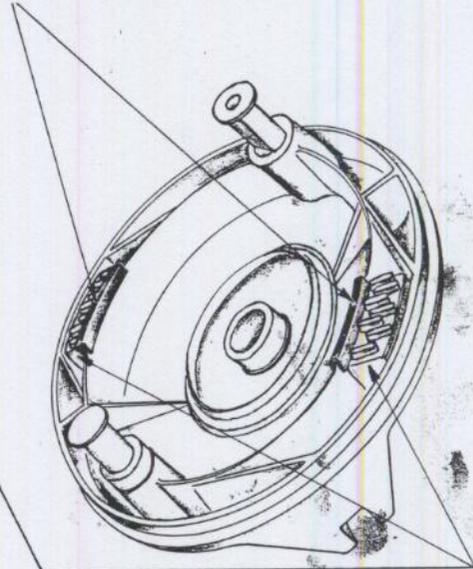




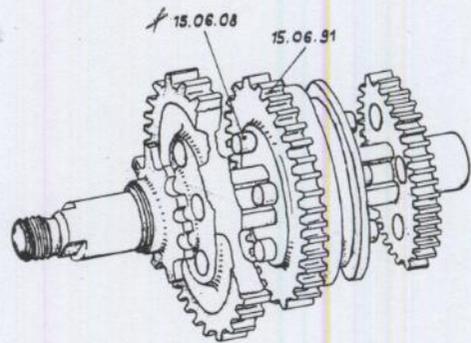
### 1. Bremsenquietschen

Bremsenquietschen ist ein Schwingungsvorgang, der durch eingedrungenes Wasser bzw. Feuchtigkeit und Rostbildung verursacht wird. Um diese Geräusche zu vermeiden, können entweder 2 Stückchen Keder gemäss der nebenstehenden Skizze, Ersatzteil-Nr. 06.11.75 zwischen Bremsbacken und Bremsdeckel oder handelsüblicher Fahrradfelgen-Bremsgummi, entsprechend zugeschnitten, eingelegt werden.



### 2. Schaltstift-Erneuerung für 1. und 3. Gang

Für den Fall, dass einmal die Schaltstifte so abgenützt sind, dass die Gänge nicht mehr halten und herausspringen, können in das 2. Gangrad neue Schaltstifte mit der Ersatzteil-Nr. 15.06.08 eingepreßt werden.



### 3. Kurbelwellen-Axialspiel 0,05 bis 0,10 mm

Bei einer Kurbelwellen-Neulagerung oder bei einer Instandsetzung ist unbedingt darauf zu achten, dass an der Kurbelwelle zwischen den beiden Kugellagern Bo 17 ein Axialspiel von 0,05 bis 0,10 mm vorhanden ist. Dieses Axialspiel ist wichtig, damit die Kugellager bei Betriebswärme nicht unter Druck laufen.

Zum Ausgleichen des Axialspiels befinden sich jeweils Ausgleichscheiben zwischen den Kugellagerinnenringen und Kurbelwange.



Anleitung für den Einbau einer Zusatzfeder in Federbeine der

KREIDLER - FLORETT

1) Allgemein - Preis

Seit langem ist in Fachkreisen die gute Straßenlage der KREIDLER FLORETT bekannt. Dieser Vorteil ist u.a. auch auf die ganz speziell abgestimmten Federbeine zurückzuführen.

Auf sehr schlechten Straßen oder ausgefahrenen Wegen und bei der Belastung mit zwei "gewichtigen" Personen, kann es, wie bei jedem Kraftfahrzeug, einmal vorkommen, daß die Federbeine durchschlagen.

Wir haben deshalb für die Federbeine einen Zusatz entwickelt, Ers. Teil Nr. 03.70.08 der nachträglich eingebaut werden kann. Es handelt sich dabei um eine Endfeder mit Zusatzdämpfung.

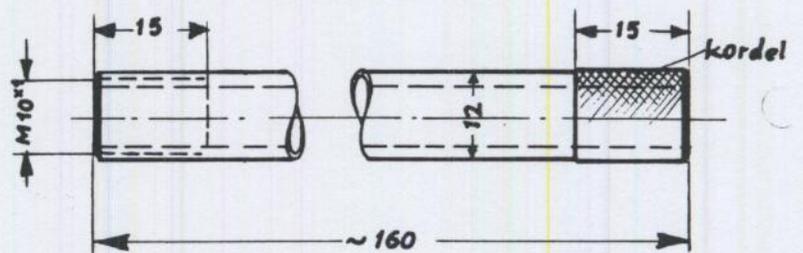
Kosten: DM 7,-- brutto + DM 4,-- Montagekosten pro Federbeinpaar.

Falls Sie einen Kunden haben, der an dieser Zusatzfeder mit Dämpfung interessiert ist, geben Sie uns bitte Bescheid, wobei Sie uns gleichzeitig die Federbeine unter Hinweis auf unsere heutige Kundendienst-Mitteilung einsenden können. Wenn Sie die Zusatzfeder selbst einbauen wollen, finden Sie auf Seite 2 und 3 die entsprechende Anleitung.

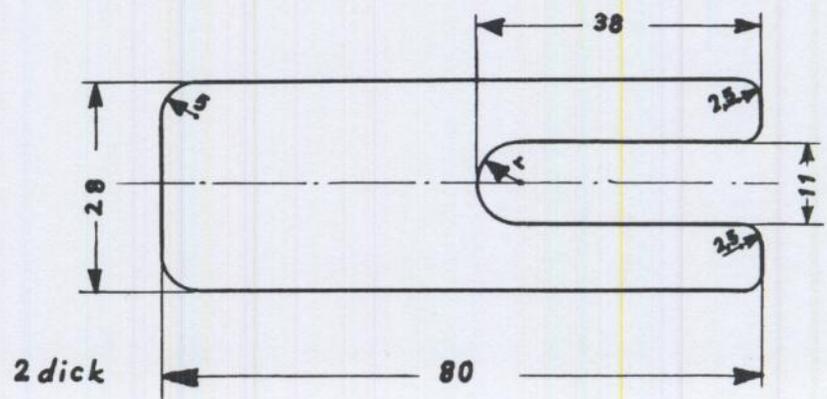
Bei dieser Gelegenheit weisen wir auch darauf hin, daß wir ab Fahrgestell Nr. 749 544 bei FLORETT-Motorrad und ab Fahrgestell-Nr. 772 551 bei FLORETT-Moped die Endfeder mit Zusatzdämpfung serienmäßig einbauen werden.

Hilfswerkzeuge  
zum Einbau werden  
folgende empfohlen,  
die in eigener Werk-  
statt angefertigt  
werden können

Stößelhalter WZG-100



Klemmstück WZG -101





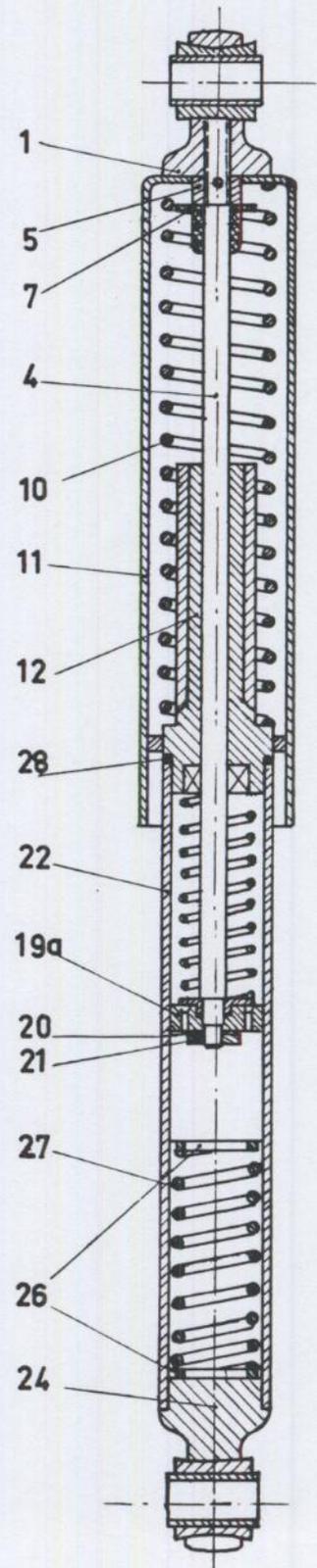
Anleitung für den Einbau einer Zusatzfeder in  
Federbeine der KREIDLER - FLORETT

2. Einbau-Anleitung

Die durch die vorgespannte Hauptfeder (10) gegen das obere Auge (1) gedrückte obere Hülse (11) wird nach unten gezogen, bis die Sechskantmutter (5) SW 14 sichtbar wird. Dabei wird das Klemmstück WZG-101 zwischen Sechskantmutter (5) und Scheibe (7) auf den Stößel aufgesteckt, um die obere Hülse am Vorschnellen zu hindern. An der Sechskantmutter SW 14 wird gegengehalten und das obere Auge (1) abgeschraubt. Klemmstück und Hülse (11) abgenommen werden können. Die nun freigelegte Führung (12) wird mit einem Schlüssel SW 16 gefasst und vom Gleitrohr (22) abgeschraubt. Der Stößel (4) mit angeschraubtem Kolben (19a) liegt nun frei. Sechskantmutter (21) mit Zahnscheibe (20) lösen und Austauschkolben FB-115-9.01 (19a) aufstecken und verschrauben. Dabei ist es notwendig, daß anstelle der außen gezahnten Sicherungsscheibe eine innengezahnte verwendet wird. In das offene Gleitrohr (22) wird nun der Vulkollanring (26) eingeführt, so daß der plan auf dem unteren Auge (24) aufliegt. Zusatzfeder (27) einlegen und darauf wieder einen Vulkollanring plan auflegen. Darauf achten, daß beim Einbau die Vulkollanringe sich nicht verkannten. Dämpferöl Shell X 100 10 W, 55 ccm einfüllen, so daß der Ölspiegel ca. 50 mm von dem oberen Ende des Gleitrohres entfernt ist, dann wird der Stößel mit Kolben in das Gleitrohr eingeführt und mit der Führung verschraubt. Weitere Montage im umgekehrten Sinne wie anfangs erwähnt.

Zum Herausziehen des Stößels aus der aufgesetzten oberen Hülse mit Hauptfeder, Stößelhalter WZG-100 verwenden.

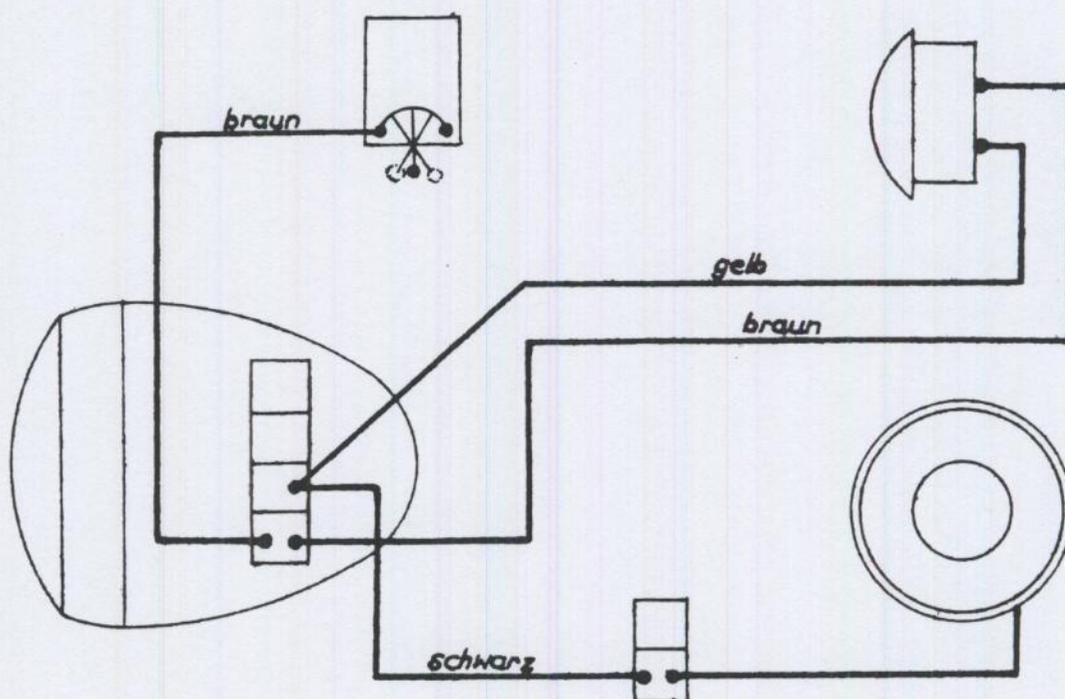
Nach der Demontage des Federbeines empfiehlt es sich den Fadendichtring Nr. 28 immer zu erneuern.





Schnarrenanschluß bei KREIDLER FLORETT-Motorrad

Der elektrische Schnarrenanschluß ist seit einiger Zeit serienmäßig nicht mehr an der Lichtleitung, sondern an dem schwarzen Kurzschlußkabel vorgenommen worden. (Siehe Skizze)



Durch die angegebene Schaltweise über das Kurzschlußkabel kann bei eingeschaltetem Licht und Schnarrenbetätigung kein Tonabfall entstehen.

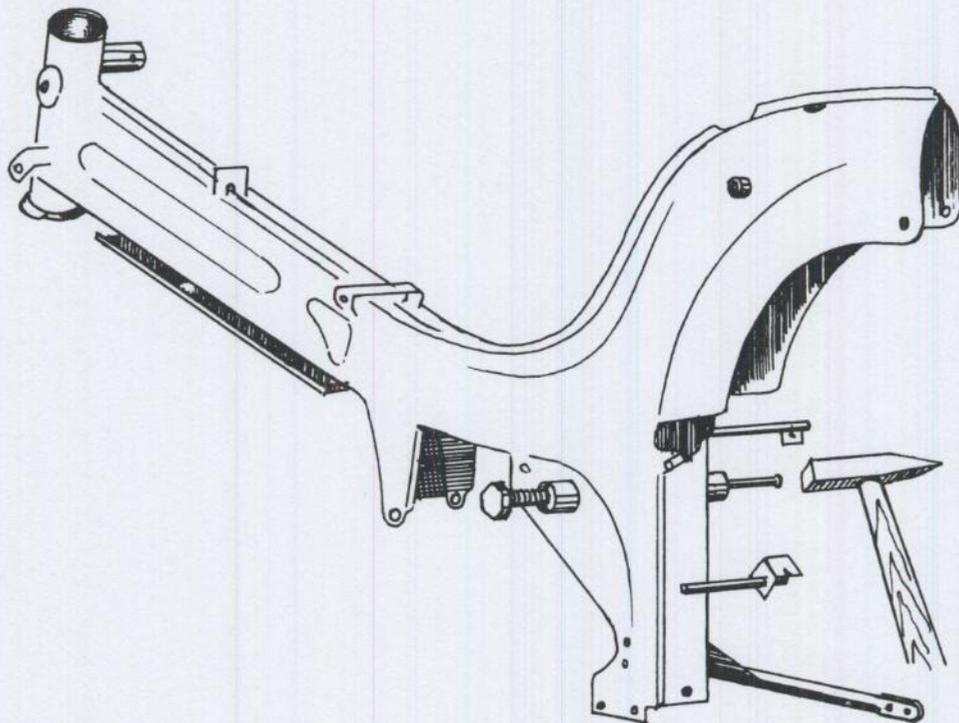
Der Ordnung halber machen wir aber noch darauf aufmerksam, daß bei einer Schnarrenbetätigung kurzzeitig bei niedriger Drehzahl die Zündung aussetzen kann, was aber für den praktischen Fahrbetrieb ohne jede Bedeutung ist.



Auswechseln von ausgeschlagenen, bzw. defekten

Hinterradschwingenbuchsen Nr. 37.o1.o8

---

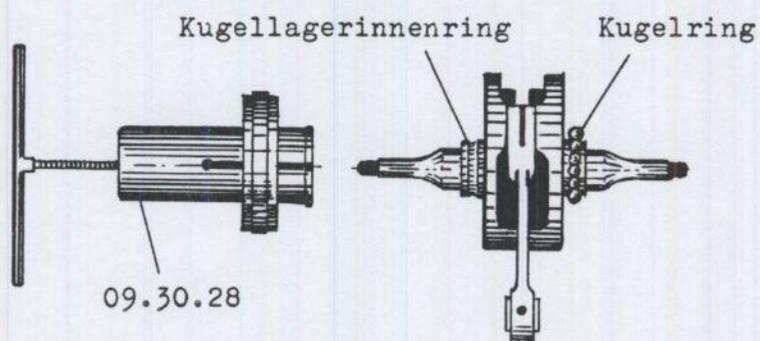


Zum Demontieren ausgeschlagener Schwingenbüchsen wird ein 16 mm Gewinde in die Schwingenlagerbuchsen geschnitten und eine Schraube mit gleichem Gewinde eingeschraubt. Von der anderen Schwingenlagerseite kann dann mit einem Dorn die alte Buchse herausgeschlagen werden.



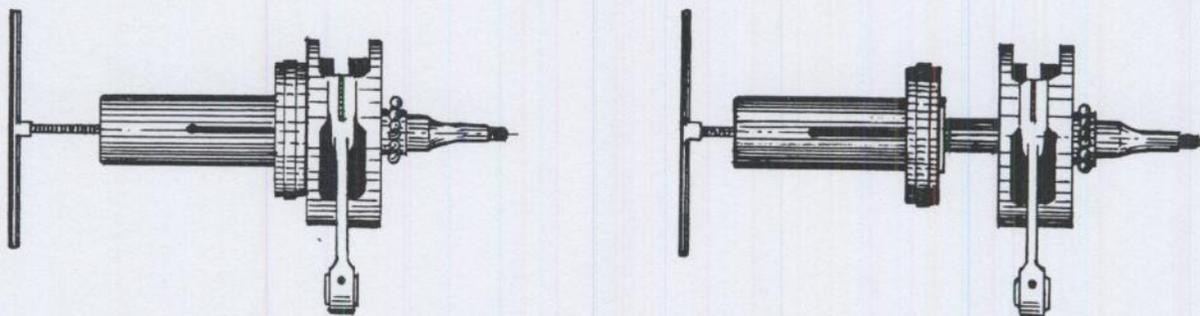
Abziehen des Kugellagerinnenrings von der Kurbelwelle

---



Die Kugelringe werden zunächst mit einem Schraubenzieher vom Kugellagerinnenring abgedrückt, dann kann man mit dem oben bezeichneten Spezialabzieher 09.30.28 den Kugellagerinnenring, wie in der Skizze angegeben, abziehen.

Bei der Wiedermontage ist unbedingt darauf zu achten, daß zwischen den beiden Kurbelwellen-Kugellagern ein Achsialspiel von 0,05 - 0,1 mm vorhanden ist.

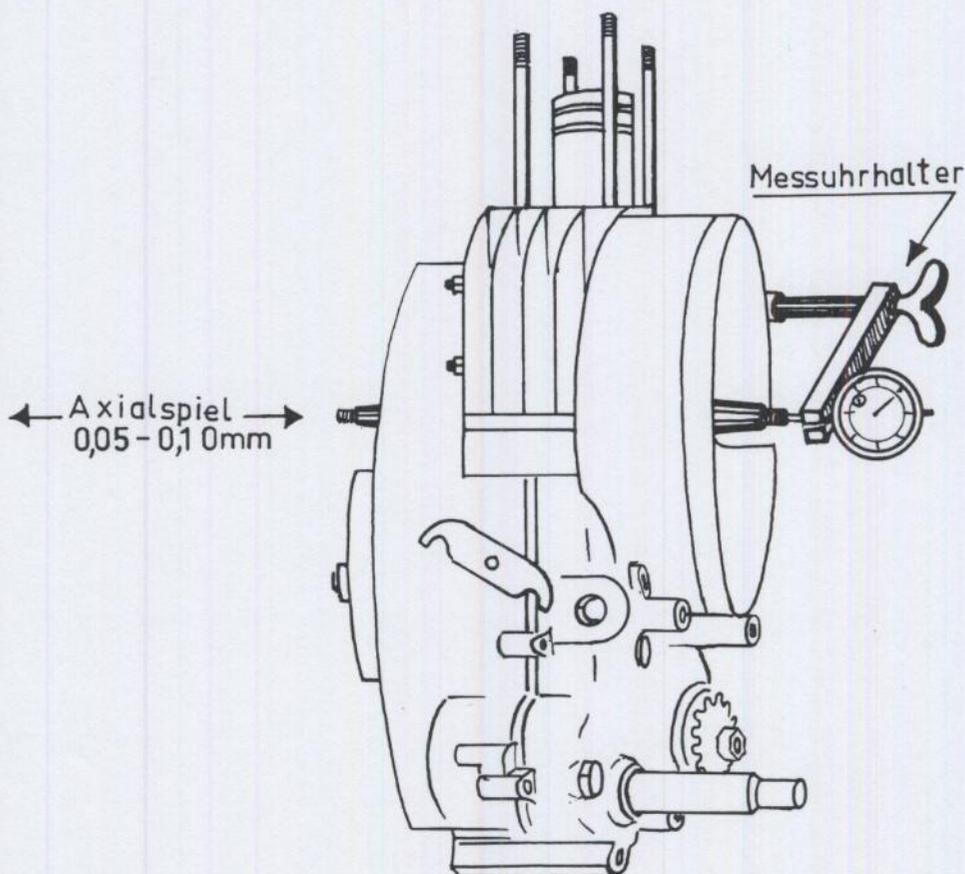


Preis für den Kugellagerinnenringabzieher (Ersatz-Nr. 09.30.28)  
beträgt DM 20,--/Netto.



## Kurbelwellen - Axialspiel

In Ergänzung zur Kundendienstmitteilung 5/60 teilen wir mit,  
daß das notwendige Kurbelwellen-Axialspiel von 0,05 bis 0,10 mm  
gemäß der untenstehenden Skizze zu messen ist.



Der Meßuhrhalter kann in eigener Werkstatt angefertigt werden.  
Die Maße hierfür sind auf der Rückseite genau angegeben.

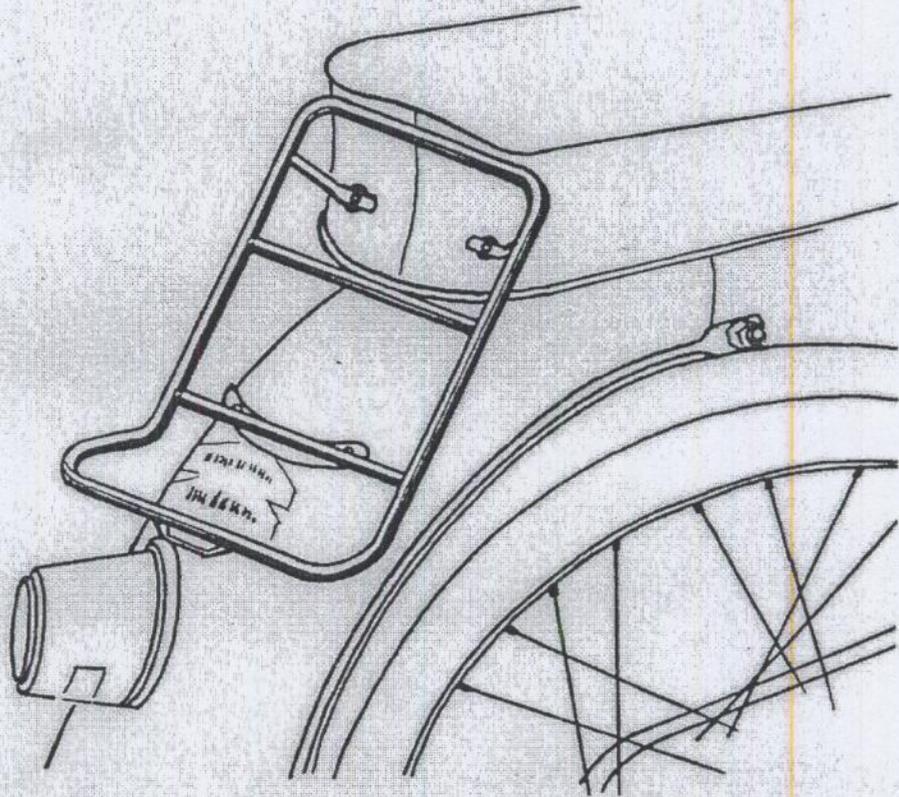




G e p ä c k t r ä g e r    Ersatzteil-Nr. 97.20.99 für Kreidler  
F l o r e t t - M o t o r r a d    u n d    M o p e d

---

Bei der Montage des Gepäckträgers ist unbedingt darauf zu achten, daß die Montage gemäß der angegebenen Skizze vorgenommen wird.



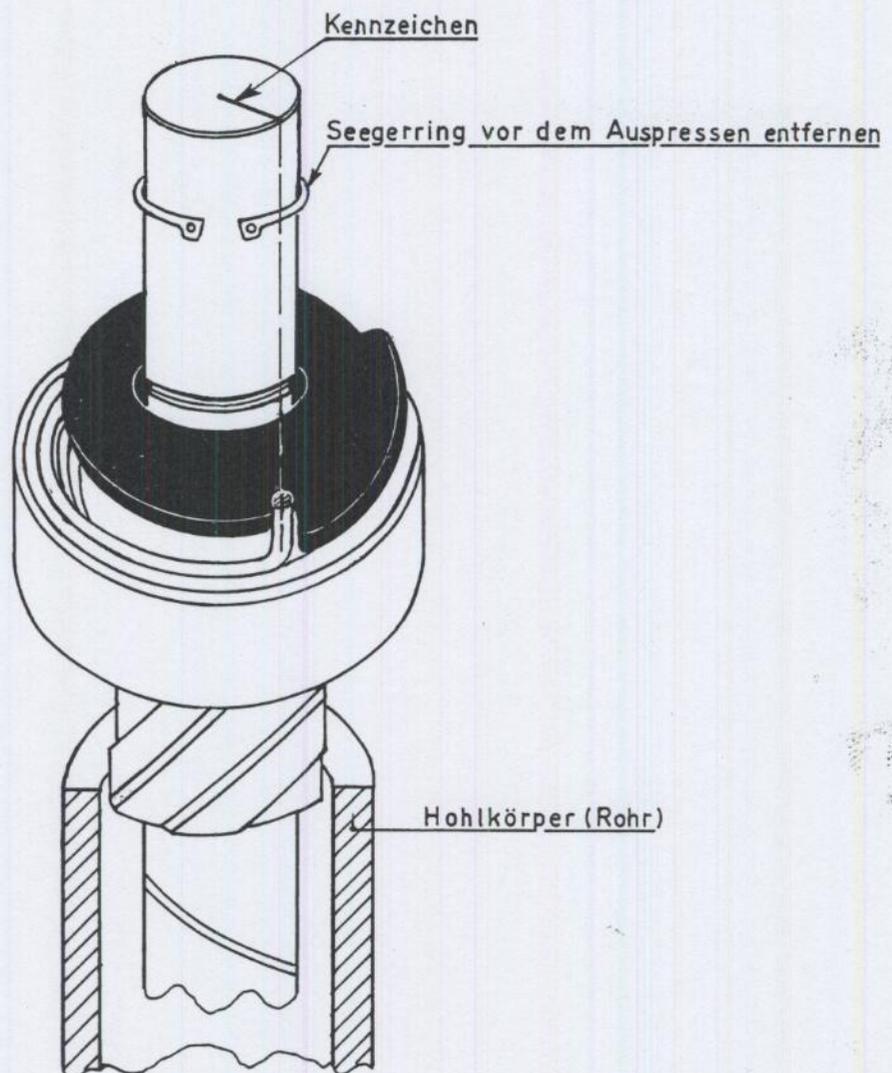
Bei der Verwendung eines nicht originalen Kreidler Florett-Gepäckträgers lehnen wir jede Gewährleistung ab. Wir haben festgestellt, daß sich im Handel Gepäckträger befinden, die mit den beiden oberen Schrauben an den Kotflügelhalteschrauben zum Hauptrahmen montiert werden, wodurch das hintere Kotflügelende bei Gepäckbelastung zum Reifen hin durchsackt und den Reifen beschädigt. Außerdem schwänzelt dann auch das hintere Kotflügelende, was bei Verwendung des Original-Kreidler Florett-Gepäckträgers, Ersatzteil-Nr. 97.20.99 vermieden wird.



Kickstarterfeder-Austausch, Ersatzteil-Nr. 15.09.04

Bei einem notwendigen Kickstarterfeder-Austausch wird die Demontage der Kickstarterfeder, Ersatzteil-Nr. 15.09.04 wie folgt vorgenommen:

Die ausgebaute komplette Kickstarterwelle wird zunächst vor dem Auspressen der Kickstarterfeder so gezeichnet, daß die Kickstarterwelle und Federbüchse mit Anschlag nach der Demontage in der alten Stellung wieder eingepresst werden kann. Nach der Kennzeichnung wird die



komplette Kickstarterwelle auf einen Hohlkörper gesteckt und die Federbüchse mit Federtopf und Feder herausgepresst. Beim Herauspressen wird der Federtopf, Ersatzteil-Nr. 15.18.02 deformiert und muss mit der Kickstarterfeder, Ersatzteil-Nr. 15.09.04 erneuert werden.

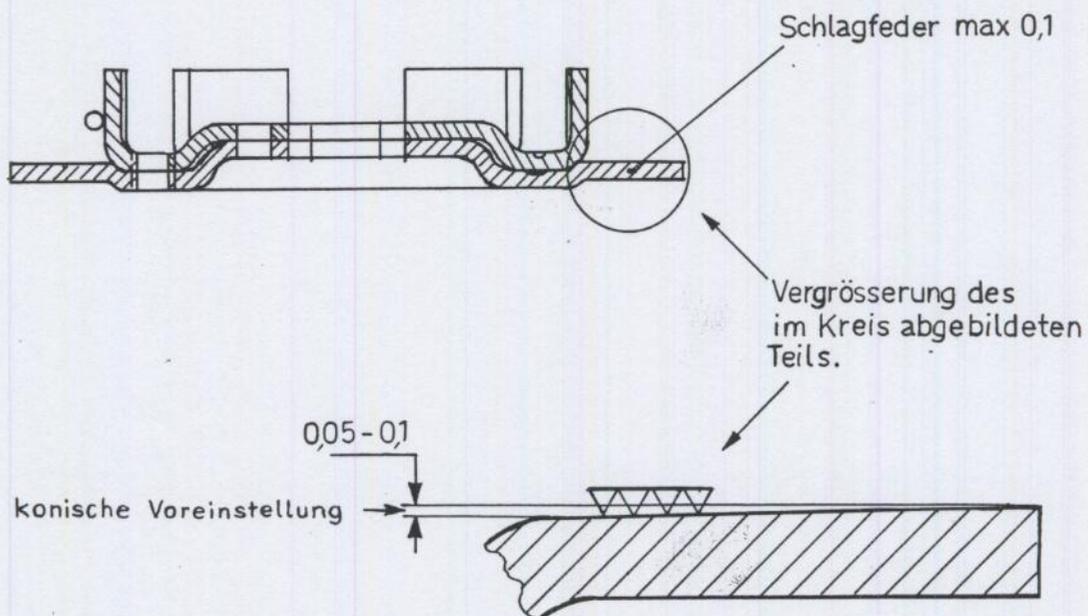
Bei der Wiedermontage ist unbedingt darauf zu achten, daß die Federbüchse mit Anschlag in die vorher gezeichnete Stellung wieder eingepresst wird, weil sonst der Kickstarterhebel eine andere Ausgangsstellung erhält.



Kupplungsrutschen bei 3,6 PS-Motor

Die überaus stark dimensionierte, im Ölbad laufende Kupplung bei KREIDLER FLORETT ist so verschleissfest, dass bei richtiger Einstellung nur selten eine Störung auftreten kann. Die richtige Einstellung der Kupplungs-Tellerfeder ist in jeder Betriebsanleitung für KREIDLER FLORETT angegeben.

Wenn nun in einzelnen Fällen, besonders nach längerer Betriebsdauer, die Kupplung einmal rutschen sollte, dann ist es nicht notwendig, die Kupplungsdruckfeder oder die Reiblamelle zu ersetzen. Es muss vielmehr geprüft werden, ob bei der Kupplungsmuffe, Ersatzteil-Nr. 15.07.92 die vorgeschriebene konische Voreinstellung, wie in der Skizze angegeben, vorhanden ist. Sollte dies nicht der Fall sein, so kann diese wieder durch Nachdrücken auf einem Hohlkörper hergestellt werden.



KUPPLUNGSMUFFE B. 15-07. 92

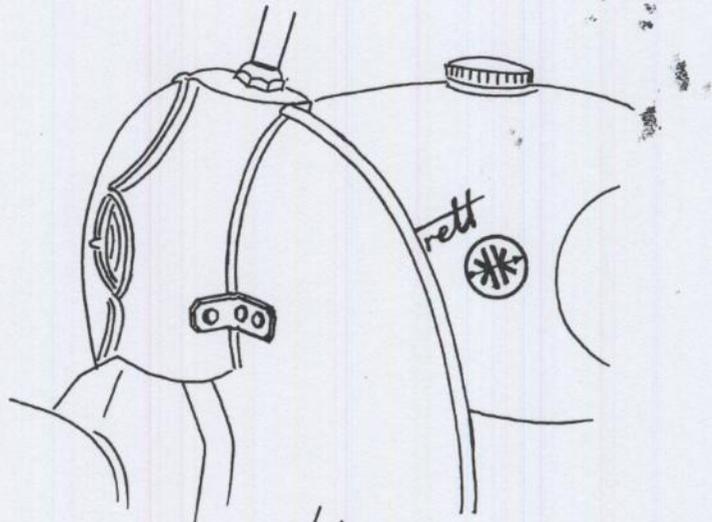


Beinschild-Montage

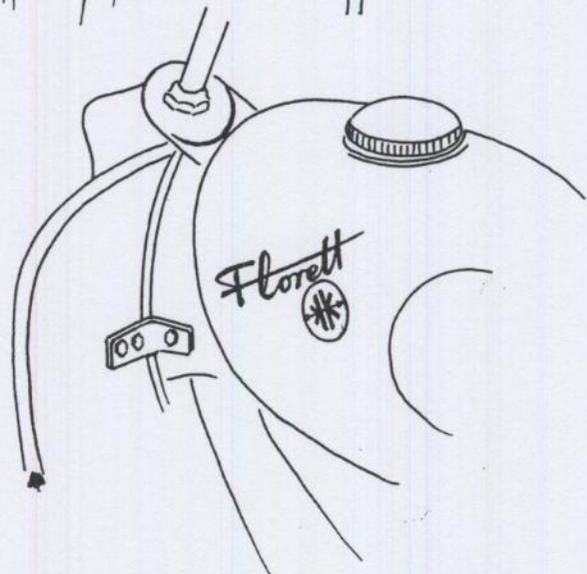
Das Beinschild, Ersatzteil-Nr. 27.16.00/72 für das FLORETT Modell 1960 ist auch für das Modell 1959 verwendbar. Der obere Befestigungswinkel, Ersatzteil-Nr. 26.16.03 muss dann aber nach innen montiert werden, wie dies aus der Skizze für Modell 1959 hervorgeht. Alle übrigen Befestigungsteile für das Beinschild sind bei beiden Modellen gleich.

27. 16.00 / 72

Modell 1960  
Winkel außen montieren



Modell 1959  
Winkel innen montieren



Nachdem das Beinschild, Ersatzteil-Nr. 27.16.00/72 für beide Modelle Verwendung finden kann, ist das Beinschild bis Modell 1959, Ersatzteil-Nr. 27.06.00/72 in der Fabrikation ausgelassen. Eine Lieferung ist nicht mehr möglich.

28.12.60

**De- und Montage der Simmerringe für die Kurbelwellen-Abdichtung,  
Ersatzteil-Nr. 00.76.50 (17×28×5)**

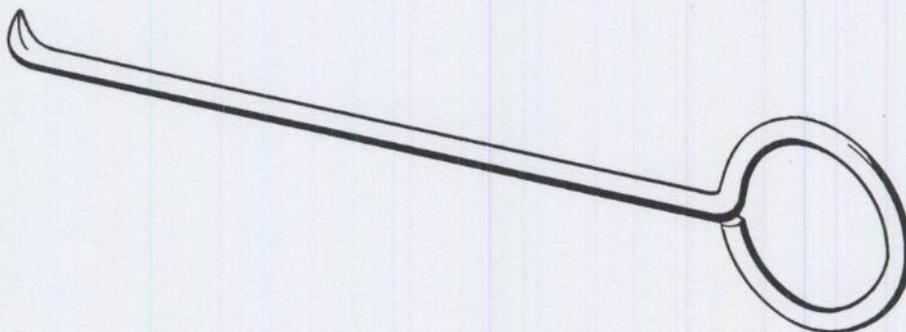
---

Bei einem Kurbelwellen-Simmerring-Austausch ist es nur in wenigen Fällen notwendig, den Motor aus dem Fahrgestell auszubauen.

Normalerweise kann der Simmerring auf der Getriebeseite nach Abnahme des Kupplungsdeckels und des kleinen Zahnritzels an der Kurbelwelle mit einem Drahhaken (siehe Skizze) herausgezogen werden.

Bei der Wiedermontage ist darauf zu achten, daß der Simmerring auf der Getriebeseite mit der Dichtlippe zum Getriebe zeigt. Dies ist zwar technisch falsch, doch ist hiermit der Vorteil verbunden, daß bei einem später undicht werdenden Simmerring höchstens eine Ölverdünnung entstehen kann, was aber unbedeutend ist, weil ja beim betriebswarmen Motor das Benzin verdunstet und das Öl zurückbleibt. Es kann also in keinem Fall bei einem undichten Simmerring das Getriebeöl abgesaugt werden und ein Schaden wegen Öl-mangel entstehen.

Auf der Zünderseite wird bei einem Simmerring-Ausbau in der gleichen Weise verfahren wie eingangs geschildert, jedoch wird auf der Zünderseite der Simmerring mit der Dichtlippe zum Kurbelraum zeigend eingesetzt, damit in keinem Fall vom Kurbelraum aus Öl zum Zünder gelangen kann.



**Demontage der Simmerringe**

Der abgebildete Nadelhaken wird zwischen Simmerring und Kurbelwelle eingeführt. Mit einer leichten Drehung zum Außendurchmesser kann dann der Simmerring herausgezogen werden.

Keinesfalls mit Hammer oder Schraubenzieher nachhelfen, weil sonst der Simmerringsitz beschädigt werden kann.

**Arbeitszeit**

Der Austausch des Simmerrings in der beschriebenen Weise erfordert etwa eine Arbeitsstunde.

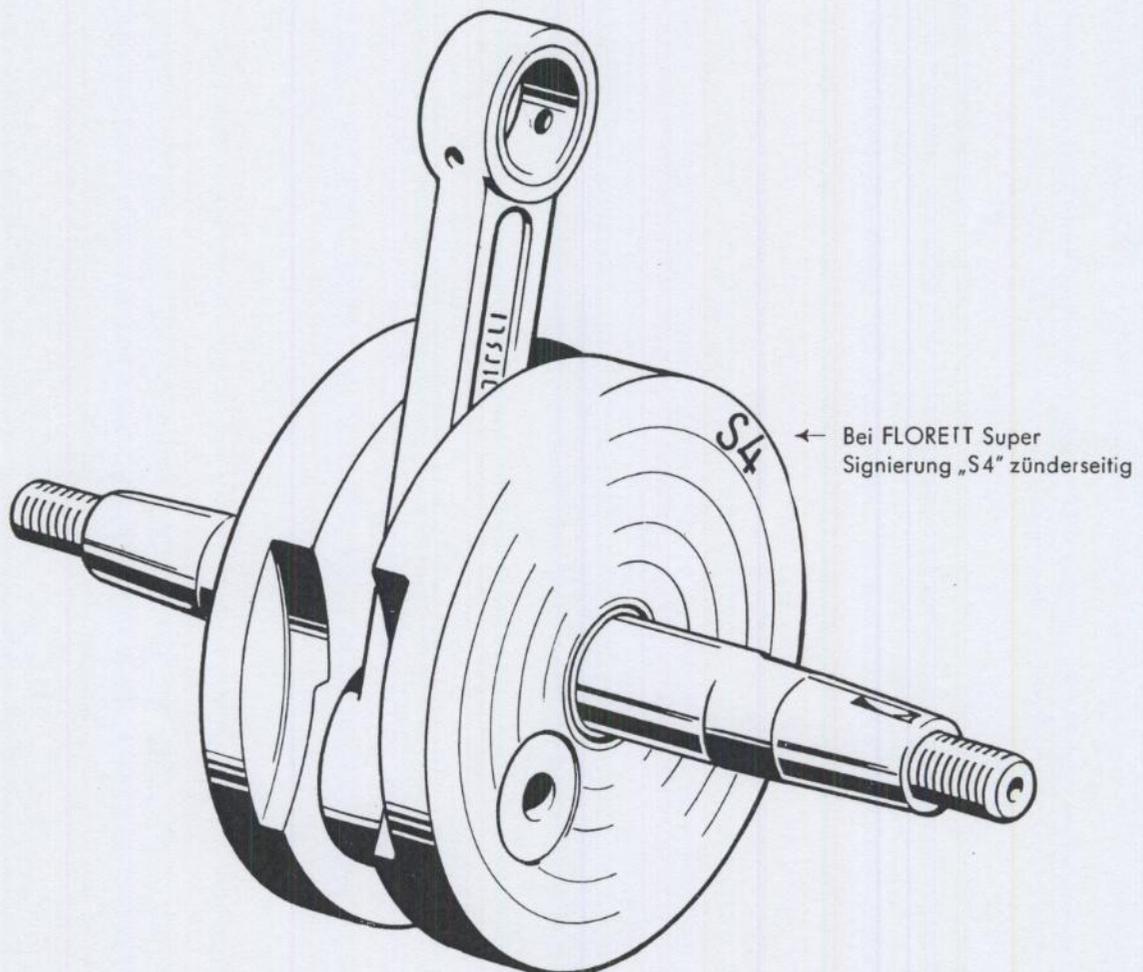
**Kurbelwellen-Einbau, Ersatzteil-Nr. 15.25.00 für KREIDLER FLORETT**

---

Beim Einbau der Kurbelwelle, Ersatzteil-Nr. 15.25.00, ist auf folgendes zu achten:

Bei dem KREIDLER FLORETT Super-Motor ist die Kurbelwelle mit der Kennzeichnung „S4“ zur Zünderseite hin einzubauen.

Bei allen anderen Motoren mit der Kurbelwelle, Ersatzteil-Nr. 15.25.00, kommt die „S4“-Kennzeichnung auf die Getriebeseite.



Die Beachtung der mit „S4“ gekennzeichneten Kurbelwangenseite ist deshalb wichtig, damit der richtige Zündzeitpunkt eingestellt werden kann:

für KREIDLER FLORETT Super-Motor 4-Gang von 0,9 mm vor o. T. = 14°  
bei allen übrigen KREIDLER FLORETT-Motoren mit 1,65 mm vor o. T. = 21°

<b>KREIDLER FAHRZEUGBAU</b> Kornwestheim	<b>Kundendienst-Mitteilung Nr. 3/61</b>	Ablage: Gruppe MOTOR
---	---	-------------------------

**Betr.: Verbesserung der Lichtleistung bei KREIDLER Florett Super**

---

Die KREIDLER Florett Super wurde als erstes deutsches 50-ccm-Motorrad serienmäßig mit einem 25-Watt-Scheinwerfer ausgestattet.

Gegenüber der normalen 15-Watt-Beleuchtung hat deshalb die Florett Super eine etwa 50 Prozent bessere Lichtleistung.

Die Lichtleistung der im Januar und Februar 1961 gelieferten Florett Super kann noch verbessert werden, wenn Sie das am inneren unteren Scheinwerferrand angelötete Massekabel abbrechen und an die Klemme 31 im Scheinwerfer anschließen.

Bei den Fahrzeugen ab Fahrgestell-Nr. 616 991 ist das Massekabel bereits an die Klemme 31 angeschlossen.

<b>KREIDLER FAHRZEUGBAU</b> Kornwestheim	<b>Kundendienst-Mitteilung Nr. 4/61</b>	Ablage: Gruppe MOTOR
---	---	-------------------------

**Betr.: Umbau von KREIDLER-Fahrzeugen**

---

Zu jedem neuen Fahrzeug liefern wir Ihnen die gesetzlich vorgeschriebene Betriebserlaubnis.

Baut ein Kunde oder Händler ein Fahrzeug um, beispielsweise vom Moped zum Motorrad, wird die mitgelieferte Betriebserlaubnis ungültig. Die Weiterbenutzung des Fahrzeuges mit der bisher gelieferten Betriebserlaubnis ist gesetzlich unzulässig.

Der Fahrzeugbesitzer bzw. die Werkstatt, die den Umbau vorgenommen hat, muß für das geänderte Fahrzeug ein Einzelgutachten als Betriebserlaubnis beim nächstgelegenen technischen Überwachungsverein beantragen.

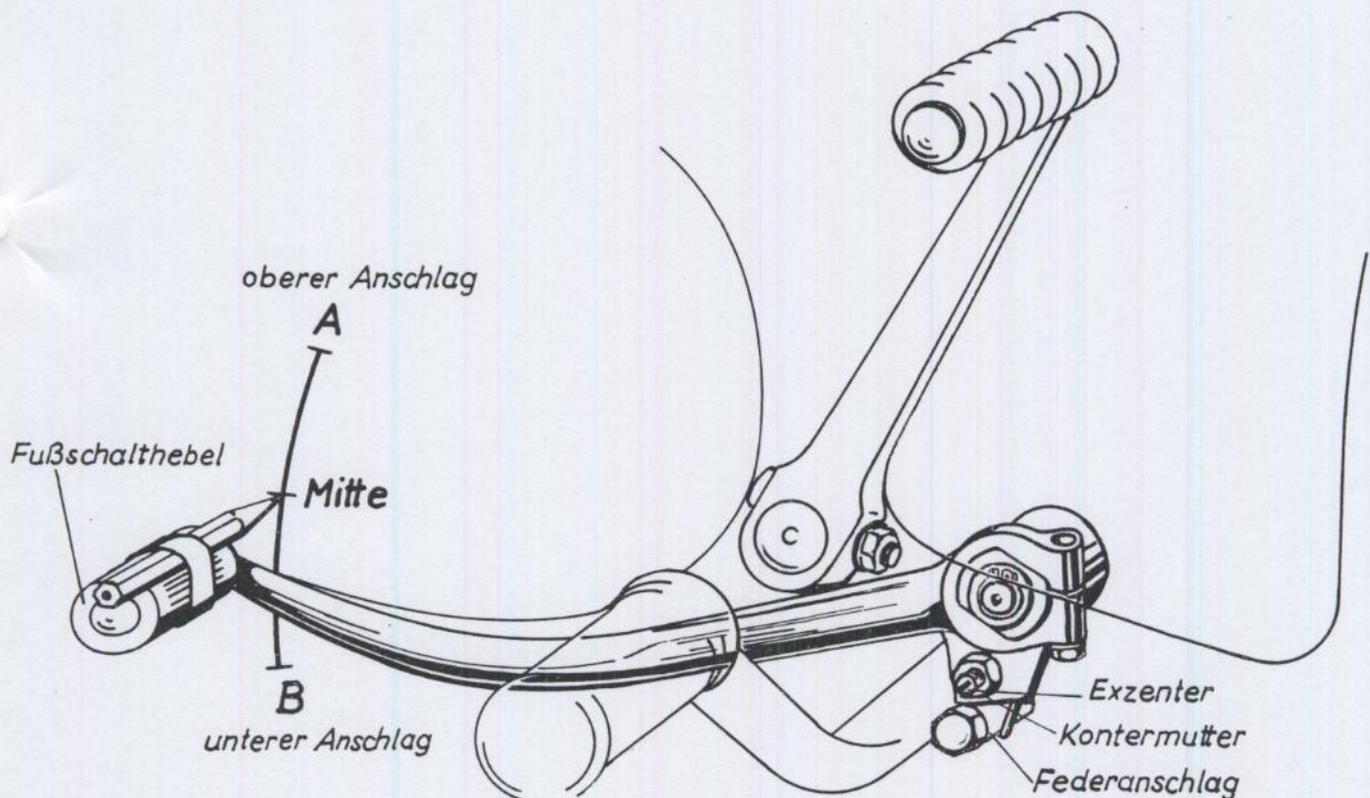
Wir als Hersteller können die Betriebserlaubnis für das geänderte Fahrzeug nicht ausstellen.



**Betr.: Einstellung und Kontrolle der Fußschaltung bei KREIDLER FLORETT SUPER**

Die Einstellung und Kontrolle der Fußschaltung wird wie folgt vorgenommen:

1. Fußschalthebel auf Leerlauf zwischen 1. und 2. Gang stellen.
2. Von der Leerlaufstellung aus wird der Schalthebel zunächst nach oben in Stellung A gedrückt, bis deutlicher Widerstand spürbar ist. Die obere Stellung des Schalthebels wird mit Bleistift oder Reißnadel markiert. Anschließend wird der Schalthebel nach abwärts in die Stellung B gedrückt, wiederum bis Widerstand spürbar ist. Die unterste Stellung des Fußschalthebels ist wieder mit Bleistift oder Reißnadel zu markieren.
3. Mitte zwischen A und B anzeichnen.
4. Kontermutter an Exzenter lösen (siehe Skizze), Exzenter verdrehen, bis Fußschalthebel auf angezeichnete Mitte zwischen A und B zu stehen kommt. Exzenter soll hierbei zum Federanschlag zeigen.
5. Kontermutter festziehen. Schaltung durch alle Gänge schalten. Jeder einzelne Gang einschließlich Leerlauf muß nun einwandfrei einrasten.



**KREIDLER  
FAHRZEUGBAU**  
Kornwestheim

**Kundendienst-Mitteilung Nr. 6/61**

Ablage: Gruppe  
MOTOR

**Betr.: Motoreumbau von 3 PS bzw. von 3,6 PS auf 4,2 PS**

---

Mit dem Erscheinen der Kreidler Florett Super, 4,2 PS, ist schon wiederholt die Frage an uns gerichtet worden, ob und auf welche Weise ein Motoreumbau von 3 PS bzw. von 3,6 PS auf 4,2 PS vorgenommen werden kann.

Wir weisen deshalb darauf hin, daß Getriebeübersetzung und Kupplung der 3 PS und 3,6 PS Dreigang-Kreidler-Florett-Motoren nicht für eine Leistung von 4,2 PS ausgelegt sind, weshalb wir allen Kreidler-Händlern dringend empfehlen, von jedem Motoreumbau Abstand zu nehmen.



