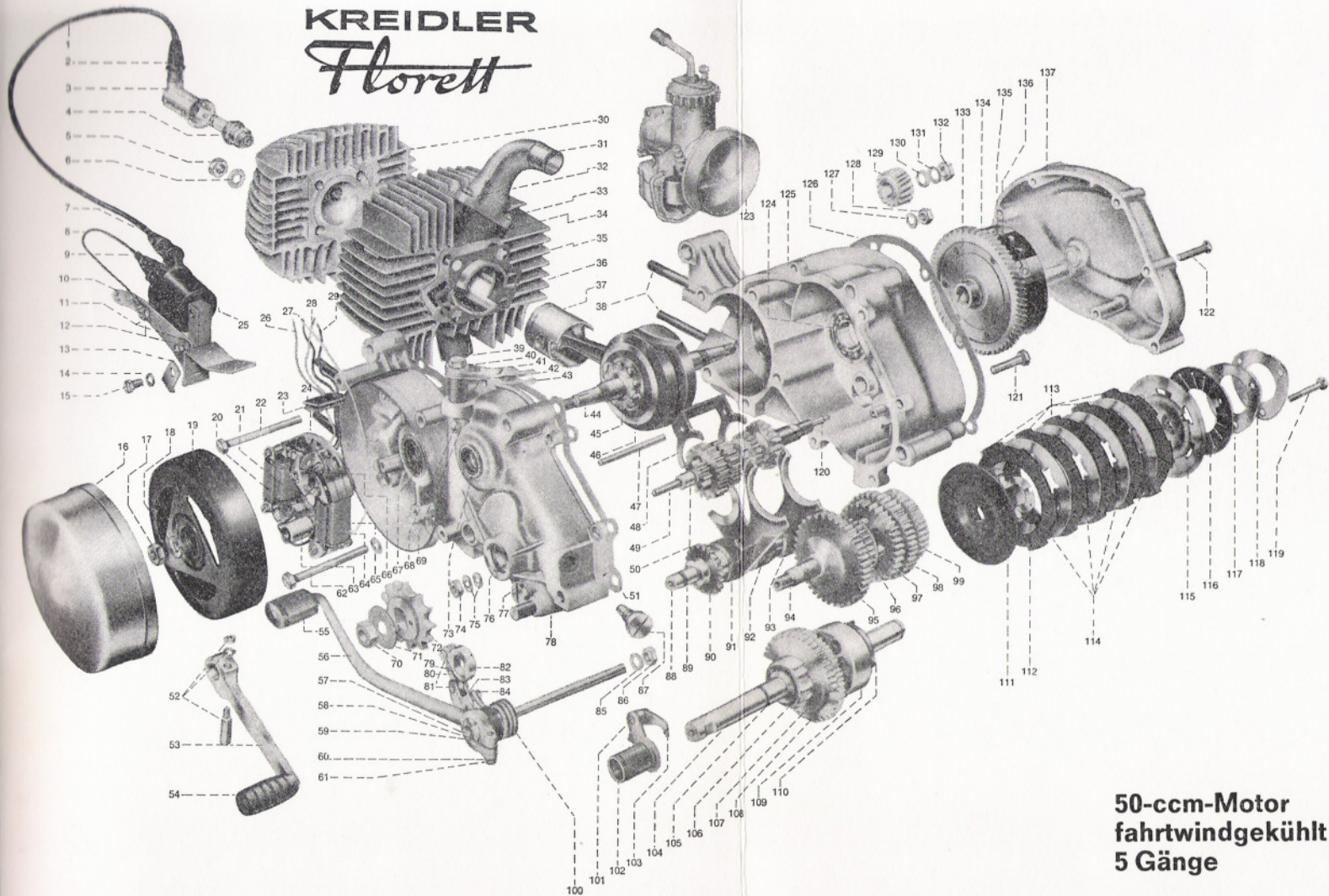
Der kontaktlose Bosch-Lichtmagnetzünder besteht aus:  
**Polrad, Ankerplatte, Elektronikbox** mit Zündspule

Die Stromspulen für Scheinwerfer, Schlußleuchte, Bremsleuchte sind wie bisher einzeln zugänglich auf der Ankerplatte montiert und auch austauschbar. Die Zündspule ist mit der Elektronikbox zusammengebaut und nur mit der Elektronikbox auswechselbar, weil beide Bauteile zueinander abgestimmt sind.

## Schaltschema der Bosch-MHKZ



# KREIDLER *Florett*



**50-ccm-Motor  
fahrtwindgekühlt  
5 Gänge**