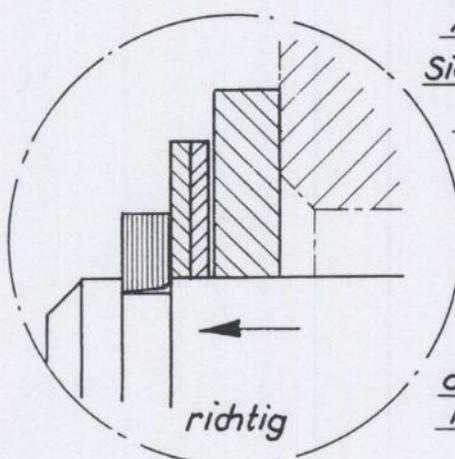
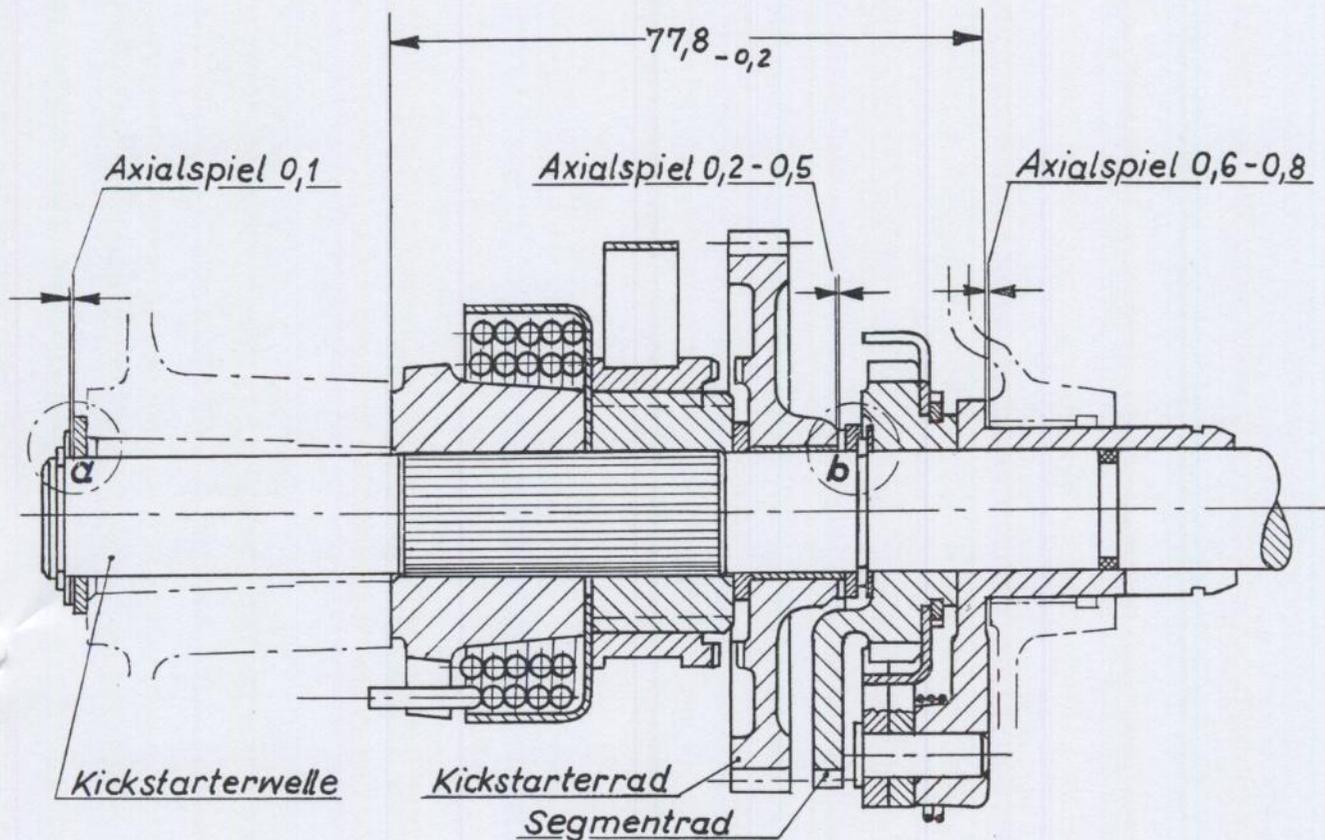
**Betr.: Einspringen des 2. Ganges beim Kickstarten der KREIDLER FLORETT SUPER**

---

Wenn beim Kickstarten ein Gang einspringt, so sitzt der Segerring auf der Kickstarterwelle nicht mehr richtig. Er ist aus der Ringnute geschlupft und drückt auf das Zahnsegment, wodurch ein Gang mitgenommen wird. Zur Behebung des Schadens sind deshalb der richtige Sitz des Segerrings und die einwandfreie Beschaffenheit der Nutkanten an der Kickstarterwelle zu prüfen. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

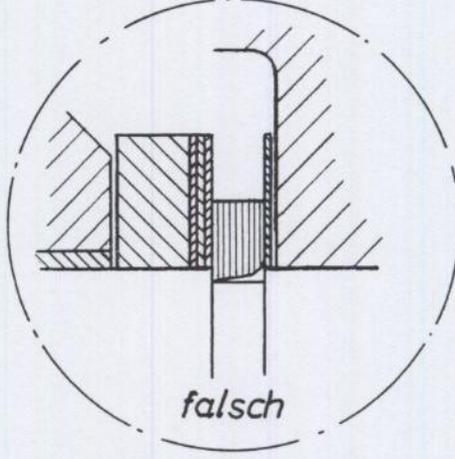
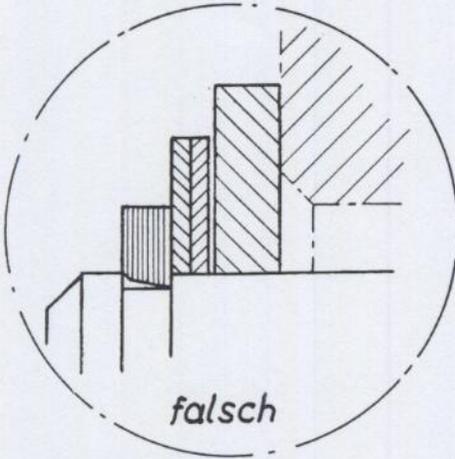
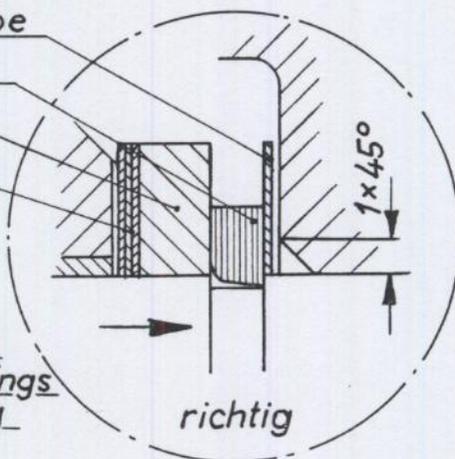
1. Vom Stanzen her hat jeder Segerring eine scharfe und eine leicht angerundete Kante. Der Segerring muß unter allen Umständen so montiert sein, daß die scharfe Kante auf der Seite des Zahnsegmentes liegt. Dadurch wird sichergestellt, daß er in keinem Falle aus der Ringnute an der Kickstarterwelle herauschlupfen kann (siehe Bild auf der folgenden Seite).
2. Der Segerring muß fest in der Ringnute sitzen. Er darf deshalb bei der Montage nur so weit gespreizt werden, daß er gerade noch über die Kickstarterwelle zu schieben ist. Zu weit gespreizte Segerringe haben nicht mehr das richtige Innenmaß, sitzen in der Ringnute nicht fest und können deshalb herauschlupfen. Dabei kann die Ringnute beschädigt werden. Der Innendurchmesser des ungespannten Segerrings beträgt 14,7 mm.
3. Ist die Nutkante an der Kickstarterwelle durch einen herausgeschlupften Segerring beschädigt oder angerundet, so muß die Kickstarterwelle erneuert werden.
4. Beim Einbau der Kickstarterwelle ist darauf zu achten, daß die Tragscheibe am Segerring zur Anlage kommt. Auf keinen Fall dürfen die Ausgleichscheiben zwischen Segerring und Anlagscheibe montiert werden (siehe Skizze auf der folgenden Seite, Einzelheiten bei a). Das Axialspiel zwischen Segerring und Kickstartrrad muß 0,2–0,5 mm betragen.

(Die oben erwähnten Skizzen finden Sie auf der nächsten Innenseite.)



Ausgleichscheibe  
Sicherungsring  
Tragscheibe  
Ausgleichscheibe

scharfe Kante  
des Sicherungsringes  
in Pfeilrichtung



Einzelheit a

Einzelheit b



## Federbein-Aus- und -Einbau an der Vordergabel bei KREIDLER FLORETT SUPER

Das Federbein an der Vordergabel bei der FLORETT SUPER ist am oberen Kugelende in einer Gelenkschale aus Nylon gelagert. Der Ausbau eines Federbeines wird wie folgt vorgenommen:

### Federbein-Ausbau

1. 6-kt-Schraube 8 x 35 an der unteren Federbeinaufhängung entfernen.
2. Unteres Federbeinende so weit seitlich abwinkeln, bis das Kugelgelenk aus der Gelenkschale herauspringt.
3. Sicherungsspannstift an der oberen Kugel des Federbeins mit einem Durchschlag heraus schlagen.

### Federbein-Einbau

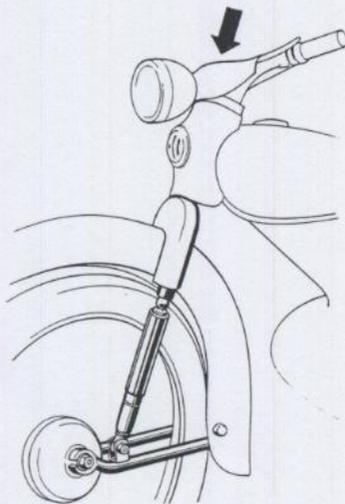


Bild 1

1. Zunächst nur ein Federbein (wichtig) mit Schraube 8 x 35 an der vorderen Schwinge provisorisch befestigen. Obere Federbeinkugel mit Wasser anfeuchten und an der Gelenkschale ansetzen.
2. Vorderrad an der Felge anheben und dann vom Lenker her mit festem kurzem Druck zum Boden die Kugel in die Gelenkschale eindrücken.

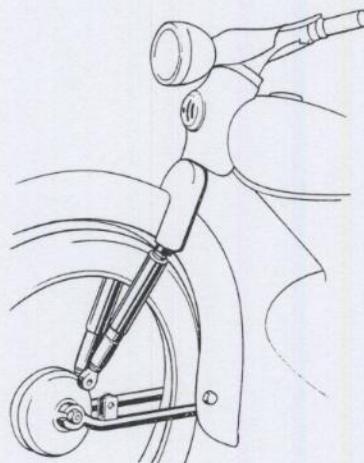


Bild 2

3. Schraube 8 x 35 wieder entfernen, Federbein aus der unteren Schwingenlagerung herausnehmen und nach vorn etwas abwinkeln.

Nun kann das zweite Federbein in der gleichen Weise wie mit Bild 1 beschrieben, eingebaut werden. Anschließend beide Federbeine mit Schrauben 8 x 35 befestigen.

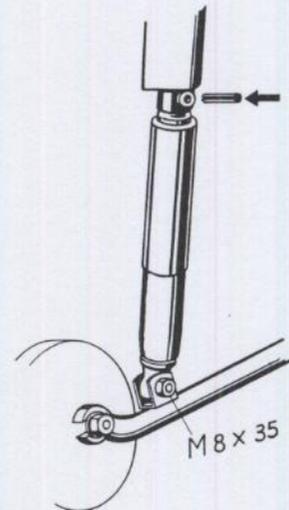


Bild 3

4. Spannstifte beiderseits an der oberen Federbeinaufhängung einschlagen.

Spannstift 3x32 mm DIN 1481  
Ersatzteil Nr. 00.59.54

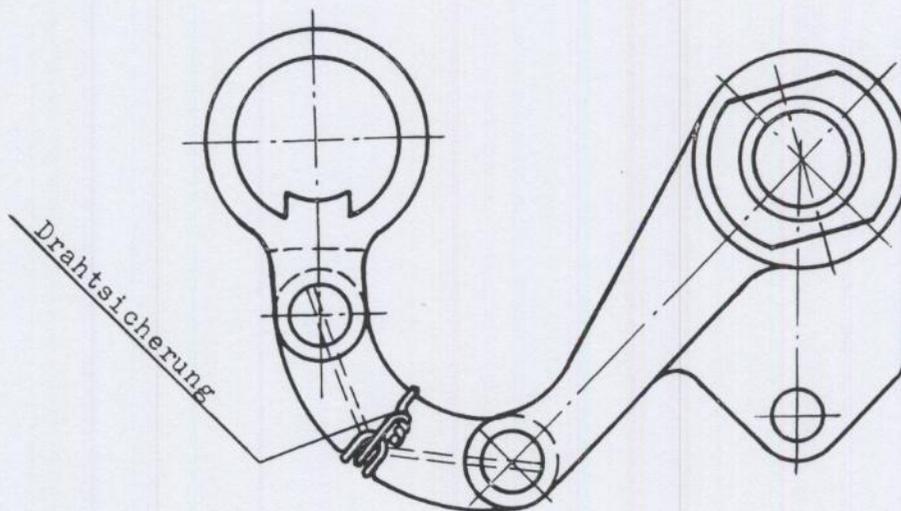


### **Sicherung der Feder am Fußschalthebel bei FLORETT SUPER**

---

Von einzelnen Händlern wurde uns berichtet, daß die Sicherungsfeder für die Verbindungslasche am Fußschalthebel gelegentlich verloren gehen kann, wenn das Haarnadelfederende nicht sauber an der Lasche umgelegt ist.

Serienmäßig haben wir deshalb eine Drahtsicherung für die Feder gemäß der beigefügten Skizze ab Fahrgestell Nr. 627 901 angebracht.



Wir bitten Sie, diese Drahtsicherung auch bei einer Überprüfung der schon im Betrieb befindlichen Fahrzeuge nachträglich anzubringen.



### **LeerlaufEinstellung und Leerlaufgeräusch**

---

Das Lagerspiel der schwimmenden Kolbenbolzenlagerung beim KREIDLER FLORETT Motor verlangt, daß der Kolbenbolzen ohne Erwärmung des Kolbens durch Daumendruck montiert werden kann. Irrtümlicherweise wird dieses Lagerspiel gelegentlich als die Ursache eines Geräusches im Leerlauf angesehen, das sich im besonderen bei zu langsam eingestelltem Leerlauf bemerkbar macht. Dieses Leerlaufgeräusch ist völlig bedeutungslos; es wird durch das notwendige Zahnflankenspiel zwischen Primärantrieb und Kuppelungskorb verursacht, und zwar nur im Leerlauf.

Achten Sie deshalb bei der LeerlaufEinstellung besonders auf einwandfreien Rundlauf des Motors und stellen Sie den Leerlauf nicht zu langsam ein.

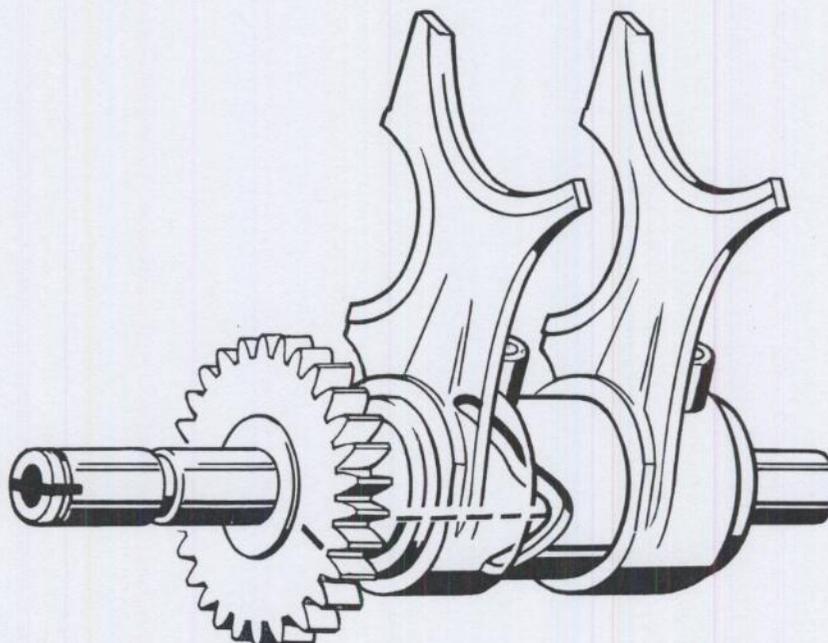


### Auswechseln der Schaltgabel 15.56.95 und Montage des Zahnrad 15.56.09

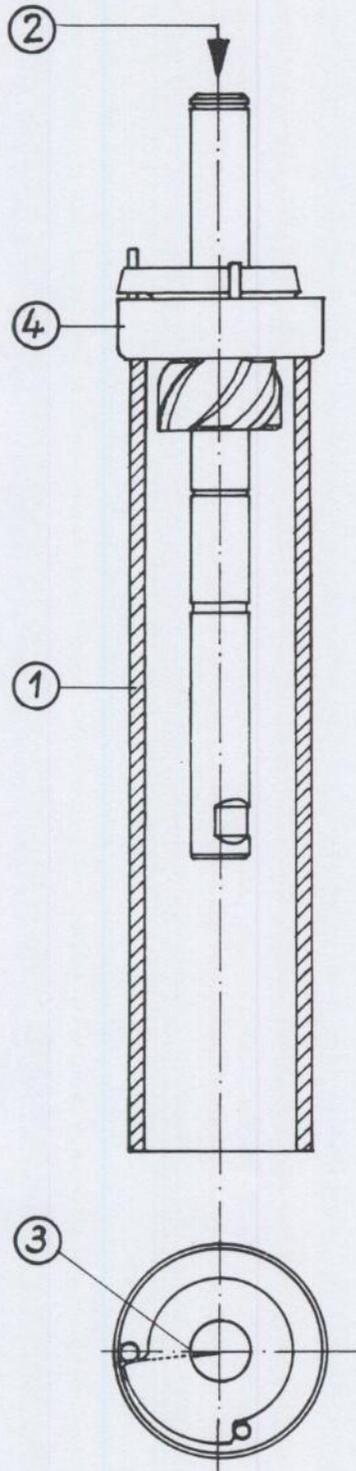
---

Zum Auswechseln der Schaltgabel muß das Zahnrad von der Schaltwalze abgedrückt werden.

Bei Wiedermontage des Zahnrades ist darauf zu achten, daß das Zahnrad wieder richtig auf die Schaltwalze aufgepreßt wird.



Wie aus der Skizze ersichtlich, trifft die über der Nasenmitte der Kurve eingezeichnete Mittellinie auf eine Zahnlücke. Von dieser Zahnlücke aus muß die auf dem Zahnrad eingezeichnete Kerbmarkierung um einen Zahn nach links versetzt sein. Nur in dieser Stellung darf das Zahnrad aufgepreßt werden.



### Kickstarterfederaustausch

Falls in ganz seltenen Fällen einmal die Kickstarterfeder ausgetauscht werden muß, kann der Austausch wie folgt vorgenommen werden:

- 1 Die Kickstarterwelle wird auf einen Hohlkörper gesetzt.
- 2 Dann wird der Federkern zusammen mit dem Federtopf auf einer hydraulischen Presse abgedrückt.
- 3 **Wichtig ist, vor dem Herauspressen die genaue Stellung des Federkerns zur Kickstarterwelle zu markieren**, damit beim Einpressen des herausgedrückten Federkerns dieser wieder genau in die alte Stellung eingedrückt werden kann und der Kickstarterhebel später keine andere Stellung bekommt.
- 4 Beim Herausdrücken der defekten Kickstarterfeder wird der Federtopf unbrauchbar, weshalb dieser beim Erneuern der Kickstarterfeder mit ersetzt werden muß.



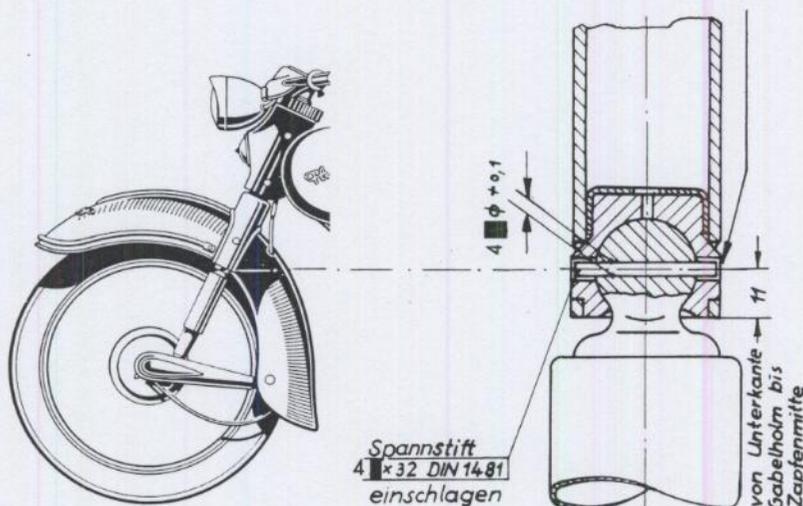
## Montageanleitung

### **Einbau der Federbeinsicherung**

Für die Erstserie der Kreidler Florett **Super bis Fahrgestell Nr. 620 000** wurde werkseitig der nachträgliche Einbau der Federbeinsicherung vorgeschrieben.

Der Einbau der Federbeinsicherung wird wie folgt vorgenommen:

1. Mit einem  $\overset{4}{\blacksquare}$ -mm-Bohrer den im Gabelholm sichtbaren Nylonzapfen in der Mitte anbohren und die Federbeinkugel waagrecht durchbohren.
2. Spannstifte  $\overset{4}{\blacksquare} \times 32$  DIN 1481 einschlagen (Ersatzteil-Nr. 00.59.54).
3. Sollte die Mitte (11 mm von Gabelholmunterkante gemessen) des Nylonzapfens teilweise durch die Gabelverkleidung verdeckt sein, so muß diese etwas ausgeklinkt werden, damit der Bohrer auf die Mitte angesetzt werden kann.



### Anmerkung

Wird bei einem Super Fahrzeug eine Ersatzgabel montiert, ist ebenfalls darauf zu achten, daß die oben genannten Spannstifte ordnungsgemäß montiert sind.



### Betr.: Einstellung und Kontrolle der Fußschaltung

Mit der Kundendienstmitteilung Nr. 5/61 wurde auf die richtige Einstellung der Fußschaltung hingewiesen. Inzwischen wurde festgestellt, daß in einzelnen Werkstätten die geforderte Mittelstellung für den Fußschalthebel nicht immer exakt eingestellt wird, was zur Folge haben kann, daß die einzelnen Gänge nicht richtig geschaltet werden können.

Bei der Gangeinstellung muß deshalb auf folgendes unbedingt geachtet werden:

1. Der Fußschalthebel muß durch Verdrehen des Exzenters **genau in die Mitte** (Leerlaufstellung) zwischen dem 1. und 2. Gang eingestellt werden (Bild 1).

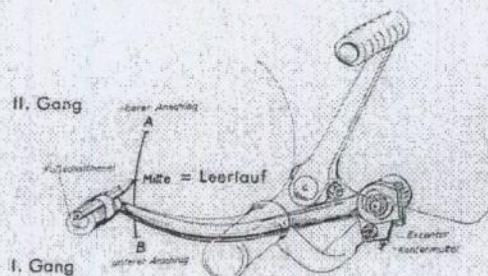


Bild 1

2. Läßt sich in besonderen Fällen bei ausgeschlagener Bohrung für die Aufnahme des Federanschlages oder wegen einer Sturzverformung des Federanschlages der Exzenter nicht mehr so weit drehen, daß der Fußschalthebel in die geforderte Mitte gestellt werden kann, ist es möglich, daß der 3. oder 4. Gang nicht geschaltet werden kann. In diesem Fall muß der Federanschlag wieder in seine alte Stellung gebracht werden, damit der Fußschalthebel in der Leerlaufstellung genau zwischen dem oberen und unteren Anschlag eingestellt werden kann. (Siehe hierzu auch Kundendienstmitteilung Nr. 5/61.)

Die Korrektur einer ausgeschlagenen oder verformten Bohrung für den Federanschlag erfolgt in der Weise, daß ein im Durchmesser stärkerer Federanschlagbolzen mit Distanzrohr (Ersatzteil-Nr. 00.03.10) eingebaut wird (Bild 2). Hierzu ist die rechte 6-mm-Schraube und der bisherige Federanschlag mit Distanzrohr am Unterbau zu entfernen, die Muttern der unteren Motorbefestigungsschraube und der Ständerschraube zu lösen, Unterbau nach hinten zu drücken und die gelösten Muttern wieder festzuziehen. Die 6-mm-Bohrung am Unterbau auf 8 mm aufbohren, damit der stärkere Federanschlag mit Distanzrohr montiert werden kann.

Bei Florett Super 4,2 PS / 4-Gang  
ist ab Fahrgestell Nr. 636 291 – 640 351

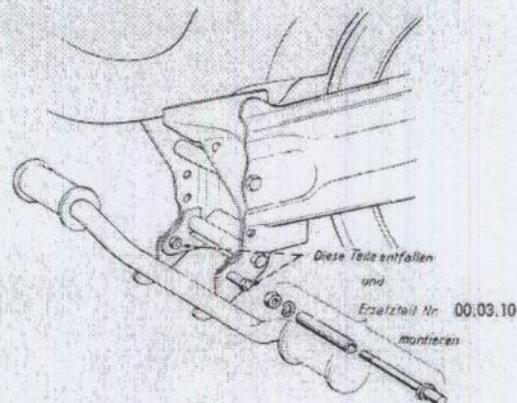
bei Florett Motorrad 4,2 PS / 4-Gang  
ab Fahrgestell Nr. 859 101 – 862 311

der stärkere Federanschlag schon vom Werk  
aus serienmäßig eingebaut.

Bei Florett Super  
ist ab Fahrgest. Nr. 640 352 (Motor Nr. 642 321)

bei Florett Motorrad 4,2 PS  
ab Fahrgest. Nr. 862 312 (Motor Nr. 860 511)

der Federanschlag unveränderlich fest mit  
dem Motor verbunden.



Für den Fall, daß trotz richtiger Mittelstellung des Fußschalthebels der 1. Gang sich nicht einschalten läßt, während alle übrigen Gänge richtig geschaltet werden können, so ist zu prüfen, ob der Fußschalthebel beim Einschalten des 1. Ganges am Fußrastenrohr anschlägt. Sollte dies der Fall sein, muß das Fußrastenrohr wieder so gerichtet werden, damit der Fußschalthebel nicht am Fußrastenrohr zur Anlage kommt.

Auch muß darauf geachtet werden, daß der Exzenter nicht am Kopf der Befestigungsschraube für das Fußrastenrohr anschlägt. Notfalls muß der Schraubenkopf so gedreht werden, daß der Exzenter nicht hängen bleibt und den Fußschalthebel beim Einschalten des 1. Ganges behindert.

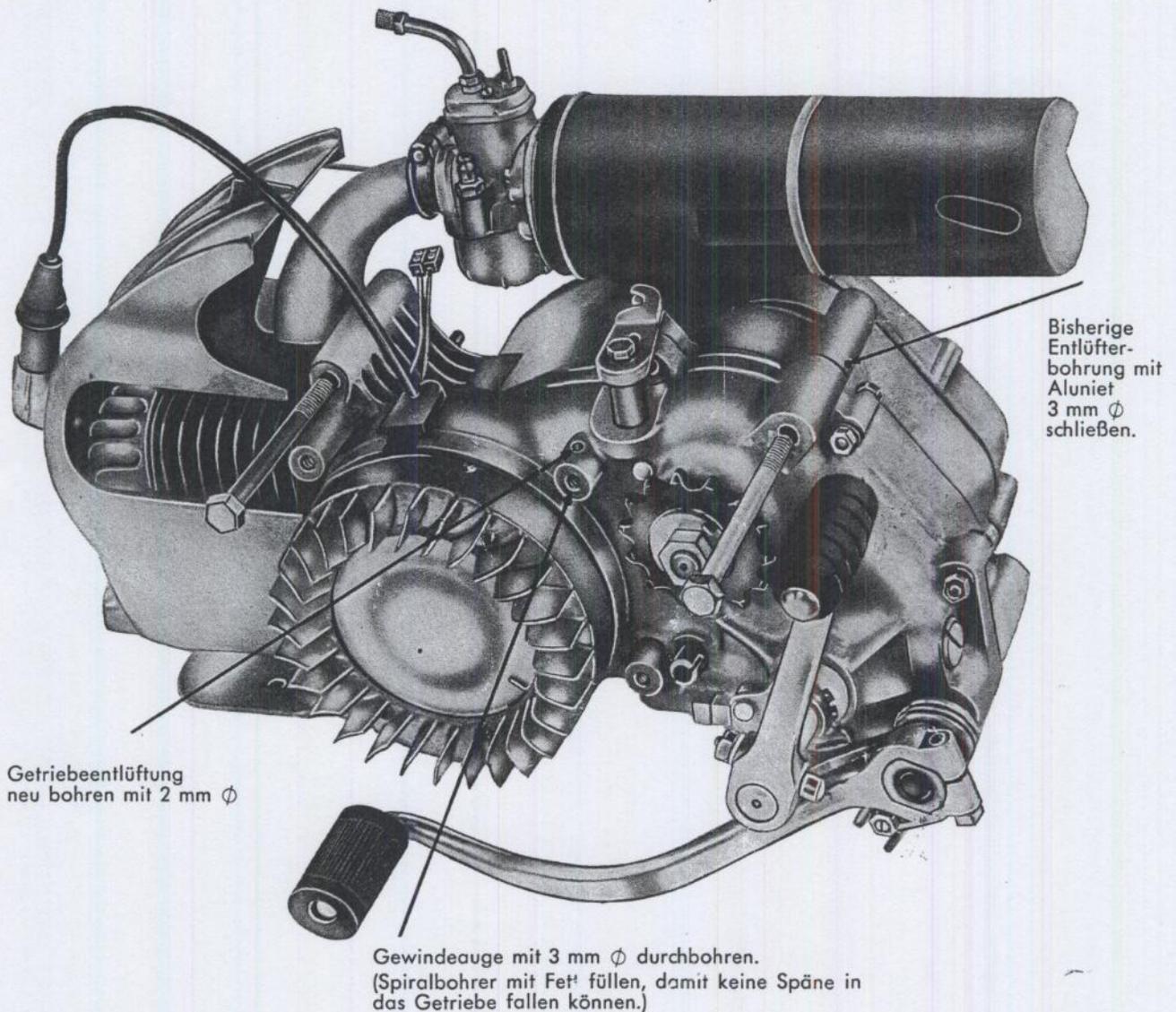


**Betr.: Getriebeölverlust bei „KREIDLER FLORETT SUPER“**

Wir haben festgestellt, daß bei einzelnen Ölarten durch eine Ölschaumbildung Öl über die bisherige Getriebeentlüftung verloren geht.

Wir haben deshalb ab Motor-Nr. 628 000 serienmäßig die Getriebeentlüfterbohrung gemäß untenstehender Skizze verlegt.

Sollte einmal bei einem Super- oder 3-Gang-Motor ein Getriebeölverlust an der bisherigen Entlüfterbohrung (hintere Motoraufhängung) festgestellt werden, kann die Getriebeentlüftung in der nachstehend beschriebenen Weise verlegt werden.

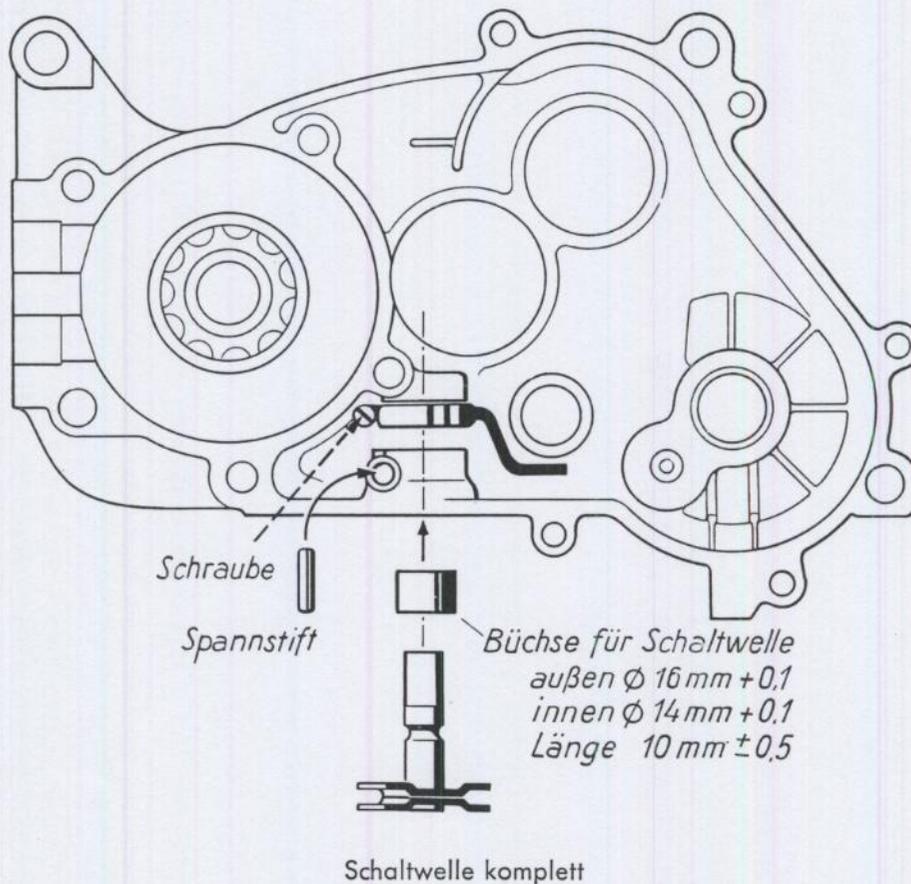




**Betr.: Schaltwellenneulagerung bei Kreidler Florett 3-Gang-Motor**

Falls bei einem 3-Gang-Motor nach längerem Fahrbetrieb die Schaltwellenlagerung ausgeschlagen ist und an dieser Stelle Getriebeöl abtropft, kann die Neulagerung wie nachstehend beschrieben vorgenommen werden.

1. Motor demontieren und Schaltwelle komplett durch Lösen der Schraube und Herausschlagen des Spannstiftes aus dem Gehäuse herausnehmen (siehe Bild).



2. Simmerring A 14x20x5 DC, Ersatzteil-Nr. 00.76.52 herausziehen.
3. Gehäusebohrung hinter dem Simmerringsitz (nur unteres Teil) auf 16 mm aufbohren.
4. Lagerbüchse einpressen (hierfür kann Lagerbüchse, Ersatzteil-Nr. 53.04.20 verwendet werden, jedoch ist diese auf 10 mm Länge zu kürzen) und seitliche Bohrung für den Spannstift mit einem 5-mm-Bohrer aufbohren.
5. Lagerbüchse innen auf 14 mm aufreiben und prüfen, ob Schaltwelle leichtgängig ist. Dann neuen Simmerring montieren.
6. Schaltwelle montieren und Motor zusammenbauen.



**Wartungsfreie Lagerbuchse für Hinterradschwinge**

---

Wie schon von Anfang bei der Kreidler Florett Super, so sind auch

ab Fahrgestell-Nr. 666 500 bei Kreidler Florett Motorrad und  
ab Fahrgestell-Nr. 778 700 bei Kreidler Florett Mokick

neue wartungsfreie Nylonbuchsen (Ersatzteil-Nr. 37.22.40) an der hinteren Schwingenachse anstelle der früheren Bronzebuchsen zum Einbau gekommen.

Ist bei einem Florett-Fahrzeug eine Neulagerung der Hinterradschwinge notwendig, so können in jedem Falle die neuen wartungsfreien Nylon-Lagerbuchsen (Ersatzteil-Nr. 37.22.40) eingebaut werden.

Der Einbau der neuen Lagerbuchsen ist sehr einfach. Sie können bequem mit dem Daumen eingedrückt werden, nachdem die alten Bronzebuchsen – wie in der Kundendienstmitteilung 4/60 zu ersehen ist – herausgeschlagen wurden.



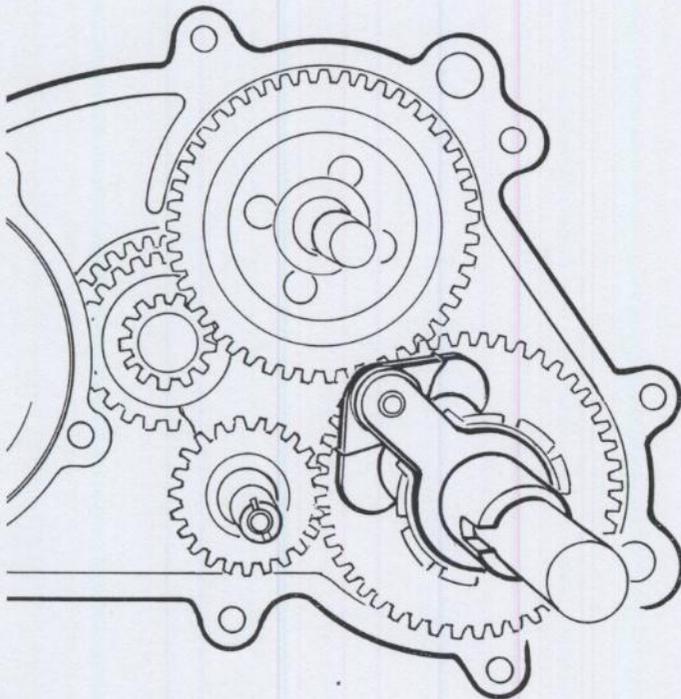
**Betr.: Sperrklinken- und Bolzensicherung am Mitnehmer für Fußschaltung**

Der Bolzen, Ersatzteil-Nr. 15.58.11, ist in dem Mitnehmer, Ersatzteil-Nr. 15.58.05, mit einem Preßsitz fest verbunden.

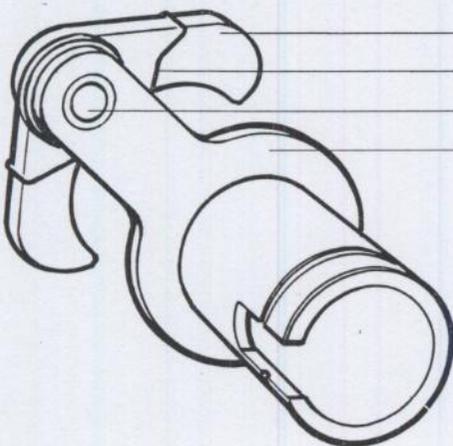
Falls bei einer Instandsetzung die Schaltklinken, Ersatzteil-Nr. 15.58.06, einmal erneuert werden müssen, sind folgende Möglichkeiten gegeben:

1. neuen Bolzen, Ersatzteil-Nr. 15.58.06, verwenden oder
2. wenn der alte Bolzen wieder verwendet werden soll, muß derselbe stirnseitig mit dem Mitnehmer elektrisch verschweißt werden.

Im letztgenannten Fall muß die Mitnehmerbohrung vor dem Verschweißen mit dem 8-mm-Bohrer etwas angesenkt werden.



Vor dem Verschweißen des Bolzens mit dem Mitnehmer prüfen, daß beide Klinken leichtgängig sind und von der Feder zurückgezogen werden.



- 15.58.06 Schaltklinke
- 15.58.14 Feder
- 15.58.11 Bolzen (an der hier gezeigten Stelle Bolzen mit Mitnehmer elektrisch verschweißen)
- 15.58.05 Mitnehmer



**Betr.: Motorgehäuse für 4,2 PS 4-Gang Florett-Motoren**

Bei den nachstehend aufgeführten Motorgehäusen für den Florett-Motor 4,2 PS 4-Gang sind folgende Unterscheidungen zu beachten:

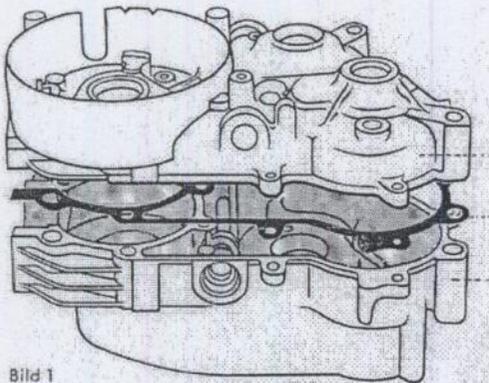


Bild 1

**Gehäuse komplett, ETL-Nr. 15.51.00 bestehend aus:**

Gehäuse links, Nr. 15.51.01

Gehäusedichtung, Nr. 15.01.10

Gehäuse rechts, Nr. 15.51.05

**eingebaut bei:**

Super ab Motor-Nr. 615000 – 632954

4-Gang Motorrad ab Motor-Nr. 850001 – 850597

4-Gang Motorrad ab Motor-Nr. 851145 – 851215

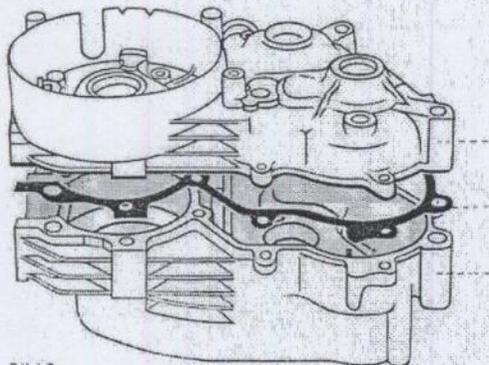


Bild 2

**Gehäuse komplett, ETL-Nr. 15.51.00 „a“  
mit Kühlrippen am unteren Gehäuseteil bestehend aus:**

Gehäuse links, Nr. 15.51.01a

Gehäusedichtung, Nr. 15.51.10

Gehäuse rechts, Nr. 15.51.05a

**eingebaut bei:**

Super ab Motor-Nr. 632955 – 642320

4-Gang Motorrad ab Motor-Nr. 850598 – 851144

4-Gang Motorrad ab Motor-Nr. 851216 – 860510

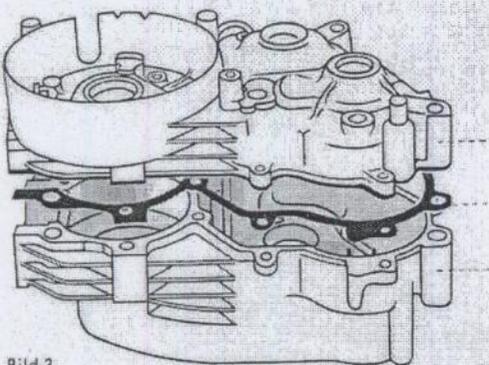


Bild 3

**Gehäuse komplett, ETL-Nr. 15.51.00 „b“ bestehend aus:  
(Federanschlagbolzen am Gehäuse und Kühlrippen  
am unteren Gehäuseteil)**

Gehäuse links, Nr. 15.51.01b

Gehäusedichtung, Nr. 15.51.10

Gehäuse rechts, Nr. 15.51.05a

**eingebaut bei:**

Super ab Motor-Nr. 642321

4-Gang Motorrad ab Motor-Nr. 860511



**Betr.: Motorleistungsabfall durch zugekohlte Auspuffanlage und Reinigen der Auspuffanlage**

In der Betriebsanleitung, die jedem Fahrzeug mitgegeben wird, ist für den Fahrzeugbesitzer schon darauf hingewiesen worden, daß die Auspuffanlage zur Vermeidung einer schlechten Motorleistung alle 3000 km von Rückständen gereinigt werden muß.

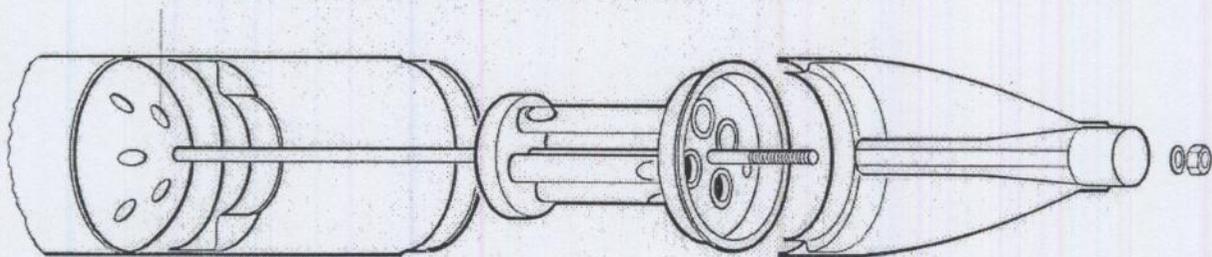
Wir haben festgestellt, daß Fahrzeugbesitzer häufig glauben, eine Auspuffreinigung sei Luxus oder die Kosten der Reinigung könnten durch eine weniger sorgfältige „Selbstreinigung“ mit unzureichenden Mitteln eingespart werden.

Erst wenn der Motor keine oder eine schlechte Leistung zeigt, wird kräftig reklamiert, besonders wenn es sich noch um ein Fahrzeug handelt, das noch unter Garantie steht.

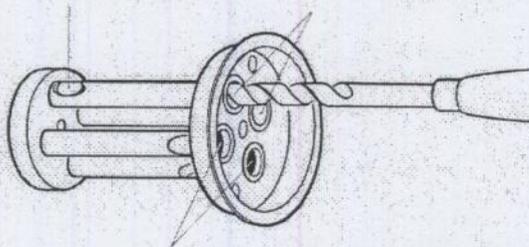
Das Reinigen der Auspuffanlage ist aber eine reine Pflegearbeit, die gegen Berechnung der Kosten wie folgt vorgenommen wird:

1. Auspuffanlage abmontieren.
2. Schalldämpferendstück abnehmen.
3. Schalldämpfereinsatz herausnehmen.
4. Die Bohrungen mit einem 8-mm-Bohrer ausbohren, sowie die Bohrungen im Schalldämpfer-  
außenrohr ausbohren.
5. Im Auspuffrohr eingebrannter Ruß entfernen.
6. Wenn notwendig auch Auspuffstutzen am Zylinder entrußen.
7. Auspuffanlage montieren.

Auch diese Löcher mit 8-mm-Bohrer freibohren.



Schalldämpfereinsatz mit 8-mm-Bohrer nur bis zu den seitlichen Öffnungen reinigen.



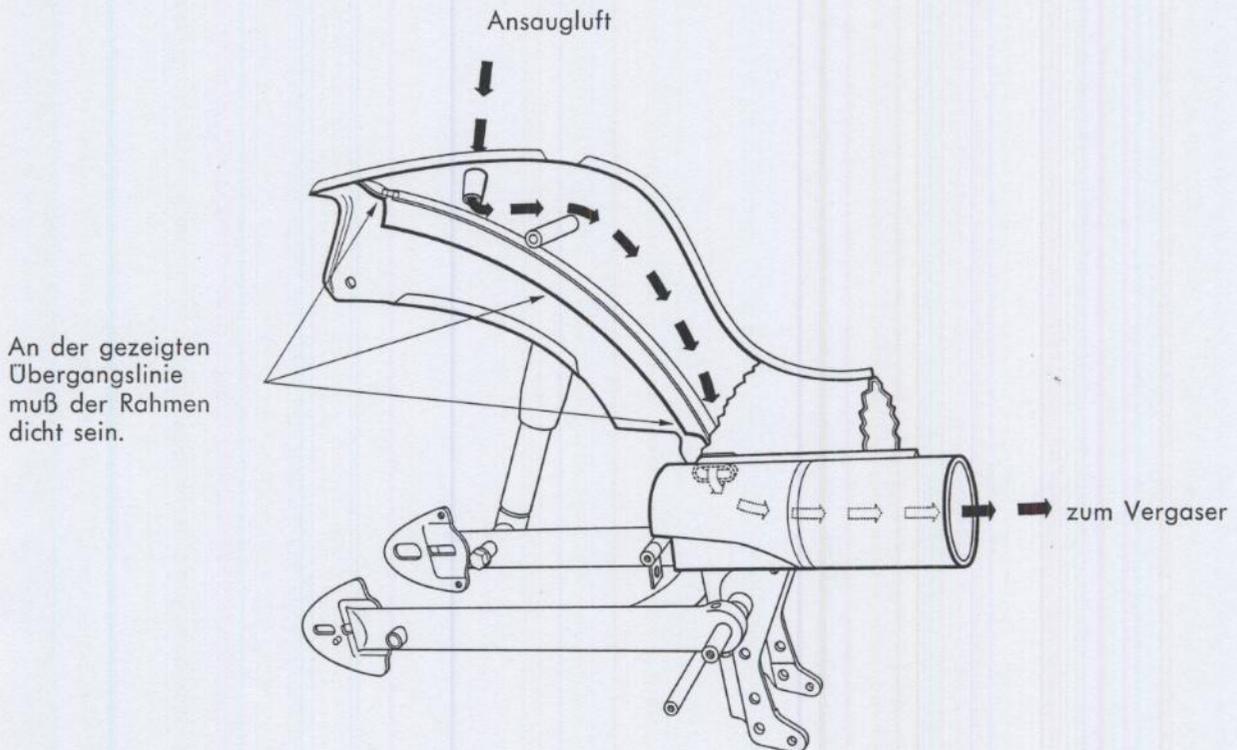
Diese beiderseitigen geschlossenen Öffnungen dürfen nicht aufgebohrt werden.



**Betr.: Hintere Rahmenabdichtung für Ansaugluftführung**

Die Ansaugluftführung zum Vergaser muß am Rahmentunnel für das Hinterrad spritzwasserdicht sein, damit auch bei regennasser Straße kein Wasser zum Vergaser gelangen kann.

Bei Reparaturen oder Unfallfahrzeugen ist deshalb auch auf die vorgeschriebene saubere Abdichtung des punkteingeschweißten Hinterradkotflügels und Vorkammer zu achten. Siehe Abbildung.



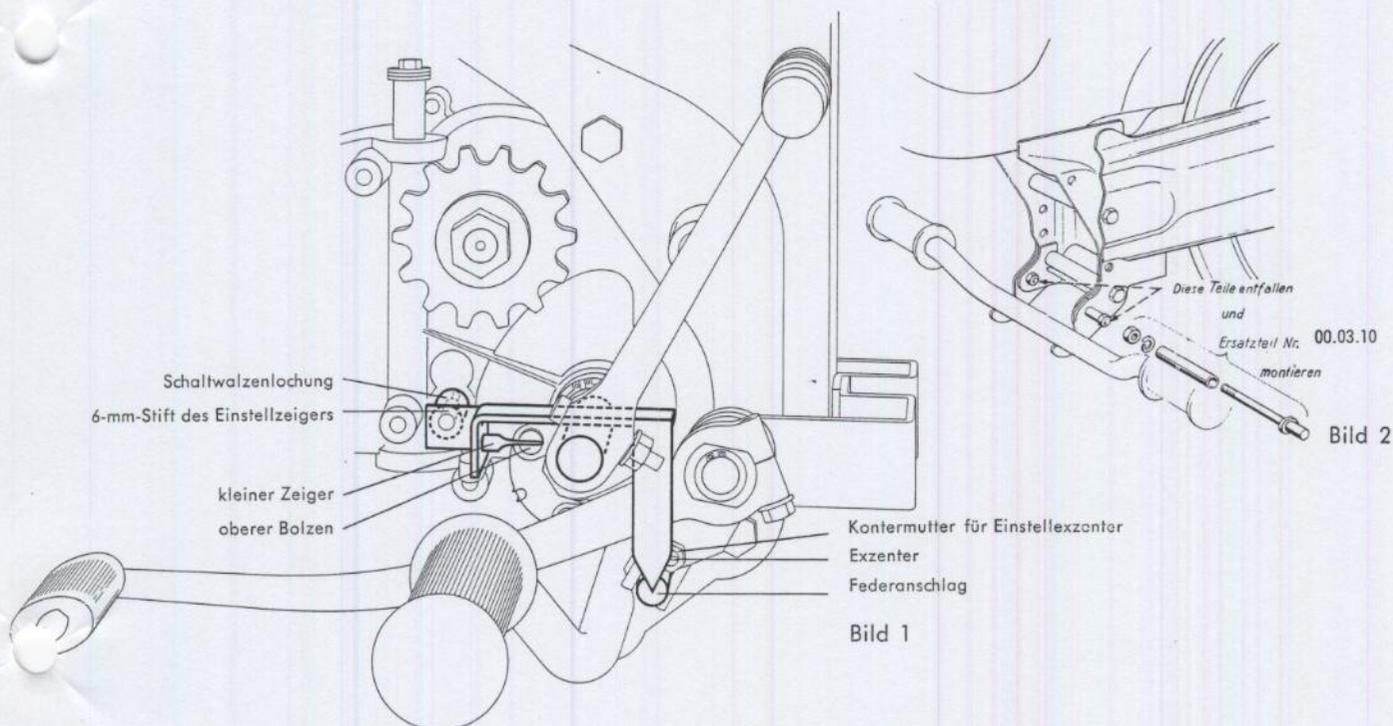


**Vereinfachte Gangeinstellung und Kontrolle der 4-Gang-Fußschaltung bei Kreidler Florett**

Um die Kontrolle und das Einstellen der Fußschaltung zu erleichtern, wurde von uns der nachstehend abgebildete Einstellzeiger herausgebracht, der unter der Nummer 09.30.40 vom nächstgelegenen Kreidler-Ersatzteil-Depot zum Preise von DM 5.- bezogen werden kann.

Die Benutzung des Einstellzeigers erfolgt – wie auch aus der Abbildung hervorgeht – in folgender Weise:

1. Maschine auf den Ständer stellen, linke Motorverkleidung abnehmen.
2. Den 6-mm-Stift des Einstellzeigers in die Bohrung der Schaltwalze einstecken und auf der Kickstarterwelle – wie abgebildet – auflegen.
3. Die Schaltung ist richtig eingestellt, wenn der kleine Zeiger auf die Mitte des oberen Bolzens zeigt (siehe Bild Nr. 1). Sollte der kleine Zeiger nicht genau nach der Mitte des Bolzens zeigen, muß die Mutter für den Einstelllexzenter gelöst und der Exzenter so gedreht werden, daß der kleine Zeiger auf die Mitte des Bolzens zeigt. Dies ist für die Gangeinstellung wichtig.



4. Läßt sich der kleine Zeiger aber bei Fahrzeugen mit Federanschlag am Rahmen nicht in die Mitte des Bolzens einstellen, weil der Unterbau mit dem Federanschlag am Rahmen verformt ist, ist

bis Fahrg.-Nr. **640 351** bei Florett Super

bis Fahrg.-Nr. **862 311** bei Florett 4-Gang-Motorrad

der verstärkte und mit einem Exzenter versehene Federanschlag, Ersatzteil-Nr. 00.03.10 gemäß Kundendienstmitteilung 8/62 einzubauen (siehe Bild Nr. 2). Wird dieser exzentr. Federanschlag dann so gedreht, daß die Spitze des langen Zeigerendes in die Mitte des Federanschlages zeigt, wie dies auf dem Bild Nr. 1 gezeigt wird, dann ist es auch möglich, den kleinen Zeiger in die Mitte des Bolzens einzustellen.

Ist die Schaltung – wie vorstehend beschrieben – eingestellt und wird auch darauf geachtet, daß der Fußschalt- hebel nicht am linken Fußrastenrohr anschlägt, wenn der I. Gang eingeschaltet wird, können keine Störungen an der Schaltung auftreten.

Ab Fahrg.-Nr. **640 352** bei Florett Super

ab Fahrg.-Nr. **862 312** bei Florett 4-Gang-Motorrad

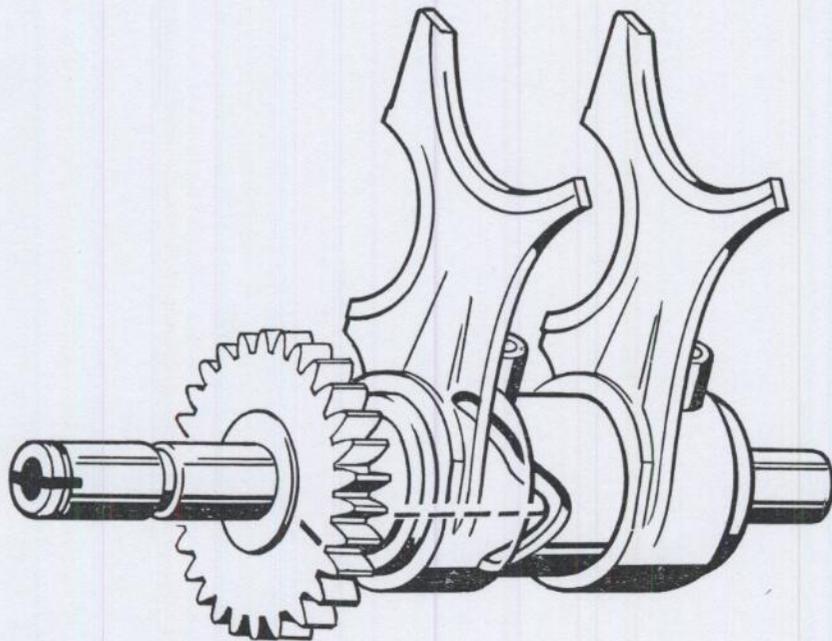
ist der lange Zeiger für die Einstellung und Kontrolle der Schaltung ohne Bedeutung, weil bei diesen Fahrzeugen der Federanschlag unveränderlich fest mit dem Motor verbunden ist, in diesem Fall ist nur die Gangeinstellung wie im Punkt 3 beschrieben vorzunehmen.



**Schaltgabel-Austausch, Ersatzteil-Nr. 15.56.95**

Im Nachgang zu unserer Kundendienstmitteilung Nr. 4/62 teilen wir Ihnen mit, daß zur Erleichterung der Montage zukünftig die Schaltgabeln nur noch ohne den eingepreßten Zylinderstift 6×14, Ersatzteil-Nr. 00.53.06, geliefert werden, so daß diese einfach aufgeschoben werden können, nachdem vorher die hintere Schaltgabel mit einer Bogensäge aufgeschnitten worden ist.

Wir weisen besonders darauf hin, daß bei einem Schaltgabelaustausch kein Anlaß vorliegt, auch die Schaltwalze mit dem aufgepreßten Zahnrad zu ersetzen!



◀ Die Schaltgabel von dieser Seite aufschieben.

Erst dann Zylinderstift 6×14 einpressen und darauf achten, daß sich die Schaltgabeln leicht auf den Kurven schieben lassen.

**Anmerkung:**

Schaltgabelschäden können mit absoluter Sicherheit vermieden werden, wenn die Schalteinstellung selbst lt. KD-Mitteilung 5/61 richtig eingestellt ist und sich die Gänge auch einwandfrei schalten lassen.

Zur einwandfreien Gangeinstellung kann auch vom Werk ein Gangeinstellzeiger für den Werkstattgebrauch zum Preis von DM 5.- geliefert werden.

Besonders zu beachten ist, daß das Fußrastenrohr nicht durch einen Sturz oder ein Umfallen der Maschine nach oben verbogen ist, wodurch der Fußschalthebel beim Niederdrücken am Fußrastenrohr oder der Einstellexzenter für die Fußschaltung am Schraubenkopf für die Ständerbefestigungsschraube vorzeitig anschlägt und das vollständige Einschalten der Gänge beim Niederdrücken verhindert.



### Wichtige Mitteilung für den vorderen Federbein-Ausbau

---

Mit unserer Kundendienst-Mitteilung Nr. 1/62 wurde darauf hingewiesen, wie durch seitliches abwinkeln die Federbeine aus der oberen Gelenkschale herausgezogen werden können, ohne daß vorher der Spannstift herausgeschlagen werden muß.

Inzwischen ist serienmäßig der bisherige Spannstift auf 4 mm  $\varnothing$  verstärkt worden und deshalb muß zukünftig unter allen Umständen bei einem Federbein-Ausbau der Spannstift vorher herausgeschlagen werden. Wird der Spannstift nicht vorher herausgeschlagen, besteht die Gefahr, daß der obere Kugelkopf am Federbeinstößel abbricht, wodurch das ganze Federbein unbrauchbar würde.

Wir bitten Sie deshalb, alle Ihre Werkstattangehörigen darauf aufmerksam zu machen, daß das vordere Federbein zum Ausbau erst dann abgewinkelt werden darf, wenn vorher der verstärkte 4-mm-Spannstift herausgeschlagen wurde, wie dies bei Bild 1 gezeigt ist.

Federbeine, bei denen der Kugelkopf durch unsachgemäße Demontage gewaltsam vom Stößel abgerissen wurde, sind nicht mehr zu verwenden. Auch kann hierfür kein Federbein im Austauschverfahren geliefert werden; es ist nur Ersatz durch ein neues Federbein möglich.

Der Aus- und Einbau der vorderen Federbeine wird, wie unten- und umstehend gezeigt, vorgenommen, nachdem das Vorderrad ausgebaut und der Vorderrad-Kotflügel abmontiert ist.

### Federbein-Ausbau

---

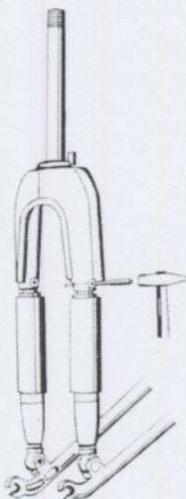


Bild 1  
Spannstift 4 x 32 mit 4-mm-Durchschlag heraus schlagen.

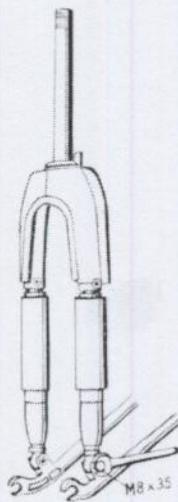


Bild 2  
Untere Federbeinbefestigungsschrauben 8 x 35 entfernen.

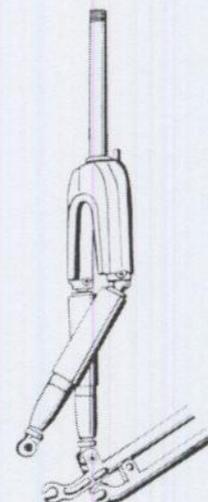


Bild 3  
Federbein herauswinkeln.

## Federbein-Einbau

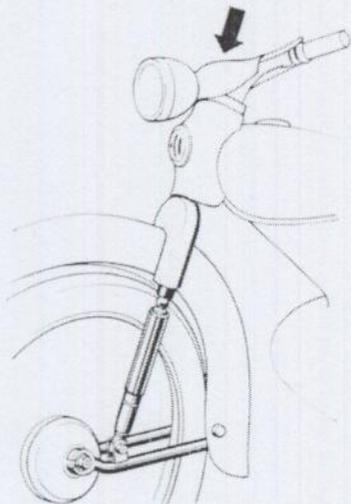


Bild 4

1. Zunächst nur ein Federbein (wichtig) mit Schraube 8×35 an der vorderen Schwinge provisorisch befestigen. Obere Federbeinkugel mit Wasser anfeuchten und an der Gelenkschale ansetzen.
2. Vorderrad an der Felge anheben und dann vom Lenker her mit festem kurzem Druck zum Boden die Kugel in die Gelenkschale eindrücken.

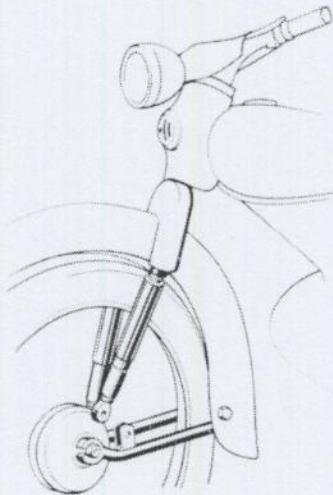


Bild 5

3. Schraube 8×35 wieder entfernen, Federbein aus der unteren Schwingenlagerung herausnehmen und nach vorn etwas abwinkeln.

Nun kann das zweite Federbein, in der gleichen Weise wie mit Bild 4 beschrieben, eingebaut werden. Anschließend beide Federbeine mit Schrauben 8×35 befestigen.

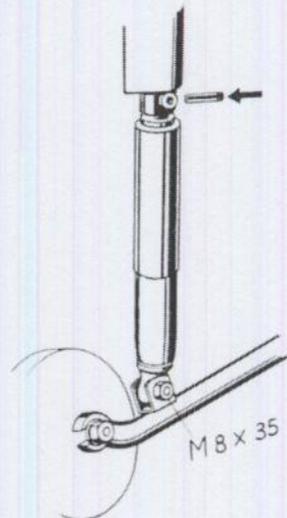


Bild 6

4. Spannstifte beiderseits an der oberen Federbeinaufhängung einschlagen.

Spannstift 4×32 mm DIN 1481  
Ersatzteil Nr. 00.59.54



**Betr.: Zahnrad- und Schaltgabelaustausch an der Schaltwalze für 4-Gang-Getriebe und Getriebemontage**

**1. Schaltgabelaustausch**

Bei einem Schaltgabeldefekt im 4-Gang-Motor ist in keinem Fall auch die Schaltwalze, Ersatzteil-Nr. 15.56.10, zu ersetzen, dies würde nur unnötigerweise die Reparaturkosten erhöhen. Zum Austausch der Schaltgabel hinter dem Zahnrad muß das Zahnrad abgepreßt werden, das eine für die Schaltfunktion wichtige Körnermarkierung hat, auf die beim Wiederaufpressen sorgfältig geachtet werden muß.

Um diese Arbeit zu erleichtern, haben wir eine Einstell- und Kontrollehre herausgebracht, die wie nachstehend beschrieben zu verwenden ist (Preis DM 5.-, Bestell-Nr. L 4).

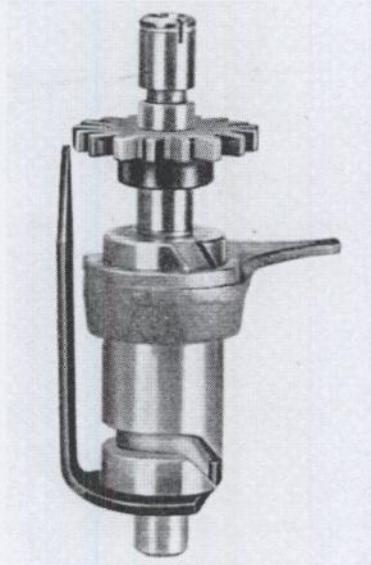


Bild 1



Bild 2

Bild 1 zeigt die aufgeschobene Prüfllehre mit dem Zeiger. Bild 2 zeigt das Zahnrad mit der Körnermarkierung zur Zeigerspitze stehend. In dieser Stellung muß das Zahnrad auf die Schaltwalze aufgepreßt werden.

**2. Getriebemontage**

Beim Einsetzen der Getriebräder in das Gehäuse muß die Körnermarkierung von dem auf der Schaltwalze aufgepreßten Zahnrad mit der Strichmarkierung des Schaltsegmentes (Bild 3) in Deckung stehen. Das ist die Leerlaufstellung. In dieser Leerlaufstellung muß auch der Klinkenheber, Ersatzteil-Nr. 15.58.13, parallel zu den beiden Zahnmarkierungen stehen, wie dies auf Bild 3 zu sehen ist.

Der Klinkenheber darf beim Aufsetzen des Gehäusedeckels nicht verschoben werden, damit die Kugel-Arretierung (Verschlußschraube, Ersatzteil-Nr. 15.51.06) in die gabelige Öffnung des Klinkenhebers eingeführt werden kann (Bild 3).

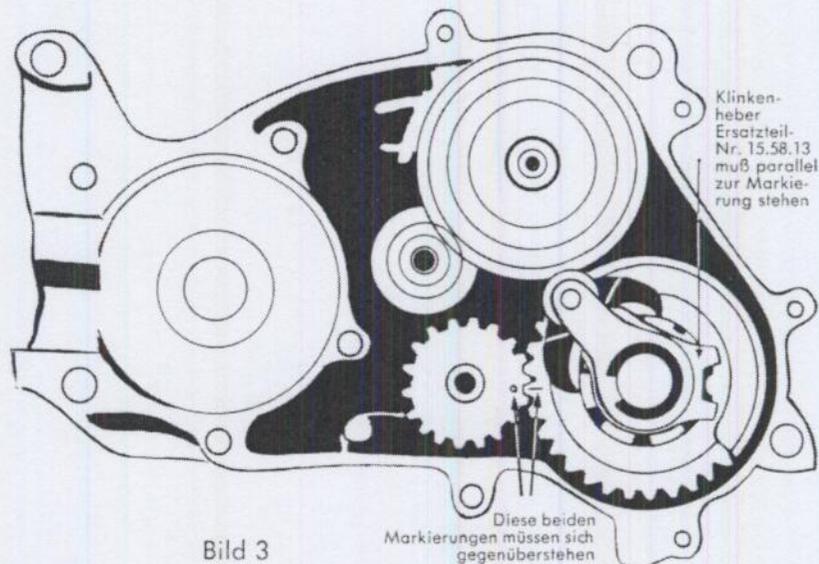


Bild 3

Klinken-  
heber  
Ersatzteil-  
Nr. 15.58.13  
muß parallel  
zur Markie-  
rung stehen

Diese beiden  
Markierungen müssen sich  
gegenüberstehen



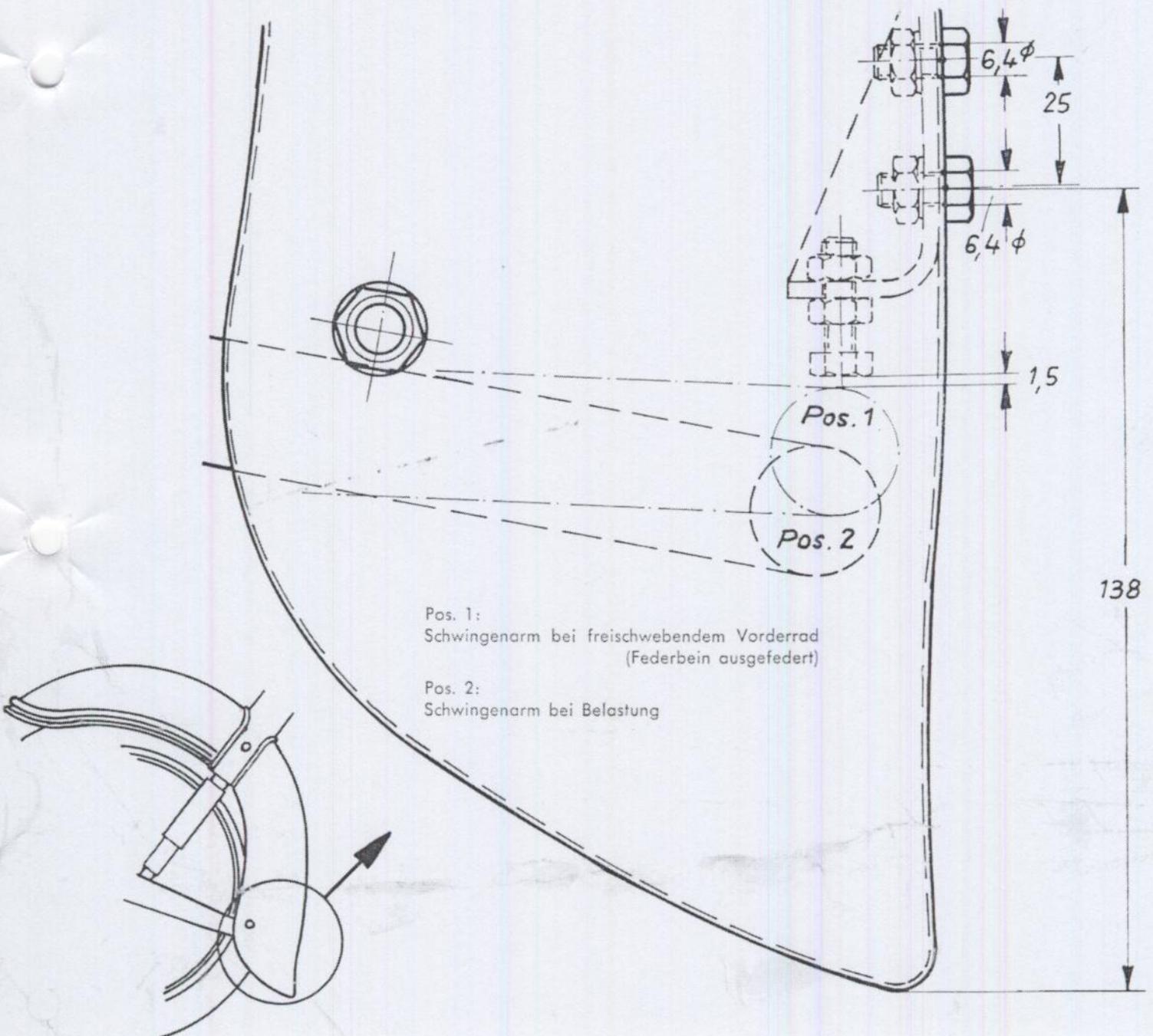
Betr.: 4-Gang-Florett mit hydraulisch gedämpftem Federbein in der Vorderradgabel

Alle FLORETT 4-Gang-Modelle (ab Fahrgestell Nr. 834 042 bei Florett Super, ab Fahrgestell Nr. 874 909 bei Florett Motorrad) sind mit einem zusätzlichen Schwingenanschlag ausgerüstet.

Wichtig ist, daß die Einstellschraube bei Reparaturen wieder funktionsgerecht eingestellt wird (siehe Skizze).

Dieser Schwingenanschlag kann auch bei 4-Gang-Fahrzeugen, die den Anschlag noch nicht haben, nachträglich angebracht werden. Montagezeit ca. 15 Minuten.

Kosten des kompletten Schwingenanschlages (Ersatzteil Nr. 00.03.23) DM 1.50.





**Federanschlag zum nachträglichen unveränderlichen Anbau an das Getriebegehäuse**

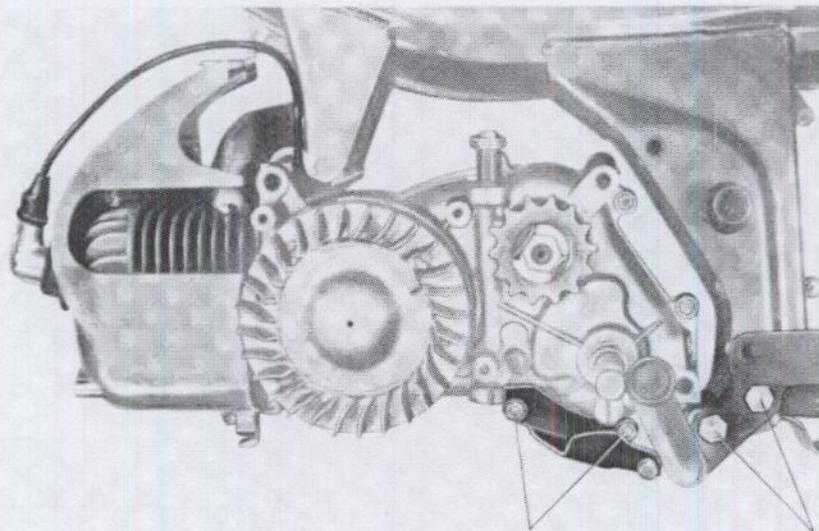
---

Mit der Kundendienstmitteilung Nr. 13/62 haben wir bekanntgegeben, daß die 4-Gang-Motoren ab Nr. 642 321 und 860 511 einen unveränderlichen, fest mit dem Motorengehäuse verbundenen Federanschlagbolzen haben, mit dem auch bei einem Sturz die Schaltung nicht mehr verstellt werden kann.

Damit auch alle früheren 4-Gang-Motoren bis zu den obengenannten Motor-Nummern mit einem unveränderlichen, fest an das Motorengehäuse verbundenen Federanschlag ausgerüstet werden können, haben wir nachträglich anschraubbare Federanschlüsse herstellen lassen, die, wie aus der untenstehenden Abbildung zu ersehen ist, montiert werden. Dieses Bild zeigt den vom Fahrgestell gelösten Motor.

Der unverbindliche Richtpreis beträgt brutto DM 5,—.

Dieser Federanschlag kann unter der Ersatzteil-Nr. 00.03.12 von jedem Kreidler-Ersatzteil-Depot bezogen werden.



Anstelle der normalen Gehäuseschrauben 6×26 mm sind zwei Schrauben 6×30 mm zu verwenden.

Diese beiden Schraubenköpfe sind bis auf 2 mm abzdrehen.



**Abdichtung der Kickstarterwellen bei 4-Gang-Motoren**  
**Neue Dichtringe, Ausführung 13×1,5, Ersatzteil-Nr. 00.01.67**  
**Bisherige Dichtringe, Ausführung 12,5×2, Ersatzteil-Nr. 15.58.12**

Bei Kreidler FLORETT Super ab Motor-Nr. 841 031 bis 842 441 und  
bei Kreidler FLORETT Motorr. 4-Gang ab Motor-Nr. 875 816 bis 877 315 sowie  
ab Motor-Nr. 2 080 000

ist bei allen 4-Gang-Motoren der Einstich für die Wellendichtung an der Kickstarterwelle von früher 12,5 mm  $\phi$  auf jetzt 13,5 mm  $\phi$  geändert worden.

Es ist deshalb darauf zu achten, daß bei der Demontage des 4-Gang-Motors der richtige Dichtring für die Kickstarterwellenabdichtung gewählt wird, weil sonst Getriebeöl an der Kickstarterwelle verloren geht.

Bild 1 zeigt die Kickstarterwelle mit dem tieferen 12,5 mm  $\phi$  Einstich und mit dem Dichtring 12,5×2, Ersatzteil-Nr. 15.58.12

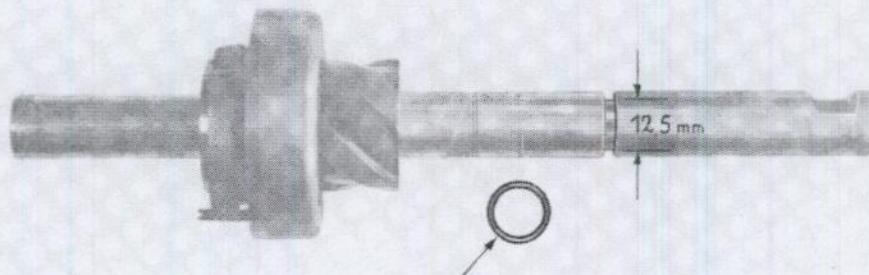


Bild 1

Dichtung 12,5×2 mm, Ersatzteil-Nr. 15.58.12

Bild 2 zeigt die Kickstarterwelle mit dem geänderten Dichtringeinstich 13,5 mm  $\phi$  und den dazu notwendigen Dichtring 13×1,5, Ersatzteil-Nr. 00.01.67

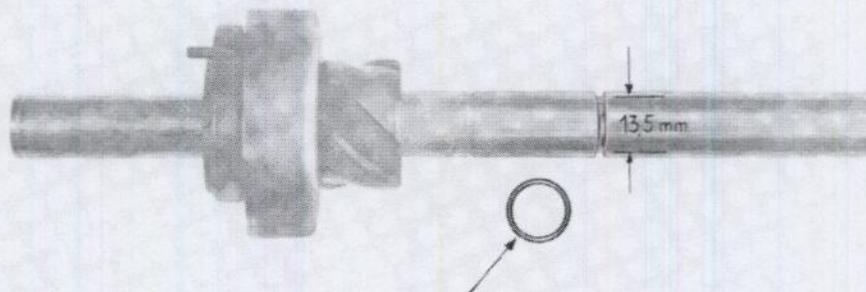


Bild 2

Dichtung 13×1,5 mm, Ersatzteil-Nr. 00.01.67

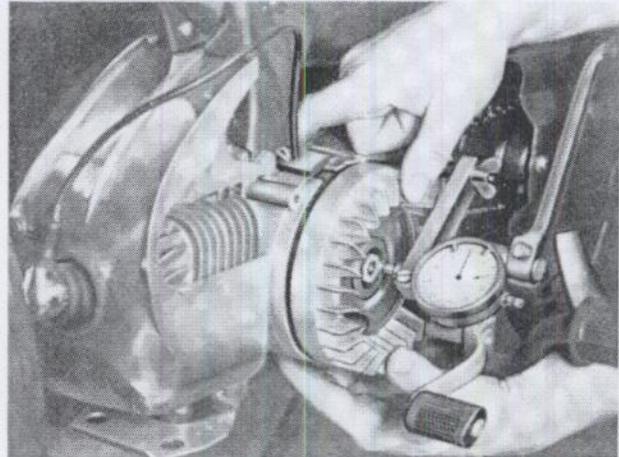


### Kurbelwellen-Axialspiel bei Kreidler Florett Super Motor

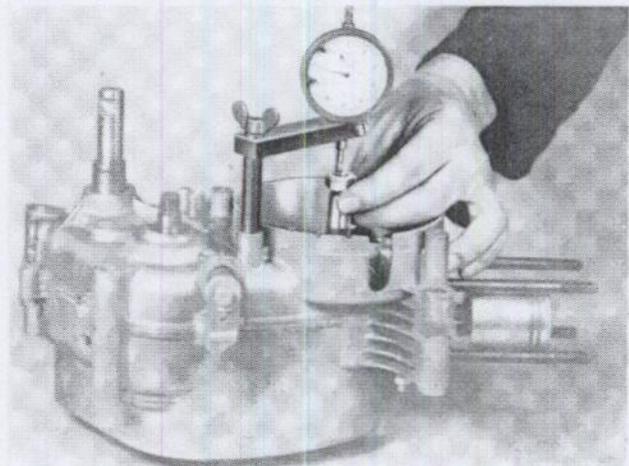
In unserer Kundendienstmitteilung Nr. 6/60 hatten wir das notwendige Kurbelwellen-Axialspiel von 0,05 bis 0,10 mm bekanntgegeben und bei dieser Gelegenheit auch eine Skizze zur Selbstanfertigung eines Meßuhrenhalters gezeigt. Bei unseren Kundendienstschulungen wurden wir häufig gefragt, ob dieser Meßuhrenhalter nicht vom Werk bezogen werden kann. Deshalb haben wir eine Anzahl dieser Halter in Auftrag gegeben, die in Kürze über die einzelnen Ersatzteil-Depots zum Preis von DM 8.— bezogen werden können.

Verwendet wird der Meßuhrenhalter wie folgt:

**Bild 1:** Axialspielmessung bei Motoren im eingebauten Zustand.

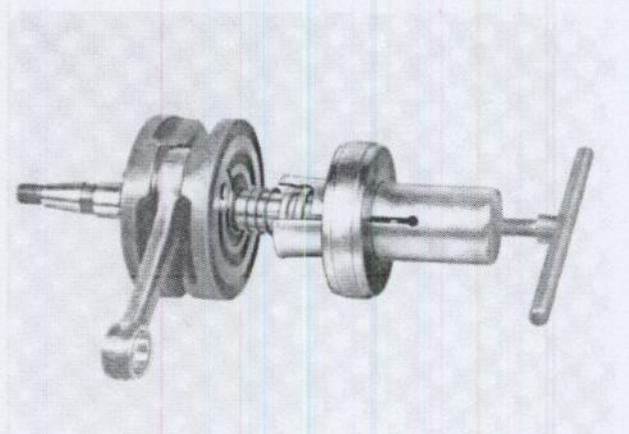


**Bild 2:** Axialspielmessung bei Motoren, die demontiert waren und bei denen die Kurbelwelle neu gelagert worden ist.



**Bild 3:** Kurbelwelle mit den Ausgleichscheiben zur Herstellung des vorgeschriebenen Axialspiels von 0,05 bis 0,10 mm. Die Ausgleichscheiben gibt es in drei Stärken, und zwar:

- 0,10 mm = Ersatzteil-Nr. 15.05.07
- 0,15 mm = Ersatzteil-Nr. 15.05.09
- 0,20 mm = Ersatzteil-Nr. 15.05.08

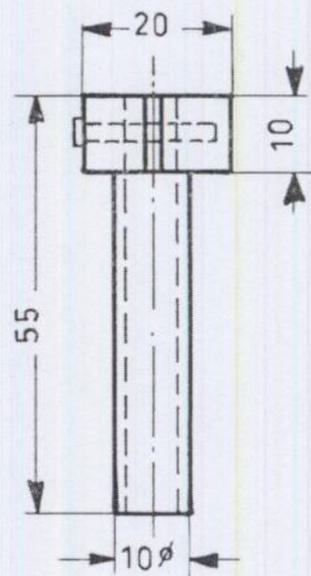
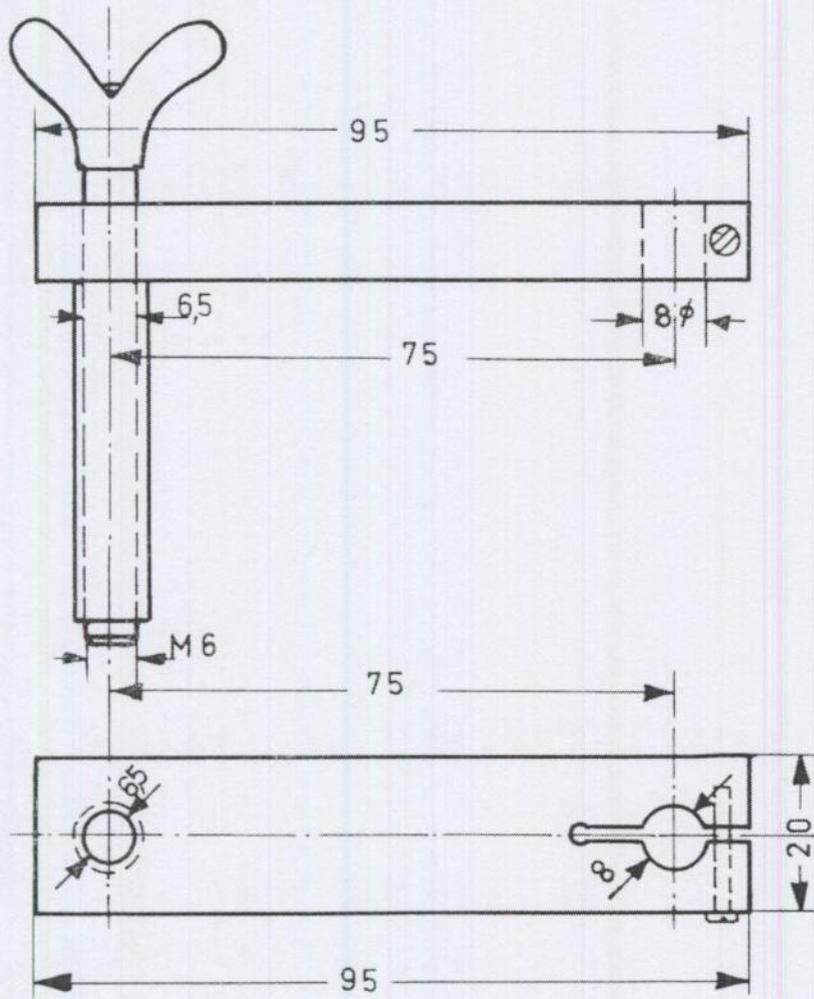


Abzieher für Kugellager-Innenring Bezugs-Nr. 09.30.28

Kreidler-Händler, die jedoch den Halter selbst anfertigen wollen, finden auf der Rückseite nochmals die Maße für den Halter.

Bei zu engem Axialspiel von weniger als 0,05 mm können die beiden BO 17-Lager heißlaufen, was wiederum zur Folge hat, daß die Kugellager lauffrauh werden und der Motor dann über alle Drehzahlen rasselnd rauschende Geräusche verursacht.

Bei einem größeren Axialspiel als 0,10 mm werden leicht klopfende Geräusche besonders im Leerlauf entstehen, die aber im Normalfall völlig bedeutungslos sind und die nur noch bei einer Reduzierung des Axialspiels von 0,05 auf 0,10 mm gemindert werden können. Ein völlig geräuschloser Lauf des Motors kann nicht hergestellt werden.



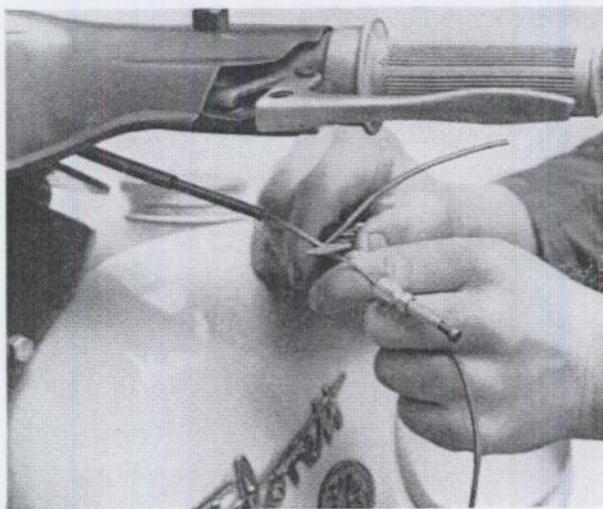


**Betr.: Festklebmen des wartungsfreien Kupplungsuges K 54.57-24.92**

---

Der bisherige Kupplungszug K 54.57-24.92 ist bei den untenstehend aufgeführten Typen und Fahrgestell-Nummern geändert worden, weil sich vereinzelt die Innenhülle festgeklemmt hat. Dieser Fehler ist abgestellt worden.

Es ist ohne weiteres möglich, bei einem festgeklemmten Kupplungsbowdenzug die Innenhülle, wie unten angegeben, abzuschälen. Dazu braucht der Kupplungszug nicht ausgebaut zu werden. Es genügt, wenn das obere und untere Ende nur ausgehängt wird.



Ab 8. 4. 1964 ist serienmäßig bei allen Fahrzeugen der neue geänderte Bowdenzug eingebaut:

bei K 53/1 NL . . . . .	ab Fahrgestell Nr. 1 047 051
bei K 53/3 . . . . .	ab Fahrgestell Nr. 1 205 651
bei K 54/2	
bei K 54/21 CH . . . . .	ab Fahrgestell Nr. 2 056 901
bei K 54/32 M-D . . . . .	ab Fahrgestell Nr. 3 007 058
bei K 54/32 . . . . .	ab Fahrgestell Nr. 3 200 101
bei K 54/3 M-D . . . . .	ab Fahrgestell Nr. 3 441 201
bei K 54/3	
bei K 54/3 CH . . . . .	ab Fahrgestell Nr. 3 672 501
bei K 54/4	
bei K 54/41 CH . . . . .	ab Fahrgestell Nr. 4 032 751



**Nachträglicher Einbau von Stopplicht und Scheinwerfer 130 mm  $\phi$**

---

Ein nachträglicher Stopplichteinbau ist ohne komplette Zündanlage nur dann möglich, wenn zwischen Polrad (Magnet) und der aufgeschraubten Stopplicht-Zusatzspule mindestens 1 mm Raum vorhanden ist. Ist diese Voraussetzung gegeben, werden für die 17 bzw. 27 Watt-Zündlicht-Anlage folgende Teile benötigt:

**für 17 Watt-Zündanlage**

1×08.16.03	Stopplicht-Zusatzwicklung für 17 Watt-Anlage
2×08.16.04	Distanzbuchse
2×00.17.29	Schraube
1×87.51.94	Bremslichtschalter
1×87.51.99	Kabelstrang
1×87.51.91	Schlußleuchte
1×08.15.15	Glühlampe für Stopplicht
1×87.51.04	Tülle
2×00.17.57	Linsenschraube
2×00.20.04	Sechskantmutter
2×00.40.52	Zahnscheibe

**für 27 Watt-Zündanlage**

1×08.16.08	Stopplicht-Zusatzwicklung für 27 Watt-Anlage
2×08.16.04	Distanzbuchse
2×00.17.29	Schraube
1×87.51.94	Bremslichtschalter
1×87.51.99	Kabelstrang
1×87.51.91	Schlußleuchte
1×08.15.15	Glühlampe für Stopplicht
1×87.51.04	Tülle
2×00.17.57	Linsenschraube
2×00.20.04	Sechskantmutter
2×00.40.52	Zahnscheibe

Bei Einbau des 130 mm Scheinwerfers werden folgende Teile benötigt:

**für 17 Watt-Zündanlage**

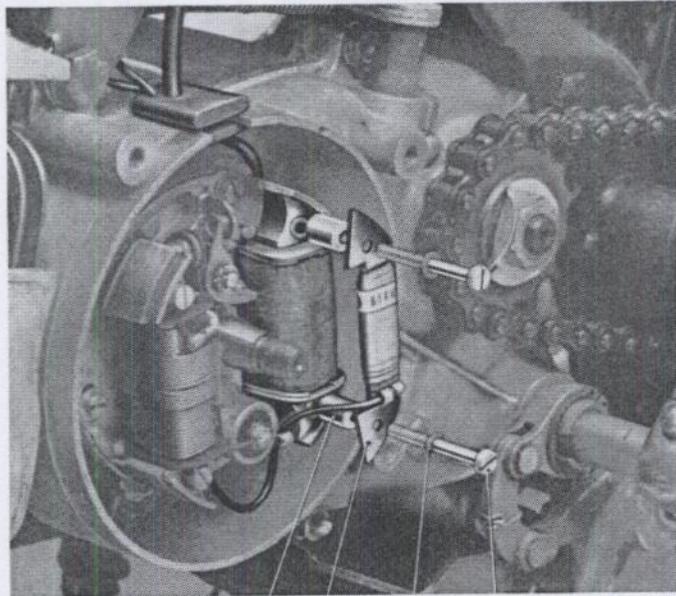
1×87.53.99	Scheinwerfer
1×57.51.99	Scheinwerferhalter
1×87.51.02	Klemmscheibe
1×57.13.01	Keder

**für 27 Watt-Zündanlage**

1×87.54.99	Scheinwerfer
1×57.51.99	Scheinwerferhalter
1×87.51.02	Klemmscheibe
1×57.13.01	Keder

## Montage-Hinweis

1. Immer zuerst prüfen, ob nach dem Aufschrauben der Stopplicht-Zusatzwicklung mittels der beiden Schrauben 00.17.29 und der Distanzbuchsen 08.16.04 auf die Zündspule der geforderte Abstand von 1 mm vorhanden ist. (Siehe Bild)



Distanzbuchse 08.16.04  
17 Watt-Zusatzspule 08.16.03  
27 Watt-Zusatzspule 08.16.08

Linsenschraube 00.17.57  
Zahnscheibe 00.40.52

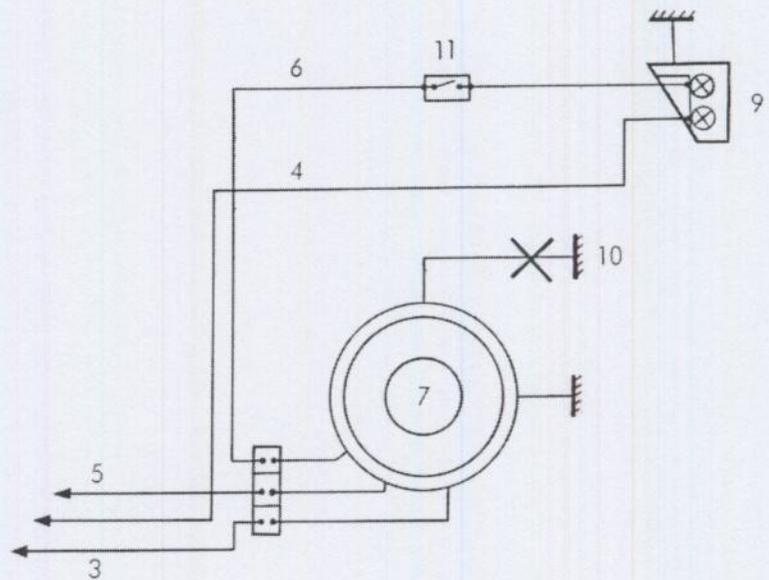
2. Neue Schlußleuchte mit Bremslicht montieren. Hierbei kann die neue Gehäuseunterlage als Bohrlehre verwendet werden.
3. Kabelstrang austauschen und anschließen laut Schaltskizze I.
4. Bremsschalter anstelle der Bremspedal-Anschlagschraube 00.11.40 einsetzen.
5. Lenkerschale abnehmen.
6. Sämtliche Bowdenzüge aushängen und Lenker abnehmen.
7. Scheinwerferhalter und Scheinwerfer austauschen.
8. Lenker einbauen und Bowdenzüge anschließen.
9. Die Lenkerschale kann wieder verwendet werden, wenn sie, wie in Skizze II beschrieben, ausgeschnitten wird.

## Umbau auf Bremslicht und 130 mm Scheinwerfer

Skizze I

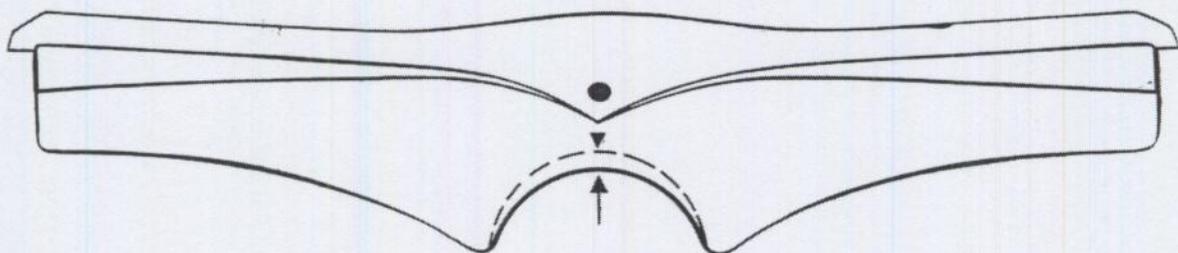
- 3 = schwarz f. Kurzschl. Kabel
- 4 = grau f. Rücklichtbeleucht.
- 5 = gelb f. Strom
- 6 = grün-rot f. Stopplicht
- 7 = Zünder
- 9 = Rücklicht
- 10 = Zündkerze
- 11 = Bremslichtschalter

z. Scheinwerfer



Skizze II

Lenkerschale



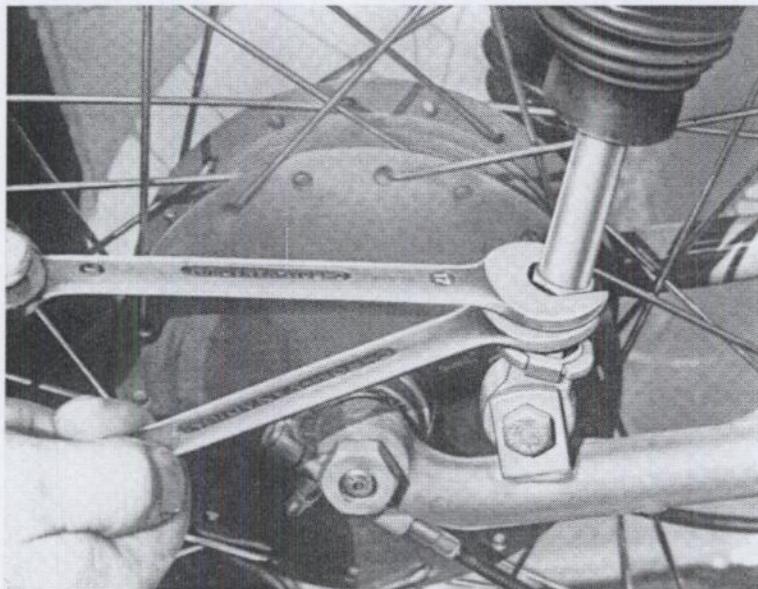
13 mm weiter ausschneiden



**Betr.: Einstellung der reibungsgedämpften Vorderrad-Schwingabel bei Kreidler Florett Mokick**

---

Die Reibungsdämpfung der Vorderrad-Schwingabel kann für das jeweilige Fahrgewicht und die zu fahrende Straßenbeschaffenheit passend eingestellt werden. Dazu ist der Faltenbalg über den Wulst der Achsfaust nach oben zu ziehen. Danach werden die Nachstellmutter und deren Kontermuttern frei. Mit zwei 17er Maulschlüsseln können dann die Muttern gelöst werden. Durch Rechtsdrehen des oberen Maulschlüssels wird die Reibungsdämpfung stärker, durch Linksdrehen schwächer. Nicht vergessen werden darf, die Mutter nach der Einstellung wieder zu kontern. Ist durch eine kurze Probefahrt festgestellt, daß die Dämpfung dem Wunsch entspricht, dann ist der Faltenbalg wieder über den Wulst der Achsfaust zu schieben.





**L- und Rechteck-Kolbenringmontage für Kreidler Florett Super und Motorrad**

---

**Ab Motor Nr. 2103891** sind bei allen Kreidler Florett 4-Gang-Maschinen serienmäßig L- und Rechteck-Kolbenringe montiert. Wir weisen darauf hin, daß schon durch eine geringe Spreizung die L-Kolbenringe de- und montiert werden können.

Der zweite unten montierte Rechteck-Kolbenring wird wie der bisherige normale Kolbenring behandelt.

Die Mokick- und Moped-Motoren von 2 und 2,6 PS haben die bisherigen beim Kreidler Florett-Motor bekannten Kolbenringe beibehalten.

Folgende Ersatzteilnummern sind zu beachten:

	<u>ET-Nr.</u>	<u>unverbindl. Richtpreis</u>
für Kolben f. L-Ringe	15.63.95	DM 24.30 brutto
für L-Kolbenringe	00.90.08	DM 6.10 brutto
für Rechteck-Ringe	00.90.07	DM 1.74 brutto

Auf die vorgenannten Preise erhalten Kreidler-Händler einen Rabatt von 25 %.



Betr.: Neue Beinschildausführung, Ersatzteil Nr. 97.51.00, für Motorrad 5,2 PS u. Mokick, Bauzustand 1965

Mit Lieferbeginn der neuen Kreidler FLORETT-Modelle, Bauzustand 1965, ist auch das Beinschild für die breitere Steuerkopfverkleidung an der oberen Öffnung von früher 92 mm auf 112 mm verbreitert und die Befestigung wie unten, Bild 1, angegeben, geändert worden.

Zur eindeutigen Kennzeichnung der Original-Kreidler-Beinschilder wurde neben der runden Kreidler-Marken-Kennzeichnung der gesetzlich geschützte Schriftzug „FLORETT“ eingeprägt.

Damit Sie für die unterschiedlichen FLORETT-Modelle auch das neue Beinschild mit den dazu passenden Befestigungsteilen richtig bestellen können, geben wir Ihnen nachstehend eine Übersicht, mit welcher Ersatzteil-Nummer Beinschilder für das jeweilige FLORETT-Modell zu bestellen sind:

### 1. Beinschild 97.51.00 zum Einbau bei:

Kreidler FLORETT 5,2 PS, 21"-Räder und Mokick 2,6 PS

ab Fg.Nr. 4 039 051 bei Motorrad 5,2 PS  
ab Fg.Nr. 2 067 651 bei Super 5,2 PS  
ab Fg.Nr. 3 015 231 bei Mokick 2,6 PS  
3 441 401

**Befestigungsteile**, die mit der oben angegebenen Beinschild-Nr. mitgeliefert werden:

Bild Nr.	Stck.	Ersatzteil-Nr.	Bezeichnung
1	2	97.51.09-3/562	Winkel
2	2	27.16.04-3/33	Keder
3	6	00.11.23-1/71	Schraube 6 x 12

Bild Nr.	Stck.	Ersatzteil-Nr.	Bezeichnung
4	2	00.30.02-1/158	Scheibe 6,4
5	12	00.43.63-1/191	Federscheibe B 6
6	4	00.20.19-1/133	Mutter M 6
7	1	97.21.02-3/375	Halter
8	2	00.10.51-1/50	Schraube 6 x 25
9	2	00.33.50-1/168	Scheibe A 6
10	2	97.21.03-3/321	Büchse
11	2	97.21.04-3/322	Hülse
12	4	00.29.00-1/154	Hutmutter

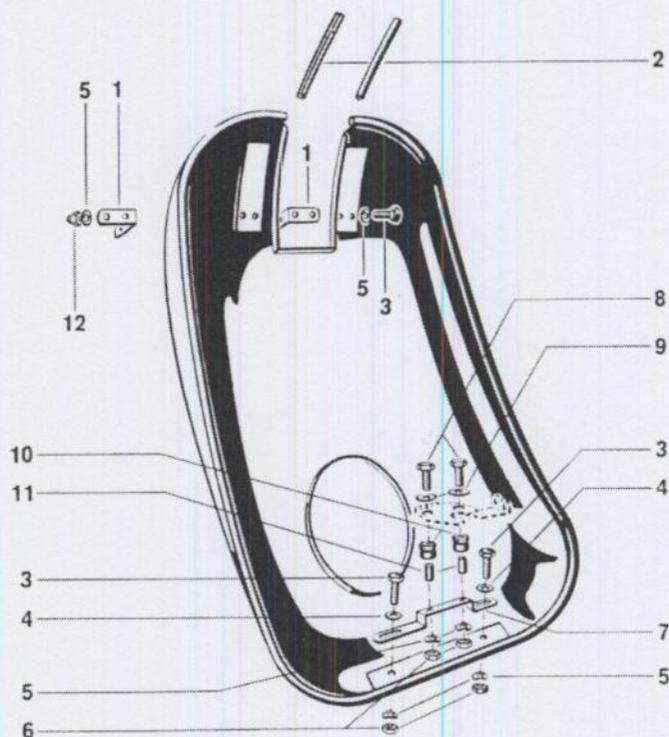


Bild 1

## 2. Beinschild 97.21.00 zum Einbau bei:

Kreidler FLORETT 4,2 PS, 21"-Räder, mit Bodenwanne 27.29.01, 14-mm-Bohrung, und Mokick

ab Fg.Nr. 850 001 — 879 050 bei Motorrad 4,2 PS  
4 029 150 — 4 039 050

ab Fg.Nr. 632 191 — 649 999 bei Super 4,2 PS  
825 001 — 840 341  
2 050 100 — 2 067 650

ab Fg.Nr. 793 501 — 816 496 bei Mokick 2 PS

ab Fg.Nr. 816 497 — 818 096 bei Mokick 2,6 PS  
3 000 000 — 3 015 230  
3 440 800 — 3 441 400

**Befestigungsteile**, die mit der oben angegebenen Beinschild-Nr. mitgeliefert werden:

Bild Nr.	Stck.	Ersatzteil-Nr.	Bezeichnung
1	2	97.51.80-3/563	Winkel
2	2	27.16.04-3/33	Keder
3	6	00.11.23-1/71	Schraube 6 x 12
4	2	00.30.02-1/158	Scheibe 6,4
5	12	00.43.63-1/191	Federscheibe B 6
6	4	00.20.19-1/133	Mutter M 6
7	1	97.21.02-3/375	Halter
8	2	00.10.51-1/50	Schraube 6 x 25

Bild Nr.	Stck.	Ersatzteil-Nr.	Bezeichnung
9	2	00.33.50-1/168	Scheibe A 6
10	2	97.21.03-3/321	Büchse
11	2	97.21.04-3/322	Hülse

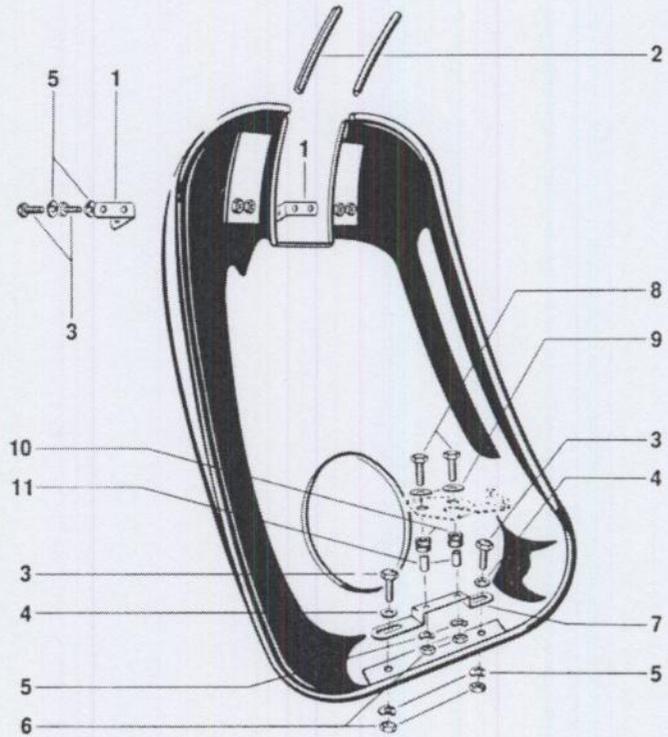


Bild 2

## 3. Beinschild 27.26.00 zum Einbau bei:

Kreidler FLORETT Motorrad und Super 4,2 PS, 21"-Räder, mit Bodenwanne 27.29.01, 6-mm-Bohrung

ab Fg.Nr. 615 001 — 632 190

**Befestigungsteile**, die mit der oben angegebenen Beinschild-Nr. mitgeliefert werden:

Bild Nr.	Stck.	Ersatzteil-Nr.	Bezeichnung
1	2	97.51.80-3/563	Winkel
2	2	26.16.04-3/33	Keder
3	8	00.11.23-1/71	Schraube 6 x 12
4	2	00.30.02-1/158	Scheibe 6,4
5	12	00.43.63-1/191	Federscheibe B 6
6	4	00.20.19-1/133	Mutter M 6
7	1	27.26.01-4/116	Winkel

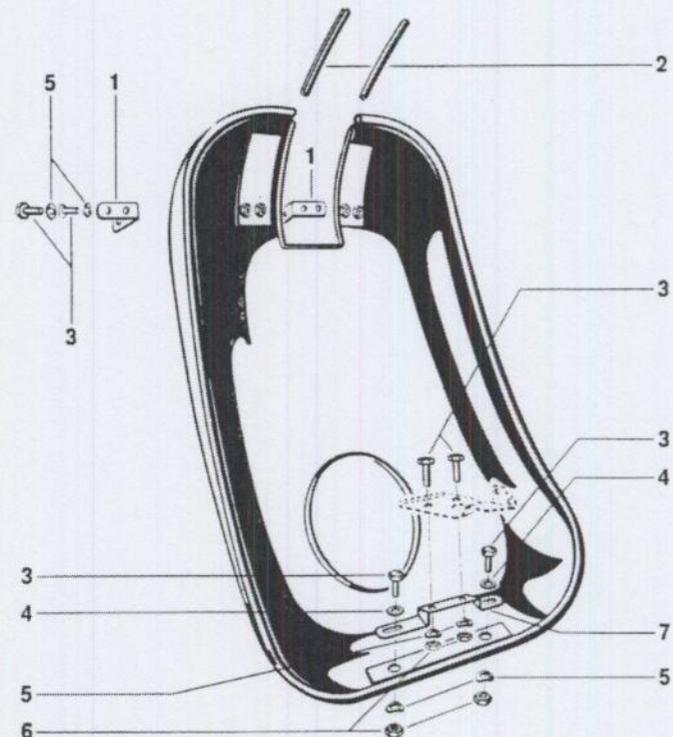


Bild 3

#### 4. Beinschild 27.16.00 zum Einbau bei:

Kreidler FLORETT 3 und 3,6 PS mit 23"-Rädern  
und Moped 2 PS mit 23"-Rädern

ab Fg.Nr. 700 001 — 726 000 bei Motorrad 3 PS

ab Fg.Nr. 726 001 — 749 999 bei Motorrad 3,6 PS  
650 001 — 692 686

ab Fg.Nr. 750 001 — 777 450 bei Moped 2 PS  
778 001 — 793 180

**Befestigungsteile**, die mit der oben angegebenen  
Beinschild-Nr. mitgeliefert werden:

Bild Nr.	Stck.	Ersatzteil-Nr.	Bezeichnung
1	2	97.51.80-3/563	Winkel
2	2	26.16.04-3/33	Keder
3	6	00.11.23-1/71	Schraube 6 x 12
4	2	00.30.02-1/158	Scheibe 6,4
5	10	00.43.63-1/191	Federscheibe B 6
6	2	00.20.19-1/133	Mutter M 6
7	1	27.06.05-4/107	Strebe links
8	1	27.06.06-4/109	Strebe rechts

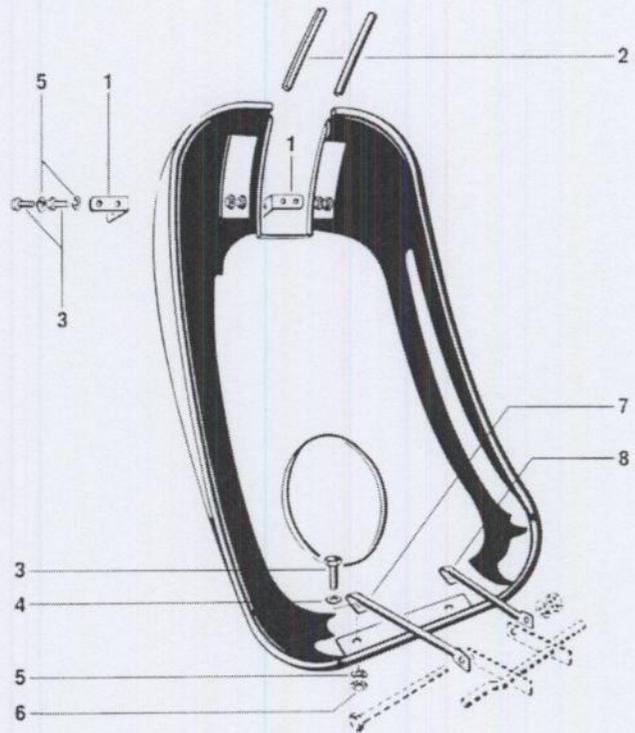


Bild 4



**Betr.: KREIDLER-Ersatzteildienst**

---

Mit dem Einlauf der neuen KREIDLER FLORETT-Modelle 5,2 PS und Mokick sind verschiedene neue Teile hinzugekommen, für die wir Ihnen in der Anlage eine vorläufige Ersatzteilliste mit Preisangaben für die einzelnen Teile zugehen lassen.

Wenn auch für diese neuen Fahrzeuge — außer Garantie-, Unfall- oder Transportschäden — ein normaler Reparaturteilebedarf noch nicht vorhanden sein dürfte, so können aber schon jetzt dringend benötigte Teile, etwa zur Beseitigung eines Unfallschadens, über das nächstgelegene Ersatzteil-Depot bezogen werden.

Nur Teile, die zur Beseitigung eines Garantie- oder Transportschadens benötigt werden, sind vom Werk direkt anzufordern, wobei folgendes zu beachten ist:

1. Bei einem Garantieschaden sind die defekten Teile mit einem Gewährleistungsantrag unter Beifügung der Garantiekarte an KREIDLER-FAHRZEUGBAU, 7014 Kornwestheim, einzusenden.
2. Bei einem Transportschaden muß nach Eingang des beschädigten Fahrzeuges der Original-Frachtbrief mit der bestätigten Schadensfeststellung und unter Beifügung einer Abtretungserklärung, gemäß dem in der Anlage beigefügten Muster, eingeschickt werden.

Geht eine Fahrzeugsendung mit mehreren Frachtbriefen beschädigt ein, ist für jede Tatbestandsaufnahme auch eine gesonderte Abtretungserklärung erforderlich.

Sämtliche Teile für Garantieschäden oder Transportschäden sind in vollem Umfang seit Auslieferung der neuen Maschinen lieferbar.

Die sofort nach Auslieferung der neuen Modelle gewünschten 5,2-PS-Zylinder — zum Umbau älterer Modelle — konnten natürlich in der angeforderten Zahl so kurz nach einem Serieneinlauf nicht geliefert werden. Das gilt auch für die sonstigen Teile, die für einen solchen Umbau außerdem benötigt werden.

Die Ersatzteil-Depots erhalten in diesem Monat noch alle bestellten Fahrgestell-Teile, wogegen Motoren-Umbauteile erst Anfang März 1965 in vollem Umfang an die Ersatzteil-Depots zur Auslieferung kommen. Die Garantie- und Transportschadensabwicklung kann aber, wie schon erwähnt, sofort erfolgen.

Bitte wenden!

Für Kunden, die ihr älteres Fahrzeug nachträglich auf 5,2 PS umrüsten wollen, teilen wir Ihnen noch folgendes mit:

Es ist dringend davon abzuraten, bei einem 3, 3,6 oder 4,2 PS FLORETT-Motor nur einen Zylinder von 5,2 PS zu montieren, in der Meinung, daß damit allein schon eine höhere Leistung erreicht werden könnte. Wie Sie aus der beigelegten vorläufigen Ersatzteilliste ersehen, sind bei dem neuen 5,2-PS-Motor insgesamt folgende Teile notwendig:

1x 15.60.31-4/183	Vorkammer	DM 3.90
1x 15.63.12-4/186	Vergaserstutzen	5.60
1x 15.60.91-4/184	Vergaser 17 $\phi$	28.—
1x 15.63.06-4/185	Zylinderkopf	10.80
1x 15.63.90	Zylinder	39.50
1x 15.63.95-3/505	Kolben, vollst.	24.30
1x 27.61.00-K 80	Auspuffanlage	41.40
1x 15.63.02-3/503	Dichtung f. Ansaugstutzen	—.10
1x 57.54.90	Gaszug	1.30
1x 15.03.04	Zylinderfußdichtung	—.10
1x 15.03.05	Zylinderkopfdichtung	—.45
	Brutto-Gesamtkosten	<u>DM 155.45</u>

Der vorgenannte Gesamteilepreis versteht sich natürlich ohne Montage. Hinzu kommen noch weitere Kosten für den Technischen Überwachungsverein, weil ja nach einem Umbau die bisherige Betriebs-erlaubnis ungültig wird und ein Einzelgutachten beim nächsten TÜV beantragt werden muß.

Vom Werk kann die Betriebserlaubnis für ein geändertes Fahrzeug nicht geliefert werden, wobei wir abschließend nochmals darauf aufmerksam machen, daß Umbauteile erst Anfang März 1965 über die Ihnen bekannten Kreidler-Ersatzteil-Depots geliefert werden können.

Anlage



**Betr.: Ersatzteile-Übersicht für Kreidler FLORETT Super 5-Gang-Getriebe**

Für die neue Kreidler FLORETT Super mit 5-Gang-Getriebe ist eine neue bebilderte Ersatzteilliste in Bearbeitung, die nach Fertigstellung allen unseren Kreidler-Händlern zugehen wird.

Um Ihnen vorab schon einen Überblick zu geben, welche Teile bei der Kreidler FLORETT Super mit dem 5-Gang-Motor neu hinzugekommen sind, lassen wir Ihnen in der Anlage eine vorläufige und bebilderte Ersatzteilmzusammenstellung mit Preisangaben zugehen.

Bemerken möchten wir noch, daß die beiden Super FLORETT-Modelle mit 4- und 5-Gang fahrgestellmäßig völlig gleich sind. Sie unterscheiden sich nur im Motor und in der Fahrgestellnummer.

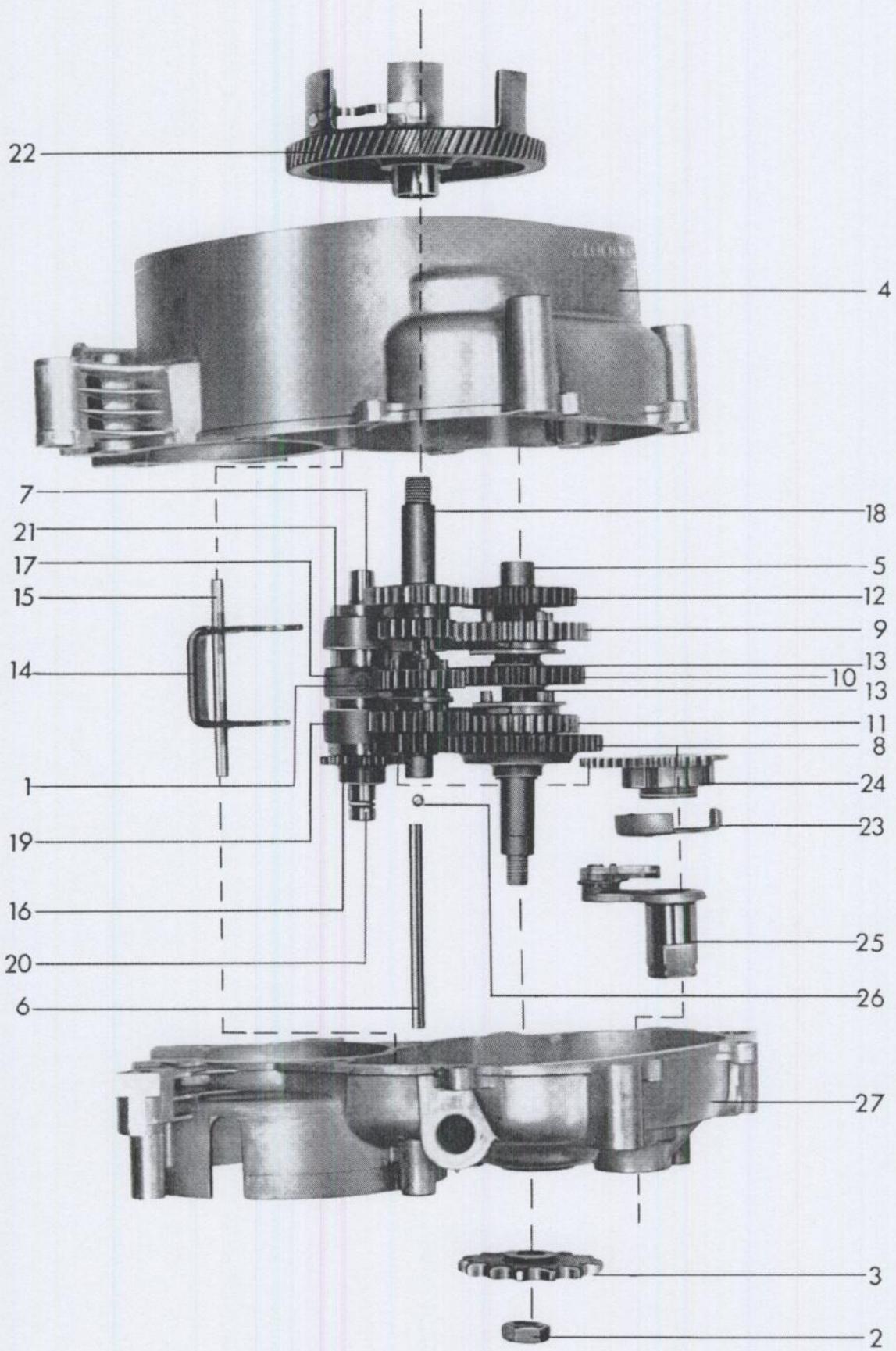
**4-Gang** 5,2 PS ab Fahrgestell-Nr. 2 067 651 und laufend

**5-Gang** 5,2 PS ab Fahrgestell-Nr. 5 000 001 und laufend

Bild Nr.	Ersatzteil-Nr.	Benennung	Bruttopreis
1	00.53.08-3/482	Ringkopf-Zylinderstift	0,20
2	15.60.10-3/482	Sechskantmutter f. Kettenritzelbefestigung	0,40
3	15.60.52-3/499	Kettenritzel Z=14	6,95
4	15.61.92-5/44	Gehäuse rechts, kupplungsseitig mit Lagerbuchse	26,75
5	15.66.06-3/517	Keilwelle	15,85
6	15.66.07-3/597	Kupplungsdruckstift 90,5 mm lang 6 mm $\phi$	1,65
7	15.66.10-3/518	Schaltwalze, nackt	23,15
8	15.66.11-3/520	Zahnrad Z=47 für 1. Gang	17,25
9	15.66.12-3/521	Schaltrad Z=40 für 2. Gang	15,20
10	15.66.13-3/522	Schaltrad Z=36 für 3. Gang	16,60
11	15.66.14-3/523	Schaltrad Z=34 für 4. Gang	16,-
12	15.66.15-3/524	Zahnrad Z=32 für 5. Gang	12,40
13	15.66.18-3/525	Distanzscheibe f. Keilwelle	0,95
14	15.66.19-3/526	Distanzgabel	2,15
15	15.66.20-3/527	Gabelachse	1,50

Bitte wenden!

Bild Nr.	Ersatzteil-Nr.	Benennung	Bruttopreis
16	15.66.23-3/528	Zahnrad Z=22 f. Schaltwalze	4,25
17	15.66.45-3/529	Mittenschaltgabel	7,95
18	15.66.90-3/530	Vorgelegewelle vollst., mit Zahnrad Z=26, Zahnrad Z=28, Schaltrad Z=20, Schaltrad Z=23, Welle 13 Zähne	58,10
19	15.66.95-3/531	Schaltgabel links, vollst.	8,65
20	15.66.96-3/532	Schaltwalze vollst. bestehend aus: Schaltwalze (wie Pos. 7) Zahnrad Z=22 (wie Pos. 16) Mittenschaltgabel (wie Pos. 17) Schaltgabel links (wie Pos. 19) Schaltgabel rechts (wie Pos. 21) Ringkopf-Zylinderstift (3 Stck.) (wie Pos. 1)	46,95
21	15.66.97-3/533	Schaltgabel rechts, vollst.	9,10
22	15.67.91-4/195	Kupplungsrad Z=77 vollst. mit Kupplungskorb	30,10
23	15.68.13-3/539	Klinkenabheber	0,75
24	15.68.22-3/540	Zahnsegment f. Schaltung	9,15
25	15.68.93-3/542	Mitnehmer f. Schaltung zum Fußschalthebel bestehend aus: 15.68.05 Mitnehmer nackt 15.68.06 Klinke (2 Stck.) 15.58.14 Feder 15.58.11a Bolzen	10,95
26	00.69.28-1/251	Kugel 6 mm $\phi$ DIN 5401	0,05
27	15.61.90-5/21	Gehäuse links, mit Lagerbuchse und Anschlagbolzen	19,80





**Betr.: Einstellungskontrolle 5-Gang Fußschaltung**

Nachstehend zeigen wir, wie bei dem 5-Gang-FLORETT-Motor die Kontrolle und Gangeinstellung vorgenommen wird:

1. Zur Prüfung der Schalteinstellung wird zunächst ein Gang eingeschaltet, dabei ist das Hinterrad etwas zu drehen, um ganz sicher zu sein, daß auch ein Gang eingeschaltet ist. (Es ist gleichgültig welcher Gang eingeschaltet wird).
2. Mit dem Zeigefinger von oben nach unten mit etwa 3 kg Druck auf den Fußschalthebelgummi drücken (Bild 1) bis sich das Fußschalthebelfedernde „A“ von Einstellexzenter „C“ abhebt. Nicht stärker drücken, weil sonst die Schaltung betätigt wird. Der nunmehr sichtbare Lichtspalt „D“ von ca. 1 mm Breite soll bei genauer Einstellung genau so groß sein wie bei der Gegenprobe nach Punkt 3 (Bild 2).

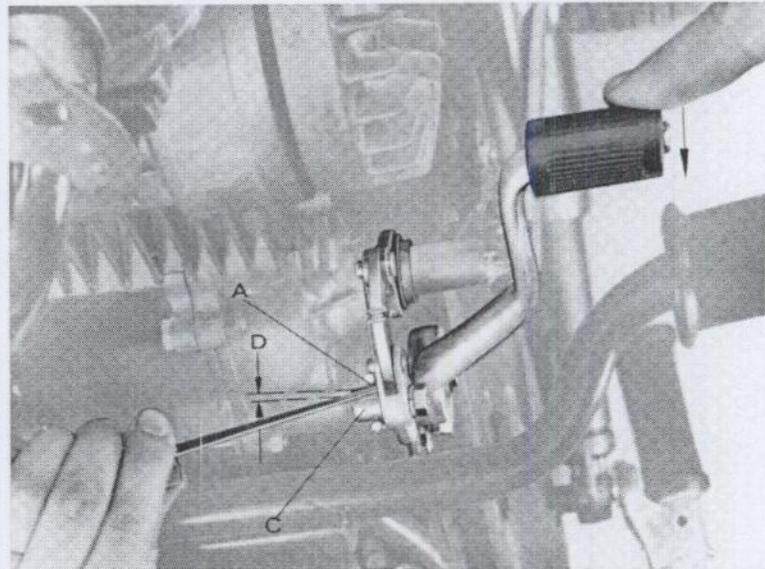


Bild 1

3. Bild 2 zeigt die Gegenprobe ob beim umgekehrten Drücken von unten nach oben der Luftspalt der einen Seite zwischen dem abgehobenen Federende „B“ und dem Exzenter „C“ mit der anderen Seite übereinstimmt.

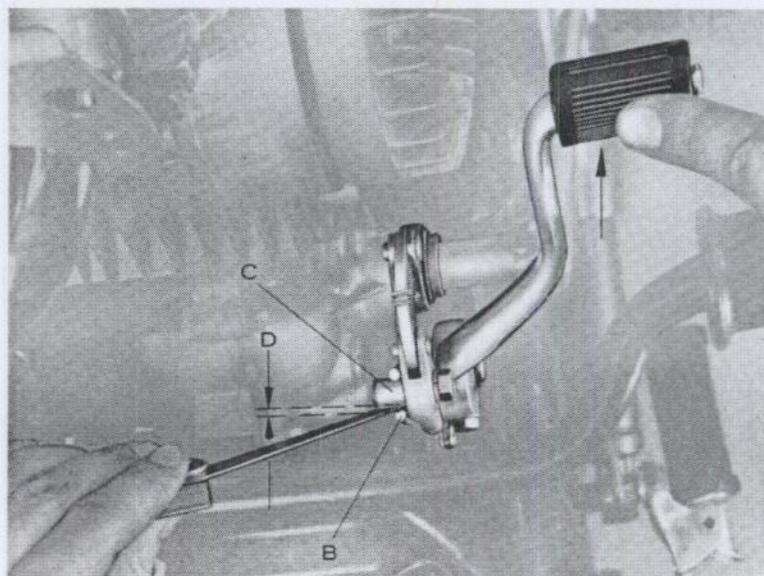


Bild 2

4. Sind die beiden Abstände nach wechselseitigem Drücken und Loslassen nach Bild 1 und 2 zwischen den Federenden „A“ und dem Einstellexzenter „C“ ungleich, so muß die Einstellung korrigiert werden.
5. Zur seitengleichen Einstellung des Federabhubes ist die Mutter M 6 am Exzenter „C“ zu lösen und der Exzenter (wie Bild 3 zeigt) mit einem Schraubenzieher so zu drehen, bis die beiden Federenden sich nach beiden Seiten gleichmäßig abheben. Nicht vergessen die Mutter M 6 am Exzenter durch Gegenhalten mit Schraubenzieher wieder fest anzuziehen.

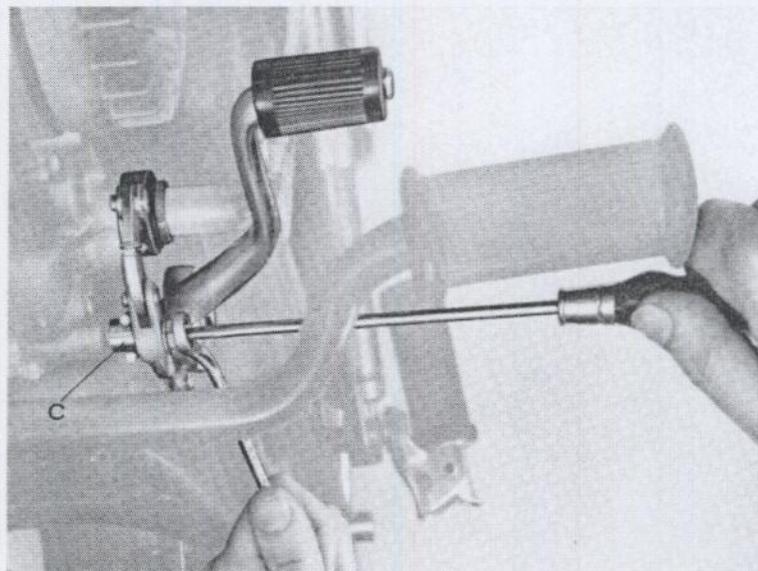


Bild 3

In der vorbeschriebenen Weise können auch alle anderen FLORETT-Maschinen mit Fußschaltung 3- und 4-Gang geprüft und eingestellt werden.

**Zur Beachtung:**

Sollte es einmal vorkommen, daß in der Ruhestellung des Fußschalthebels die beiden Federenden „A“ und „B“ nicht mehr beiderseitig satt am Exzenter „C“ anliegen, müssen die Federenden vor einer Überprüfung der Schalteinstellung so nachgebogen werden, daß sie in der Ruhestellung wieder am Exzenter anliegen.



**Betr.: Getriebeölfüllung für 5-Gang-Motoren**

---

Es hat sich gezeigt, daß die bisherige Getriebeölfüllung von 250 ccm für das 5-Gang-Getriebe nicht ganz ausreicht. Für das 5-Gang-Getriebe ist deshalb jetzt eine Ölfüllmenge von 350 ccm vorgeschrieben.

Wir bitten Sie, auch bei allen 5-Gang-Maschinen bis Fahrgestell-Nr. 5001800 eine Nachfüllung von 100 ccm Getriebeöl vorzunehmen. Hierbei ist zu beachten, daß die Unterkante der am Kupplungsdeckel befindlichen Getriebeöl-Einfüllöffnung (wie in der Betriebsanleitung auf Seite 22 angegeben) nicht mehr als Ölstandskontrolle dienen kann. Es ist deshalb auch notwendig, die Maschine in Fahrtrichtung etwas nach links zu neigen, damit die vorgeschriebene Gesamtölfüllmenge von 350 ccm auch eingefüllt werden kann.

KREIDLER  
FAHRZEUGBAU  
7014 KORNWESTHEIM

Kundendienst-Mitteilung Nr. 8/65



Betr.: Änderung des Vorderrad-Reifendruckes bei Kreidler-FLORETT-Fahrzeugen

---

Der in den Betriebsanleitungen angegebene Reifendruck von bisher 1,25 atü ist auf 0,9—1,0 atü geändert worden. Mit dieser Reifendruckänderung wird nicht nur der Fahrkomfort verbessert, sondern auch eine ausgezeichnete Steuerungsämpfung bewirkt. Der neue Reifendruck gewährleistet eine noch bessere Bodenhaftung, womit neben der geringeren Stoßübertragung auf den Lenker auch die Rutschgefahr auf nassen oder schlüpfrigen Straßen weitestgehend beseitigt wird.

Wir bitten unsere Händler, beim Verkauf eines Fahrzeuges und Aushändigung der Betriebsanleitung auf den geänderten Reifendruck aufmerksam zu machen. Bei einem Neudruck der Betriebsanleitung werden wir die vorstehend angegebene Reifendruckänderung berücksichtigen.



## Getriebeölstandskontrolle bei Kreidler-FLORETT- Motoren

In unserer Kundendienst-Mitteilung Nr. 5/65 hatten wir bekanntgegeben, daß die Getriebeöleinfüllöffnung — wie in der Betriebsanleitung angegeben — nicht mehr zur Getriebeölstandskontrolle herangezogen werden kann, da die Getriebeölmenge von 250 ccm auf 350 ccm (vorübergehend) erhöht worden war.

Inzwischen haben wir aber die Getriebeöleinfüllöffnung serienmäßig etwa 6 mm höhergelegt, weshalb bei Fahrzeugen ab Bauzustand 1966, die Ölstandskontrolle — wie auf Seite 22 der Betriebsanleitung gezeigt — wieder vorgenommen werden kann.

Allerdings soll die durchschnittliche Öleinfüllmenge bei diesen Fahrzeugen entsprechend der höhergelegten Öleinfüllöffnung jetzt 320 ccm betragen. Bei allen anderen Fahrzeugen (niedrige Öleinfüllöffnung) sind nach wie vor nur 250 ccm Getriebeöl erforderlich.

Danach dient, wie ursprünglich von uns beabsichtigt, in allen Fällen die Getriebeöleinfüllöffnung zur Getriebeölstandskontrolle, was wir bei Durchführung der jeweiligen Fahrzeuginspektionen in Zukunft zu beachten bitten.





## Tankdeckel ohne Belüftungsdurchgang

Bei einer der letzten Kontrollen ist festgestellt worden, daß bei einer Anzahl von Tankdeckeln der notwendige Belüftungsdurchgang fehlte.

Wie Ihnen bekannt ist, führt ein verstopfter Tankdeckel zu einem Vakuum im Kraftstoffbehälter. Die Folge ist, daß kein Kraftstoff zum Vergaser fließen kann. Der Motor bleibt nach kurzer Zeit stehen.

Da es nicht ausgeschlossen ist, daß Tankdeckel mit dem oben genannten Fehler auch bei einigen Fahrzeugen, die Sie von uns bezogen haben, zum Einbau gelangt sind, bitten wir beim Stehenbleiben eines Motors die Ursache auch in der oben genannten Tatsache zu suchen.

Zur Prüfung, ob ein Tankdeckel Luftdurchgang hat oder nicht, empfehlen wir die Kraftstoffleitung bei geöffnetem Kraftstoffhahn am Vergaseranschlußnippel abzuziehen. Verlangsamt sich der Kraftstoffauslauf, um dann ganz aufzuhören, ist mit ziemlicher Sicherheit der Tankdeckel dicht. Es entsteht das oben beschriebene Vakuum mit der bekannten Störung. In einem solchen Fall wäre dann der Tankdeckel auszutauschen.

Inzwischen ist hier sichergestellt worden, daß bei zukünftigen Fahrzeuglieferungen dieser Fehler nicht mehr auftritt. Nur bei Tankdeckeln mit der eingepprägten Bezeichnung „Cawi“ (auf der Innenseite!) konnten bisher diese Mängel festgestellt werden. Tankdeckel mit blauer Dichtung gaben bisher zu keiner Beanstandung Anlaß.





## Kundendienst-Mitteilung

1. Ersatzteilliste für  
Kreidler-FLORETT,  
Bauzustand 1966 (ab Okt. 1965)
2. Kundendienst-Mitteilungen  
Nr. 2 und 3
3. Preisänderungen

1. Mit dem Serieneinlauf für die neuen Kreidler-FLORETT-Typen, Bauzustand 1966 (ab Okt. 1965) mit den nachstehend aufgeführten Fahrgestell-Nummern

	<u>ab Fahrgestell-Nr.</u>
Super	5 012 541
Motorrad 4-Gang	4 047 951
Motorrad 3-Gang Handschaltung	3 673 201
3-Gang Fußschaltung	3 201 151
Mokick 3-Gang Handschaltung	3 442 001
3-Gang Fußschaltung	3 028 841
Mofa Holland	1 068 351
Mofa Dänemark	1 150 501
Mofa Belgien	1 206 821

sind einige neue Teile zum Einbau gekommen, die in der beigegefügteten Muster-Ersatzteilliste **fett** gedruckt sind. Diese neuen Ersatzteile sind an die einzelnen Ersatzteil-Depots bereits mit dem Serieneinlauf zur Auslieferung gekommen.

Die Preise für die einzelnen Teile sind Ihnen mit unserer Kundendienst-Mitteilung Nr. 1/66 zugegangen.

Wir möchten erwähnen, daß die neue Ersatzteilliste, die den Aufdruck hat „gültig ab Bauzustand 1966“, bereits für alle Fahrzeuge ab Oktober 1965 Gültigkeit hat.

Um Irrtümer zu vermeiden, möchten wir bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, daß die bisherige Ersatzteilliste mit dem Aufdruck „gültig ab 1. April 1965“ ganz allgemein für den Bauzustand 1965 Gültigkeit hat, d. h. daß alle



Teile für Fahrzeuge mit den nachstehend angegebenen Fahrgestell-Nummern aus dieser Ersatzteilliste entnommen werden können:

		<u>ab Fahrgest.-Nr. bis Fahrgest.-Nr.</u>	
Super	5-Gang	5 000 001	5 012 540
Super	4-Gang	2 067 651	2 075 450
Motorrad	4-Gang	4 039 051	4 047 950
Motorrad	3-Gang Handschaltung	3 672 651	3 673 200
	3-Gang Fußschaltung	3 200 551	3 201 150
Mokick	3-Gang Handschaltung	3 441 401	3 442 000
	3-Gang Fußschaltung	3 015 231	3 028 840
Mofa Holland		1 052 351	1 068 350
Mofa Dänemark		1 150 001	1 150 500
Mofa Belgien		1 206 121	1 206 820

2. Die Kundendienst-Mitteilung Nr. 2/66 gibt darüber Aufschluß, wieviel Öl nach dem jetzigen Serienzustand im Getriebe eingefüllt werden muß.

Die Kundendienst-Mitteilung Nr. 3/66 gibt bekannt, daß die Kraftstoffverschlüsse einen sauberen Luftdurchgang haben müssen.

### 3. Preisänderungen

Für die nachstehend aufgeführten Teile haben sich folgende Preisänderungen ergeben:

09.30.28	Kugellagerinnenringabzieher	DM 28.—
09.30.31	Kuppl.-Anhalteschlüssel	DM 7.—
57.22.00 a	= X (nicht mehr lieferbar) Ersatz	
57.22.00 b	Schwinggabel, vollst. verwenden	DM 132.20
87.11.99	= X (nicht mehr lieferbar)	
87.51.92	= X (nicht mehr lieferbar)	
87.51.93	= X (nicht mehr lieferbar) Ersatz	
87.51.98	Wechselstromschnarre verwenden	DM 6.15

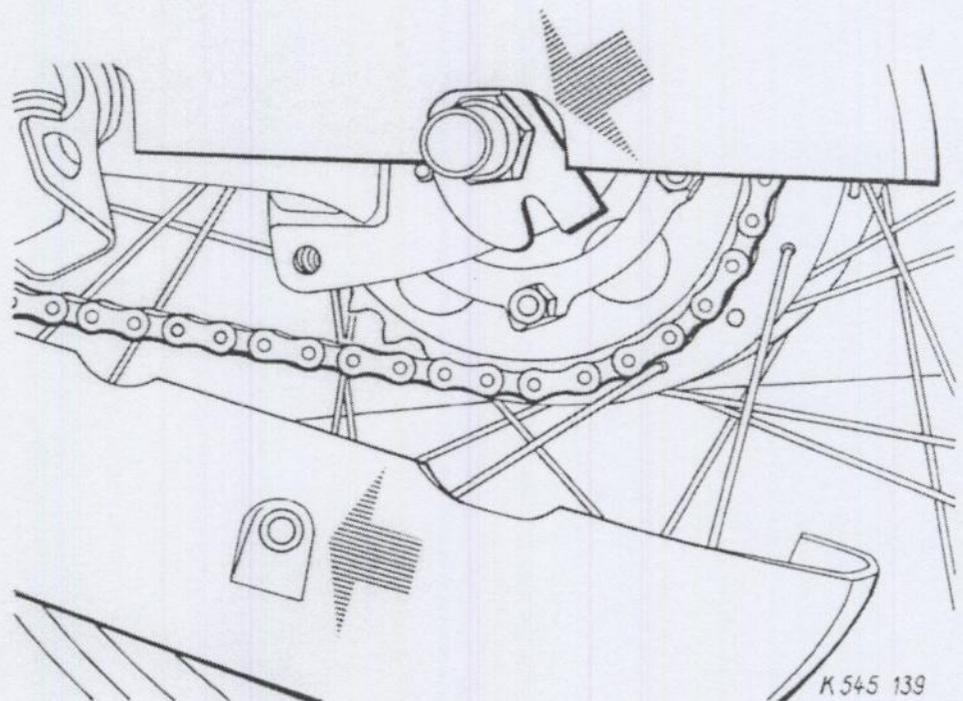
## Kundendienst-Mitteilung

### Kettenschutz für Kreidler-FLORETT-Modelle, Bauzustand 1966

In unserem Bestreben bei neuen Modellen stets die nach dem letzten Stand der Technik gesammelten guten Erfahrungen auch bei unseren Serienfahrzeugen zu übernehmen, haben wir den bisherigen Blechkettenkasten in neuer moderner Form aus dem hochwertigen Polypropylen ausgestattet. Die Vorteile des Polypropylen gegenüber dem bisherigen Blechkettenkasten sind neben der moderneren Form die **absolute Rost-, Geräusch- und Schwingungs-Unempfindlichkeit**. Selbst eine lose Kette kann beispielsweise bei dem neuen Kettenschutz keine unangenehmen Schlaggeräusche verursachen.

In der Bedienungsanleitung, die jedem Fahrzeug mitgegeben wird, ist durch untenstehendes Bild gezeigt, wie durch das Lösen nur einer einzigen Schraube die Kettenspannung zu kontrollieren ist. Nach dem Lösen der Halteschraube für die untere Kettenkastenhälfte (unterer Pfeil) kann dieser unbedenklich herunterschwenkt werden, denn er ist vorn entsprechend gelagert. Zum Prüfen der Kettenspannung muß die Maschine auf dem Ständer stehen. Die Bewegungsstrecke der Kette von oben nach unten soll insgesamt 2 cm betragen.

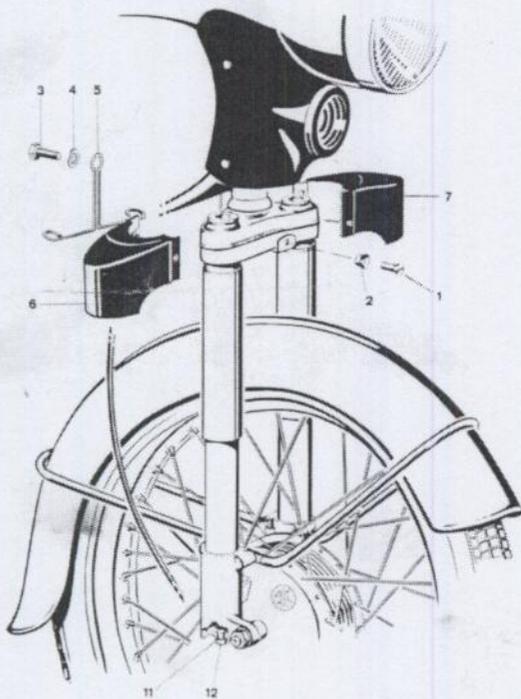
Vorsicht: das Hinterrad einige Male durchdrehen und dabei fortlaufend das Kettenspiel prüfen, die Spannung ist nicht in jeder Kettenlage gleichmäßig — also: an der straffsten Stelle 2 cm Spiel. Sieht es anders aus, muß neu eingestellt werden. Achsmutter rechts und links lösen (oberer Pfeil).



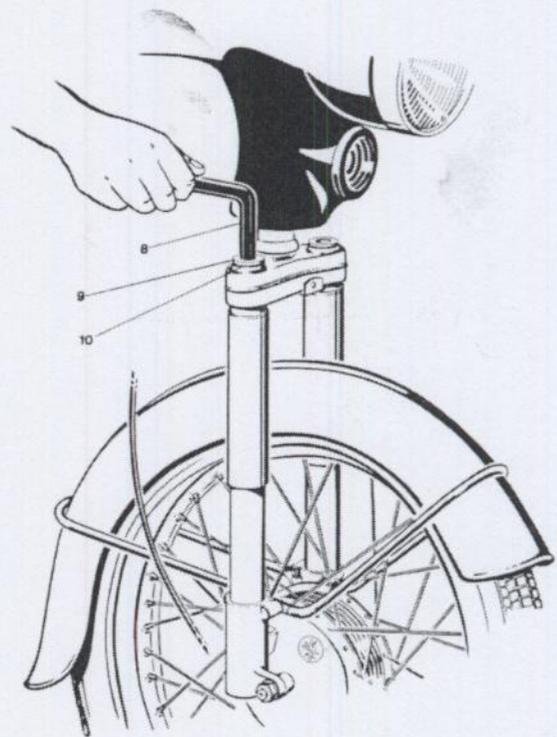


## Kundendienst-Mitteilung

### Hydraulik-Öl-Kontrolle bei der Kreidler-FLORETT-Telegabel für GT und Mokick

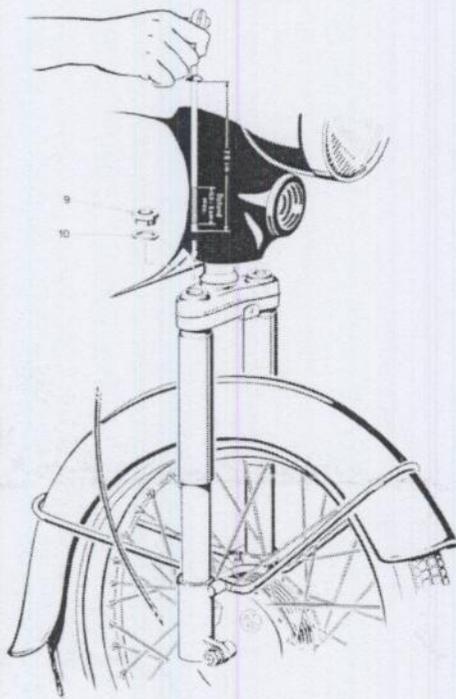
**Bild 1:**

Befestigungsteile (1—5) für Gabelverkleidung entfernen (vorn mit Schraubenzieher, hinten mit 8 mm Steckschlüssel), Gabelverkleidung (6 u. 7) seitlich auseinanderziehen.  
Bei festgestelltem Ölverlust Kupferdichtung (11) unter der Schraube (12) bei der GT bzw. Mutter beim Florett Mokick erneuern.

**Bild 2:**

Verschlussschrauben (9) mit 12er Imbusschlüssel (8) herausdrehen, dabei auf Dichtung (10) achten.





**Bild 3:**

Zur Ölkontrolle Meßstab durch die jetzt freie Gewindeöffnung bis zum Anschlag, d. h. 28 cm tief einführen. Der Stab muß bei freihängendem Vorderrad (es soll den Boden nicht berühren) 0,5 — maximal 5 cm in das Öl tauchen. Die gesamte Hydraulik-Öl-Füllung beträgt 110 ccm pro Holm. Wichtig ist, daß der Ölstand stimmt — zuviel Öl macht die Federung hart — zuwenig Öl beeinträchtigt die Dämpfung. Der Ölmeßstab kann unter der Nummer 05.05.02 zum Preis von DM 1.20 brutto und das Kreidler Florett Hydraulik-Öl unter der Nummer 05.05.00 W Werkstattfüllung (1000 ccm) zum Preis von DM 8.60 brutto und Nummer 05.05.00 K Kleinfüllung (250 ccm) zum Preis von DM 2.80 brutto über die Ihnen bekannten Kreidler-Ersatzteil-Depot bezogen werden. Auf die vorgenannten Preise erhalten Sie den Ihnen bekannten Rabatt.



## Kundendienst-Mitteilung

### Änderung der Kotflügel- befestigung an der Telegabel Kreidler-FLORETT GT und Mokick

Es hat sich gezeigt, daß die optisch schönere Lösung der verdeckten Kotflügelschrauben den Nachteil hat, daß lose Schrauben unter Umständen nicht rechtzeitig nachgezogen werden.

Natürlich wird ein Kotflügel bei losen Schrauben sofort klappern, doch wird ein Fahrzeugbesitzer durch die verdeckten Schrauben nicht gleich die Ursache erkennen und möglicherweise mit herausgefallenen Schrauben weiterfahren. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, sind von uns ab sofort alle zur Auslieferung kommenden Fahrzeuge mit 4 durchgehenden Schrauben und 4 selbstsichernden Muttern versehen.

Wir empfehlen, an allen bei Ihnen noch am Lager befindlichen Fahrzeugen die Kotflügelstreben mit einem 4,3-mm-Bohrer zu durchbohren und ebenfalls mit den vorgeschriebenen

- 4 Halbrundschrauben, Kopf matt- oder glanzverchromt, AM 4x18 DIN 86, 5 S  
ET-Nr. 00.18.16 ①
- 4 Sechskantmuttern, selbstsichernd,  
M 4 DIN 985, 5 S ET-Nr. 00.21.55 ②
- 4 Scheiben A 4,3 DIN 9021 St  
ET-Nr. 00.33.54 ③

gemäß Bild 1 und 2 zu ändern.

**Bitte wenden!**

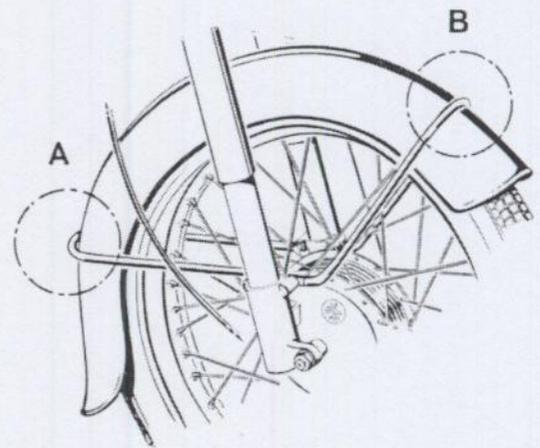


Bild 1

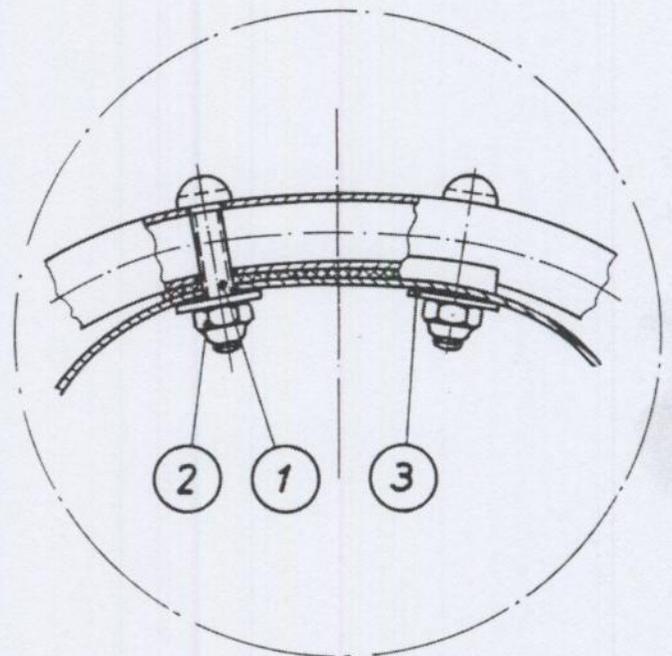


Bild 2: vergrößerte Einzelheit A und B von Bild 1

Auch die Besitzer der bereits verkauften Maschinen mit Telegabeln sollen in den Genuß dieser Neuerung kommen. Wir bitten Sie deshalb, auch diese Fahrzeuge, sobald sie das nächste Mal in Ihre Werkstatt kommen, umzurüsten.

Bis zu welcher Fahrgestell-Nummer die Umrüstung zu erfolgen hat, ergibt sich aus folgender Aufstellung:

#### **Bei Kreidler Florett Mokick**

1. Bis Fahrgestell-Nr. 3041890 sind beide Kotflügelstreben wie im Bild 1 und 2 angegeben, zu befestigen.
2. Ab Fahrgestell-Nr. 3041891 bis Fahrgestell-Nr. 3042157 ist nur noch die hintere Kotflügelstrebe mit den angegebenen Schrauben wie im Bild 1 A zu ändern.

#### **Bei Kreidler Florett GT**

1. Bis Fahrgestell-Nr. 5042943 müssen die beiden Kotflügelstreben wie angegeben befestigt werden.
2. Ab Fahrgestell-Nr. 5042944 bis Fahrgestell-Nr. 5044446 brauchen nur die hinteren Streben nach Bild 1 A geändert zu werden.

Der Einbau der durchgehenden Kotflügel-Befestigungsschrauben wird wie folgt vorgenommen:

1. Steckachsmutter SW 21 abschrauben.
2. Befestigungsschraube für Spannhülse 3—4 Umdrehungen lösen.
3. Steckachse abziehen und Vorderrad herausnehmen. (Nabenantrieb bleibt an der Tachowelle)

4. Zunächst nur eine der 4 Kotflügelbefestigungsschrauben herausdrehen. Kotflügelstrebe von innen her mit 4,3-mm-Bohrer durchbohren und mit Halbrundschraube, Scheibe und selbstsichernder Mutter wieder festschrauben. In derselben Weise die restlichen 3 Schrauben nacheinander auswechseln.

5. Vorderrad wieder einbauen.

Eine Kostenvergütung pro Fahrzeug erhalten Sie in Höhe von DM 2,50, wenn Sie uns die jeweilige Fahrgestell-Nummer mit der Bestätigung des vorgenommenen Umbaus zukommen lassen.

Um unnötige Portokosten zu sparen, können Sie sich sicher die Schrauben, Muttern und Scheiben selbst beschaffen. Auf Anforderung sind wir aber auch gerne bereit, diese vom Werk zu liefern.



## Kundendienst-Mitteilung

---

### **Hinweis zur Vermeidung von Bowdenzugschäden am Sport- modell Kreidler-FLORETT RS und Mokick mit verstellbarem Lenker**

Bei dem neuen Sportmodell Kreidler-FLORETT RS und dem neuen MOKICK LH und LF, Baujahr 1968, mit dem in jede gewünschte Lage verstellbaren Lenker ist darauf zu achten, daß bei einer Lenkerverstellung auch der Kupplungshebel und der Bremshebel entsprechend der Lenkerverstellung nachkorrigiert werden muß.

Wird der Kupplungs- und der Bremshebel nicht nachgestellt, besteht die Gefahr, daß die genannten Bowdenzugseile am Eingang zum Hebel gebogen werden und dann in kurzer Zeit brechen.

Ein Bruch des Bowdenzugseiles durch einen nicht nachkorrigierten Hebel ist ohne weiteres dadurch erkennbar, daß die Bruchstelle in einer Entfernung von 60 mm vom Nippel zum Widerlager der äußeren Hülle entsteht.

Wir möchten auf diesen Umstand besonders aufmerksam machen, weil Bowdenzüge, die durch eine Lenkerverstellung und das nicht gleichzeitig vorgenommene Nachkorrigieren der Lenkerhebel defekt werden, auf keinen Fall kostenlos ersetzt werden können.





## Kundendienst-Mitteilung

### Beinschild für Sportmodell Kreidler-FLORETT RS

Von unserer Kundschaft wird auch für das Sportmodell FLORETT RS ein Beinschild verlangt. Da für den fahrtwindgekühlten Motor ein Spezialbeinschild benötigt wird, für dessen Herstellung besondere Werkzeuge nötig sind, war uns eine Beinschildlieferung bisher nicht möglich.

Zwischenzeitlich haben wir festgestellt, daß im freien Handel Beinschutzbleche mit einem einfachen, ungesickten Loch für unsere FLORETT-RS-Fahrzeuge angeboten werden. Diese Beinschilder entsprechen aber in keiner Weise unserer eigenen Konstruktion und können sowohl für den Motor als auch für die Fahrsicherheit sogar gefährlich werden.

Sicherlich wäre es auch für uns sehr leicht gewesen, das bisherige Beinschild für den gebläsegekühlten Motor nur mit einem größeren Loch zu liefern, doch hielten wir dies für gefährlich.

Wir lehnen werksseitig auch jede Garantie für Schäden ab, die durch den Einbau eines Nicht-Original-KREIDLER-Beinschildes entstehen.

Die Auslieferung unserer neuen Beinschilder für Kreidler-FLORETT RS hat sich leider etwas verzögert, weil die zum Fahrzeug genau angepaßte Formgestaltung mit der notwendigen Kühlluftführung eine entsprechende Erprobung notwendig machte. Die Lieferung kann erst in etwa 2 Monaten erfolgen. Für die verspätete Auslieferung der Beinschilder werden die FLORETT-Fahrzeugbesitzer mehr als entschädigt, weil sie dann ein Sicherheitsbeinschild mit einer Werksgarantie erhalten, das von Haus aus richtig zu dem Fahrzeug konstruiert ist.

Als äußeres Kennzeichen trägt das Original-Beinschild wieder neben dem KREIDLER-Kennzeichen „KK“ die „FLORETT“-Einprägung. Nur unsere Beinschilder mit diesen Merkmalen sollten von Ihnen verkauft werden, denn nur sie sichern Ihnen und Ihrem Kunden den vollen Garantieanspruch.





## Kundendienst-Mitteilung

## Montagehinweis für die Speichen an der großen Nabe 150 mm $\varnothing$ bei Kreidler-FLORETT RS

Mit dem serienmäßigen Einlauf der großen Nabe 150 mm  $\varnothing$  ist die Verwendung von kürzeren Speichen notwendig geworden.

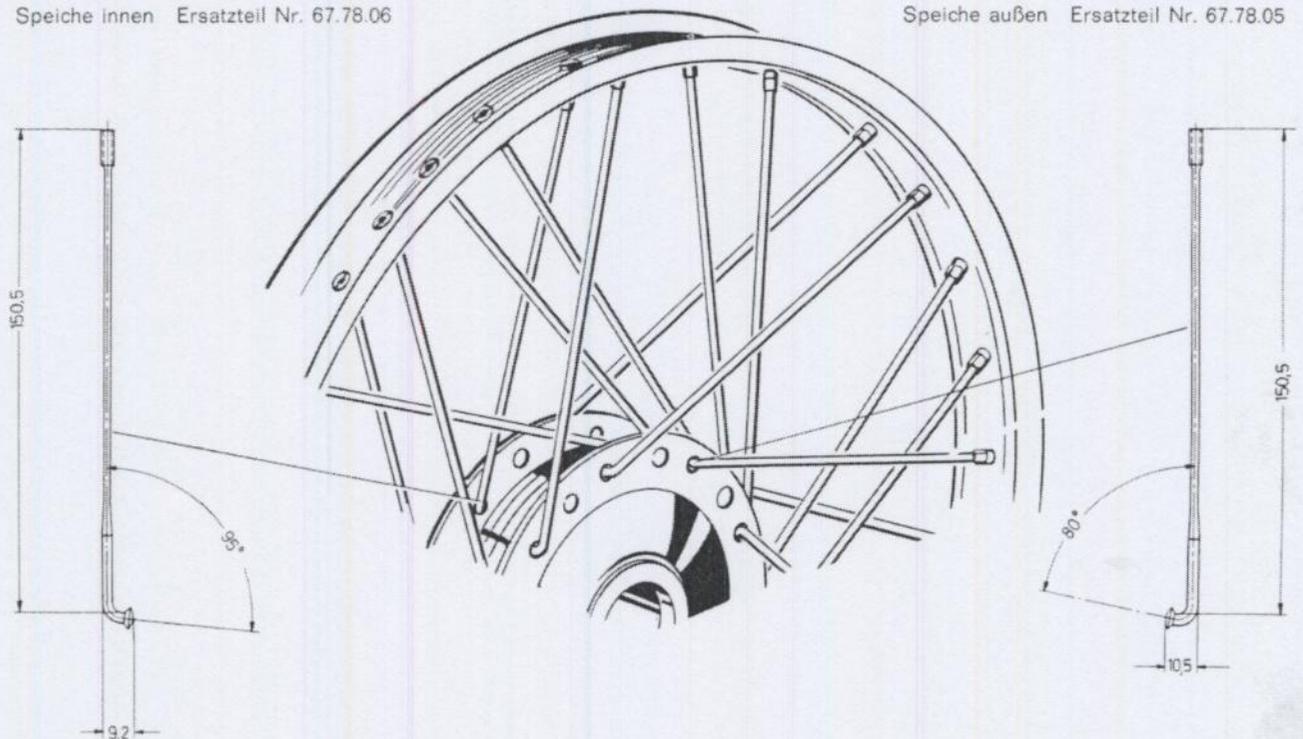
Die Speichenlänge beträgt jetzt bei unverändert gebliebenen Felgen nur noch 150,5 mm Länge. Wichtig ist, daß die äußeren Speichen einen Kröpfwinkel von 80 Grad haben und die inneren Speichen einen Kröpfwinkel von 95 Grad besitzen (siehe Bild).

Da beide Speichen bei oberflächlicher Betrachtung am Kröpfwinkel kaum einen Unterschied erkennen lassen, sind beide Speichen im untenstehenden Bild mit den beiden Winkeln abgebildet.

Gleichzeitig wird gezeigt, wie die äußeren Speichen, Ersatzteil-Nr. K 54.67-78.05, mit dem Kröpfwinkel 80 Grad und die inneren Speichen, Ersatzteil-Nr. K 54.67-78.06, mit dem Kröpfwinkel 95 Grad montiert werden müssen.

Speiche innen Ersatzteil Nr. 67.78.06

Speiche außen Ersatzteil Nr. 67.78.05



KREIDLER  
schnellstes  
50-ccm-Motorrad  
der Welt  
210 km/h



## Kundendienst-Mitteilung

---

### 1. Wasserdichte Kerzenstecker für Kreidler-FLORETT RS

Wir haben die Mitteilung erhalten, daß nach einem Kerzenstecker-Austausch am Kreidler-FLORETT RS-Motor die Zündkerze nach einigen Tagen ausgesetzt hat, weil durch Spritzwasser und Schmutz am Kerzenstecker der Funke zur Masse geleitet worden ist.

Bei einer Überprüfung der eingesandten und reklamierten Zündkerzenstecker stellte es sich heraus, daß normale, **nicht** wasserdichte Zündkerzenstecker verwandt worden sind, die die obengenannte Störung ausgelöst haben.

Vom Werk werden bei dem Kreidler-FLORETT-Motor nur **wasserdichte** Zündkerzenstecker mit der Ersatzteil-Nr. 15.22.06 eingebaut, und wir machen darauf aufmerksam, daß bei einem Zündkerzenaustausch auf jeden Fall ebenfalls nur **ein absolut** wasserdichter Zündkerzenstecker zum Einbau kommen darf. Dadurch wird mit Sicherheit vermieden, daß der Hochspannungsfunke am Übergang Kerzenstecker / Kerze zur Masse abgeleitet werden kann, wodurch auch gleichzeitig ein Stottern, schlechter Start oder gar ein Stehenbleiben des Motors vermieden wird.

### 2. Getriebeölstand für Kreidler-FLORETT-Motoren

Der früher in der Betriebsanleitung vom Werk einheitlich vorgeschriebene Getriebeölstand für alle Kreidler-FLORETT-Motoren betrug 250 ccm Getriebeöl SAE 80. Mit dem serienmäßigen Einlauf des 5-Gang-Getriebes ist jedoch das Gehäuse breiter geworden, weshalb bei den 5-Gang-Motoren die Getriebeölmenge auf 330 ccm erhöht werden mußte. Die Öleinfüllöffnung dient also nach wie vor trotz der unterschiedlichen Ölmenge von 250 ccm bei 3-Gang- und 330 ccm bei 5-Gang-Motoren als Ölstandskontrolle. Wir machen darauf aufmerksam, daß im Werk die genaue Ölmenge über eine Meßuhr dosiert und kontrolliert wird. Eventuell geringe, mit dem Auge sichtbare Ölstandsunterschiede sind ohne Bedeutung, weil ja schon wieder nach 500 km, laut Bedienungsanleitung, ein Ölwechsel vorgenommen werden soll.



## Kundendienst-Mitteilung

### Herausspringen des 3. Ganges

Verschiedentlich wurde uns von KREIDLER-Händlern mitgeteilt, daß nach längerem oder kürzerem Fahrbetrieb der 3. Gang herauspringt.

Die Ursache dafür ist, daß die 4 Schaltstifte, Ersatzteil-Nummer 15.06.08, zum 3. Gang hin angerundet oder abgenützt sind. Ein vorzeitiger Verschleiß der Schaltstifte wird entweder durch ungenügendes Auskuppeln oder aber eine zu knappe Gangeinstellung zum 3. Gang hin verursacht.

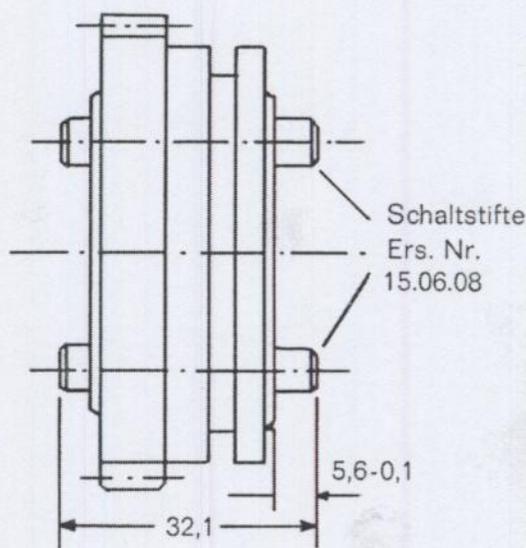
Um das Herausspringen des 3. Ganges bei richtiger Schalteinstellung zu verhindern, müssen die 4 Schaltstifte, Ersatzteil-Nummer 15.06.08, Länge 32,1 mm, am Schaltrad erneuert werden.

Dabei ist zu beachten, daß die Schaltstifte so eingepreßt werden, daß sie zum 3. Gang hin 5,6 mm herausragen müssen, während zum 1. Gang hin die Schaltstifte unverändert wie bisher herausragen (siehe Bild).

Wir haben die Schaltstifte zum 3. Gang hin um 1,6 mm verlängert, damit auch bei angerundeten Schaltstiften diese tiefer in das 3. Gangrad eingreifen können, wodurch auch nach längerem Fahrbetrieb und einem gewissen Verschleiß der 3. Gang bei richtiger Schalteinstellung nicht mehr herauspringen kann.

Achten Sie zukünftig darauf, daß beim Einbau neuer Schaltstifte, Ersatzteil-Nummer 15.06.08, nur noch solche mit 32,1 mm Länge zum Einbau kommen.

Schaltrad Ers. Nr. 15.06.91





## Kundendienst-Mitteilung

### Hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel

Ab sofort wird zur Vereinfachung der Lagerhaltung im Ersatzteilgeschäft die ungedämpfte Teleskopgabel 57.25.99 nicht mehr geliefert. Der geringe Preisunterschied rechtfertigt weder bei uns noch bei Ihnen eine Lagerhaltung und Disposition der bisherigen ungedämpften Teleskopgabel.

Wir bitten Sie deshalb, zukünftig anstelle der ungedämpften Teleskopgabel nur noch die hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel 57.05.99 a anzufordern.

Das gleiche gilt für die ungedämpften, kompletten Teleskopgabeln 57.25.00 und 57.45.00. Diese werden durch die hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel 57.35.00 ersetzt.

Für Kunden, die nur eine Gabelbrücke mit Gabelschaftsrohr sowie Standrohren für ihre bisherige ungedämpfte Teleskopgabel zu erhalten wünschen, wird die Gabelbrücke, vollständig mit Standrohren 57.05.98 a von der hydraulisch gedämpften Teleskopgabel zusammen mit den notwendigen Dämpfungsteilen unter der Ersatzteilnummer 05.05.25 geliefert (siehe Bild). Der Preis hierfür beträgt DM 44,60 brutto, zuzüglich Mehrwertsteuer, einschließlich der nachstehend aufgeführten Teile:

- 1 × 57.05.98 a Gabelbrücke, vollst. m. Standrohren
- 2 × 57.05.13 Kolbenstange
- 2 × 00.10.60 Sechskantschraube M 7 × 25 DIN 931
- 2 × 57.05.16 Anschlagkörper
- 2 × 57.05.18 Gleitdichtscheibe
- 2 × 57.05.19 Federauflage
- 2 × 57.05.49 Hutmutter
- 2 × 57.05.20 Hauptfeder
- 2 × 57.05.21 Vorfeder
- 2 × 57.05.22 Zwischenstück
- 2 × 00.70.11 Dichtring
- 1 × 05.05.00 K Spezial-Stoßdämpferöl

Die übrigen im Folgenden genannten Teile der ungedämpften Gabel können weiterverwendet werden:

- 1 × 57.05.94 Gleitrohr, links
- 1 × 57.05.90 Gleitrohr, rechts
- 2 × 00.70.12 Dichtring A 26 × 31
- 2 × 00.13.00 Verschlußschraube M 26 × 1,5
- 2 × 57.05.23 Schutzhülse
- 2 × 57.05.24 Haltering
- 1 × 57.05.25 Spannhülse
- 1 × 00.43.66 Federscheibe B 7
- 1 × 00.10.61 Sechskantschraube M 7 × 30
- 2 × 57.05.11 Lippendichtring
- 2 × 57.05.12 Führungsring

Siehe Bildarstellung Rückseite!



# Gabelbrücke mit Standrohren und Dämpfungsteilen

Best.-Nr. 05.05.25

zum Umbau der ungedämpften Telegabel auf hydraulisch gedämpfte Telegabel bei Kreidler-FLORETT

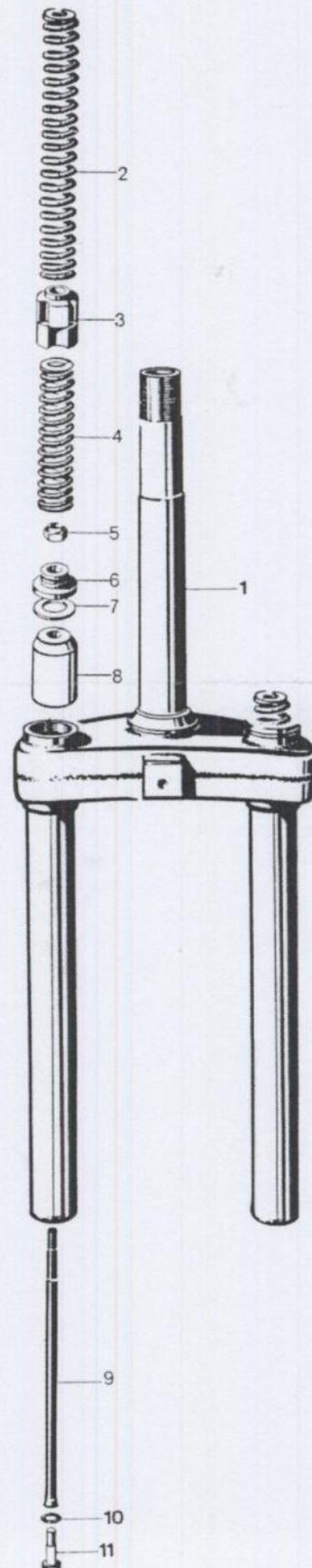
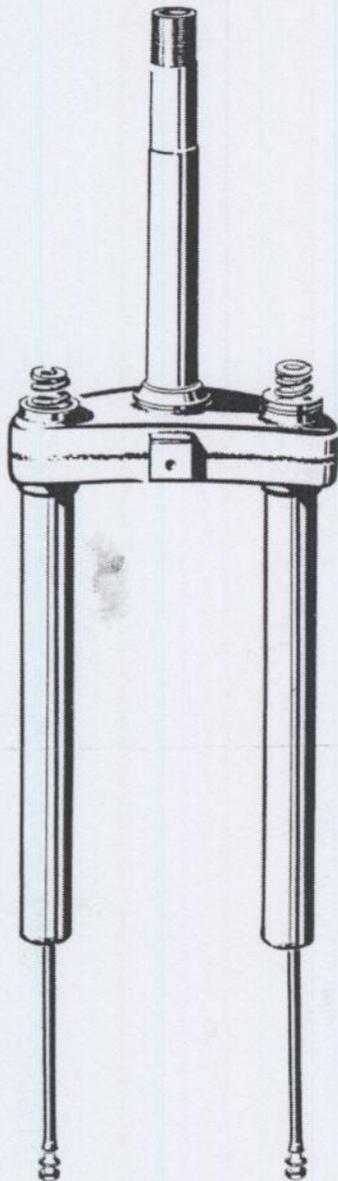


Bild Nr.	Ersatzteil-Nr.	Benennung	Anzahl
1	57.05.98 a	Gabelbrücke mit Standrohren	1
2	57.05.20	Hauptfeder	2
3	57.05.22	Zwischenstück	2
4	57.05.21	Vorfeder	2
5	57.05.49	Hutmutter	2
6	57.05.19	Federauflage	2
7	57.05.18	Gleitdichtscheibe	2
8	57.05.16	Anschlagkörper	2
9	57.05.13	Kolbenstange	2
10	00.70.11	Dichtring C7,2×12×2	2
11	00.10.60	Sechskantschraube M7×25	2
—	05.05.00 K	Spezial-Stoßdämpferöl (250 ccm)	1 Dose

110 ccm, ausreichend für 1 Holm



## Kundendienst-Mitteilung

## Hochgezogener Sportlenker

Als Zubehör können wir nunmehr auch für unsere neuen Modelle 1968 einen hochgezogenen Sportlenker, wie untenstehendes Bild zeigt, liefern. Manche Freunde des Motorsports werden einen hochgezogenen Lenker begrüßen. Der Brutto-Preis für den genannten Lenker beträgt DM 14,50 (ohne MWSt.). Beim Einbau werden noch folgende Teile benötigt:

	Ersatzteil-Nr.	Brutto-Preis per Stück
1 Kupplungszug	57.74.50	DM 3,30 ohne MWSt.
1 Gaszug	57.74.52	DM 1,90 ohne MWSt.
1 Bremszug	57.74.51	DM 4,— ohne MWSt.
2 Klemmbügel	57.93.03	DM 3,90 ohne MWSt.
4 Sechskantschrauben	00.10.55	DM -,15 ohne MWSt.

Außerdem muß das Kabel zum Lenkerschalter um ca. 10 cm verlängert werden. Wie der Sportlenker bei dem neuen Modell Kreidler-FLORETT RS und Mokick aussieht, können Sie aus dem nebenstehenden Bild ersehen.

**Wichtig!**

Der hochgezogene Kreidler-Original-Sportlenker mit der Best.-Nr. 57.93.54 hat folgende Abmessungen:

Rohrstärke 22 x 2 mm  
Höhe 100 mm  
Breite 682 mm

TÜV-Vorführung bei nachträglichem Einbau erforderlich.

Hoch-Lenker mit anderen Abmessungen sind zum nachträglichen Einbau werksseitig für Kreidler-Fahrzeuge nicht zugelassen.



## Kundendienst-Mitteilung

### Änderung des Kettenkastens für alle KREIDLER-Florett

Der Blech-Kettenkasten ET-Nr. 37.07.90-37.07.91 sowie 37.27.90-37.27.91 (Bild 1) ist nicht mehr lieferbar. Diese Ausführung wurde durch den rost-, geräusch- und schwingungsfreien Kunststoff-Kettenkasten ET-Nr. 37.77.04 a-37.77.05 a ersetzt (Bild 3).

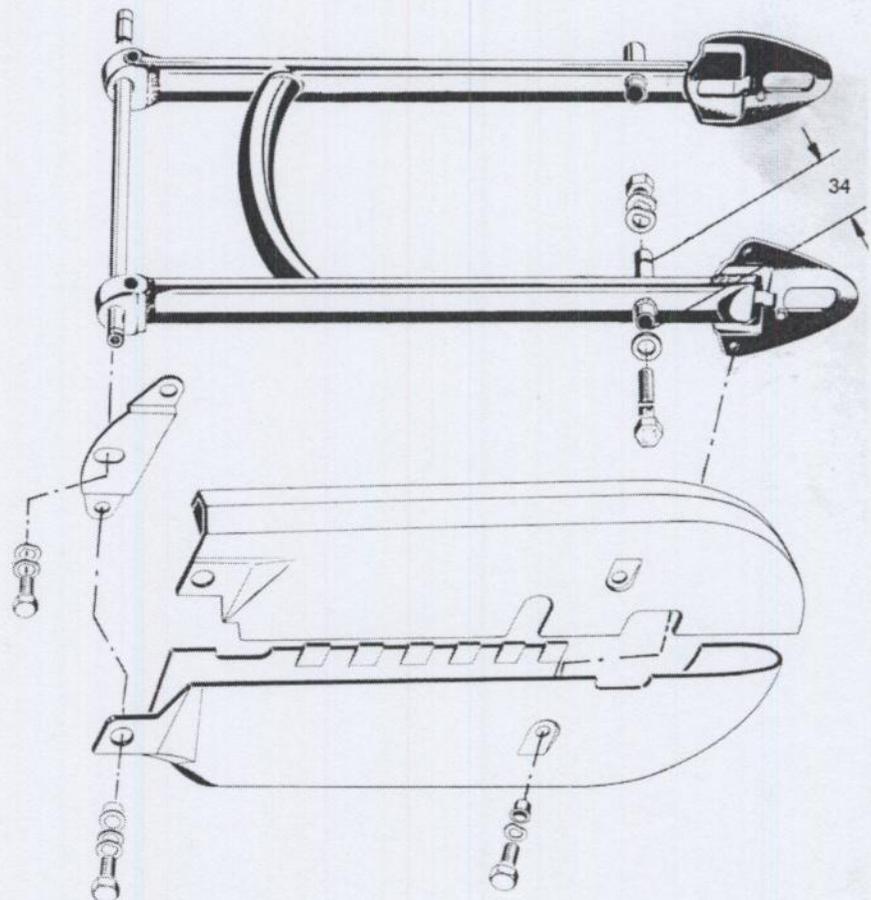
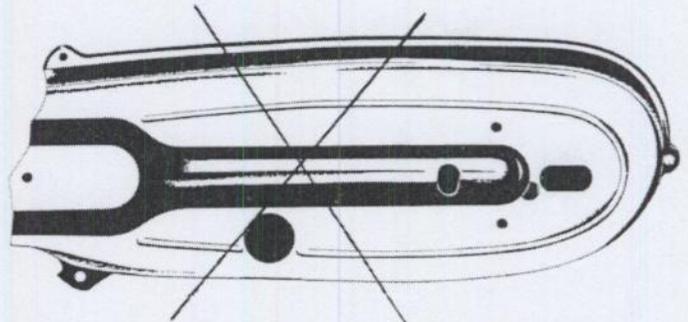
Um den neuen Kettenkasten für alle früheren Florett-Modelle verwenden zu können, muß das linke Federbeinbefestigungsrohr der Hinterradschwinge auf eine Gesamtlänge von 34 mm an der Innenseite gekürzt werden (Bild 2).

Die Montage des Kunststoff-Kettenkastens erfolgt dann wie nachstehend beschrieben:

1. Haltebügel an der Schwingachse befestigen.
2. Zur Befestigung des linken Federbeines und der linken Sozius-Fußraste ist die bisherige Sechskantschraube M 10 x 90 auf M 10 x 75 zu kürzen.
3. Federbein und Soziusraste befestigen
4. Zahnkranzträger und Hinterrad montieren.
5. Kettenkasten vorn am Haltebügel und an der Schwinge, hinten befestigen.

#### Benötigte Teile:

- |                     |                               |
|---------------------|-------------------------------|
| 1 x 37.77.04a-25/22 | Kettenkasten unten            |
| 1 x 37.77.05a-18/32 | Kettenkasten oben             |
| 1 x 37.77.06-01/309 | Haltebügel                    |
| 3 x 00.11.12 -01/70 | Sechskantschraube<br>M 6 x 10 |
| 2 x 00.11.16 -01/74 | Sechskantschraube<br>M 6 x 15 |
| 2 x 47.65.02-03/593 | Rohrniet                      |
| 2 x 00.59.15-02/65a | Rohrniet                      |
| 2 x 00.33.50-01/168 | Scheibe A 6,4                 |



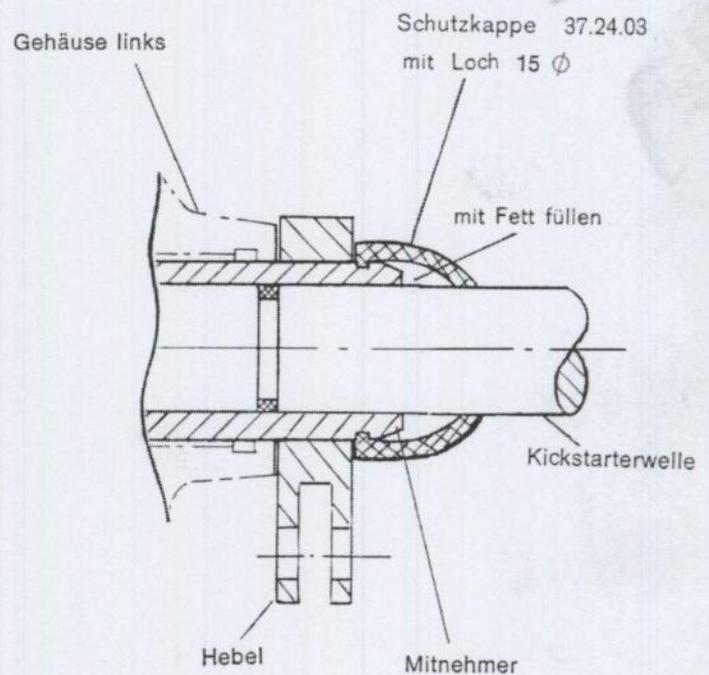
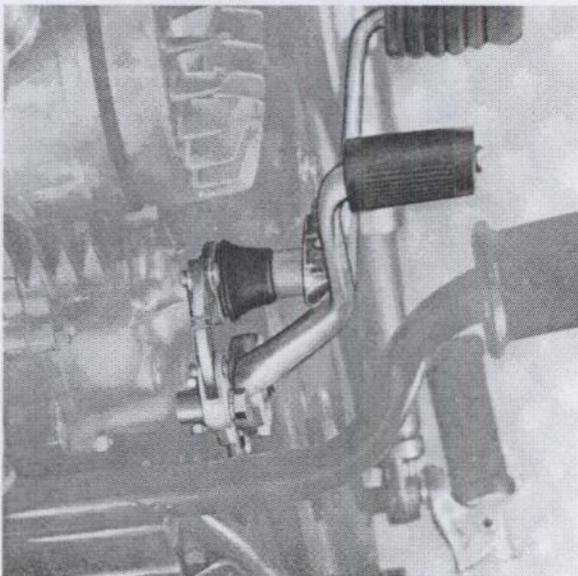
## Kundendienst-Mitteilung

### Betr.: Kickstarterwellen-Abdichtung bei 4- und 5-Gang

Uns wurde mitgeteilt, daß im Winter besonders unter Einwirkung von Streusalzen gelegentlich die Kickstarterwelle festgerostet ist.

Um diesen Mangel zu beheben, haben wir eine Abdichtungskappe, Ersatzteil-Nummer 37.24.03 m. L., geschaffen, die bei allen Fahrzeugen nachträglich eingebaut werden kann. Nachstehend wird gezeigt, wie die Abdichtungskappe montiert wird, nachdem zunächst der Kickstarter-Hebel abgenommen und der Seegerring entfernt ist:

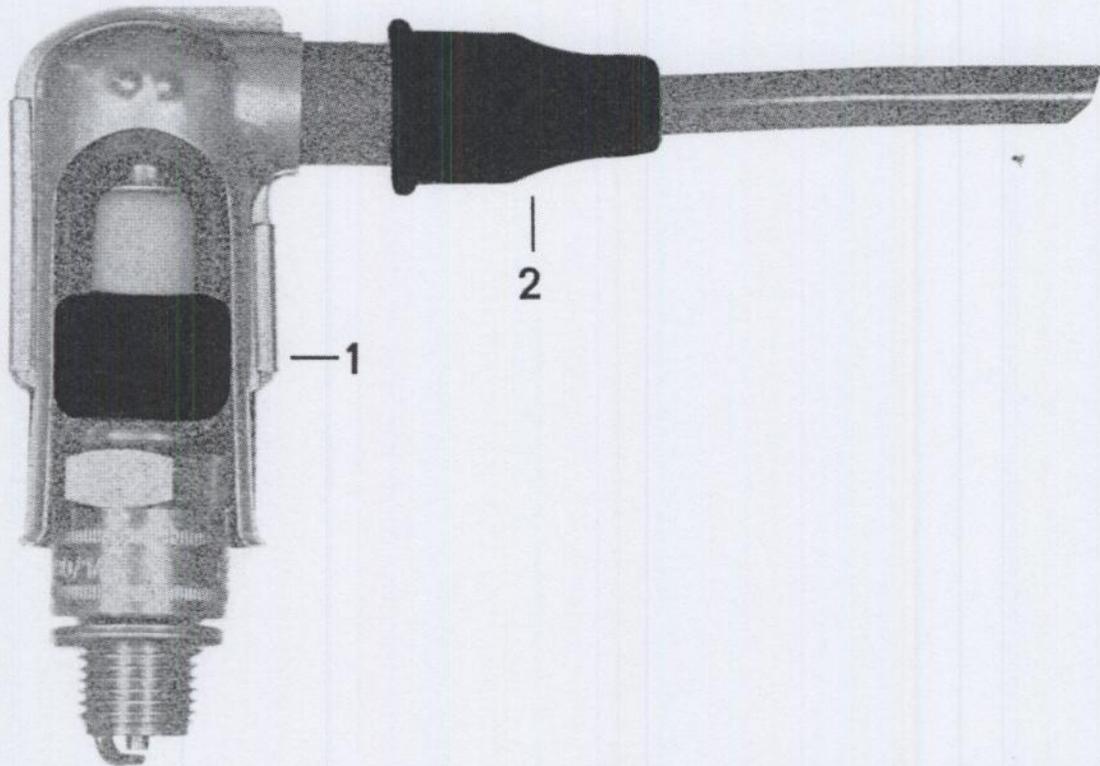
Der Vollständigkeit halber möchten wir noch erwähnen, daß die Abdichtungskappe vor dem Aufschieben auf die Kickstarterwelle mit einem steifen Fett oder Heißlagerfett gefüllt und darauf geachtet wird, daß die Kappe stirnseitig einwandfrei in die Seegerringnute eingreift. (Der Seegerring 00.46.62 wird nicht mehr montiert.) Der Kickstarterhebel kann jetzt wieder montiert werden.



## Kundendienst-Mitteilung

### Wasserdichte Zündkerzenstecker für fahrtwindgekühlten Kreidler-FLORETT RS-Motor

Mit unserer Kundendienst-Mitteilung Nr. 2/68 haben wir bereits darauf hingewiesen, daß bei allen fahrtwindgekühlten RS-Motoren unbedingt ein wasserdichter Zündkerzenstecker, Ersatzteil-Nr. 15.22.06, verwendet werden muß.



Wie obenstehende Abbildung zeigt, hat der wasserdichte Kerzenstecker zwei Gummiabdichtungen, eine für die Zündkerze (Nr. 1) und eine Gummitülle (Nr. 2) vom Hochspannungskabel zum Kerzenstecker. Die Gummiabdichtungen verhindern das Eindringen von Wasser und Schmutz, wodurch Kriechfunken-Zündstörungen vermieden werden.

Hart- oder brüchiggewordene Gummiabdichtungen am wasserdichten Zündkerzenstecker gewährleisten nicht mehr eine einwandfreie Abdichtung, so daß durch Feuchtigkeit und Schmutz der Hochspannungsfunkle nicht mehr einwandfrei zur Zündkerzen-Mittelelektrode geführt wird. Die Folge ist:

Die Zündung setzt aus oder der Motor bleibt ganz stehen.

Der gleiche Mangel kann entstehen, wenn beispielsweise nach längerem Fahrbetrieb die Zündkerze einmal herausgeschraubt wird und dabei beim Abziehen des Kerzensteckers die Gummiabdichtung an der Zündkerze hängenbleibt und herausgezogen wird, weil diese an der Zündkerze festgebacken ist. In einem solchen Fall empfiehlt es sich, einen neuen wasserdichten Zündkerzenstecker zu verwenden.

Ebenso muß bei einem Zündkerzensteckerwechsel unbedingt darauf geachtet werden, daß bei Ersatz auch wieder ein wasserdichter Zündkerzenstecker zum Einbau kommt. Damit wird sichergestellt, daß keine Zündaussetzer und Motorstörungen vom Zündkerzenstecker her ausgelöst werden. Beim Aufschieben des Zündkerzensteckers auf die Zündkerze ist auch darauf zu achten, daß das Gewinde an der Zündkerze hör- und fühlbar einrastet.

## Kundendienst-Mitteilung

### Hinweise zur Vermeidung von Zündstörungen bei Zündanlagen mit innenliegender Zündspule.

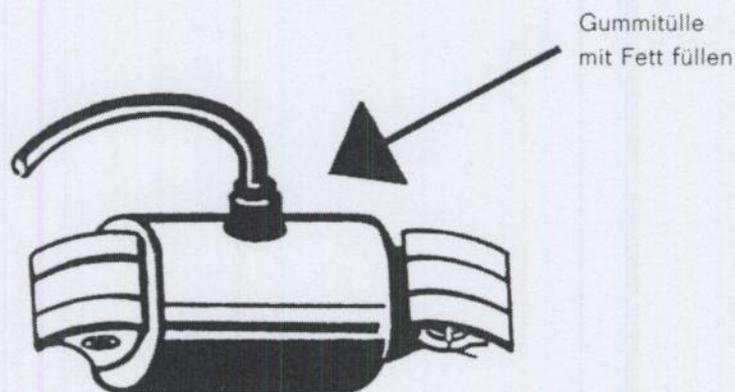
Bei Fahrzeugen mit innenliegender bzw. auf der Zündergrundplatte aufgeschraubter Zündspule hat sich gelegentlich gezeigt, daß nach einem Zündspulen-Austausch Zündstörungen aufgetreten sind, die von einem überspringenden Zündfunken von der Zündspule zum Motorgehäuse herrühren.

Um solche Störungen zu vermeiden, wird von der Firma Bosch empfohlen, bei einem Zündspulen-Austausch den Hochspannungsturm an der Zündspule sowie die darüber geschobene Gummitülle am Kabel mit Heißlagerfett zu füllen (siehe Bild).

Ebenso ist darauf zu achten, daß das Zündkabel ganz in den Turm eingeschraubt wird und an dieser kritischen Stelle nicht am Gehäuse anliegt.

Serienmäßig ist ab Oktober d. J. bei Zündanlagen mit innenliegender Zündspule zusätzlich noch eine Isolierplatte, Ersatzteil-Nummer B 15.12.01, zwischen Gehäuse und Zündspule eingelegt, die auch nachträglich bei bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen eingebaut werden kann.

Die Isolierplatte vermeidet, daß schon bei der geringsten Kondenswasserbildung an der Zündspule kein Hochspannungs-Zündfunken mehr zur Gehäuse-Masse überspringen kann.



## Kundendienst-Mitteilung

### Ein wichtiger Tip für die Kraftstoff-Ölmischung bei Kreidler-Florett RS- und TM-Motor.

Ein Hochleistungsmotor braucht auch ein gutes Marken-Öl mit geringer Ölkohle-Rückstandsbildung. In unserer Florett RS und Florett TM findet ein Touren- bzw. Sportmotor mit einer sehr hohen Literleistung von 106 PS Verwendung. Eine Leistung, wie man sie sonst nur noch bei ausgesprochenen Sport- oder Hochleistungsmotoren findet, weshalb nicht sorglos jedes beliebige Öl verwendet werden darf.

Bei dieser Leistung ist auch zu berücksichtigen, daß der Motor auf der Autobahn oder auf Bundesstraßen auf seine normale Betriebstemperatur kommt. Dagegen wird der Motor bei Kurzstreckenfahrten sowie beim Halten an Ampeln oder langsamen Fahren in Kolonnen vielfach nicht seine richtige Betriebswärme erreichen, was zwangsläufig zu schädigenden Ablagerungen von Ölkohle, Ruß, Schwefelverbindungen und unverbrauchtem Öl führen kann.

Besonders schädigend sind dabei die klebenden Rückstände, die sich vorzugsweise in den Kolbenringnuten festsetzen. Die Kolbenringe kleben dann leicht und dichten schlecht. Sie können die Rückstände nicht mehr aus den Ringnuten schaffen, was ein Nachlassen der Motorleistung und einen erhöhten Verschleiß an den Laufflächen der Kolbenringe und des Zylinders zur Folge hat. In Grenzfällen kann das sogar zu einem Abblasen der Verbrennungsgase zwischen Zylinderwand und Kolbenschaft führen, wobei sich dann leicht Freßstellen an Kolben und Zylinder ergeben.

Achten Sie deshalb darauf, daß Sie beim Tanken ein gutes 2-Takter-Öl mit nur geringer Rückstandsbildung erhalten. Wir selbst haben beim sportlichen Einsatz unserer Fahrzeuge schon viele Ölarten getestet, denn ein Sportmotor verträgt nun einmal im Alltagsbetrieb nicht jedes Öl. Selbst ein sogenanntes Rennöl ist für den Dauerbetrieb nicht immer richtig. Es schmiert zwar gut, die darin enthaltenen Zusätze fördern jedoch ebenfalls das Verkleben der Ringe. Deshalb empfehlen wir zum Beispiel die 2-Takter-Ölarten Shell 2 T, Esso-aqua-glide, Aral, Castrol, BP, AGIP, Fina, Valvolin oder ein anderes Öl mit nur geringer Öl-Rückstandsbildung.

Im übrigen mag für unseren Hinweis der Grundsatz gelten, daß Motoren mit so hoher Literleistung auch eine gewisse Pflege brauchen. Der gewissenhafte Sportfahrer wird sein Fahrzeug nach jedem Sporteinsatz überprüfen. Auch Sie sollten die Mühe nicht scheuen, nach jeweils 3000 km Fahrstrecke die Ablagerungen in den Kolbenringnuten zu entfernen. Ihr Motor wird es Ihnen mit einer erheblich längeren Lebensdauer danken und Sie vor vorzeitigem Zylinder- oder Kolbenschaaden bewahren.

#### Zur Beachtung!

Nach dem Reinigen der Kolbenringnuten und beim Wiederaufsetzen des Zylinders auf den Kolben ist größte Vorsicht für den L-Kolbenring und Rechteckring notwendig. Auf keinen Fall darf Gewalt angewendet werden. Dies führt unweigerlich zum Bruch der Kolbenringe und später zu Zylinderschäden. Wir empfehlen deshalb, beim Aufschieben des Zylinders auf den Kolben unbedingt darauf zu achten, daß

1. der Kolben sorgfältig von unten her ohne Gewaltanwendung in die Zylinderlaufbahn eingeführt wird,
2. der Rechteck-Kolbenring wieder in der gleichen Lage montiert wird, wie er vor der Demontage im Zylinder eingebaut war. Die blanke Kante des Rechteck-Kolbenringes muß also wieder unten sein (nach der Kurbelwelle hin).
3. Beim Montieren des Kolbens ist darauf zu achten, daß der auf dem Kolbenboden befindliche Pfeil in Fahrtrichtung zum Boden, d. h. zu dem Auspuffstutzen hin, zeigt.
4. Besonders wichtig ist, daß die Kolbenringe beim Wiedermontieren nicht beschädigt werden. Der Kolbenringstoß für den L-Ring und den Rechteckring muß an den Kolbenringsicherungen mit Fingerdruck zusammengepreßt werden. Keinen metallischen Gegenstand verwenden! Bei einem eventuellen Einfedern des Kolbenringes am Ansaug- oder Überströmkanal muß dieser von außen mit einem nichtmetallischen Gegenstand zurückgedrückt und eingeschoben werden.
5. Von Zeit zu Zeit das Kerzengesicht betrachten. Das richtige Kerzengesicht gibt ebenfalls Aufschluß darüber, ob Sie
  - a) die richtige Kerze mit dem richtigen Wärmewert verwenden,
  - b) ob Sie auch ein Öl mit geringer Rückstandsbildung fahren.





## Kundendienst-Mitteilung

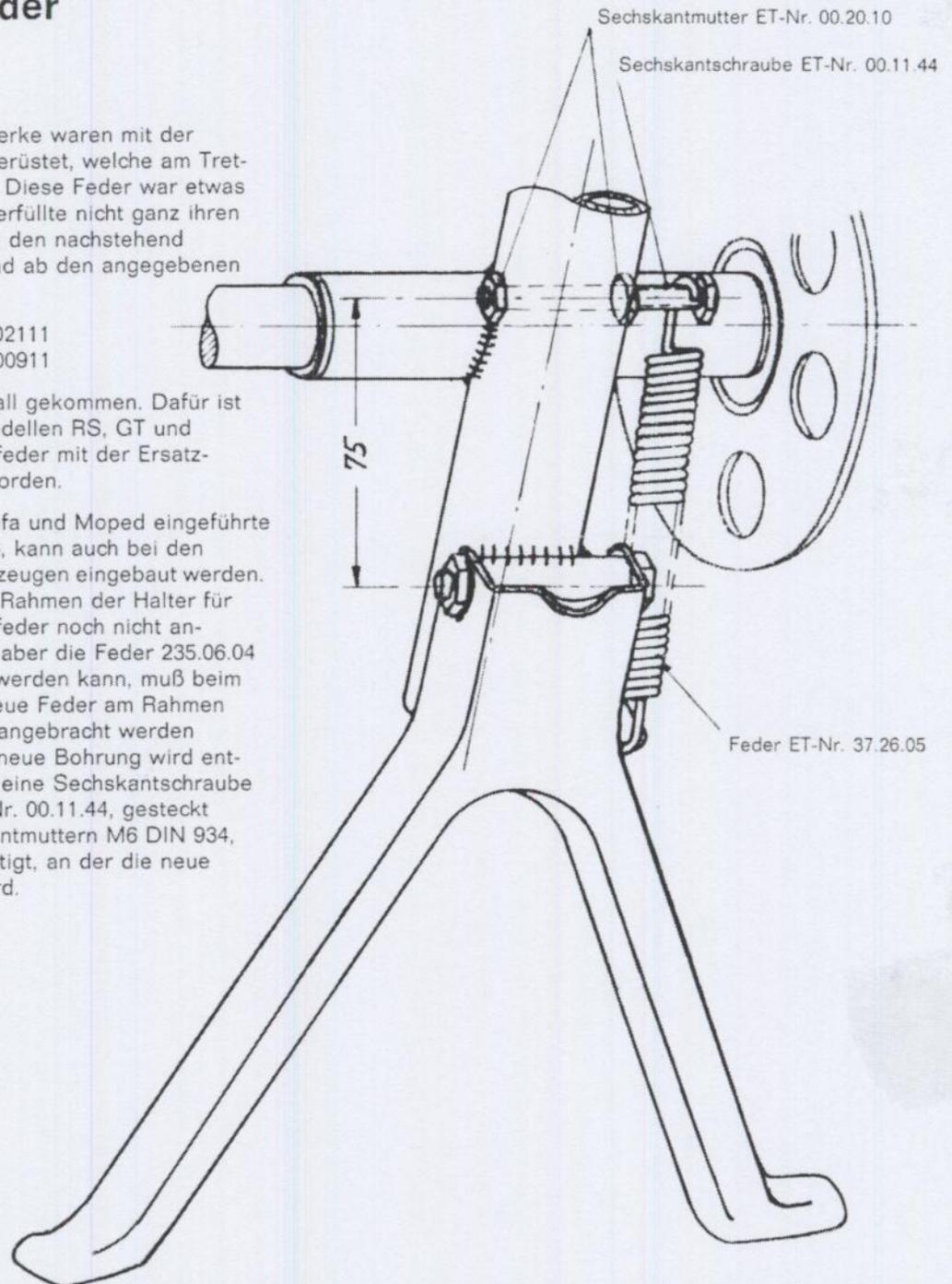
## Mofa-Ständerfeder

Die ersten 5000 Mofa-Fahrwerke waren mit der Ständerfeder 235.06.04 ausgerüstet, welche am Tretlagerrohr eingehängt wurde. Diese Feder war etwas schwierig zu montieren und erfüllte nicht ganz ihren Zweck. Ab 30. 9. 1969 ist bei den nachstehend genannten Fahrzeugtypen und ab den angegebenen Fahrgestell-Nummern:

MF 4 Fahrgestell-Nr. 2202111  
MP 1 Fahrgestell-Nr. 2600911

die bisherige Feder in Wegfall gekommen. Dafür ist die schon bei den Florett-Modellen RS, GT und Mokick vorhandene Ständerfeder mit der Ersatzteil-Nr. 37.26.05 eingebaut worden.

Diese jetzt auch bei dem Mofa und Moped eingeführte Feder, Ersatzteil-Nr. 37.26.05, kann auch bei den bisherigen MF- und MP-Fahrzeugen eingebaut werden. Da aber an den ersten 5000 Rahmen der Halter für die neu eingeführte Ständerfeder noch nicht angeschweißt ist, andererseits aber die Feder 235.06.04 nicht als Ersatzteil geliefert werden kann, muß beim Ersatz der alten durch die neue Feder am Rahmen eine Bohrung mit ca. 6,5  $\phi$  angebracht werden (siehe Skizze). Durch diese neue Bohrung wird entsprechend der Einbauskitze eine Sechskantschraube M6x60 DIN 933, Ersatzteil-Nr. 00.11.44, gesteckt und mit den beiden Sechskantmutter M6 DIN 934, Ersatzteil-Nr. 00.20.10, befestigt, an der die neue Ständerfeder eingehängt wird.



## Kundendienst-Mitteilung

### Betr.: Motor-Instandsetzung, Hilfswerkzeuge, Pflege- und Einstelldaten für die neuen Modelle MF 4 und MP 1

Die für die Demontage und Montage unseres Mofa- bzw. Moped-Motors erforderlichen Hilfswerkzeuge sind ab sofort in vollem Umfang lieferbar.

Ein Ausbau des Motors aus dem Fahrgestell ist nur notwendig, wenn Arbeiten an der Kurbelwelle vorgenommen werden müssen. Bei allen anderen Arbeiten am Motor kann derselbe im Fahrgestell bleiben.

Die Bild Darstellungen auf der Rückseite zeigen gleichzeitig, wofür diese Werkzeuge zu verwenden sind.

Die im Bild gezeigten Werkzeuge können mit folgenden Bestellnummern zu den angegebenen Preisen (unseren reinen Selbstkosten) geliefert werden:

	Nettopreis/p. Stck. zuzügl. Mehrwertsteuer
09.11.12-04/42 <b>Abzieher</b> für Kupplung (1. Gang) (Bild 1)	DM 5,90
09.11.13-04/17 <b>Aufzieher</b> für Kupplung (1. Gang) (Bild 2)	DM 7,40
09.11.11-26/12 <b>Abzieher</b> für Kurbel- wellenlagerung (Bild 3)	DM 19,50

Auf die genannten Preise erhalten Sie und unsere Depots keine Rabatte.

Die Anschaffung der Werkzeuge ist dringend zu empfehlen, damit jeder Händler die entsprechenden Montagearbeiten vornehmen kann.

In Kürze wird eine Wandtafel mit der Explosionsdarstellung des Mofa- bzw. Moped-Motors zur Verfügung gestellt und eine bebilderte Montageanleitung für die einzelnen Demontage- und Montagearbeiten allen Kreidler-Händlern zugeleitet.

#### Betr.: Einstelldaten der neuen Modelle, MF 4 und MP 1

Die technischen Daten, die die neuen Fahrzeuge selbst betreffen, sind bereits auf der Innenseite unserer Fahrzeug-Preisliste Nr. 103 und 104 enthalten. Außerdem wird zu jedem Fahrzeug eine Bedienungsanleitung mitgeliefert, in der sowohl die Einstelldaten für den Zünder und den Vergaser als auch ein Wartungsplan für die Fahrzeuge enthalten sind.

Auch in der Garantiekarte, die der Händler für den Fahrzeugbesitzer mit der Rechnung erhält, sind sowohl für den Händler als auch für den Fahrzeugbesitzer nochmals die wichtigsten Wartungsdaten für die Pflege des Fahrzeugs angegeben.

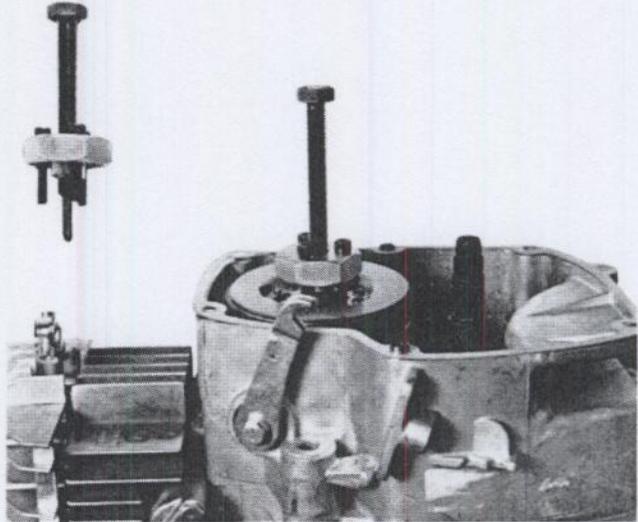
Nachstehend teilen wir Ihnen noch die Axialspiele mit, die bei einer Demontage und Wiedermontage des Mofa- bzw. Moped-Motors zu berücksichtigen sind:

Axialspiel Kurbeltrieb im Gehäuse	0 - 0,05 mm
Axialspiel zwischen Kurbeltrieb 215.05.00/215.25.00 und Ritzel 18 Z. 215.07.02	0,1 - 0,6 mm
Axialspiel zwischen Ritzel 12 Z. 215.07.81 und Kugellager 00.60.32	0,1 - 0,2 mm
Axialspiel zwischen Welle 215.06.14 und Kugellager 00.60.32	0,1 - 0,2 mm

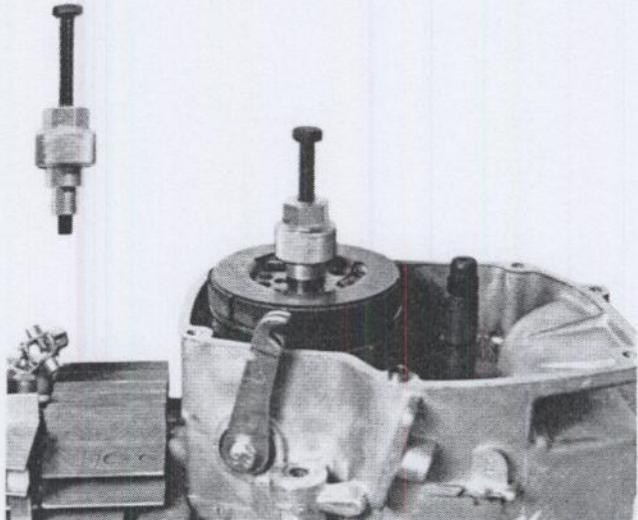
Der Schaltplan für die elektrische Anlage ist in der Bedienungsanleitung auf Seite 18 abgebildet.

09.11.12-04/42 **Abzieher** für  
Kupplung (1. Gang) (Bild 1) DM 5,90

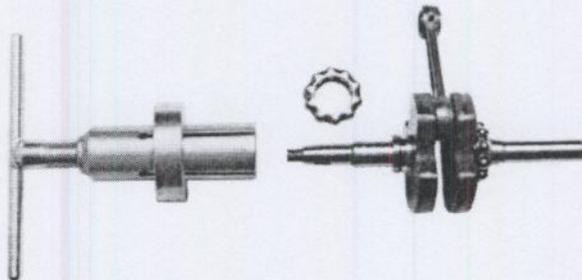
Nettopreis/p. Stck.  
zuzügl. Mehrwertsteuer



09.11.13-04/17 **Aufzieher** für  
Kupplung (1. Gang) (Bild 2) DM 7,40



09.11.11-26/12 **Abzieher** für Kurbel-  
wellenlagerung (Bild 3) DM 19,50



## Kundendienst-Mitteilung

### Betr.: Zündeneinstellung für Mofa MF 4, 25 km/h und Moped MP 1, 40 km/h

Bei den neuen Modellen MF 4 und MP 1 ist im Gegensatz zu allen Florett-Modellen ein im Uhrzeigersinn laufender Motor eingebaut. Dies ist für die Zündeneinstellung und Kontrolle von besonderer Wichtigkeit, weil die eingebaute Einheits-Bosch-Zündlichtanlage sowohl für einen rechts- als auch einen linkslaufenden Motor geeignet ist. Der Unterbrechnocken der Einheits-Bosch-Zündlichtanlage (siehe Bild 1) hat auf jeder Stirnseite einen Pfeil, der auf der einen Seite nach links und auf der anderen Seite nach rechts zeigt. Bei unseren MF-4- und MP-1-Modellen mit den rechtslaufenden Motoren muß unter allen Umständen der Pfeil nach rechts im Uhrzeigersinn (siehe Bild 1) zeigen.

Wird versehentlich der Unterbrechnocken mit der Pfeilrichtung nach links eingebaut, könnte der Motor bei einer geringen Motor-Startdrehzahl rückwärts laufen.

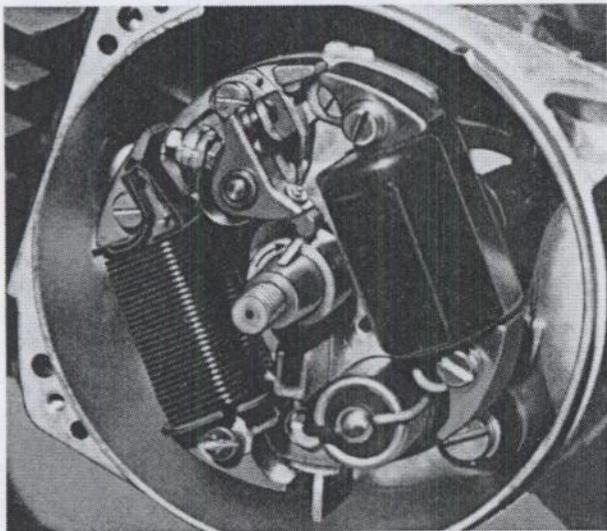


Bild 1

#### Die Einstelldaten für die Zündanlage sind:

Vorzündung 1,2 bis 1,4 mm vor OT (vor oberem Kolben-Totpunkt) = 18 bis 19 Grad Kurbelwinkel. Der Zündzeitpunkt ist richtig eingestellt, wenn das Unterbrecher-Fiberklötzchen genau, wie im Bild 1 angegeben, über dem Federkeil steht und die Unterbrecherkontakte gerade zu öffnen beginnen, bzw. die Kerbe am Gehäuse und die Körnermarkierung am Polrad sich genau gegenüberstehen (Bild 2). Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 mm. Polabriß 6 bis 9 mm.

Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm.

**Zündkerzen:** Bosch - W 175 T 1  
BERU - 175/14  
Champion - L 86  
nur für Stadtverkehr  
Bosch - W 145 T 1  
BERU - 145/14

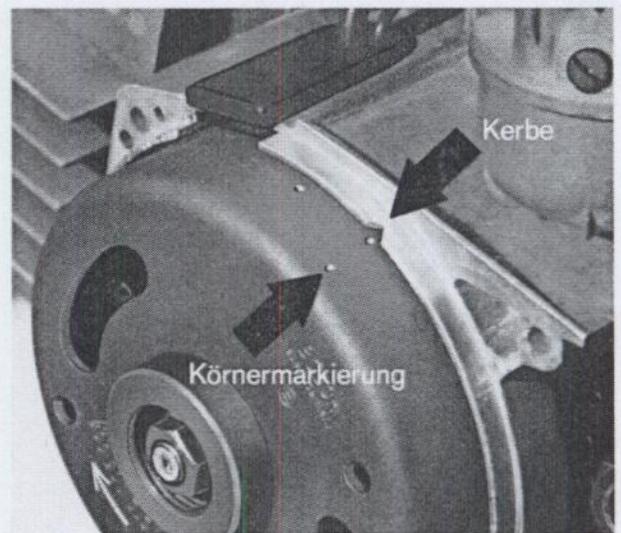


Bild 2

## Kundendienst-Mitteilung

### Betr.: Wichtiger Wartungshinweis für den Kreidler-FLORETT RS- und TM-Motor

1. **Der Zündzeitpunkt** soll beim RS- oder TM-Motor nicht früher als 0,9—1,1 mm vor OT = 15°—17° Kurbelwinkel eingestellt werden. Eine frühere Zünd-einstellung kann zur Überhitzung mit nachfolgendem Motorschaden führen.
2. **Regelmäßige Kontrolle** des Zündzeitpunktes ist wichtig. Überprüfung bei der ersten Inspektion; dann alle ca. 1500 km.  
Die Schraube zur Befestigung des Unterbrecher-

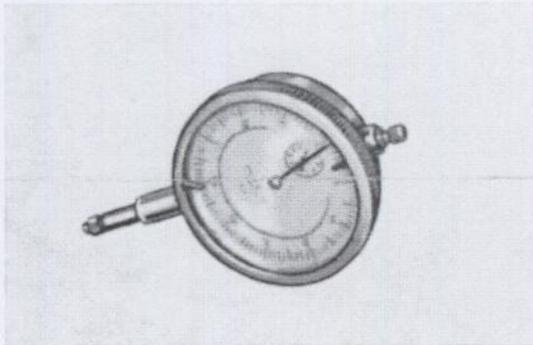


Bild 1  
Meßuhr EFAW 7  
Bosch-Best.-Nr. 1 687 233 011

Eine zu früh eingestellte Zündanlage oder eine nicht geeignete Zündkerze zeigt sich durch stärker werdende Klingelgeräusche an.

3. **Nur Zündkerzen** mit einem Wärmewert Beru 260/14  $\Delta$  oder Bosch 260/M 1 verwenden. Zündkerzen mit niedrigerem Wärmewert oder Kerzen anderer Bauweise führen zu Glühzündungen.
4. **Glühzündungen** überhitzen den Motor und sind schädlich. Ein durch Überhitzung entstandener Motorschaden kann nicht als Material- oder Arbeitsfehler bei Kreidler-Fahrzeugbau reklamiert werden.
5. **Zwischen** Zylinderkopf und Zylinder keine wärmeisolierende Dichtung legen.

kontakt-Widerlagers fest anziehen. Eine nicht fest angezogene Schraube bewirkt Nachgeben des Unterbrecherkontakt-Widerlagers. Ein Nachgeben um nur  $\frac{1}{10}$  mm verschiebt die Zündung bereits um 5°—8° nach „Früh“ (also von 15°—17° auf 20°—25°). Zur exakten Einstellung ist die Verwendung einer Meßuhr EFAW 7 (Bild 1) und das Zündprüfgerät EFAW 87 der Firma Bosch (Bild 2) (oder ähnliches) dringend zu empfehlen.

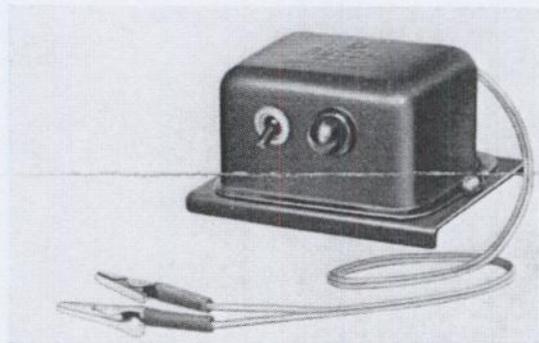


Bild 2  
Zündprüfgerät EFAW 87  
Bosch-Best.-Nr. 0 681 169 016

6. **Der Zylinderkopf** soll nicht über Kreuz, sondern mit 1,5 mkp zuerst auf der breiteren Gehäusesseite und dann erst auf der schmalen Gehäusesseite angezogen werden.
7. **Markenöle** mit geringer Rückstandsbildung verwenden. Sehr gut bewährte sich Shell 2 T mit Benzin im Verhältnis 1:25 gemischt. Nach spätestens 3000 km Fahrstrecke Rückstände aus den Kolbenringnuten entfernen.
8. **Bei Rechteck-Kolbenringaustausch** nur harte Kolbenringe mit gebrochenen Kanten, Ersatzteil-Nr. 00.90.11 und der Kennzeichnung IKA 3, verwenden.

## Kundendienst-Mitteilung

## Betr.: Anschlagwinkel am Anfahrkupplungshebel zur Entlastung des Dekompressionsventils Mofa-Moped

Ab Fahrgestell-Nr. 2218048 ist beim Mofa MF 4 bzw. 2603411 beim Moped MP 1 serienmäßig ein Anschlagwinkel (Pfeil 1), Ersatzteil-Nr. 215.09.22-02/201, zur Entlastung des Bowdenzuges für die Anwerfkupplung und des Dekompressionsventils zum Einbau gekommen.

Der Anschlagwinkel wird, wie die untenstehende Abbildung zeigt, an der vorderen Motoraufhängung mit einer um 5 mm längeren Motorbefestigungsschraube M 8 x 65, Ersatzteil-Nr. 00.10.09-01/17 montiert. Der am Motor befindliche Anfahrkupplungshebel (Pfeil 2) soll vor seiner Endstellung in Richtung Federzug die Bowdenzughülle (Pfeil 3) entlasten.

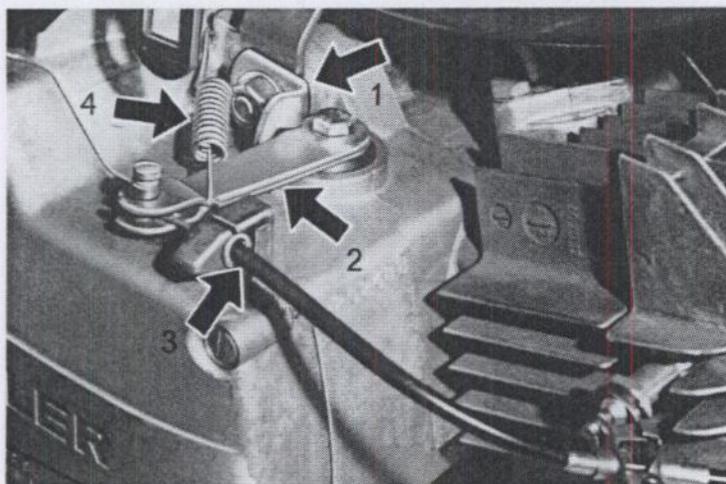
Der Anschlagwinkel ist richtig montiert, wenn die Außenhülle (Pfeil 3) sich etwa 1 mm über dem Seil

hin- und herbewegen läßt. Eventuell ist der Anschlagwinkel (Pfeil 1) so an den Anfahrkupplungshebel (Pfeil 2) heranzubiegen, daß das zuvor angegebene 1 mm Bowdenzugseilspiel 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.

Es wird empfohlen, den obengenannten Anschlagwinkel auch bei älteren Fahrzeugen anzubringen.

Der Preis für den Winkel Nr. 215.09.22-02/201 beträgt DM -,40 und für die Schraube Nr. 00.10.09-01/17 DM -,85 brutto pro Stück ohne MWSt. und TZ. Die Montagezeit für den nachträglichen Einbau beträgt etwa 10 Minuten.



## Kundendienst-Mitteilung

### Geänderter Schaltantrieb 3-Gang/Fußschaltung

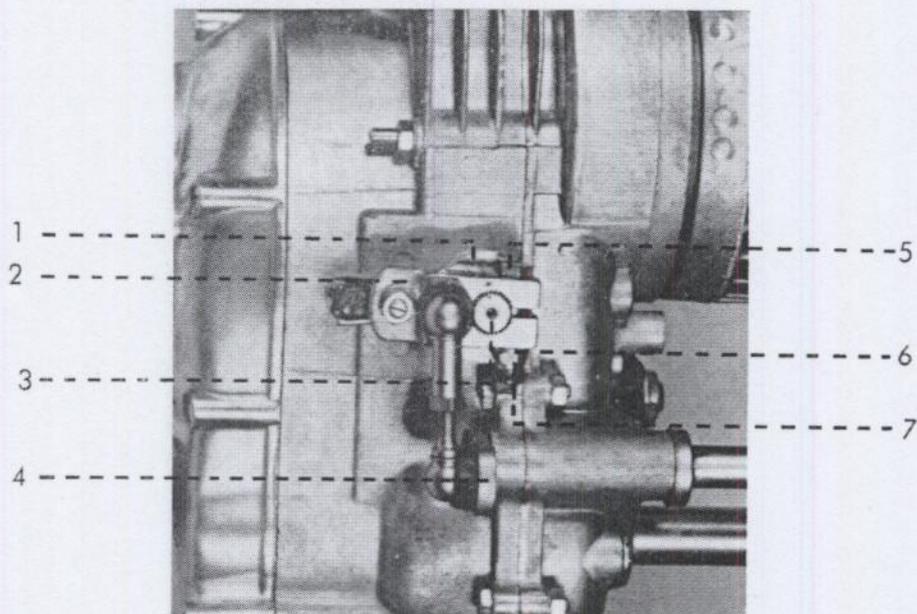
Ab Fahrgestell-Nr. 3069501 bzw. Motor-Nr. 3069545 sind serienmäßig alle Kreidler-Florett 3-Gang-Fußschaltungs-Maschinen mit einer geteilten Schaltwelle ausgerüstet (siehe Bild). Der Vorteil hierbei ist, daß bei einer späteren Reparatur an den Schaltteilen der Motor nicht mehr wie bisher demontiert werden muß und eventuell defekte Teile von außen erneuert werden können.

Die bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeuge können bei einer notwendigen Instandsetzung ebenfalls mit diesen neuen Schaltteilen ausgerüstet werden. Hierzu sind folgende Teile erforderlich:

Das Bild zeigt diese Teile am Motor montiert (Motor von unten gesehen!)

Die Schalteinstellung wird wie bisher vorgenommen, wie auch in unserer Montageanleitung 3-Gang ausführlich beschrieben.

Bild	Benennung	Ersatzteil-Nr.	DM/p. Stck. o. MWSt. u. TZ.
1	Scheibe	15.20.05-02/30	-,30
2	Klemmhebel	15.20.89-02/40	4,80
3	Schaltwelle	15.21.02-02/41	4,80
4	Schalthebelwelle	15.20.87-02/38	4,70
5	Schraube	00.10.52-01/51	-,35
6	Scheibe	00.30.02-01/158	-,05
7	Mutter	00.21.51-01/146	-,40



## Kundendienst-Mitteilung

---

### Kraftstoff-Ölmischung für Mofa MF 4 und Moped MP 1

#### 50 : 1

Lange Fahrversuche haben erwiesen, daß bei den Mofa- und Mopedmodellen MF 4 und MP 1 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.

Im Winter und im Kurzstreckenbetrieb 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.



**Kundendienst-Mitteilung**

**a) Kreidler-Kundendienst-Fachwerkstätten-Verzeichnis**  
**b) Amtliche Anerkennung von Zweiradbetrieben für die Durchführung von Untersuchungen nach § 29 der StVZO**

**a) Kreidler-Kundendienst-Fachwerkstätten-Verzeichnis**

Mit unserem Schreiben vom 30. 6. 1970 hatten wir Ihnen bekanntgegeben, ein Kreidler-Kundendienst-Verzeichnis für Kreidler-Fahrer herauszubringen.

In der Anlage lassen wir Ihnen ein Exemplar dieses Kreidler-Kundendienst-Verzeichnisses zugehen, wobei wir bemerken möchten, daß in diesem alle Kreidler-Händler aufgeführt sind, die uns hierzu ihre schriftliche Zustimmung erteilt hatten.

Es ist unsere Absicht, zukünftig den Fahrzeugpapieren ein Kundendienst-Verzeichnis beizufügen.

Eventuelle Änderungen, Berichtigungen oder Ergänzungen Ihrer in diesem Verzeichnis enthaltenen Anschriften wollen Sie uns jeweils bekanntgeben, sie werden beim Nachdruck berücksichtigt.

Händler, die noch nicht in diesem Verzeichnis enthalten sind und von uns Fahrzeuge erhalten, werden in das Verzeichnis bei Nachdruck aufgenommen, wenn uns hierzu nachstehend aufgeführte Angaben mit der erforderlichen Bestätigung abgegeben werden:

Firma .....

Postleitzahl .....

Ort u. Straße .....

Telefon-Nummer .....

Meinem Verkaufsgeschäft ist eine Werkstatt angegliedert ja/nein \*

Ich übernehme sämtliche Pflegearbeiten ja/nein \*

Instandsetzungsarbeiten werden an allen KREIDLER-Fahrzeugen durchgeführt ja/nein \*

KREIDLER-Ersatzteile befinden sich am Lager ja/nein \*

(\* Zutreffendes bitte unterstreichen)

Unterschrift: .....

Stempel: .....

**b) Amtliche Anerkennung von Zweiradbetrieben für die Durchführung von Untersuchungen nach § 29 der StVZO**

Das Bundesverkehrsministerium hat einen Entwurf mit neuen Richtlinien für die amtliche Anerkennung von Betrieben für die Durchführung von Untersuchungen nach § 29 der StVZO herausgegeben mit dem Hinweis, daß die in dem Gesetzentwurf aufgeführten Richtlinien sinngemäß auch für Zweirad-Werkstätten Gültigkeit hätten.

Um eine Übersicht unsererseits darüber zu erhalten, welche Kreidler-Fachwerkstätten die amtliche Genehmigung für die Durchführung zur Untersuchung nach § 29 der StVZO besitzen, **biten wir die Werkstätten, die eine amtliche Genehmigung besitzen, uns dies bis zum 1. 6. 1971 mitzuteilen**, damit wir diese Werkstätten beim Nachdruck unseres Kundendienst-Verzeichnisses besonders kennzeichnen können.

Für die Durchführung von **Hauptuntersuchungen** sind nur solche Betriebe zugelassen, deren verantwortliche Leiter ein entsprechendes Fachstudium haben. Das Bundesverkehrsministerium verlangt neben der fachlichen Qualifikation vom verantwortlichen Leiter des Betriebes, daß die Voraussetzungen nach der Handwerksordnung zur Führung eines gewerblichen Betriebes erfüllt werden.

Außer der fachlichen Qualifikation und Übernahme der jeweiligen Verantwortung sind neben einer entsprechenden Werkstatteinrichtung und Ausstattung für die Haupt- und Zwischenuntersuchungen von motorisierten Zweirädern zusätzlich folgende Einrichtungen erforderlich:

Vorrichtung zum Ausdrehen von Bremstrommeln sowie alle übrigen Werkzeuge, die zur Instandsetzung von Zweirad-Fahrzeugen erforderlich sind.

Darüber hinaus sind noch folgende Meß- und Prüfeinrichtungen nachzuweisen:

Ortsfester Bremsenprüfstand oder schreibendes Bremsmeßgerät, Fußkraft- und Handkraftmeßgerät.

Anlage:

1 Kreidler-Kundendienst-Fachwerkstätten-Verzeichnis



## Kundendienst-Mitteilung

### Betr.: Bosch-Elektronik-Zündanlage für die Kreidler-Modelle Florett RS und RSH

Ab Motor-Nr. 5129284 / Fahrgestell-Nr. 5125871 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-Lichtmagnetzündler besteht aus:

siehe Bild: **Elektronikbox** (8)      **Ankerplatte** (3)  
                 mit Zündspule (7)      Geberspule (22)

**Polrad** (17)

Nach einer Demontage und Wiedermontage ist auf folgende Punkte besonders zu achten:

Ankerplattenmarkierung (19) auf innere Gehäusemarkierung (18) bringen.

Kabel in zwei Strängen zwischen Ankerplatte und Gehäuse um das Kurbelwellenlager führen.

Ankerplatte (3) festschrauben (Kabel dabei nicht klemmen).

Polrad (17) montieren – im Zündzeitpunkt muß sich Polrad-Pfeil (16) mit der äußeren Gehäusemarkierung (Kerbe 9) decken.

Elektronikbox (8) am Rahmen festschrauben und Kabelbaum einstecken. (Stecker vorher von Korrosion reinigen und auf ausreichende Vorspannung prüfen.)

Zündkabel durch Sicke führen.

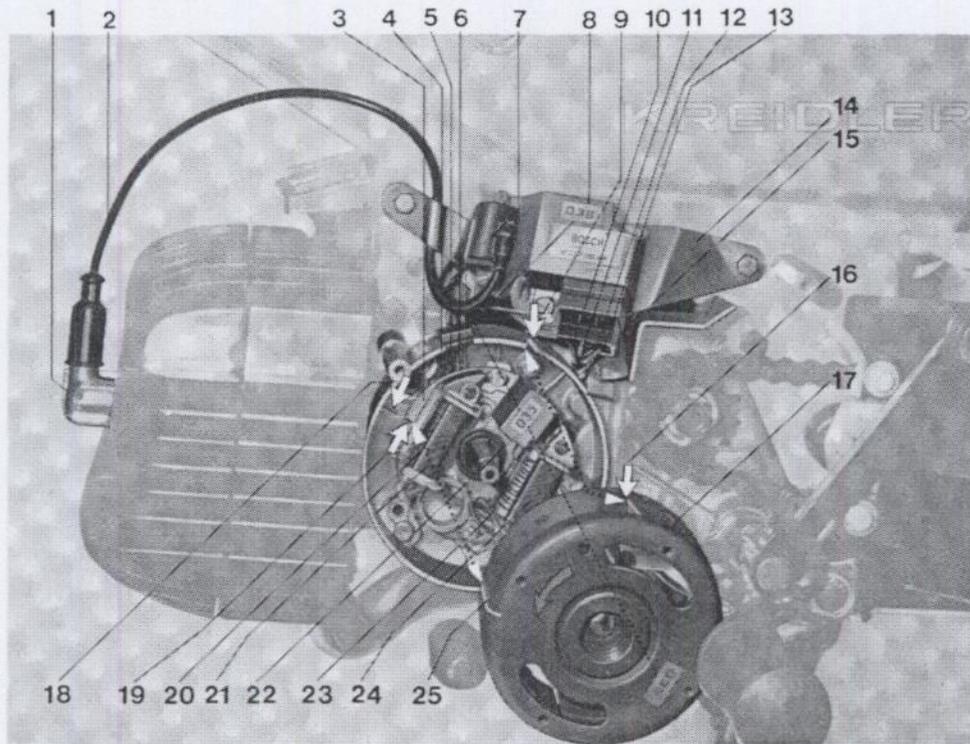
Ankerplatte, Polrad und Elektronikbox müssen am Aufklebeschild dieselbe Nummer haben.

Hinweis:

Wird eine Austauschanlage montiert, so muß der Motor vorher auf 0,9 mm v.O.T. eingestellt werden. Der Polradpfeil wird gegenüber der äußeren Gehäusemarkierung eingeschlagen (großes V - Vorzündung).

Die Stromspulen für Scheinwerfer, Schlußleuchte, Bremsleuchte sind wie bisher einzeln zugänglich auf der Ankerplatte montiert und auch austauschbar.

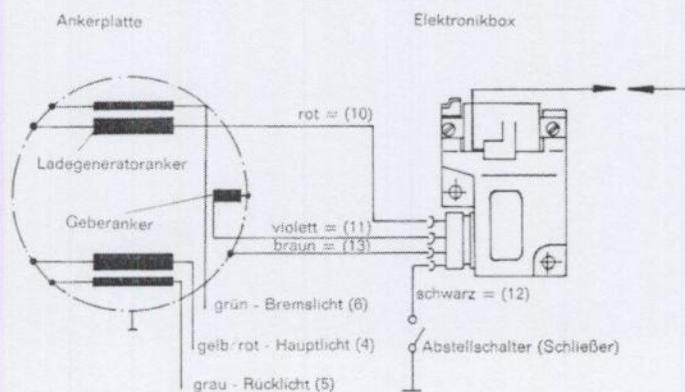
Bosch-Instandsetzungsanleitung für MHKZ (Magnet-Hochleistungs-Kondensator-Zündung): Nr. VDT-WIE 214-2



**Positionsbezeichnungen  
Bosch-Elektronik-Zündanlage (MHKZ)**

- |  |   |
|--|---|
| 1 = Kerzenstecker                              | 14 = Halter für Elektronikbox                                   |
| 2 = Zündkabel                                  | 15 = Schecker zur Elektronikbox                                 |
| 3 = Ankerplatte                                | 16 = Zündstellmarkierung-Polrad „V“<br>Vorzündung 0,9 mm v.O.T. |
| 4 = Hauptlichtleitung - Kabelfarbe gelb/rot    | 17 = Polrad   |
| 5 = Schlußlichtleitung - Kabelfarbe grau       | 18 = Einbaumarkierung am Motorgehäuse                           |
| 6 = Bremslichtleitung - Kabelfarbe grün        | 19 = Einbaumarkierung auf der Ankerplatte                       |
| 7 = Zündspule                                  | 20 = Ladegeneratoranker   |
| 8 = Elektronikbox                              | 21 = Bremslichtanker  |
| 9 = Zündstellmarkierung am Motorgehäuse        | 22 = Geberanker   |
| 10 = Ladeleitung - Kabelfarbe rot              | 23 = Hauptlichtanker  |
| 11 = Geberleitung - Kabelfarbe violett         | 24 = Schlußlichtanker   |
| 12 = Abstellschalterkabel - Kabelfarbe schwarz | 25 = Einbaumarkierung - Polrad                                  |
| 13 = Masseleitung - Kabelfarbe braun           |   |

**Schaltplan der Bosch-MHKZ**



## Kundendienst-Mitteilung

### Abzieher für Freilaufzahnkranz, Ersatzteil-Nr. 265.02.95 bzw. 265.02.76 bei Kreidler Mofa/Moped

Zur Erleichterung der Demontage der Freilaufzahnkränze bei den oben genannten Maschinen wollen wir einen Abzieher (Bild 1) liefern.  
Damit aber eine möglichst geschlossene Anfertigung erfolgen kann, möchten wir zunächst einmal den Bedarf hierfür feststellen.



Bild 1

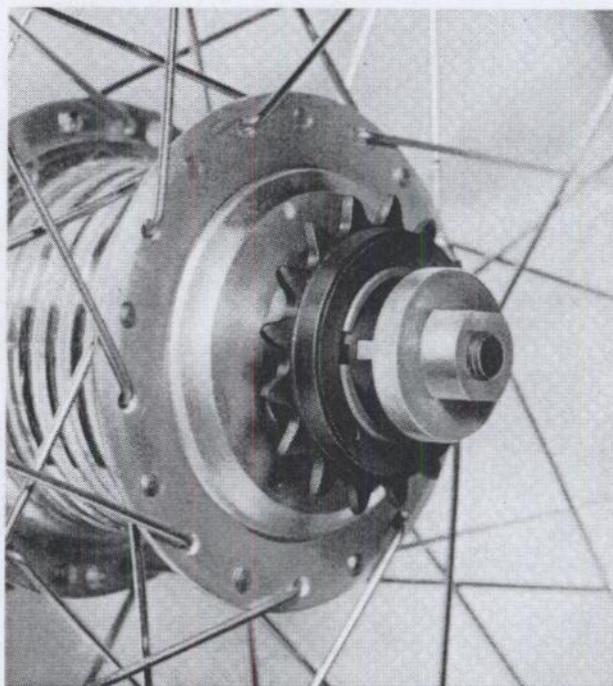


Bild 2

Diesen Abzieher werden wir Ihnen zum Selbstkostenpreis von **DM 6,45** netto per Stück, zuzüglich Versandkosten und 11% MWSt, abgeben.

Teilen Sie uns bitte bis zum 1. 3. 1973 mit, ob Sie diesen Abzieher haben wollen. Geben Sie uns keinen Auftrag, da die Auslieferung über unsere Kreidler-Ersatzteildepots vorgesehen ist.

## Kundendienst-Mitteilung

### Bremsnaben mit Selbstzentrierung bei Kreidler-Florett-Maschinen

Ab Fahrgestell-Nummer	1 156 405	3 210 151	4 058 303	5 128 097 (TM)
	1 214 221	3 445 801	4 200 201	
	3 087 003	3 675 576	5 122 371 (RS)	

sind neue Bremsnaben (Durchmesser 120 bzw. 160 mm) mit Selbstzentrierung eingebaut. Durch die Selbstzentrierung haben diese Bremsnaben eine höhere Bremsleistung. Der Bremsdeckel ist hierzu mit einem Langloch versehen, in dem sich der Bremsnocken zur symmetrischen Anlage der Bremsbacken an die Bremstrommel bewegen kann.

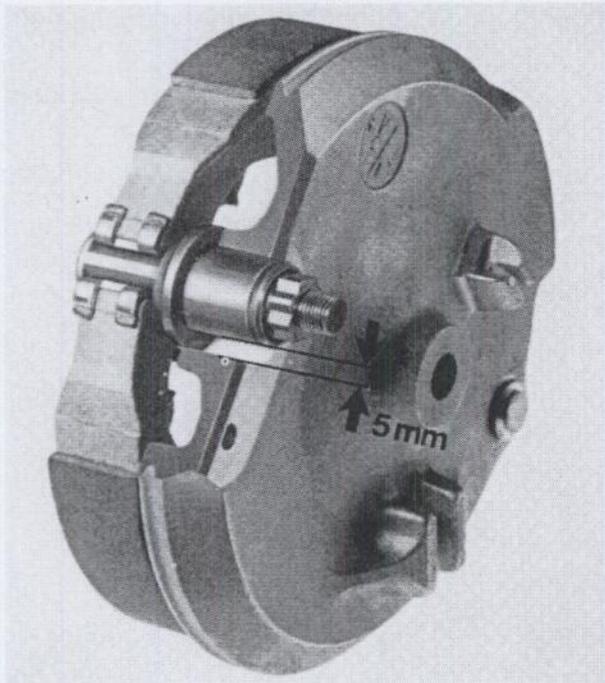


Bild 1

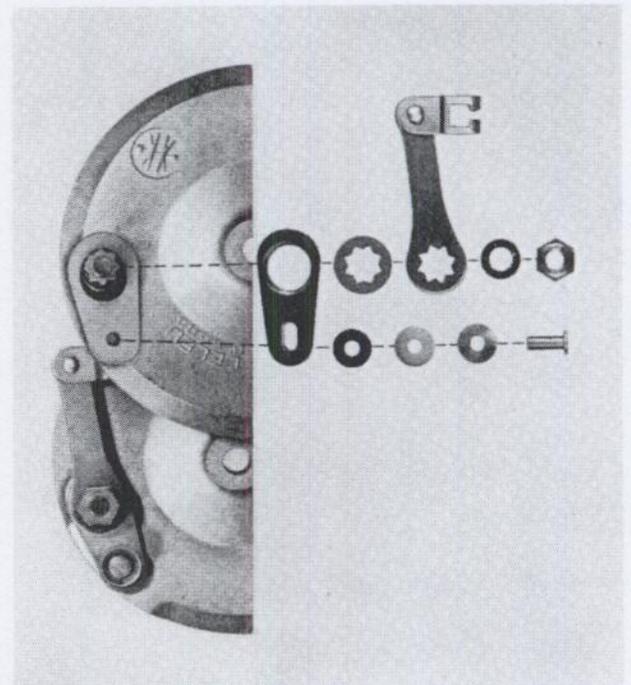


Bild 2

Bei einer späteren Bremsbackenerneuerung bringt die Selbstzentrierung sehr bald wieder die optimale Bremsleistung. Hierzu ist die Beweglichkeit des Bremsnockens im Langloch (Bild 1) ca. 5 mm zu prüfen. Falls der Bremsnocken in der Langlochführung nicht mehr beweglich ist, schlägt man mit einem Plastikhammer leicht seitlich gegen den Bremsnocken oder die Bremsbacken. Reichen die Stellschrauben in den Bowdenzügen zur Nachstellung der Vorder- oder Hinterradbremse nicht aus, so wird der Bremshebel von dem Bremsnocken gelöst, seitenverkehrt montiert und gleichzeitig um einen Zahn verstellt. Dann läßt sich die Bowdenzug-Einstellschraube wieder ganz hineindreihen und die Bremse einstellen.



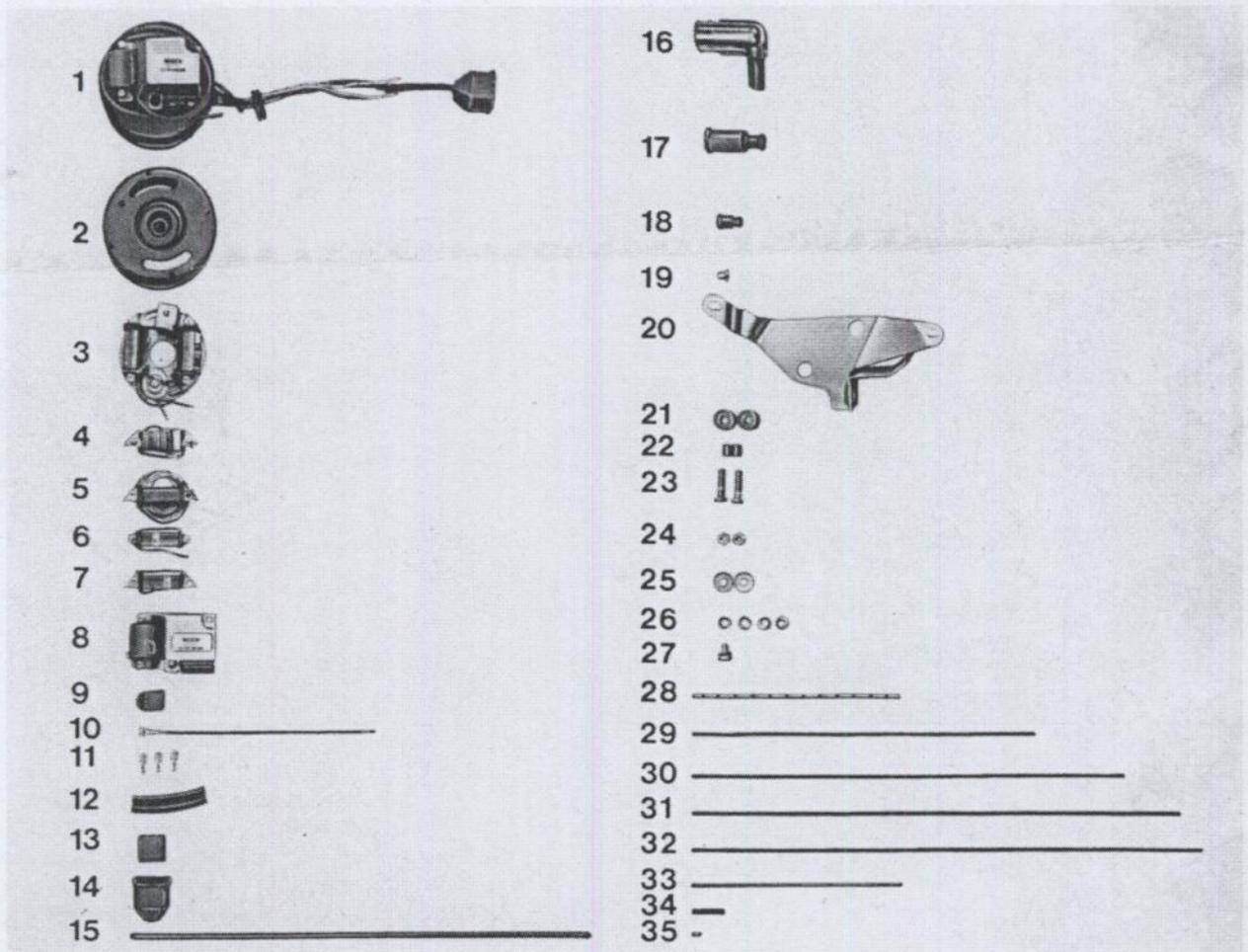
## Kundendienst-Mitteilung

## Reparaturanleitung für Bosch-Elektronik-Zündanlage (MHKZ)

## Inhalt

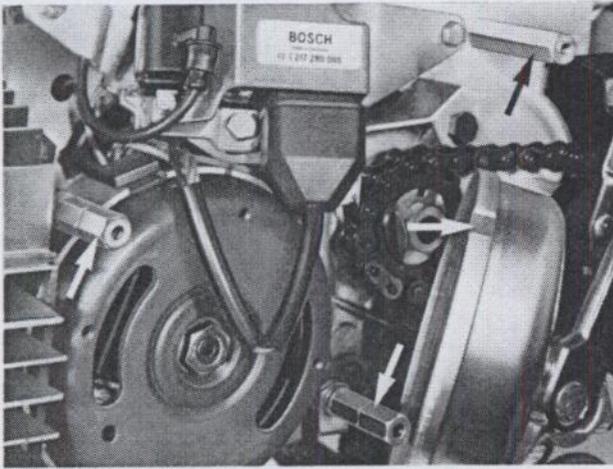
- 1 Aus- und Einbau der MHKZ-Anlage
- 1.1 Schwungrad
- 1.2 Ankerplatte
- 1.3 Schaltgerät
- 1.4 Zündungs-Normaleinstellung
- 2 Störungssuche
- 2.1 Zündkerze
- 2.2 Zündkerzenstecker
- 2.3 Geber

- 2.4 Ladegeneratoranker
- 2.5 Schaltgerät
- 2.6 Kurzschlußleitung
- 3 Erneuern von Zünderteilen
- 3.1 Ladegeneratoranker
- 3.2 Ankerplatte
- 4 Zündungs-Grundeinstellung
- 5 Werkzeuge und Prüfgerät
- 6 Bauteile der MHKZ-Anlage



Bestell-Nr. siehe Seite 6



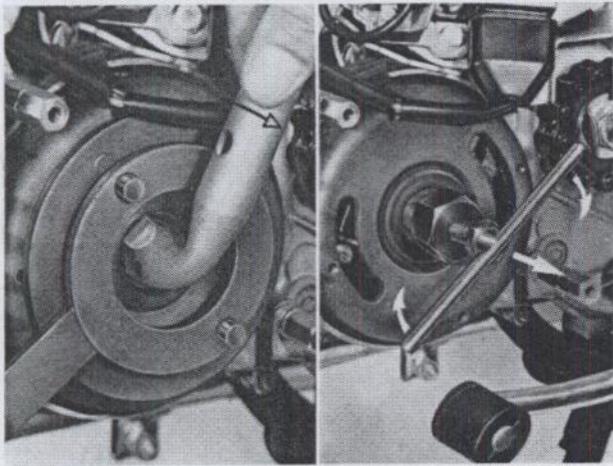


## 1 Aus- und Einbau der MHKZ-Anlage

Beschrieben wird nur die Demontage; erfolgt die Montage nicht in umgekehrter Reihenfolge, wird gesondert darauf hingewiesen. Die für diese Arbeiten benötigten Spezialwerkzeuge und Prüfgeräte sind auf Seite 6 aufgeführt.

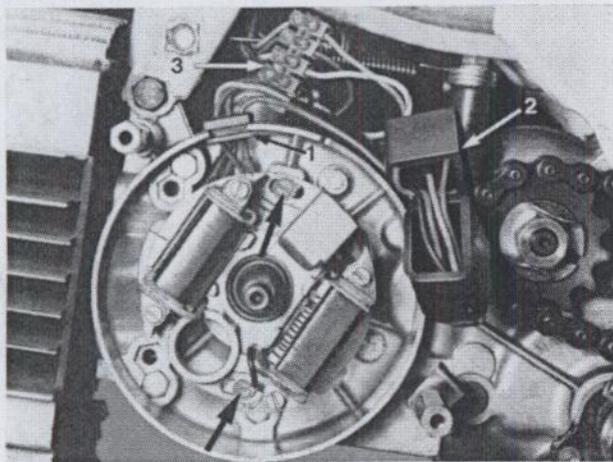
### 1.1 Schwungrad

Motorverkleidung li. Befestigung s. Pfeile und Zünderdeckel abnehmen. Beim Wiedereinbau des Zünderdeckels auf korrekten Sitz des Verdreheschutzes in der Gehäuseaussparung achten (Pfeil).



Schwungrad abbauen, dazu Mutter auf der Kurbelwelle unter Gegenhalten mit Anhalteschlüssel lösen (Linksgewinde), den Abzieher ins Schwungrad einschrauben und Schwungrad abziehen.

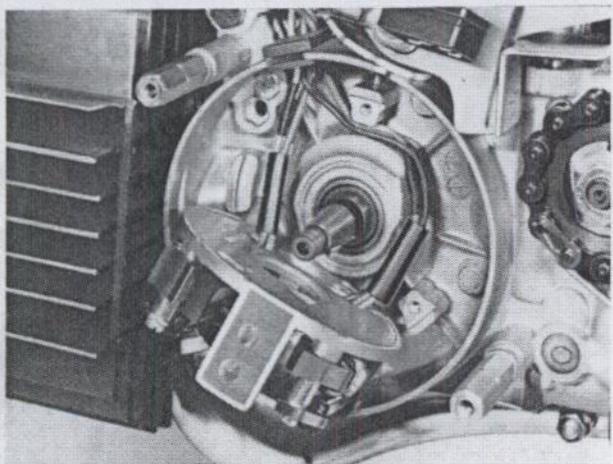
Schwungrad auf gebrochene oder nicht festsetzende Magnete hin überprüfen, ggf. neues Schwungrad verwenden.



### 1.2 Ankerplatte

Ankerplatte ausbauen, beide Befestigungsschrauben (Pfeile) der Ankerplatte lösen. Bei Wiedereinbau muß die Ankerplattenmarkierung zur Motorgehäusemarkierung ausgerichtet werden.

Kabeldurchführung 1 (Formgummi) mit Ankerplatte aus dem Motorgehäuse herausziehen. Sammelstecker 2 aus dem Schaltgerät ziehen, Kabelverbindung 3 (Lüsterklemme, 4 Kabel) lösen.



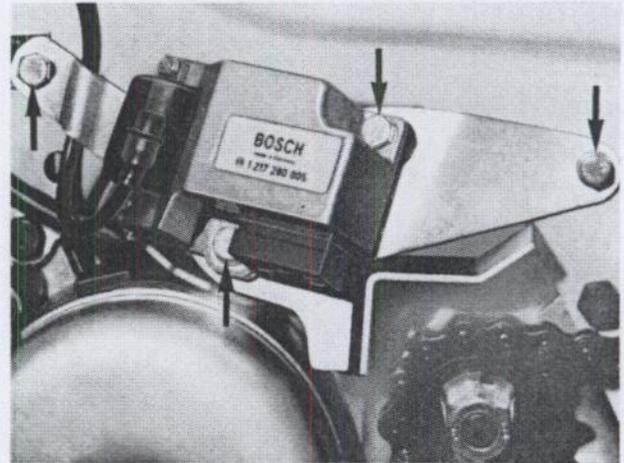
**Einbauhinweis**, der Sammelstecker ist so gestaltet, daß ein falscher Einbau nicht möglich ist.

Sollte jedoch ein Kabel ausgewechselt werden müssen, ist unbedingt auf korrekte Verdrahtung, siehe Bild 3, Seite 4, zu achten; bei falschem Anschluß wird das Schaltgerät zerstört.

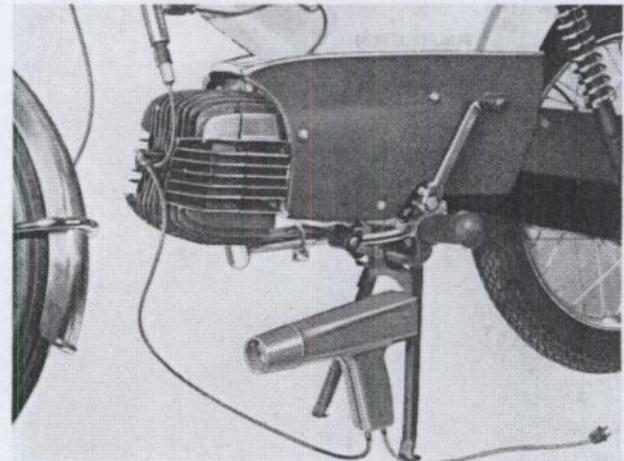
Kabel beim Einbau der Ankerplatte so um das Kurbelwellenlager herum verlegen, daß sie nicht von der Ankerplatte ans Gehäuse gedrückt werden. Ein Tip – beim probeweisen Verdrehen der Ankerplatte muß ein metallisches Gleitgeräusch hörbar werden.

### 1.3 Schaltgerät

Schaltgerät abbauen, dazu beide Befestigungsschrauben des Schaltgerätehalters lösen, Kerzenstecker abziehen und Schaltgerät mit Halter abnehmen. Schaltgerät vom Halter abbauen.



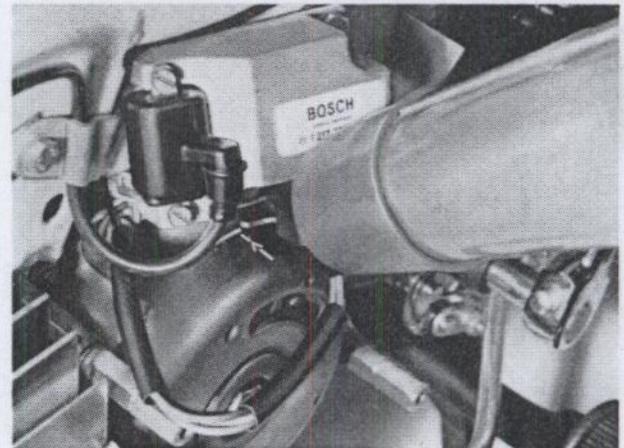
**Einbauhinweis**, nach jeder Instandsetzung an der Zündanlage ist der Zündzeitpunkt zu kontrollieren. Dazu Prüfkabel der Zündlichtpistole zwischen Zündkerzenstecker und Zündkerze klemmen und Netz- bzw. Batterieverbinding herstellen.



### 1.4 Zündungs-Normaleinstellung

Motor starten, auf Drehzahl von 7000 U/min bringen und Schwungrad sowie Gehäusemarkierung mit Zündlichtpistole anblitzen, beide Markierungen müssen sich gegenüber stehen.

Stimmen die Markierungen nicht überein, Ankerplatte bei stehendem Motor verdrehen und festziehen. Erscheint die Schwungradmarkierung des linksdrehenden Motors links von der Gehäusemarkierung (Spätzündung), ist die Grundplatte nach rechts, erscheint sie rechts von der Gehäusemarkierung (Frühzündung), ist sie nach links zu verdrehen.



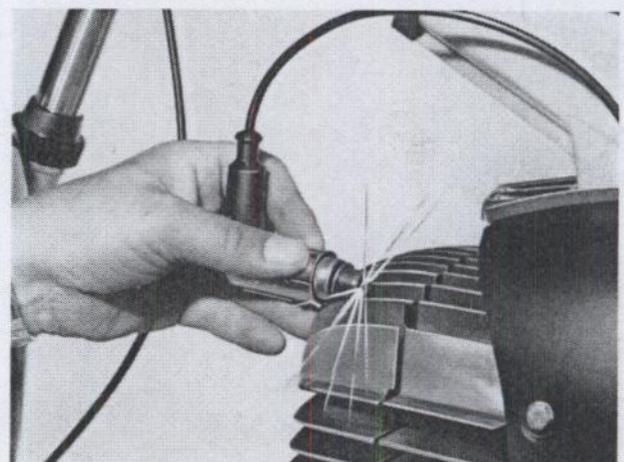
## 2 Störungssuche in der elektronischen Zündanlage

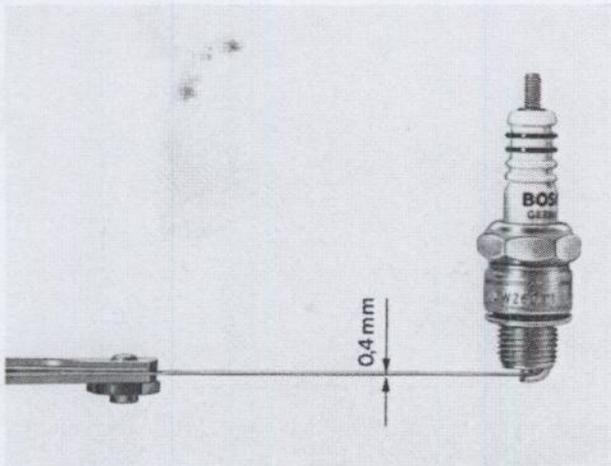
Hat der Motor keine Leistung, setzt aus oder springt nicht an, kann unter der Voraussetzung, daß die Kraftstoffaufbereitung in Ordnung ist, auf einen Defekt an der Zündanlage geschlossen werden.

Bei der Störungssuche ist wie folgt vorzugehen:

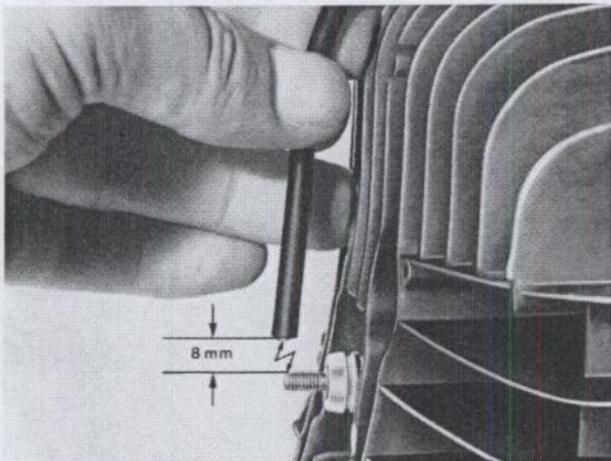
### 2.1 Zündkerze

Zündkerze herausschrauben, Stecker aufsetzen, auf Zylinder (Masse) legen, Motor von Hand ruckartig durchdrehen und prüfen, ob ein Zündfunke vorhanden ist.





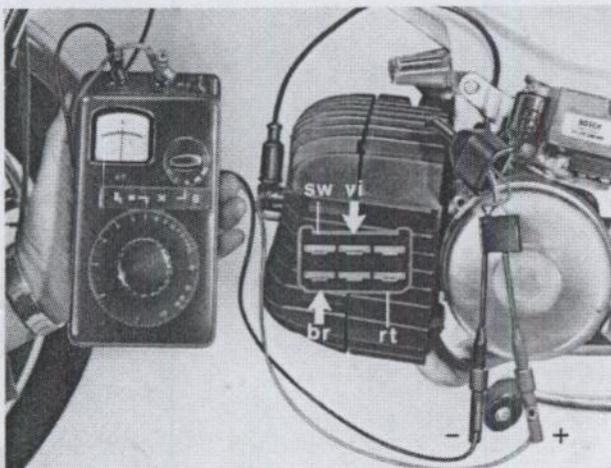
Springt kein Funke über, neue Zündkerze mit Wärme-  
wert W 260 einbauen, Elektroden-Abstand 0,4 mm  
prüfen, ggf. einstellen.



## 2.2 Zündkerzenstecker

Zündkerzenstecker auf Durchgang prüfen, dazu Zünd-  
kabel aus Stecker herausdrehen, Kabel an Masse  
halten und bei von Hand ruckartig durchgedrehtem  
Motor prüfen, ob Funken überspringen; Funkenlänge  
ca. 8 mm bei ca. 400 U/min.

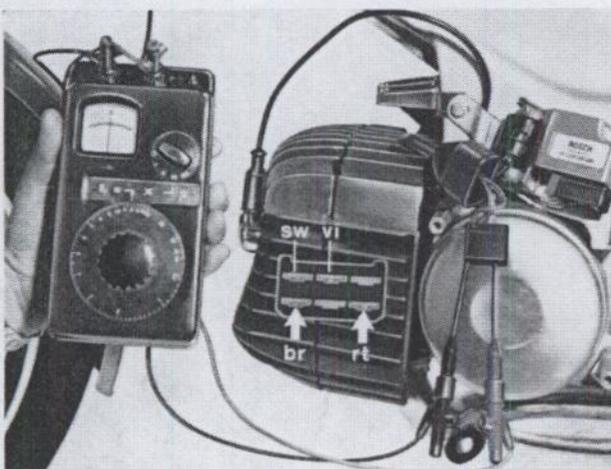
Wurde die Störung nicht gefunden, sind jetzt folgende  
Teile der Elektronikanlage **in eingebautem Zustand**  
zu prüfen.



## 2.3 Geber

Sammelstecker vom Schaltgerät abziehen, Meß-  
spitze + des Ohmmeters in Sammelstecker, Kabel-  
farbe violett, einstecken, Meßspitze — an Masse,  
Kabelfarbe braun, des Sammelsteckers stecken.

Der Meßwert muß  $50 \div 80 \Omega$  betragen, andernfalls  
Ankerplatte mit Geber auswechseln (siehe Seite 2).



## 2.4 Ladegeneratoranker

Sammelstecker vom Schaltgerät abziehen, Meß-  
spitze + des Ohmmeters in Sammelstecker, Kabel-  
farbe rot, einstecken, Meßspitze — an Masse, Kabel-  
farbe braun, legen.

Der Meßwert muß zwischen  $1000 \div 1300 \Omega$  betragen.  
Liegt der Meßwert außerhalb der angegebenen Tole-  
ranz, muß der Ladegeneratoranker ausgewechselt  
werden.

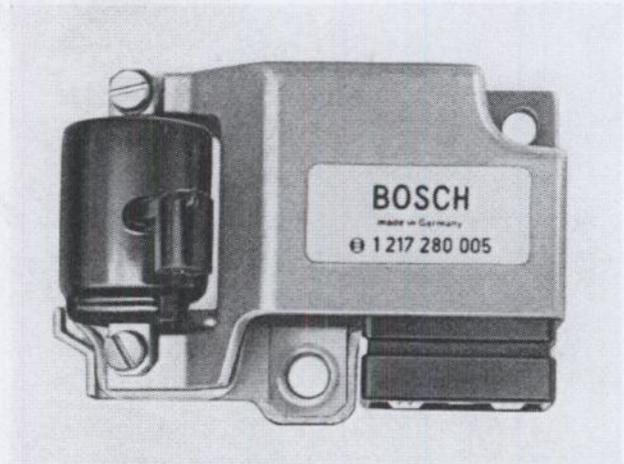
### 2.5 Schaltgerät

Schaltgerät wechseln und prüfen, ob jetzt Zündfunken vorhanden ist.

Die Zündspule darf nur zusammen mit dem Schaltgerät gewechselt werden, weil beide Bauteile zueinander abgestimmt sind.

### 2.6 Kurzschlußleitung

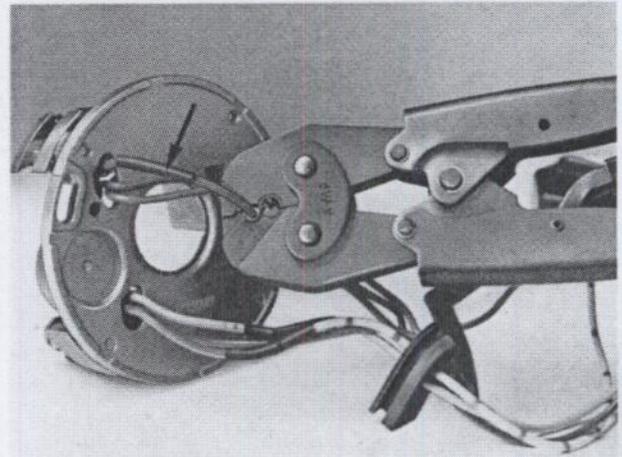
Kurzschlußleitung (schwarz) zwischen Lenkerschalter und Schaltgerät auf einwandfreie Isolation prüfen.



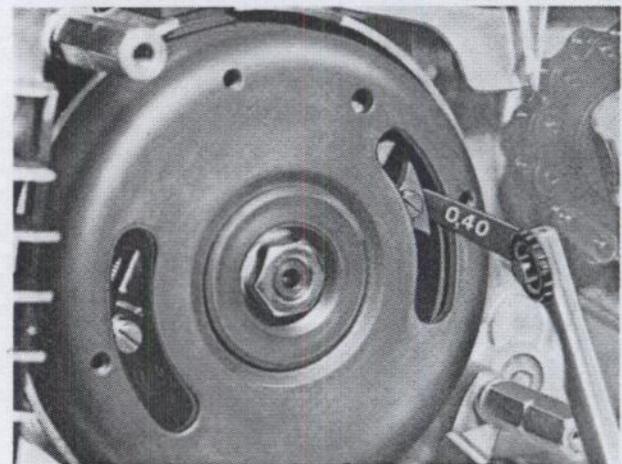
## 3 Erneuern von Zünderteilen

### 3.1 Ladegeneratoranker

Dazu Ankerplatte ausbauen (siehe Seite 2), Schlitzschrauben lösen, Bremslichtanker und Ladegeneratoranker abnehmen, Massekabel des Ladegeneratorankers lösen, Kabelschuttschlauch zurück-schieben, Verbindungskabel zum Sammelstecker (rot) an der Kabelverbindung trennen, Kabelende des neuen Ladegeneratorankers und des verbleibenden Kabels abisolieren. Neuen Schrumpfschlauch, s. Teile-liste, einfädeln, Kabelverbindung des neuen Ladegeneratorankers durch Klemmhülse, s. Teil-liste, mit Kabelklemmzange wieder herstellen, Schrumpfschlauch über Kabelverbindungsstelle schieben, mit Heißluftpistole gleichmäßig erwärmen (Lufttemperatur  $250^{\circ} \div 300^{\circ} \text{C}$ , Ankerplatte darf dabei nicht warm werden), Bremslichtanker und Ladegeneratoranker wieder einbauen, Massekabel anklemmen.

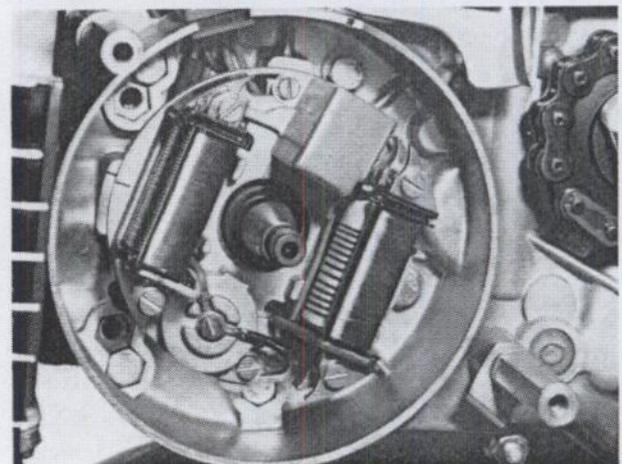


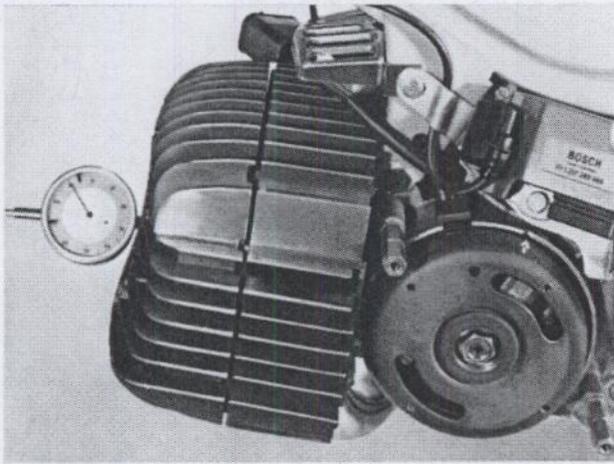
Der Luftspalt jedes einzelnen Polschuhs ist zu messen und ggf. zu korrigieren. Dazu nach Einbau des Schwungrades mit Fühlerlehre 0,4 mm Luftspalt ( $0,35 \div 0,57 \text{ mm}$ ) zwischen Polschuh und Schwungrad prüfen, gelockerte Polschuhe entsprechend verstellen.



### 3.2 Ankerplatte

Wird die **komplette Ankerplatte** gewechselt, deckt sich u. U. die innere Gehäusemarkierung nicht mehr mit der Montagemarkierung auf der Ankerplatte. In diesem Fall Zündung wie beschrieben einstellen und nach Fixierung der Ankerplatte gegebenenfalls Mar-kierung auf der Ankerplatte löschen und neu ein-schlagen.





#### 4 Zündungs-Grundeinstellung

Die Zündungs-Grundeinstellung muß neu vorgenommen werden, wenn

- a) ein neues Schwungrad eingebaut wird, und
  - b) bei Verwendung eines neuen Motorgehäuses.
- Hierzu ist mit Hilfe einer in der Zündkerzenbohrung geführten Meßuhr die oberste Stellung des Kolbens (OT) festzustellen und dann durch nach Rechtsdrehen des Schwungrades der Kolben um 0,9 mm nach unten zu bewegen. In dieser Stellung gegenüber der im Gehäuse grundsätzlich bereits vorhandenen Zündzeitpunktmarkierung neue Markierung auf dem Schwungrad anbringen, ggf. alte Markierung löschen.

#### 5 Werkzeuge und Prüfgerät

Abzieher	Kreidler-Bestell-Nr. 08.12.97
Anhalteschlüssel	Kreidler-Bestell-Nr. 09.30.53
Ohmmeter mit 1,5 V	
Klemmenspannung	handelsüblich
Einstellehre 0,4 mm	handelsüblich
Zündlichtpistole	handelsüblich
Stichdrehzahlmesser	handelsüblich
Kabelklemmzange	handelsüblich, z. B. AMP-Solistrand-Zange Certi Crimp Nr. 49 935 min. Anziehungskraft 70 N (7 kp).

#### 6 Bauteile der MHKZ-Anlage

Bild-Nr.	Ersatzteil-Nr.	Benennung	Anzahl
1	15.02.88	Magnetzündler-Generator MHKZ 35-5/18 W	1
2	08.19.02	Schwungrad	1
3	08.19.03	Ankerplatte vollst.	1
—	08.19.04	Teilesatz	1
4	08.19.05	Ladegeneratoranker	1
5	08.19.06	Lichtanker	1
6	08.19.07	Schlußlichtanker	1
7	08.19.08	Bremslichtanker	1
8	15.02.86	Schaltgerät	1
9	15.02.10	Kabeldurchführung	1
10	15.02.87	Kurzschlußleitung vollst. 220 mm	1
11	15.02.24	Steckhülse	3
12	00.95.06	Isolierschlauch B 7 x 0, 7 x 60 lg. DIN 40621	2
13	15.02.16	Steckhülsegehäuse	1
14	15.02.17	Schutzkappe	1
15	15.02.85	Zündleitung vollst.	1
—	15.02.19	Zündleitung 420 mm	1
16	215.02.02	teilabgeschirmter Entstörstecker	1
17	15.12.04	Regenschutzkappe	1
18	08.16.55	Schutzkappe	1
19	15.02.23	Schutzstopfen	1
20	15.02.95	Schaltgerätehalter	1
21	97.21.03	Buchse	2
22	97.21.04	Hülse	2
23	00.10.39	Sechskantschraube M 6 x 26 DIN 931	2
24	00.20.19	Sechskantmutter M 6 DIN 934	2
25	00.33.50	Scheibe A 6,4 DIN 9021	2
26	00.43.63	Federscheibe B 6 DIN 137	4
27	00.11.46	Sechskantschraube M 6 x 12 DIN 933	1
28	08.16.41 a	Lichtleitung (gelb/rot)	1
29	08.19.09	Masseleitung (braun)	1
30	08.19.10	Bremslichtleitung (grün)	1
31	08.19.11	Geberleitung (violett)	1
32	08.19.12	Ladeleitung (rot)	1
33	08.16.40 a	Schlußlichtleitung (grau)	1
34	09.30.54	Schrumpfschlauch	4
35	09.30.55	Klemmhülse	4



## Ersatzteil-Verkauf

# 1) Berichtigungen und Preisänderungen

## 2) Nachtrag

### zu unserer Ersatzteil-Preisliste, Ausgabe 1974

Zu 1) In unserer Ersatzteil-Preisliste, Ausgabe 1974, wurden inzwischen verschiedene Berichtigungen und Preisänderungen vorgenommen.

Bei einigen Teilen ist jeweils eine besonders starke Teuerung auf uns zugekommen, die uns gezwungen hat, auch unsererseits die bisherigen unverbindlichen Preisempfehlungen hierfür entsprechend anzuheben.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Berichtigungen und Preisänderungen, die Sie in Ihren Unterlagen ebenfalls vermerken wollen:

Ersatzteil-Nr.	Index-Nr.	Bezeichnung	Neue unverbindl. Preisempfehlung ohne MWST. brutto/per Stück (Preisänderungen vorbehalten) DM
00.90.06	01/276	Kolbenring	3,80
00.90.07	03/476	Rechteck-Kolbenring	3,50
05.05.05	K 180	Spezialstoßdämpferöl, 350 ccm	6,20
06.12.12	04/147	Bremsdeckel	51,—
06.12.13	04/148	Bremsdeckel	28,—
06.12.24	04/147	Bremsdeckel	51,—
06.12.25	04/148	Bremsdeckel	28,—
06.15.73	2/465	Stützring	7,—
08.16.84*	04/162	Zündanker	13,70
08.16.84a*	3/34	Zündanker	13,70
08.17.35	4/165 ändern auf 08.17.53	4/165 Glühlampe (Seite 143)	—
08.17.58	27/27 (anstatt X)	Scheinwerfervorderteil	17,30
08.19.03*	4/602	Ankerplatte	100,—
08.19.04*	3/12	Teilesatz	4,10
08.19.05*	3/13	Ladegeneratoranker	20,50
09.11.13	04/17	Aufzieher für Kupplung	17,— (netto)
09.30.28	02/345	Kugellagerinnenringabzieher	37,70 (netto)
15.02.16*	3/19	Steckhülsegehäuse	—,55
15.02.23	3. 29	Schutzstopfen	—,15
15.02.88*	7/44	Magnetzündler	189,—
15.07.20	4/208	Ausgleichsscheibe	—,08
15.13.88	10/53 (anstatt X)	Endkappe (anstatt Auspuffanlage)	18,—
15.13.94	2/163 (anstatt K 192)	Vergaser 1/10/119 (anstatt Schalldämpfer)	47,50
15.25.00	04/75	Kurbeltrieb	73,—
15.48.22	3/364	Zahnsegment	24,50
15.60.52	3/499 (anstatt X)	Kettenritzel	—
15.68.22	03/540	Zahnsegment	24,50
27.87.93	7/20 ändern auf 27.78.93-7/20	Tachometerwelle	—
37.81.12	1/376	Verstärkung	1,—
67.02.02	11/50 (anstatt X)	Steckachse	—
67.02.03	1/392 (anstatt X)	Achsmutter	—
67.02.05	2/171 (anstatt X)	Sicherungskranz	—

(\* = Zünderteile)





Ersatzteil-Nr.	Index-Nr.	Bezeichnung	Unverbindliche Preisempfehlung ohne MWST. brutto/per Stück (Preisänderungen vorbehalten) DM
27.78.80	3/260	Nabenantrieb	14,40
27.94.96a	18/13	Solositzbank	58,90
37.77.07	3/262a	Lasche	—,70
37.77.08	18/2	Kettenkasten, unten	6,90
37.77.09	18/7	Kettenkasten, oben	9,40
37.81.14	3/195	Halter für Kennzeichen	1,70
37.81.15	3/261a	Abziehbild „Mustang“	1,60
37.95.91	K 199	Hinterrad-Kotflügel	43,—
37.95.92	19	Hinterrad-Kotflügel	43,—
57.07.11	10/29	Lenkerbügel	27,40
57.08.14	3/220	Klemmblech	1,10
57.08.17	4/136	Schmutzfänger	2,80
57.08.18	2/625	Kantenschutzprofil	—,90
57.08.93	K 199	Vorderrad-Kotflügel	29,—
57.08.94	24	Vorderrad-Kotflügelstrebe	13,70
57.08.97	21	Vorderrad-Kotflügel	29,—
57.84.78	K 199	Gaszug	3,20
57.84.79	18/33	Kupplungszug	4,30
57.84.80	18/20	Vorderradbremzug	5,70
57.84.81	18/24	Gaszug	3,20
67.62.00	11	Hinterrad	167,10
67.63.00	11	Vorderrad	130,20
67.63.01	24	Felge 19"	28,10
67.65.01	24	Felge	26,20
67.66.00	K 199	Hinterrad	167,10
77.76.93	21	Kraftstoffbehälter	96,60
77.81.22	3/178	Abziehbild „Cross“	1,60
77.81.25	3/177	Klebebild, links	2,80
77.81.26	3/187	Klebebild, rechts	2,80
87.81.20	K 198	Rückstrahler	20,40
87.81.85	3/180a	Kabelstrang zum Anbautacho	5,70
97.90.96	16/110	Sportbügel	16,40

**b) Sonstige Neuteile:**

Ersatzteil-Nr.	Index-Nr.	Bezeichnung	Unverbindliche Preisempfehlung ohne MWST. brutto/per Stück (Preisänderungen vorbehalten) DM
00.00.75	5/2	Sprühdose, Alu-Metalleffekt	8,80
00.00.76	5/2	Sprühdose, rot-orange	8,80
00.00.77	5/2	Sprühdose, signalgelb	8,80
00.01.103	K 195	Satz Dichtungen mit Radialdichtungen	11,90
00.01.104	K 158	Satz Dichtungen RS	7,50
00.01.105	K 200	Satz Dichtungen RM	7,50
00.10.35	2/263	Sechskantschraube M 10 x 95 DIN 931	1,10
00.93.35	1/386	Kraftstoffschlauch A 5 x 9 x 250	—,50
00.93.36	1/386	Kraftstoffschlauch A 5 x 9 x 120	—,20
00.96.70	29/33	Drahtreifen Spezial 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> -17	29,70
01.00.34	4/206	Fahnensteckhülse	—,25
01.00.39	3/284	Ausgleichbuchse für Tretwellenlagerung	4,20
08.17.62	27/19	Glashaltering	14,10
08.17.63	3/194	Schraube für Glashaltering	—,55
08.17.68	3/212	Befestigungsfeder	—,35
08.19.15*	1/560	Kontaktsatz	6,60
08.19.16*	2/13	Kontaktsatz	5,10
27.78.09	3/186	Bügel	3,60
27.78.40	2/260	Zündschlüssel	1,10
37.29.06	1/390	Lenkungsanschlag	1,15
37.29.99/84	24	Rahmen	227,90
37.83.00/84	25/26	Hinterradschwinge	36,30
57.84.82	32/57	Kupplungszug	3,60
77.76.98B	20	Kraftstoffbehälter Chrom, Ausf. B	160,90
77.76.99B	20	Kraftstoffbehälter Chrom, Ausf. B	160,90
215.03.36	2/360	Dekompressionsventil	6,10
215.19.93	3/124	Vergaser	39,90



# Kundendienst-Mitteilung

2/74

September 74

## KUNDENDIENSTSCHULUNGEN IM WERK KORNWESTHEIM, OKTOBER 1974 BIS MÄRZ 1975

Sehr geehrte Herren,

auch in diesem Winterhalbjahr finden in den werkseigenen Kundendiensträumen wieder Schulungen statt, die sich nicht zuletzt wegen der damit verbundenen Werksbesichtigungen großer Beliebtheit erfreuen. Auch diesmal ist dafür Sorge getragen, daß ein Teil der Schulungen am Wochenanfang, ein anderer am Wochenende abgehalten wird, um auf diese Weise Ihnen und Ihren Mitarbeitern die Teilnahme an diesen Veranstaltungen zu erleichtern.

Die neuen Schulungstermine wurden wie folgt festgelegt:

10./11.	Oktober	Do./Fr.	9./10.	Januar	Do./Fr.
17./18.	Oktober	Do./Fr.	16./17.	Januar	Do./Fr.
21./22.	Oktober	Mo./Di.	20./21.	Januar	Mo./Di.
28./29.	Oktober	Mo./Di.	27./28.	Januar	Mo./Di.
7./ 8.	November	Do./Fr.	6./ 7.	Februar	Do./Fr.
14./15.	November	Do./Fr.	13./14.	Februar	Do./Fr.
18./19.	November	Mo./Di.	17./18.	Februar	Mo./Di.
25./26.	November	Mo./Di.	24./25.	Februar	Mo./Di.
5./ 6.	Dezember	Do./Fr.	6./ 7.	März	Do./Fr.
12./13.	Dezember	Do./Fr.	13./14.	März	Do./Fr.
16./17.	Dezember	Mo./Di.	17./18.	März	Mo./Di.

Eine Anmeldekarte für diese Schulungen fügen wir dieser Mitteilung jeweils bei. Darüber hinaus können Sie selbstverständlich bei Ihrem Bezirksleiter bzw. auch über uns weitere Exemplare anfordern.

Mit Ausnahme der im Oktober stattfindenden Schulungen bitten wir darum, Ihre Anmeldung spätestens 3 Wochen vor Beginn des gewählten Termins unter Angabe

der Händleranschrift  
des Teilnehmers  
des Termins  
des Reisemittels (Auto, Bahn)

einzusenden. Wenn eine Zimmerreservierung erfolgen soll, dann geben Sie bitte den An- und Abreisetag mit an. Alle Teilnehmer erhalten dann eine schriftliche Einladung.

Es ist vorgesehen, daß jeder Schulungsteilnehmer während des Schulungszeitraumes um 9.00 Uhr ein schwäbisches Vesper und zwischen 12.00 und 13.00 Uhr ein Mittagessen in unserer Werkskantine erhält. Außerdem wird pro Teilnehmer eine Verpflegungspauschale von DM 15,-- je Schulungstag vergütet. Die Kosten für Fahrt, Unterkunft usw. können wir leider nicht übernehmen.

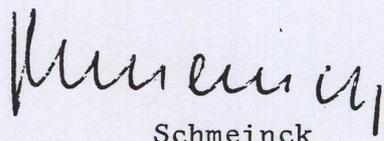
b.w.

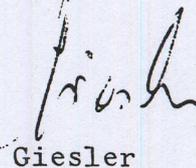
Von den Teilnehmern vergangener Schulungen ist immer wieder bestätigt worden, daß das hier erworbene Wissen bei der täglichen Arbeit sinnvoll angewendet werden kann und sich ein Besuch bei uns, auch der nahegelegenen Großstadt wegen, zu einem eindrucksvollen Erlebnis gestaltet hat.

Auch über Ihre Teilnahme werden wir uns sehr freuen - geben Sie uns deshalb den Schulungstermin Ihrer Wahl möglichst bald an - am besten heute noch.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

  
Schmeinck

  
Giesler

Anlage



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

1/75

Januar 75

## Neuer Ladegeneratoranker für MHKZ-Anlage

Die Fa. Bosch verwendet bei der MHKZ-Anlage neuerdings zwei verschiedene Ladegeneratoranker, die aber beide unter der gleichen Ersatzteil-Nummer (Kreidler 08.19.05, Bosch 1 214 210 113) laufen.

Wie in unserer KD-Mitteilung 3/73 erwähnt, hat der bisherige Ladegeneratoranker bei einwandfreier Funktion einen Meßwert von 1000 - 1300 Ohm. Bei der jetzt neben der früheren Ausführung verwendeten neueren Ausführung, muß der Meßwert bei 400 - 500 Ohm liegen, weil der Anker elektrisch neu ausgelegt wurde. Diese 2. Ausführung des Ladegeneratorankers unterscheidet sich von der älteren dadurch, daß der Anker nur eine beigefarbene Bandagierung hat (die 13 Dämpfungswicklungen wurden durch eine innenliegende Alu-Folie ersetzt) und außerdem die Polschuhe nur 6 mm hoch sind. Die beiden Ladegeneratoranker sind untereinander austauschbar. Es ist jedoch zu beachten, daß bei Verwendung der neueren Ausführung anstatt der älteren, die Distanz zwischen dem Ladeanker und der Bremslichtspule unter Verwendung von 4 mm Scheiben ausgeglichen werden muß.

Wenn aus irgendwelchen Gründen eine Spule der Grundplatte gelöst oder erneuert worden ist, sollte vor dem Festziehen ein Zentrierring, Ersatzteil-Nr.09.30.04 über die Spulen geschoben werden, damit eine genaue Zentrierung der Spulen erfolgt und auch der Luftspalt zwischen den Polschuhen und den Polradmagneten, der 0,4 mm betragen soll, stimmt. Bei nicht genau zentrierten Spulen können diese am Polrad streifen, was zu Beschädigungen führt. Außerdem kann der Luftspalt zu groß oder zu klein sein, was sich dann auf die elektrischen Werte des Zünders nachteilig auswirkt.



# KUNDENDIENST

2/75

Februar 75

## Hakenklinkenschaltung

Sehr geehrte Herren,

die bisher verbaute Getriebeschaltung wurde bei der Florett-RS ab

Fahrgestell-Nr. 5 155 403

Motor-Nr. 5 161 116

durch eine Hakenklinkenschaltung ersetzt; vgl. dazu Bilder 1 - 4, in denen die geänderten bzw. neu hinzugekommenen Teile mit Positionsziffern versehen wurden. Dieser neu gestaltete Schaltmechanismus ist wartungsfrei und vor Verunreinigungen geschützt im Ölbad des Gehäuses angeordnet.

Die Funktion der bisher verbauten Schaltungselemente Zahnsegment sowie Mitnehmer einschließlich der Klinken und dem Klinkenabheber wird jetzt von der Schalthebelnabe mit Hakenklinke Bild 3 Pos. 6 übernommen, die beim Betätigen des Schalthebels die stirnseitig mit Schaltstiften bestückte Schaltwalze Bild 4 Pos. 2 direkt bewegt. Auf diese Weise ist noch präziseres Schalten bei gleichzeitig verkürzten Schaltwegen möglich.

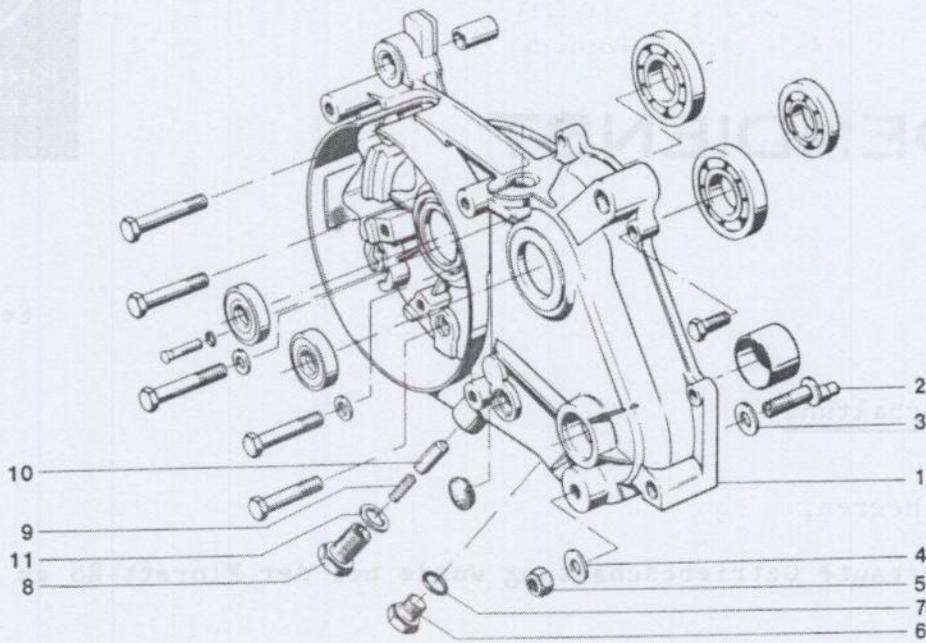
Die Schaltarretierung übernimmt das als Rastenscheibe ausgebildete zünderseitige Ende der Schaltwalze, in deren Kerben ein unter Federdruck stehender Fixierstift Bild 1 Pos. 8 - 11 eingreift.

Die Schaltarretierungs-Schraube Bild 1 Pos. 8 und die Ölablaß-Schraube Bild 1 Pos. 6 sind im Zusammenhang mit dieser Änderung an die besser zugängliche Unterseite des Gehäuses verlegt worden. Sowohl die an der tiefsten Stelle des Gehäuses angeordnete Ölablaß-Schraube SW 17 als auch die in Fahrtrichtung weiter vorn befindliche Schaltarretierungs-Schraube SW 19 sind mit je einem Kupfer-Asbestring unterlegt, der nach jedem Lösen erneuert werden muß.

Achtung: Schaltarretierungs-Schraube nur im Zusammenhang mit dem Abbau der linken Gehäuse-Hälfte lösen.

Bild 1

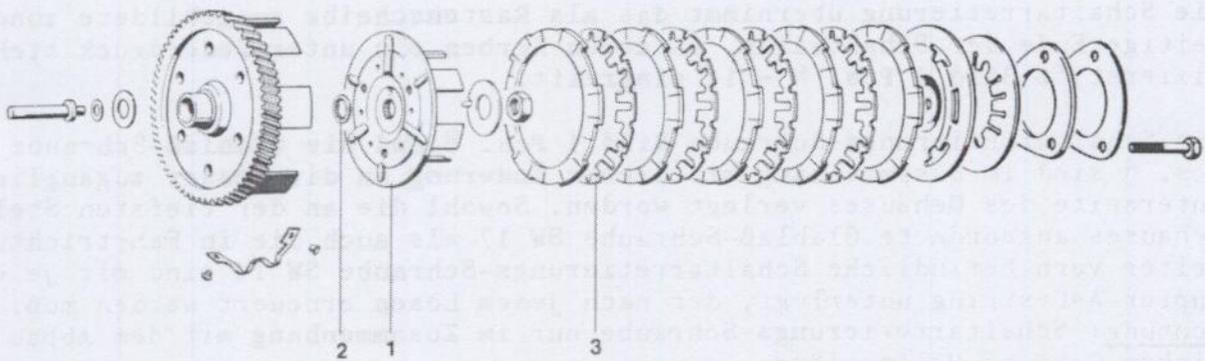
Gehäuse, links / Schaltarretierung



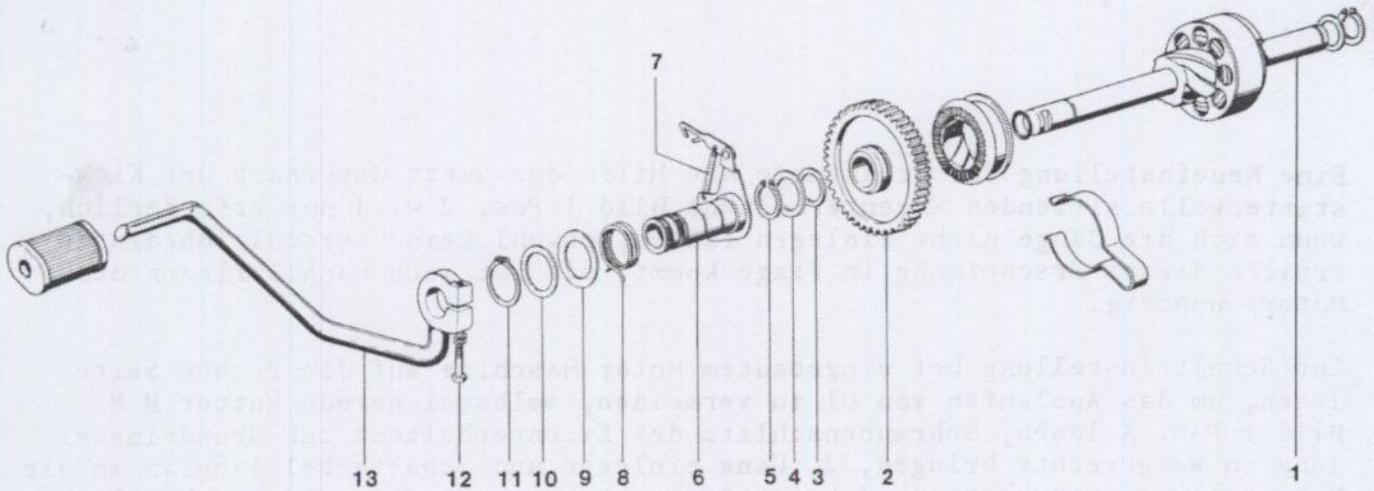
Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.	Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.
1	15.61.99	Gehäuse, links	1	7	00.70.01	Dichtring C 12x16	1
2	15.06.26	Exzentrerschraube	1	8	15.06.29	Rastschraube	1
3	15.06.27	Dichtscheibe	1	9	15.21.26	Druckfeder	1
4	00.33.53	Scheibe 8,4	1	10	15.06.28	Raste	1
5	00.21.53	Mutter M 8 selbsts.	1	11	00.70.22	Dichtring C 14x18	1
6	00.19.40	Verschlusschraube	1				

Bild 2

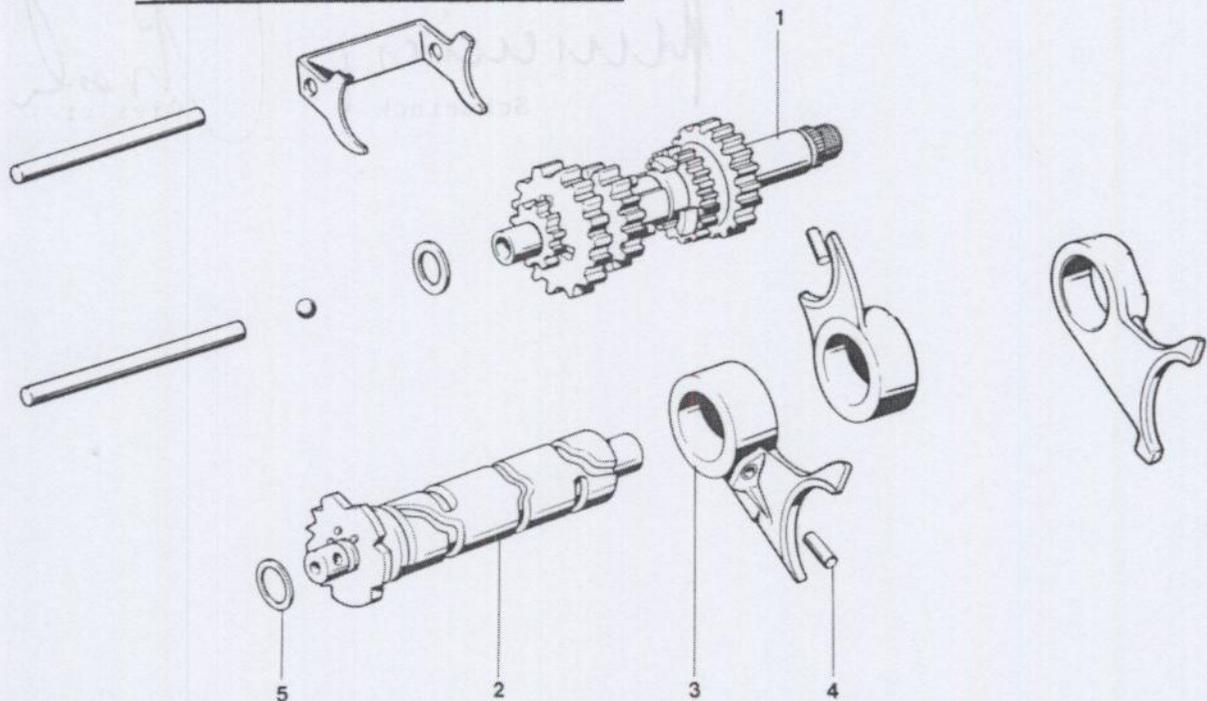
Kupplung



Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.
1	15.07.99	Kuppl.Muffe	1
2	15.07.21	Scheibe	1
3	15.67.04	Innenlamelle	1



Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.	Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.
1	15.08.99	Kickst.Welle	1	8	15.06.25	Rückholfeder	1
2	15.08.98	Kickst.Rad	1	9	15.06.33	Scheibe	1
3	15.58.09	Ausgleichscheibe n.B.	1	10	15.06.32	Scheibe	1
4	15.58.10	Anlaufscheibe	1	11	00.46.62	Sicherungsring 22x1,2	1
5	15.58.16	Sicherungsring	1	12	00.11.31	Sechskantschr. 6x30	1
6	15.06.95	Schalthebelnabe, v.	1	13	15.10.41	Fußschalthebel	1
7	15.06.24	Zugfeder	1	-	00.71.00	Runddichtring 19x1,5	1



Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.	Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.
1	15.66.91a	Vorgelegewelle	1	4	00.53.09	Ringk.Zyl.Stift	2
2	15.06.16	Schaltwalze	1	5	15.06.30	Scheibe	1
3	15.66.50	Schaltegabel, <i>li</i>	1				

40

Eine Neueinstellung der Schaltwege mit Hilfe des jetzt unterhalb der Kickstarterwelle sitzenden Exzenterbolzens Bild 1 Pos. 2 wird nur erforderlich, wenn sich die Gänge nicht einlegen lassen, obwohl keine verschleißbedingte Ursache dieser Erscheinung in Frage kommt, sie ist auch nach Zerlegen des Motors unnötig.

Zur Schalteinstellung bei eingebautem Motor Maschine auf die rechte Seite legen, um das Auslaufen von Öl zu vermeiden, selbstsichernde Mutter M 8 Bild 1 Pos. 5 lösen, Schraubenschlitz des Exzenterbolzens zur Grundeinstellung in Waagerechte bringen, 2. Gang einlegen und Schalthebel langsam in die Ruhestellung zurücklassen; dabei muß ein hörbares Einrasten der Hakenklinke vernehmbar sein. Der Leerweg des Schalthebels ist korrekt, wenn er bei leichtem Antippen nach oben und unten gleich groß ist. Bei zu großem Leerweg nach unten Exzenter schraube nach links, bei zu großem Weg nach oben nach rechts verdrehen, Exzenter schraube mit Mutter M 8 wieder kontern.

Auch die Mitnahme der Kupplungsmuffe Bild 2 Pos. 1 auf der Vorgelegewelle Bild 4 Pos. 1 erfuhr ab der genannten Einsatznummer insofern eine Änderung, als daß das Motordrehmoment jetzt durch eine Kerbverzahnung nach DIN übertragen wird. Auf diese Weise wurde Spielfreiheit in radialer und tangentialer (Dreh-) Richtung ermöglicht und somit die Voraussetzung für eine noch höhere Standzeit dieses Kraftübertragungselements geschaffen.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

*Schmeinck*  
Schmeinck

*Giesler*  
Giesler



# KUNDENDIENST

Nachtrag zur Kundendienst-Mitteilung 2/75

Oktober 75

Hakenklinkenschaltung, Florett 4-Gang, RM und RMC

Sehr geehrte Herren,

die in der Kundendienst-Mitteilung 2/75 beschriebene geänderte Fußschaltung ist serienmäßig ab

Fahrgestell-Nr. 4 069 257

Motor-Nr. 4 069 018

auch bei den 4-Gang RM- und RMC-Modellen eingelaufen.

Da sich 4- und 5-Gang-Hakenklinkenschaltungen im Prinzip gleichen, gelten die in der KD-Mitteilung 2/75 gemachten Ausführungen mit folgenden Ausnahmen auch für die 4-Gang-Fahrzeuge:

1. Bild 1

Pos. 1 An Stelle der ET-Nr. 15.61.99 (Gehäuse links) gilt beim 4-Gang Motor die ET-Nr. 15.61.98.

2. Bild 2

Pos. 1-3 Keine Gültigkeit, da die Kupplung der 4-Gang-Modelle gegenüber der vorher gebauten Ausführung unverändert bleibt.

3. Bild 4

Pos. 1 Keine Gültigkeit, die Vorgelegewelle der 4-Gang-Modelle bleibt gegenüber der vorher gebauten Ausführung unverändert.

Pos. - An Stelle der ET-Nr. 15.06.96 (Schaltwalze vollst.) gilt für die 4-Gang-Modelle die ET-Nr. 15.06.86.

Pos. - Die ET-Nr. 00.59.62 (Spannhülse 5 x 16, DIN 7346) wird für die 4-Gang-Modelle zusätzlich aufgenommen.

4. Seite 4

Letzter Absatz - keine Gültigkeit.

Bei einem Teil von RM- und RMC-Modellen, deren Fahrgestellnummernkreis im Hause festgehalten wurde, kann unter ungünstigen Umständen ein Schaltwalzen-Überlauf über die Endposition auftreten. Das Eintreten eines solchen Falles ist daran erkennbar, daß sich die Gänge nicht mehr einlegen lassen.

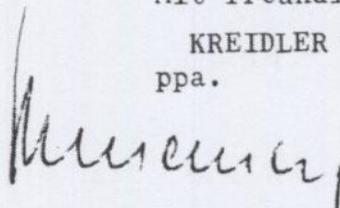
Ursache: Der Fixierstift (in der Demontage-Hilfsbohrung der Schaltwalze) zur Festlegung der Endposition der Schaltwalze fehlt. Die Endposition wird in diesem Fall nur durch die Rastenwirkung begrenzt.

Abhilfe: In die linke Demontage-Hilfsbohrung der Schaltwalze wird eine Spannhülse 5 x 16, DIN 7346 (ET-Nr. 00.59.62) so tief eingesetzt, daß deren sichtbares Ende 2,5 mm über den Nutgrund der Schaltwalze herausragt.

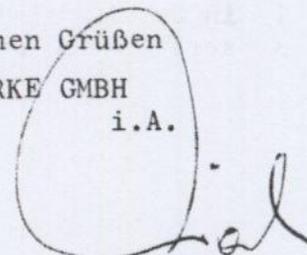
Bitte heften Sie diesen Nachtrag an die KD-Mitteilung 2/75 an.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.



Schmeinck



Giesler



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

3/75

August 75

## Blinklichtanlage für Kreidler-Florett RS

Sehr geehrte Herren,

die Baumuster Florett RS und RSH sind ab

Fahrgestell-Nr. 5 153 603

serienmäßig mit einer elektronisch gesteuerten, typgeprüften Blinkanlage ausgerüstet. Neue Baumusterbezeichnung: Florett RS-B und RSH-B.

Als Stromquelle für die Blinkanlage dient eine 6 V - 6,7 Ah Naß-Batterie, die von der 18 Watt Bremslichtspule der MHKZ-Anlage gespeist wird. Die Batterie ist so dimensioniert, daß bei normalen Einsatzbedingungen und Wartung genügend Energie zum Betreiben der Blinkanlage zur Verfügung steht.

Der zum Aufladen der Batterie aus der Bremslichtspule entnommene Wechselstrom wird durch eine Diode gleichgerichtet.

Zwischen Gleichrichterdiode und Batterie ist eine 8 Ah-Sicherung angeordnet, die plötzliches Entladen der Batterie bei Masseschluß verhindert.

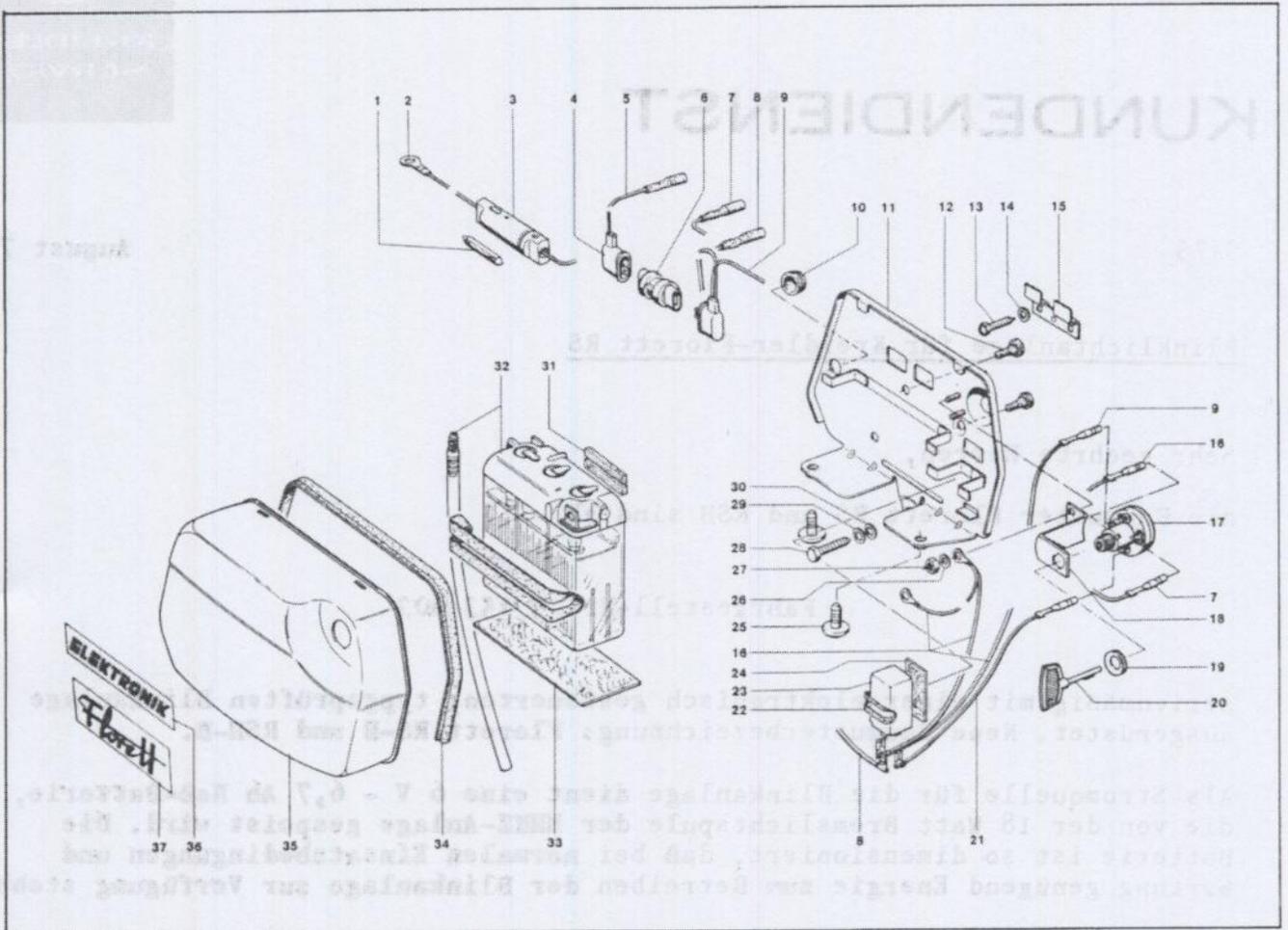
Die Blinkerhalter sind elastisch ausgebildet, um die Glühbirnen vor Stößen und Vibrationen zu schützen.

Jeder mit einer Blinkanlage ausgestatteten Neumaschine ist eine Information beigelegt (siehe Anlage), in der die Maßnahmen zur Inbetriebnahme der Blinkanlage beschrieben sind.

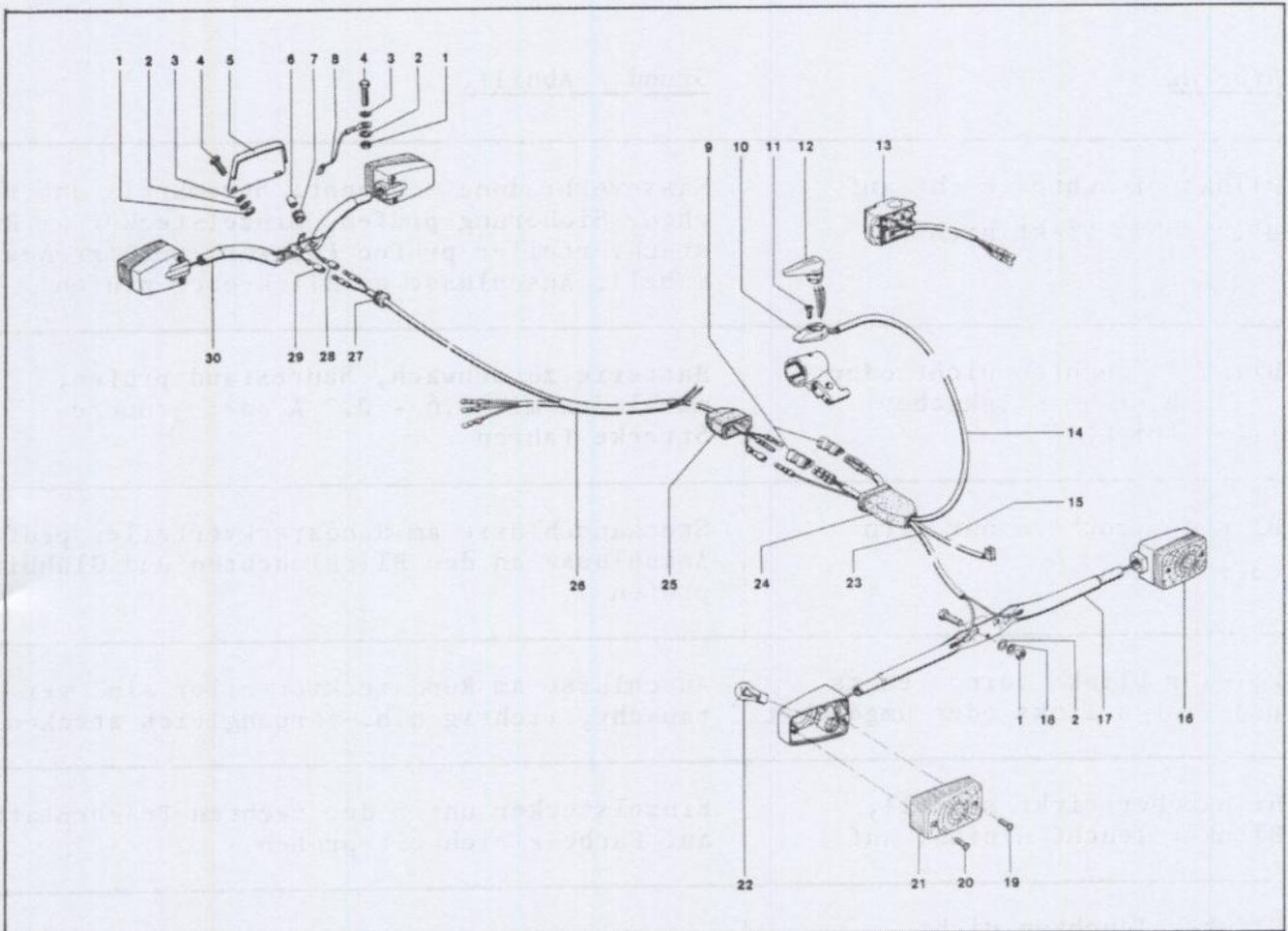
Die Blinkanlage ist auch für alle vor der Fg.-Nr. 5153603 gefertigten RS und TM, die mit einer 35 - 5/18 W Lichtanlage ausgestattet sind, als Nachrüstsatz (Best.-Nr. 97.03.00) lieferbar. Das Nachrüsten macht eine Vorführung des Fahrzeugs bei einem TÜV notwendig. Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung kann unter Angabe von Typ und Fahrgestellnummer bei uns angefordert werden.

Nachfolgend die Ersatzteilliste der Serienausführung, die sich mit Ausnahme des Blinkerschalters mit dem Nachrüstsatz deckt:

Best.-Nr.	Bezeichnung	Einheit	Stückzahl
97.03.01	Batterie	1	1
97.03.02	Diode	1	1
97.03.03	Sicherung	1	1
97.03.04	Glühbirne	1	2
97.03.05	Glühbirne	1	2
97.03.06	Glühbirne	1	2
97.03.07	Glühbirne	1	2
97.03.08	Glühbirne	1	2
97.03.09	Glühbirne	1	2
97.03.10	Glühbirne	1	2
97.03.11	Glühbirne	1	2
97.03.12	Glühbirne	1	2
97.03.13	Glühbirne	1	2
97.03.14	Glühbirne	1	2
97.03.15	Glühbirne	1	2
97.03.16	Glühbirne	1	2
97.03.17	Glühbirne	1	2
97.03.18	Glühbirne	1	2
97.03.19	Glühbirne	1	2
97.03.20	Glühbirne	1	2



Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.	Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.
-	97.03.00	Blinkanlage vollst. (Nachrüstsatz)	1	17	97.03.95	Zündschloß	1
1	08.17.74	Sicherung 8 Amp.	1	18	97.03.12	Zündschloßträger	1
2	97.03.23	Batterieleitung z. Sicherungshalter (rot)	1	19	09.12.21	Rändelmutter	1
3	97.03.89	Sicherungshalter mit Sicherung	1	20	09.12.20	Zündschlüssel	1
4	15.22.13	Regenschutzkappe	2	21	97.03.27	Gleichstromleitung z. Blinkgeber (rot)	1
5	97.03.86	Wechselstromleitung z. Gleichrichter (grün/rot)	1	22	255.04.11	Spannring f. Blinkgeber	1
6	97.03.17	Gleichrichter	1	23	97.03.18	Blinkgeber	1
7	97.03.05	Kurzschlußleitung f. Zündschloß (schwarz)	1	24	97.03.19	Unterlage f. Blinkgeber	1
8	97.03.85	Geberleitung (schwarz/weiß/grün)	1	25	235.17.07	Schrauben	4
9	97.03.84	Gleichstromverbinder (rot)	1	26	00.43.64	Federscheibe B 4	2
10	87.73.01	Kabeltülle	1	27	00.20.30	Sechskantmutter	2
11	97.03.87	Trägerplatte rechts	1	28	00.19.33	Blechschaube B 6,3x19	2
-	97.03.25	Trägerplatte links	1	29	00.43.57	Federscheibe B 6	2
12	97.03.13	Gummipilz	8	30	00.30.02	Scheibe 6,4	2
13	00.19.30	Blechschaube B 8,4 x 16	4	31	57.07.07	Elastikstreifen (werden nachträglich ange- bracht)	2
14	00.43.32	Federscheibe B 5	4	32	97.03.94	Batterie mit Überlauf- schlauch	1
15	37.29.19	Trägerplattenhalter	2		37.81.01	Spannring f. Batterie	1
16	97.03.33	Masseverbinder (braun)	1	33	97.03.15	Unterlage f. Batterie	1
				34	97.03.22	Keder	2
				35	97.03.21	Deckel rechts	1
				-	97.03.93	Deckel links	1
				36	27.00.19	Abziehbild "Elektronik"	1
				37	27.00.17	Abziehbild "Florett"	1



Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.	Pos. Nr.	Ers.T. Nr.	Bezeichnung	Anz.
1	00.20.10	Sechskantmutter M 6	4	-	97.03.83	Blinker vorn, vor-	
2	00.30.02	Scheibe 6,4	4			mont.	1
3	00.40.63	Zahnscheibe A 6,4	2	16	97.03.99	Blinkleuchte vollst.	4
4	00.11.30	Sechskantschraube M 6 x 22	4	17	97.03.01	Blinkerhalter vorn	1
5	97.03.03	Abdeckblech	1	18	00.43.57	Federscheibe B 6	2
6	97.21.04	Hülse	1	19	09.03.07	Schraube 3,5 x 30	4
7	97.21.03	Buchse	1	20	00.17.34	Zylinderschraube M 4 x 8	4
8	97.03.04	Massekabel f. Blinker hinten	1	21	09.03.04	Lichtaustritt (Gläser)	4
9	97.03.29	Rundsteckverteiler	2	22	08.17.72	Glühlampe RL 6 V 21 W	4
10	97.03.76	Sockel (Nachrüst-	1	23	97.03.92	Kabelstrang f. Blink-	
11	00.17.61	Senkschraube M 5 (Nachrüst-	1	24	97.03.30	Schutzkappe lang	1
12	97.03.77	Blinkerschalter (Nachrüst-	1	25	15.02.17	Schutzkappe kurz	1
13	87.81.78	Blinkerschalter (Serie)	1	26	97.03.90	Kabelstrang f. Blink-	
14	97.03.76	Kabelstrang z. Blinkerschalter (Nachrüst-	1	27	87.73.01	Kabeltülle	1
15	97.03.91	Kabelstrang z. Kontrollleuchten	1	28	97.03.07	Blinkerleitung hinten links	1
-	08.17.71	Glühlampe J6 V 1,2 W	2	29	97.03.08	Blinkerleitung hinten rechts	1
				-	97.03.81	Blinker hinten, vor-	
				30	97.03.97	Blinkerhalter hinten, vollst.	1

Für evtl. auftretende Störungen folgende Diagnose- und Reparaturhilfe:

<u>Störung</u>	<u>Grund / Abhilfe</u>
Blinker leuchten nicht auf Blinkgeber tickt nicht	Masseverbindung schlecht, Stromkreis unterbrochen, Sicherung prüfen, Einzelstecker am Rundsteckverteiler prüfen (schwarz/weiß/grünes Kabel), Anschlüsse am Blinkgeber prüfen
Blinker leuchten nicht oder ganz schwach, Blinkgeber tickt leicht	Batterie zu schwach, Säurestand prüfen, nachladen mit 0,6 - 0.7 A oder größere Strecke fahren
Blinker leuchten nur vorn oder hinten	Steckanschlüsse am Rundsteckverteiler prüfen. Anschlüsse an den Blinkleuchten und Glühbirnen prüfen
Blinker blinkt vorne rechts und hinten links oder umgekehrt	Anschlüsse am Rundsteckverteiler sind vertauscht, richtig d.h. farbengleich stecken
Blinkgeber tickt schnell, Blinker leuchten nicht auf	Einzelstecker unter der rechten Trägerplatte auf Farbengleichheit prüfen
Blinker leuchten nicht, Blinkgeber tickt nicht, Anschlüsse alle richtig	Blinkgeber durch Tauschen prüfen
Sicherung brennt des öfteren durch	Masseschluß z.B. durch nach oben stehenden Kabelschuh des Pluskabels
Sicherung brennt regelmäßig und schnell durch	Gleichrichter falsch angeschlossen, Bremslichtspule prüfen. Bei falsch angeschlossenem Gleichrichter brennt Bremslichtspule durch

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

ppa.

i.A.

*Schmeinck*  
Schmeinck

*Giesler*  
Giesler

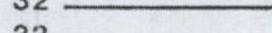
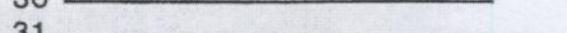
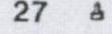
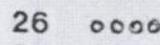
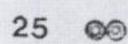
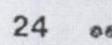
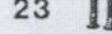
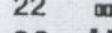
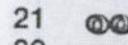
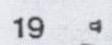
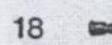
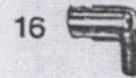
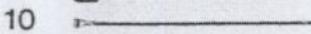
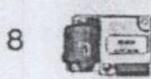
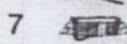
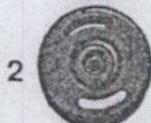
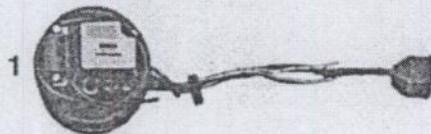
## Kundendienst-Mitteilung

## Reparaturanleitung für Bosch-Elektronik-Zündanlage (MHKZ)

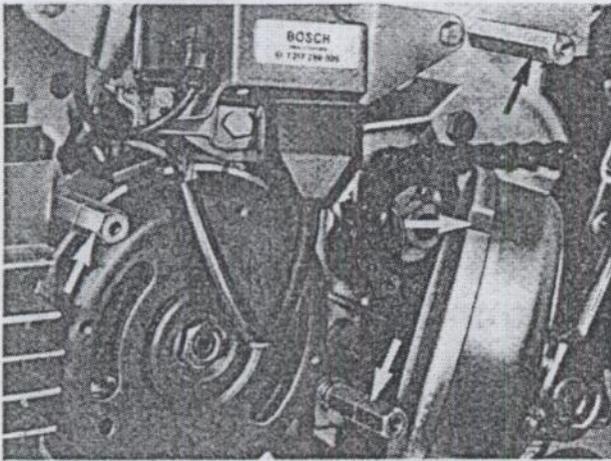
## Inhalt

- 1 Aus- und Einbau der MHKZ-Anlage
- 1.1 Schwungrad
- 1.2 Ankerplatte
- 1.3 Schaltgerät
- 1.4 Zündungs-Normaleinstellung
- 2 Störungssuche
- 2.1 Zündkerze
- 2.2 Zündkerzenstecker
- 2.3 Geber

- 2.4 Ladegeneratoranker
- 2.5 Schaltgerät
- 2.6 Kurzschlußleitung
- 3 Erneuern von Zünderteilen
- 3.1 Ladegeneratoranker
- 3.2 Ankerplatte
- 4 Zündungs-Grundeinstellung
- 5 Werkzeuge und Prüfgerät
- 6 Bauteile der MHKZ-Anlage



Bestell-Nr. siehe Seite 6

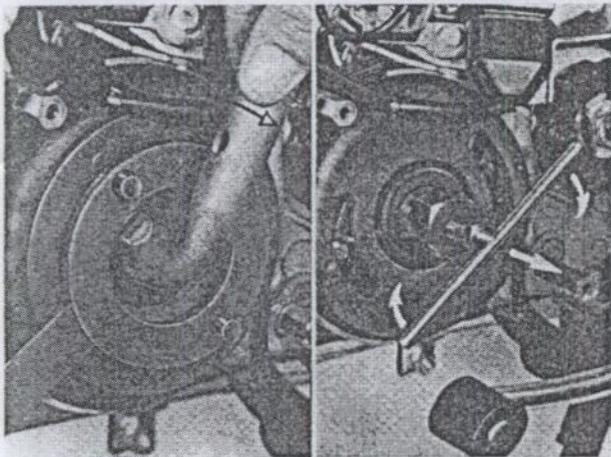


## 1 Aus- und Einbau der MHKZ-Anlage

Beschrieben wird nur die Demontage; erfolgt die Montage nicht in umgekehrter Reihenfolge, wird gesondert darauf hingewiesen. Die für diese Arbeiten benötigten Spezialwerkzeuge und Prüfgeräte sind auf Seite 6 aufgeführt.

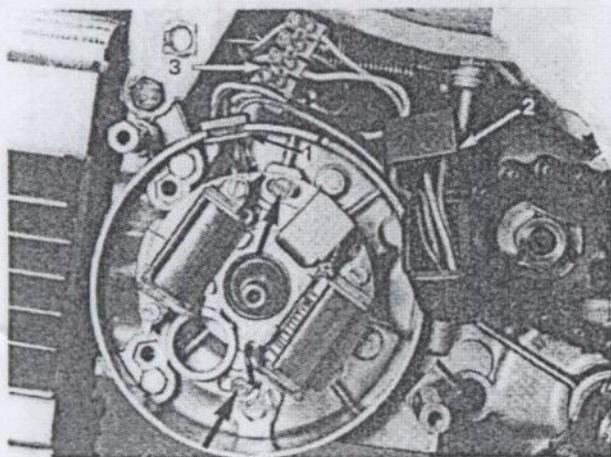
### 1.1 Schwungrad

Motorverkleidung II. Befestigung s. Pfeile und Zünderdeckel abnehmen. Beim Wiedereinbau des Zünderdeckels auf korrekten Sitz des Verdrehschutzes in der Gehäuseaussparung achten (Pfeil).



Schwungrad abbauen, dazu Mutter auf der Kurbelwelle unter Gegenhalten mit Anhalteschlüssel lösen (Linksgewinde), den Abzieher ins Schwungrad einschrauben und Schwungrad abziehen.

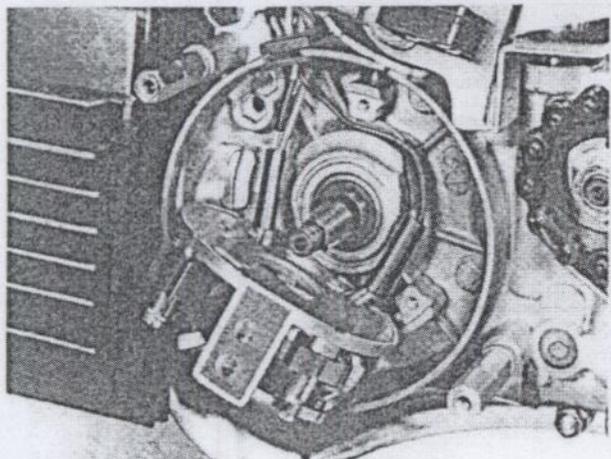
Schwungrad auf gebrochene oder nicht festsitzende Magnete hin überprüfen, ggf. neues Schwungrad verwenden.



### 1.2 Ankerplatte

Ankerplatte ausbauen, beide Befestigungsschrauben (Pfeile) der Ankerplatte lösen. Bei Wiedereinbau muß die Ankerplattenmarkierung zur Motorgehäusemarkierung ausgerichtet werden.

Kabeldurchführung 1 (Formgummi) mit Ankerplatte aus dem Motorgehäuse herausziehen. Sammelstecker 2 aus dem Schaltgerät ziehen, Kabelverbindung 3 (Lüsterklemme, 4 Kabel) lösen.



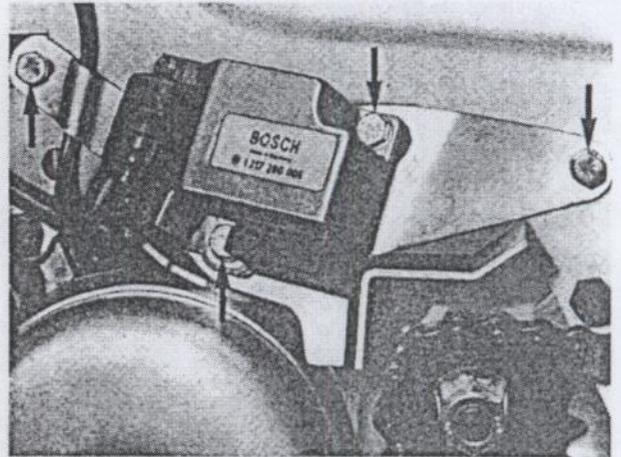
**Einbauhinweis**, der Sammelstecker ist so gestaltet, daß ein falscher Einbau nicht möglich ist.

Sollte jedoch ein Kabel ausgewechselt werden müssen, ist unbedingt auf korrekte Verdrahtung, siehe Bild 3, Seite 4, zu achten; bei falschem Anschluß wird das Schaltgerät zerstört.

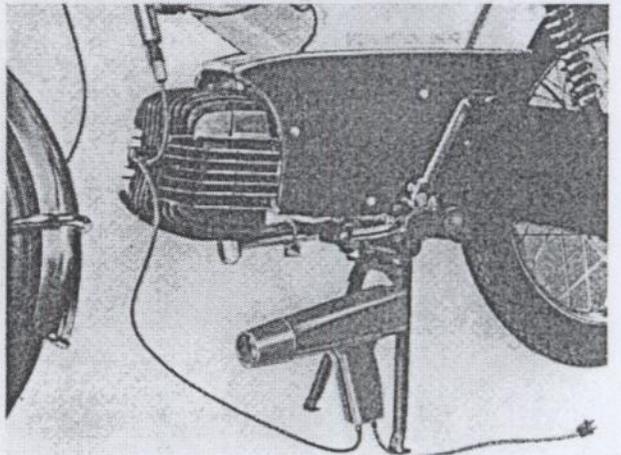
Kabel beim Einbau der Ankerplatte so um das Kurbelwellenlager herum verlegen, daß sie nicht von der Ankerplatte ans Gehäuse gedrückt werden. Ein Tip – beim probeweisen Verdrehen der Ankerplatte muß ein metallisches Gleitgeräusch hörbar werden.

### 1.3 Schaltgerät

Schaltgerät abbauen, dazu beide Befestigungsschrauben des Schaltgerätehalters lösen, Kerzenstecker abziehen und Schaltgeräte mit Halter abnehmen. Schaltgerät vom Halter abbauen.



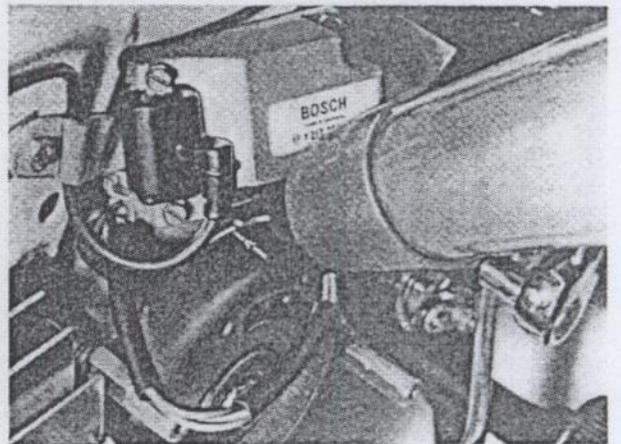
**Einbauhinweis**, nach jeder Instandsetzung an der Zündanlage ist der Zündzeitpunkt zu kontrollieren. Dazu Prüfkabel der Zündlichtpistole zwischen Zündkerzenstecker und Zündkerze klemmen und Netz- bzw. Batterieverbinding herstellen.



### 1.4 Zündungs-Normaleinstellung

Motor starten, auf Drehzahl von 7000 U/min bringen und Schwungrad sowie Gehäusemarkierung mit Zündlichtpistole anblitzen, beide Markierungen müssen sich gegenüber stehen.

Stimmen die Markierungen nicht überein, Ankerplatte bei stehendem Motor verdrehen und festziehen. Erscheint die Schwungradmarkierung des linksdrehenden Motors links von der Gehäusemarkierung (Spätzündung), ist die Grundplatte nach rechts, erscheint sie rechts von der Gehäusemarkierung (Frühzündung), ist sie nach links zu verdrehen.



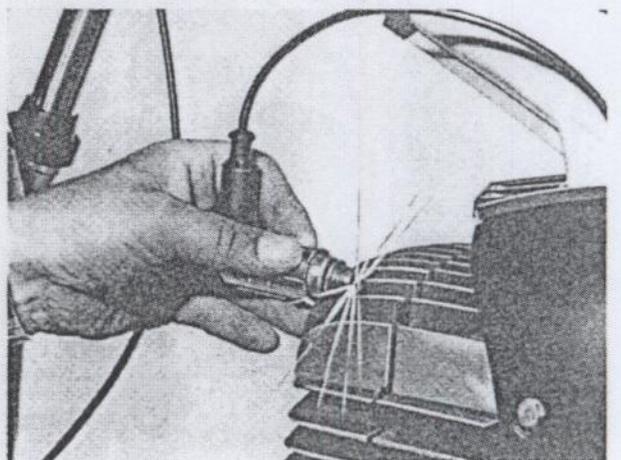
## 2 Störungssuche in der elektronischen Zündanlage

Hat der Motor keine Leistung, setzt aus oder springt nicht an, kann unter der Voraussetzung, daß die Kraftstoffaufbereitung in Ordnung ist, auf einen Defekt an der Zündanlage geschlossen werden.

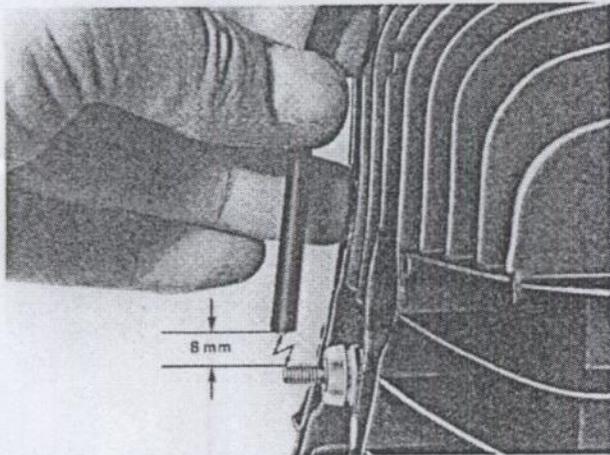
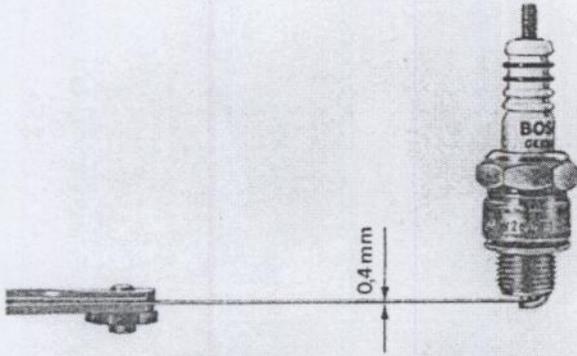
Bei der Störungssuche ist wie folgt vorzugehen:

### 2.1 Zündkerze

Zündkerze herausrauben, Stecker aufsetzen, auf Zylinder (Masse) legen, Motor von Hand ruckartig durchdrehen und prüfen, ob ein Zündfunke vorhanden ist.



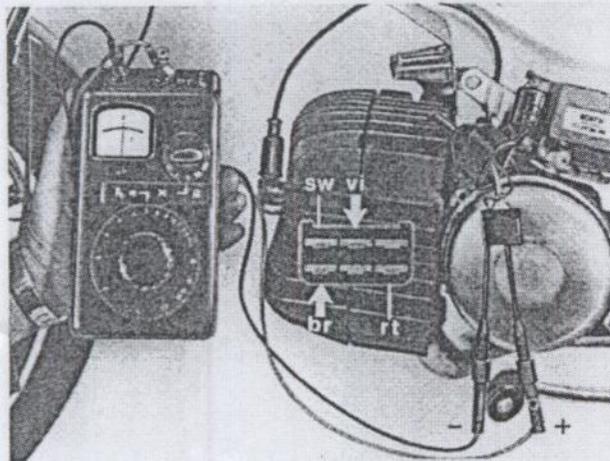
Springt kein Funke über, neue Zündkerze mit Wärme-  
wert W 260 einbauen, Elektroden-Abstand 0,4 mm  
prüfen, ggf. einstellen.



## 2.2 Zündkerzenstecker

Zündkerzenstecker auf Durchgang prüfen, dazu Zünd-  
kabel aus Stecker herausdrehen, Kabel an Masse  
halten und bei von Hand ruckartig durchgedrehtem  
Motor prüfen, ob Funken überspringen; Funkenlänge  
ca. 8 mm bei ca. 400 U/min.

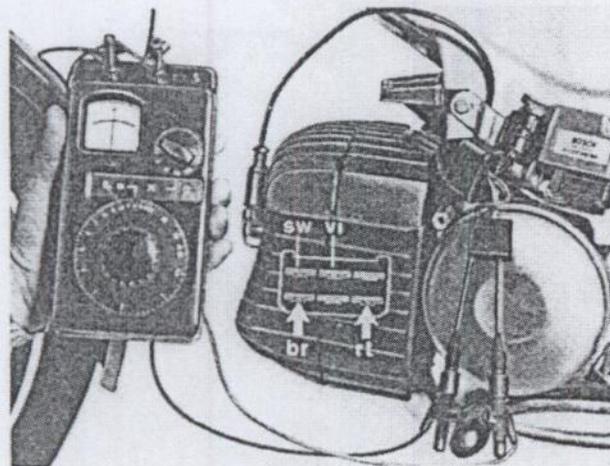
Wurde die Störung nicht gefunden, sind jetzt folgende  
Teile der Elektronikanlage **in eingebautem Zustand**  
zu prüfen.



## 2.3 Geber

Sammelstecker vom Schaltgerät abziehen, Meß-  
spitze + des Ohmmeters in Sammelstecker, Kabel-  
farbe violett, einstecken, Meßspitze - an Masse,  
Kabelfarbe braun, des Sammelsteckers stecken.

Der Meßwert muß  $32 \div 80 \Omega$  betragen, andernfalls  
Ankerplatte mit Geber austauschen (siehe Seite 2).



## 2.4 Ladegeneratoranker

Sammelstecker vom Schaltgerät abziehen, Meß-  
spitze + des Ohmmeters in Sammelstecker, Kabel-  
farbe rot, einstecken, Meßspitze - an Masse, Kabel-  
farbe braun, legen.

Es gibt zwei verschiedene Ladeanker. Neben der  
früheren Ausführung (Meßwert 1000–1300  $\Omega$ ) wird  
eine neuere Ausführung (Meßwert 400–500  $\Omega$ ) ver-  
wendet. Der Unterschied zur früheren Ausführung  
besteht darin, daß der Anker eine beigefarbene  
Bandagierung (die 13 Dämpfungswicklungen fehlen)  
und nur 6 mm hohe Polschuhe hat.

Liegt der Meßwert außerhalb der angegebenen  
Toleranz, muß der Ladegeneratoranker erneuert  
werden.

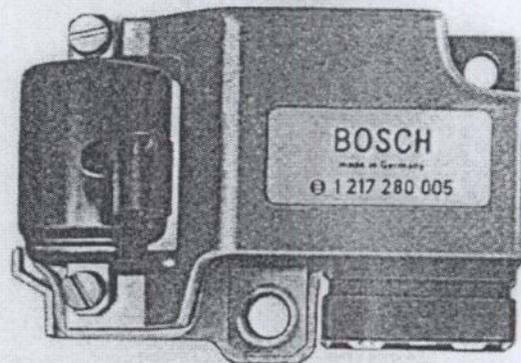
### 2.5 Schaltgerät

Schaltgerät wechseln und prüfen, ob jetzt Zündfunken vorhanden ist.

Die Zündspule kann nur zusammen mit dem Schaltgerät gewechselt werden.

### 2.6 Kurzschlußleitung

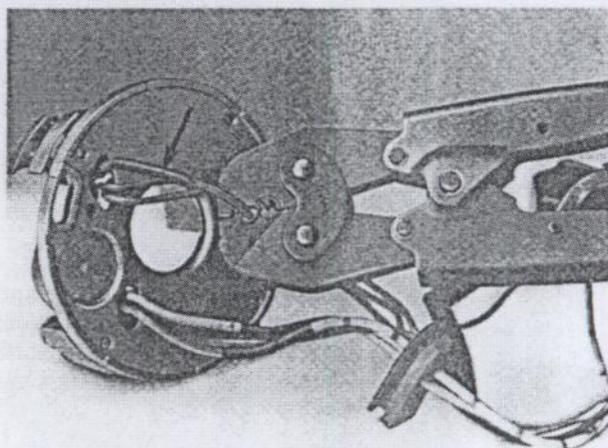
Kurzschlußleitung (schwarz) zwischen Lenkerschalter und Schaltgerät auf einwandfreie Isolation prüfen.



## 3 Erneuern von Zünderteilen

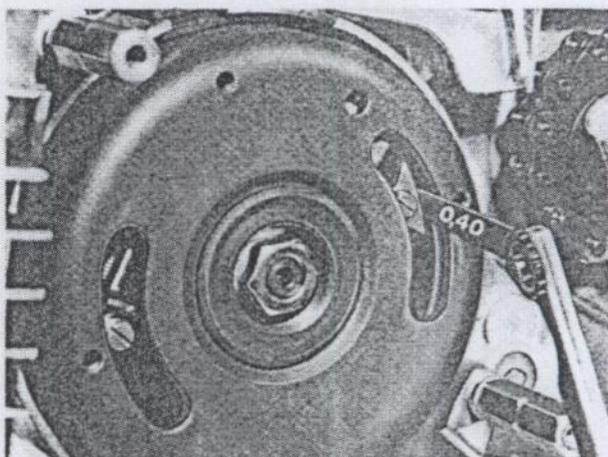
### 3.1 Ladegeneratoranker

Dazu Ankerplatte ausbauen (siehe Seite 2), Schlitzschrauben lösen, Bremslichtanker und Ladegeneratoranker abnehmen, Massekabel des Ladegeneratorankers lösen, Kabelschutzschlauch zurückschieben, Verbindungskabel zum Sammelstecker (rot) an der Kabelverbindung trennen. Kabelende des neuen Ladegeneratorankers und des verbleibenden Kabels isolieren. Neuen Schrumpfschlauch, s. Teileliste, einfädeln, Kabelverbindung des neuen Ladegeneratorankers durch Klemmhülse, s. Teileliste, mit Kabelklemmzange wieder herstellen, Schrumpfschlauch über Kabelverbindungsstelle schieben, mit Feuerzeug oder Streichholz gleichmäßig erwärmen.



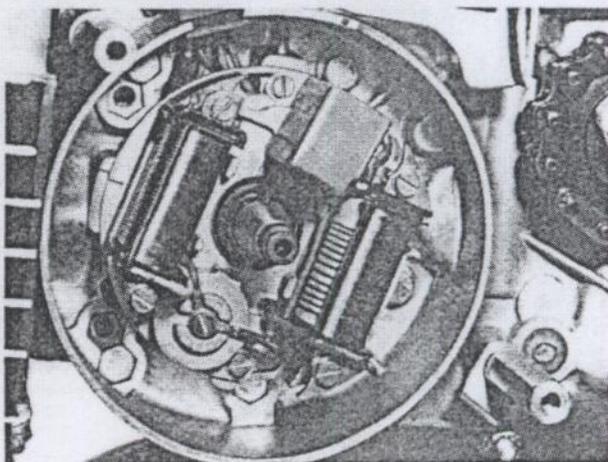
Bremslichtanker und Ladeanker wieder einbauen. Zu deren Zentrierung Zentrierring 09.30.04 verwenden. Massekabel anklemmen.

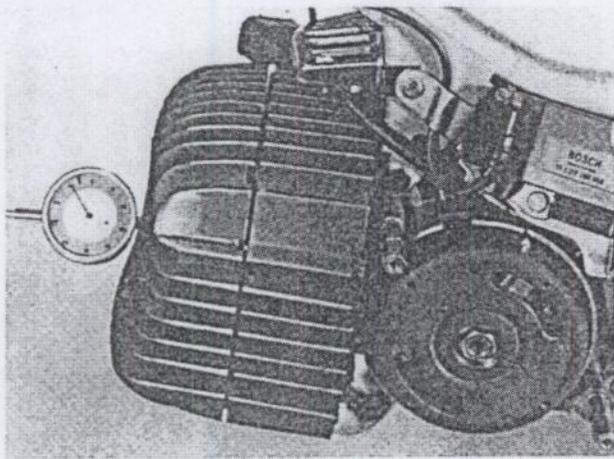
Der Luftspalt jedes einzelnen Polschuhs soll 0,4 mm betragen, was bei Verwendung des Zentrierings zwangsläufig gewährleistet ist. Wurde kein Zentrierring verwendet, Luftspalt zwischen Polschuh und Schwungrad mit Fühlerlehre prüfen und gelockerte Polschuhe entsprechend verstellen.



### 3.2 Ankerplatte

Wird die komplette Ankerplatte gewechselt, deckt sich u. U. die innere Gehäusemarkierung nicht mehr mit der Montagemarkierung auf der Ankerplatte. In diesem Fall Zündung wie beschrieben einstellen und nach Fixierung der Ankerplatte gegebenenfalls Markierung auf der Ankerplatte löschen und neu einschlagen.





#### 4 Zündungs-Grundeinstellung

Die Zündungs-Grundeinstellung muß neu vorgenommen werden, wenn  
 a) ein neues Schwungrad eingebaut wird, und  
 b) bei Verwendung eines neuen Motorgehäuses.  
 Hierzu ist mit Hilfe einer in der Zündkerzenbohrung geführten Meßuhr die oberste Stellung des Kolbens (OT) festzustellen und dann durch nach Rechtsdrehen des Schwungrades der Kolben um 0,9 mm nach unten zu bewegen. In dieser Stellung gegenüber der im Gehäuse grundsätzlich bereits vorhandenen Zündzeitpunktmarkierung neue Markierung auf dem Schwungrad anbringen, ggf. alte Markierung löschen.

#### 5 Werkzeuge und Prüfgerät

Abzieher	Kreidler-Bestell-Nr. 08.12.97
Anhalteschlüssel	Kreidler-Bestell-Nr. 09.30.53
Zentrierling	Kreidler-Bestell-Nr. 09.30.04
Ohmmeter mit 1,5 V	
Klemmenspannung	handelsüblich
Einstellehre 0,4 mm	handelsüblich
Zündlichtpistole	handelsüblich
Stichdrehzahlmesser	handelsüblich
Kabelklemmzange	handelsüblich

#### 6 Bauteile der MHKZ-Anlage

Bild-Nr.	Ersatzteil-Nr.	Benennung	Anzahl
1	15.02.88	Magnetzünder-Generator MHKZ 35-5/18 W	1
2	08.19.02	Schwungrad	1
3	08.19.03	Ankerplatte vollst.	1
—	08.19.04	Teilesatz	1
4	08.19.05	Ladegeneratoranker	1
5	08.19.06	Lichtanker	1
6	08.19.07	Schlußlichtanker	1
7	08.19.08	Bremslichtanker	1
8	15.02.86	Schaltgerät	1
9	15.02.10	Kabeldurchführung	1
10	15.02.87	Kurzschlußleitung vollst. 220 mm	1
11	15.02.24	Steckhülse	3
12	00.95.06	Isolierschlauch B 7 x 0,7 x 60 lg. DIN 40621	2
13	15.02.16	Steckhülsegehäuse	1
14	15.02.17	Schutzkappe	1
15	15.02.85	Zündleitung vollst.	1
—	15.02.19	Zündleitung 420 mm	1
16	215.02.02	teilabgeschirmter Entstörstecker	1
17	15.12.04	Regenschutzkappe	1
18	08.16.55	Schutzkappe	1
19	15.02.23	Schutzstopfen	1
20	15.02.95	Schaltgerätehalter	1
21	97.21.03	Buchse	2
22	97.21.04	Hülse	2
23	00.10.39	Sechskantschraube M 6 x 26 DIN 931	2
24	00.20.19	Sechskantmutter M 6 DIN 934	2
25	00.33.50	Scheibe A 6,4 DIN 9021	2
26	00.43.63	Federscheibe B 6 DIN 137	4
27	00.11.46	Sechskantschraube M 6 x 12 DIN 933	1
28	08.16.41 a	Lichtleitung (gelb/rot)	1
29	08.19.09	Masseleitung (braun)	1
30	08.19.10	Bremslichtleitung (grün)	1
31	08.19.11	Geberleitung (violett)	1
32	08.19.12	Ladeleitung (rot)	1
33	08.16.40 a	Schlußlichtleitung (grau)	1
34	09.30.54	Schrumpfschlauch	4
35	09.30.55	Klemmhülse	4



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

4/75

Oktober 75

## KUNDENDIENSTSCHULUNGEN IM WERK KORNWESTHEIM, NOVEMBER 1975 BIS MÄRZ 1976

Sehr geehrte Herren,

wie in den vergangenen Jahren finden auch in diesem Winterhalbjahr in den werkseigenen Kundendienststräumen wieder Schulungen statt. Bewährt hat sich eine Terminfolge der Kurse, nach der ein Teil am Wochenanfang, ein anderer Teil am Wochenende abgehalten wird; auf diese Weise wird Ihnen und Ihren Mitarbeitern die Teilnahme an diesen Veranstaltungen erleichtert.

Die neuen Schulungstermine wurden wie folgt festgelegt:

3./ 4.	November	Mo./Di.	26./27.	Januar	Mo./Di.
10./11.	November	Mo./Di.	2./ 3.	Februar	Mo./Di.
13./14.	November	Do./Fr.	5./ 6.	Februar	Do./Fr.
17./18.	November	Mo./Di.	9./10.	Februar	Mo./Di.
20./21.	November	Do./Fr.	19./20.	Februar	Do./Fr.
27./28.	November	Do./Fr.	23./24.	Februar	Mo./Di.
4./ 5.	Dezember	Do./Fr.	26./27.	Februar	Do./Fr.
8./ 9.	Dezember	Mo./Di.	4./ 5.	März	Do./Fr.
11./12.	Dezember	Do./Fr.	8./ 9.	März	Mo./Di.
15./16.	Dezember	Mo./Di.	15./16.	März	Mo./Di.
19./20.	Januar	Mo./Di.	18./19.	März	Do./Fr.
22./23.	Januar	Do./Fr.	25./26.	März	Do./Fr.

Schulungsbeginn 8.00 Uhr Schulungsende 16.00 Uhr tgl.

Schulungsthemen werden u.a. das inzwischen serienmäßig eingelaufene Mofa MF 12/13, die elektronische Zündung, die Blinklichtanlage und deren nachträglicher Anbau sowie die Hakenklinkenschaltung sein. Wie schon in den vergangenen Jahren ist auch eine Werksbesichtigung Bestandteil unserer Schulungen, hinzu kommt diesmal noch der Besuch des Kreidler-Fahrzeug-Museums.

Wir bitten darum, Ihre Anmeldung spätestens 3 Wochen vor Beginn des gewählten Termins unter Angabe

der Händleranschrift  
des Teilnehmers  
des Termins  
des Reisemittels (Auto, Bahn)

einzusenden. Wenn eine Zimmerreservierung erfolgen soll, dann geben Sie bitte den An- und Abreisetag mit an. Alle Teilnehmer erhalten dann eine schriftliche Einladung.

b.w.

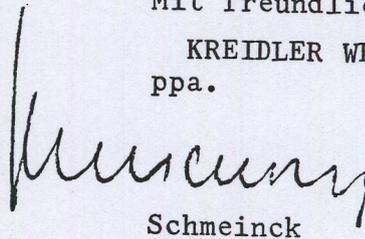
Es ist vorgesehen, daß jeder Schulungsteilnehmer während des Schulungszeitraumes um 9.00 Uhr ein schwäbisches Vesper und um 13.00 Uhr ein Mittagessen in unserer Werkskantine erhält. Außerdem wird pro Teilnehmer eine Verpflegungspauschale von DM 15,-- je Schulungstag vergütet. Die Kosten für Fahrt, Unterkunft usw. können wir leider nicht übernehmen.

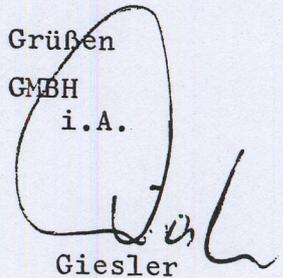
Von den Teilnehmern vergangener Schulungen ist immer wieder bestätigt worden, daß sich neben dem hier erworbenen Wissen auch der Gedankenaustausch mit den Kollegen als sehr wertvoll erwiesen hat. Oft wurde ein Besuch bei uns auch der nahegelegenen baden-württemb. Metropole wegen zu einem eindrucksvollen Erlebnis.

Auch über Ihre Teilnahme werden wir uns sehr freuen - geben Sie uns deshalb den Schulungstermin Ihrer Wahl möglichst bald an - am besten heute noch.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

  
Schmeinck

  
Giesler

Anlage

# KUNDENDIENST



2/76

Januar 76

## Neue MHKZ-Anlage

Sehr geehrte Herren,

um die Zündspule der MHKZ-Anlage noch wirkungsvoller gegen äußere Beschädigungen zu schützen, wurde sie zusammen mit dem Schaltgerät mit Hilfe einer Kunststoffhülle stoßfest ummantelt.

Diese Änderungen setzen bei der Florett RS-B, RSH-B, Mustang ab

Fahrgestell-Nr. 5 161 635

Motor-Nr. 5 167 345

in der Serie ein und umfassen folgende Teile:

bisherige ET-Nr.	Benennung	neue ET-Nr.
15.02.89	Magnetzündler (MHKZ) vollst.	15.12.88
15.02.86	Schaltgerät	15.12.87
15.02.95	Schaltgerätehalter	15.02.37
00.33.50	Kegelscheibe (war Scheibe A 6,4 DIN 9021)	15.02.40
97.21.03	Puffer (war Buchse)	15.02.38
97.21.04	Hülse	15.02.39
00.10.53	Senkschraube M 6 x 22 DIN 963 (war Sechskantschraube M 6 x 22 DIN 931)	00.16.74
-----	Zündleitung, vollst.	15.22.89
15.22.15	teilabgeschirmter Entstörstecker	15.22.15
15.12.03	Regenschutzkappe	15.22.03
15.02.19	Zündleitung	15.22.02

Alle hier nicht aufgeführten Teile bleiben unverändert, die bisher violette Geberleitung ist jetzt weiß.

Das Schaltgerät 15.02.86 wird nicht mehr geliefert. Beim Austausch gegen das neue Schaltgerät müssen auch der neue Schaltgerätehalter 15.02.37, 2 Kegelscheiben 15.02.40, 2 Puffer 15.02.38, 2 Hülsen 15.02.39 und 2 Senkschrauben 00.16.74 verwendet werden. Ferner wird die neue Zündleitung vollst. 15.22.89 benötigt.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

*Schmeinck*  
Schmeinck

*Giesler*  
Giesler



# KUNDENDIENST

3/76

Februar 76

## Umweltfreundlicher RS-Motor

Das Baumuster RS ist ab

Fahrgestell-Nr. 5 157 703  
Motor-Nr. 5 163 417

am Zylinder und am Zylinderkopf mit Dämpfungselementen versehen worden, die die Arbeitsgeräusche des Motors spürbar dämpfen.

Aus der Physik ist bekannt, daß die Lautstärkenwahrnehmung bei gleichem Schalldruck aber unterschiedlicher Tonhöhe verschieden empfunden wird. Tiefe und sehr hohe Töne erscheinen merklich leiser.

Dieser Effekt wurde durch die Entwicklung eines Dämpfungssystems genutzt, bei dem Dämpfungselemente, Grundmaterial ist ein hitzebeständiges Elastomer, mit ca. 3 t Druck zwischen die Zylinderrippen gepreßt werden.

Der Dämpfungsgrad gleicht etwa dem einer Wasserkühlung, die Herstellungskosten liegen allerdings um rund 75% niedriger. Außerdem ist das Auftreten von Störungen unmöglich.

Die Änderung umfaßt folgende Teile:

bisherige ET-Nr.	Benennung	neue ET-Nr.	Anz.
15.43.89c	Zylinder m. Kolben, vollst.	15.43.78	1
_____	↑ Dämpfungskamm	15.33.04	2
_____	dto.	15.33.05	1
_____	dto.	15.33.07	1
_____	dto.	15.33.09	4
_____	dto.	15.33.13	5
15.43.26	Zylinderkopf, vollst.	15.33.83	1
_____	↑ Dämpfungsstöpsel	15.33.01	16
_____	dto.	15.33.03	14

Die Dämpfungselemente sind an den bisherigen Zylinder nicht nachrüstbar. Allerdings können der Zylinder (15.43.78) und der Zylinderkopf (15.33.83) gegen die bisher verbauten Teile ausgetauscht werden.

Mit freundlichen Grüßen  
KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

Schmeiack

Giesler

# KUNDENDIENST



4/76

Januar 76

## Bereifung beim Mofa MF 2

Sehr geehrte Herren,

die Baumuster Mofa MF 2, MF 2 C und MF 2 CL sind ab

Fahrgestell-Nr. 2 352 480

vorn und hinten mit breiterer Bereifung ausgestattet. Die Felgen-  
größe 1.20 x 17 wurde beibehalten.

Die neue Größenbezeichnung der Bereifung ist nun

2 1/4 - 17 Moped (21 x 2.25)

wobei die Reifen der Größe 2 - 17 Moped (21 x 2.00) noch wahlweise  
montiert werden dürfen.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

*Schmeinck*  
Schmeinck

*Giesler*  
Giesler

PS: Bei dieser Gelegenheit noch ein Hinweis:  
bitte tragen Sie doch in der jetzigen Mofa/Moped-Ersatzteilliste  
auf der Seite 17 an den bereits vorgesehenen Stellen in der Spalte  
"Bemerkungen" die noch fehlenden Motordaten nach.

Es muß dort heißen:

25 km/h bis Motor-Nr. 2 308 611 und 25 km/h ab Motor-Nr. 2 308 612

# KUNDENDIENST



5/76

Januar 76

## Mofa/Moped-Dekompressionsventil

Sehr geehrte Herren,

beim Baumuster

Mofa MF 2, MF 2 C, MF 2 CL

wurde

ab Fg.-Nr. 2 350 620

ab Motor-Nr. 2 308 612

und beim Baumuster

Moped MP 2

ab Fg.-Nr. 2 704 941

ab Motor-Nr. 2 418 456

das Dekompressionsventil in den Zylinder verlegt. Auf diese Weise werden die nie ganz vermeidbaren Dichtungsverluste des inneren und äußeren Ventilbereichs erheblich niedriger. Zugleich ist das Dekompressionsventil jetzt an einer auch bei eingebautem Motor leicht zugänglichen Stelle angeordnet.

Die Änderung umfaßt folgende Teile:

bisherige ET-Nr.	neue ET-Nr.	Bezeichnung	MF 2	MP 2
215.03.86a	215.03.86c	Zylinder mit Kolben	1	
215.03.88b	215.03.88c	Zylinder mit Kolben		1
215.03.29	215.03.43	Zylinderkopf	1	1
215.03.30	215.03.44	Zylinderkopfdichtung	1	1
215.03.36	215.03.45	Dekompressionsventil	1	1
255.04.80	255.04.79	Anwerf-Kupplungszug	1	1

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

ppa.

i.A.

Schmeinck

Giesler



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

7/76

Februar 76

## Tachometeranlage, Garantie

Sehr geehrte Herren,

eine Überprüfung der Ausfallgründe von Tachometern, die auf dem Gewährleistungswege bei uns eingingen ergab, daß häufig unsachgemäße Wartungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen Ursache nicht behebbarer Defekte an diesen Geräten waren. Veranlaßt durch dieses Ergebnis bitten wir darum, bei notwendig gewordenen Instandsetzungsmaßnahmen am Tachometer folgende Grundsätze zu beachten:

1. Die Tachomerwelle ist vom Hersteller auf Lebensdauer gefettet. Sie darf nachträglich unter keinen Umständen mit weiteren Schmiermitteln versehen werden.

Begründung: Die sich drehende Spirale würde das nachträglich aufgetragene Fett bzw. Öl in den Tachometerkopf drücken - dies führt zwangsläufig zum Ausfall des Gerätes.

2. Keinesfalls Eigenreparaturen am Anzeigegerät vornehmen.
3. Kann ein Tachometerdefekt durch Erneuern der Antriebswelle nicht behoben werden, dann komplettes Gerät erneuern.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

Schmeinck

Giesler



# KUNDENDIENST

8/76

April 76

## Neue Kreidler-Florett RS

Sehr geehrte Herren,  
die Kreidler-Florett RS L und RSH L sind

ab Fahrgestell-Nr. 5 164 505

in Serie gegangen.

Diese neuen Baumuster unterscheiden sich im wesentlichen in folgenden Punkten von den bisherigen RS-Modellen:

1. Cockpit mit integriertem Zündlichtschalter
2. Blinkanlage
3. elektrische Anlage
4. Motorbefestigung
5. Hinterrad-Kotflügel
6. Sitzbank, Sozius
7. Gepäckträger, Sozius
8. M-Lenker bei Florett RS L
9. Motor-Schutzbügel
10. Kennzeichenunterlage
11. Rahmen, vollst.
12. Teleskopgabel

Die Ersatzteilliste für die neuen Typen finden Sie anbei. Bitte ordnen Sie die Ersatzteilblätter den entsprechenden Baugruppen zu.

Wir bitten Sie, besonders die Seite 17 der Ersatzteilliste zu beachten, aus der hervorgeht, daß für die neuen Baumuster nur die Zündkerze Beru 260/14 verwendet werden darf!

Schon vor dem Serieneinlauf der neuen RS L und RSH L wurde ein neuer Zylinder mit Kolben, Auspuffanlage vollst. (RS), Kettenrad (RS) und Kettenritzel (RS) eingebaut. Die Änderung dieser Teile ist das Ergebnis intensiver Prüfstandsversuche, bei denen der Verbrennungsablauf so geändert wurde, daß sich ein besserer Verlauf der Drehmomentkurve über den ganzen, insbesondere den unteren Drehzahlbereich ergibt. In die Serie eingelaufen sind diese Teile bei den Baumustern RS-B, RSH-B und Mustang

ab Fahrgestell-Nr. 5 153 603  
ab Motor-Nr. 5 159 916

Alle Änderungen wurden in der neuen RS-Ersatzteilliste bereits berücksichtigt und selbstverständlich bei den neuen RS L und RSH L eingebaut.

Ebenfalls schon bereits im Bauzustand 1975

ab Fahrgestell-Nr. 5 163 405  
ab Motor-Nr. 5 169 143

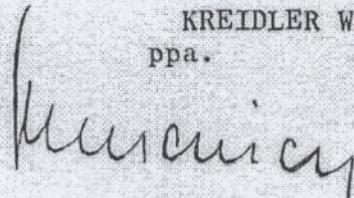
geändert und auch bei den neuen RS-Modellen eingebaut, wurde im Vergaser die Hauptdüse 78 anstelle der Hauptdüse 75. Dadurch wird das Kraftstoff-Luftgemisch den gegebenen Verhältnissen noch besser angepaßt.

Mit freundlichen Grüßen

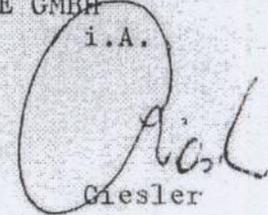
KREIDLER WERKE GMBH

ppa.

i.A.



Schmeinck



Giesler

Anlage

# KUNDENDIENST



9/76

Juli 76

## MHKZ-Zündanlage Ausführung Motoplat bei Florett RSL und RSHL

Sehr geehrte Herren,

ab sofort wird bei den Florett-Typen RSL und RSHL wahlweise auch die MHKZ-Zündanlage von Motoplat montiert.

Der Motoplat-Zünder läßt sich ohne Demontage der linken Seitenverkleidung und des Polrades an Hand der roten Zündleitung identifizieren. Nach Abnahme der Seitenverkleidung erkennen Sie ein rotes Schaltgerät, das am Motor befestigt ist und das Polrad mit der Aufschrift "Motoplat". Bei der Ankerplatte handelt es sich um ein mit rotem Kunststoff ummanteltes, nicht demontierbares Kompletteil.

### 1. Einstellen des Zündzeitpunktes

#### 1.1 Zündungsnormaleinstellung

Motor starten, auf Drehzahl 7000 U/min bringen und Polrad sowie Gehäusemarkierung mit einer Zündlichtpistole anblitzen. Beide Markierungen müssen sich gegenüberstehen.

Stimmen die Markierungen nicht überein, ist wie folgt vorzugehen: Polrad abnehmen und die drei Befestigungsschrauben der Ankerplatte lösen. An der Ankerplatte finden Sie eine kleine 2 mm Bohrung oberhalb dieses Zeichens , deren Stellung Sie sich nun merken sollten. Polrad aufsetzen und geeignete Einstellnadel (auf Wunsch stellen wir Ihnen gern eine zur Verfügung) durch die 2 mm Bohrung des Polrades in die vorgenannte Bohrung der Ankerplatte einführen. Jetzt das Polrad zusammen mit der Ankerplatte so weit verdrehen, daß sich die Zündzeitpunktmarkierungen vom Polrad und Gehäuse gegenüberstehen. Polrad vorsichtig abnehmen, die Ankerplatte darf sich dabei nicht verstellen, Ankerplatte festziehen. Polrad aufsetzen, festziehen und Zündeneinstellung mit Zündlichtpistole kontrollieren.

#### 1.2 Zündungs-Grundeinstellung

Die Zündungs-Grundeinstellung wird notwendig, wenn

- a) ein neues Polrad eingebaut wird (beim Erneuern der Ankerplatte erforderlich)
- b) bei Verwendung eines neuen Motorgehäuses.

Hierzu Aufnahmeplatte mit der Beschriftung "Made in Spain" in Richtung Kabelausgang bringen, nach rechts bis zum Anschlag drehen und festziehen.

Ankerplatte montieren und leicht anziehen, Polrad aufsetzen und mit Hilfe einer in der Zündkerzenbohrung geführten Meßuhr die o.T.-Stellung des Kolbens feststellen, dann durch Rechtsdrehen des Polrades den Kolben 0,95 mm nach unten bewegen (Vorzündung). In dieser Stellung gegenüber der im Gehäuse bereits vorhandenen Markierung eine neue Markierung auf dem Polrad anbringen, ggf. alte Markierung löschen.

Durch die 2 mm Bohrung in Polrad und Ankerplatte Einstellnadel einführen, Polrad zusammen mit der Ankerplatte so weit verdrehen, daß sich die Zündzeitpunktmarkierungen vom Polrad und Gehäuse gegenüberstehen. Polrad vorsichtig abnehmen, die Ankerplatte darf sich dabei nicht mehr verstellen, -Ankerplatte festziehen, Polrad aufsetzen, festziehen und Zündeneinstellung mit Zündlichtpistole kontrollieren.

## 2. Störungssuche

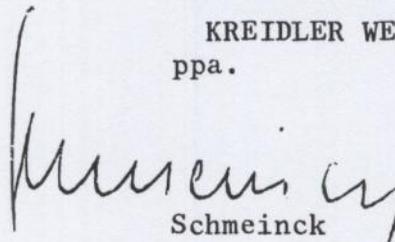
Sollte ein Zündungsmangel trotz intakter Kabelverbindungen und eines einwandfreien Kerzensteckers mit Kerze auftreten, so sind versuchsweise entweder das Schaltgerät oder die Ankerplatte zusammen mit dem Polrad zu tauschen. Achtung, Ankerplatte und Polrad werden vom Hersteller einander zugeordnet (gleiche Seriennummern) und dürfen nur gemeinsam getauscht werden.

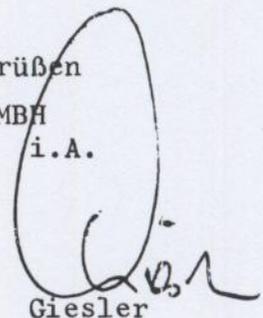
Einzelteile des Motoplat-Zünders lassen sich durch BOSCH-Zünderteile oder umgekehrt nicht ersetzen. Dagegen sind komplette Zündanlagen einschließlich der Halterung des Schaltgerätes gegeneinander austauschbar, wenn auch gleichzeitig der Drehzahlmesser gewechselt wird.

Anbei erhalten Sie die Ersatzteil-Blätter für den Motoplat-Zünder, die Sie bitte den entsprechenden Baugruppen in der orangefarbenen Ersatzteilliste zuordnen möchten. Die beiliegenden Ersatzteil-Blätter sind nur in Verbindung mit dieser Ersatzteilliste gültig; es wurden nur Teile aufgeführt, die von den Baumustern RSL/RSHL (Baujahr 1976) abweichen.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

  
Schmeinck

  
Giesler

Anlage



# KUNDENDIENST

10/76

Juli 76

## Neuerungen an Kreidler-Florett Mokick-Modellen

Sehr geehrte Herren,

im Rahmen der Modellpflege sind an den Florett Mokick-Modellen

LH ab Fg.-Nr. 3 446 850

LF ab Fg.-Nr. 3 098 453

RM/RMC ab Fg.-Nr. 4 074 507

einige Neuerungen in die Serie eingelaufen, so daß sich diese Baumuster wie folgt von den bisherigen Modellen unterscheiden:

### 1. Cockpit mit integriertem Zündlichtschalter (RMC)

Im Hinblick auf die nachträgliche Montage einer Blinkanlage wurde das Cockpit ähnlich dem RS-Cockpit gestaltet. Die bisherigen Doppel-Anbauinstrumente der RMC lassen sich gegen das neue Cockpit austauschen, wenn gleichzeitig auch der Hauptkabelstrang (Ersatzteil-Nr. 87.81.58) montiert wird.

### 2. Gepäckträger, Hinterrad-Kotflügel, Sitzbank

Durch ein neues Styling des Gepäckträgers ergaben sich andere Gepäckträger-Befestigungspunkte. Daraus resultieren Veränderungen am Hinterrad-Kotflügel und an der Sitzbank. Die neuen Einzelteile Gepäckträger, Hinterrad-Kotflügel und Sitzbank sind gegen die bisherigen Teile nur austauschbar, wenn sie gemeinsam getauscht werden.

Anbei erhalten Sie die Ersatzteilliste für die neuen Mokick-Modelle. In den Ersatzteil-Blättern sind nur Teile aufgeführt, die von der blauen Mokick-Liste (gültig ab 1974) abweichen. Bitte ordnen Sie die Ersatzteil-Blätter den entsprechenden Baugruppen der v.g. Ersatzteilliste zu.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

Anlage

Schmeinck

Giesler

P.S.: An dieser Stelle dürfen wir noch bemerken, daß ab sofort alle Florett-Modelle (Mokick und Kleinkraftrad) für die obere Gabelbrücke einen neu gestalteten Zierdeckel mit der Aufschrift "World Champion" erhalten.

Dieser neue Deckel wird anstelle des Spreiznietes mit Hilfe einer dafür vorgesehenen Nase auf der oberen Gabelbrücke befestigt.

Zum Abbau Zierdeckel mit beiden Händen von oben und unten etwas zusammendrücken, damit die scheinwerferseitig angebrachte Befestigungsnase durch die Montageöffnung geht - bitte dabei keine Hilfsmittel wie Schraubenzieher und dgl. verwenden, weil sonst der Lack zerkratzt oder der Zierdeckel zerstört werden könnte.

# KUNDENDIENST



11/76

Mai 76

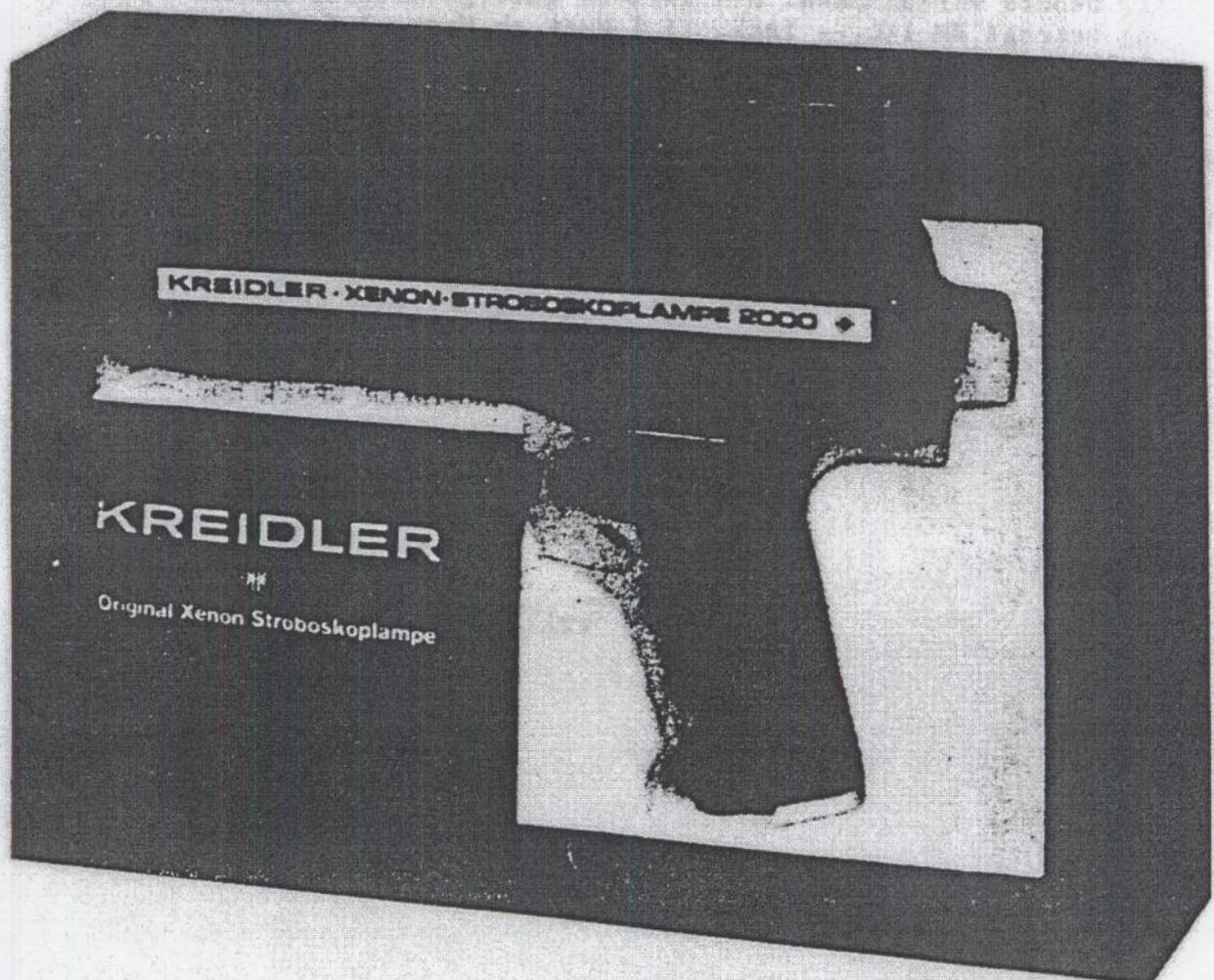
KREIDLER · XENON · STROBOSKOPLAMPE 2000

Sehr geehrte Herren,

mit dem Einzug der Elektronik in die Zweiradtechnik wurden neue Prüfmethoden notwendig. Ein Beispiel dafür ist die Überprüfung des Zündzeitpunktes thyristorgesteuerter Zündanlagen - denn dies ist nur möglich mit Hilfe einer Zündlichtpistole.

Die hier vorgestellte und von uns exklusiv vertriebene KREIDLER XENON STROBOSKOPLAMPE 2000 ist universell für alle Vier- und Zweitaktmotoren einsetzbar,

- denn sie verfügt über einen 220 V Netzanschluß und ist deshalb nicht auf die Energie des Bordnetzes angewiesen
- die Blitzfolgezahl ist auch hochdrehenden Motoren gewachsen und beträgt mindestens 180/sek = 11000 U/min



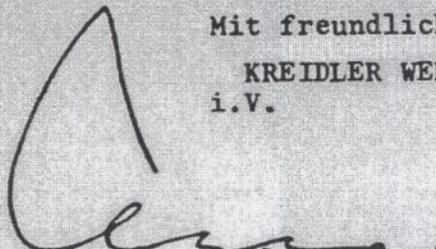
- das Gehäuse aus schlagfestem Kunststoff hat eine handliche Pistolenform
- der brillant-blau-weiße Lichtblitz ist auch bei hellem Tageslicht deutlich sichtbar
- dank formschlüssiger Verbindungselemente ist das Gerät unproblematisch anzuschließen
- mitgelieferte Adapter ermöglichen die Zündzeitpunktkontrolle bei PKWs
- die universelle Einsetzbarkeit machen das Gerät auch für den Wiederverkauf geeignet. Deshalb präsentieren wir dieses Stroboskop in Klar-sichtverpackung
- auf jedes Gerät wird 1 Jahr Garantie eingeräumt.

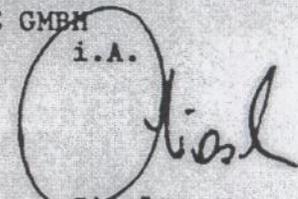
Die Zündlichtpistole ist ab sofort lieferbar. Bestellungen sind über die Ersatzteil-Depots vorzunehmen. Die derzeit gültige unverbindliche Preisempfehlung beträgt DM 156,-- incl. 11 % MWSt ab Werk. Auf diesen Bruttopreis erhalten Sie den üblichen Rabatt. Best.-Nr.: 09.30.56 - K 209

Auch sinnvolles Spezialwerkzeug und Prüfgerät schafft einen Teil jenes Vertrauensverhältnisses, das Voraussetzung jedes geschäftlichen Erfolges ist. Mit dem Erwerb der Kreidler-Zündlichtpistole treffen Sie eine richtige Entscheidung.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
i.V. i.A.

  
Rohler

  
Giesler



# KUNDENDIENST

13/76

Juli 76

## Kreidler-Fahrzeuge, Wartungsintervalle

Sehr geehrte Herren,

Kreidlerfahrer haben mehr von ihren Maschinen, denn ab sofort werden die Wartungsintervalle für alle Fahrzeuge um über das Doppelte verlängert. Diese Regelung konnte getroffen werden, nachdem wir uns in der Werksreparatur über einen sehr langen Zeitraum hinweg davon überzeugen konnten, daß die heutige Maschinenqualität vorgeschriebene Werkstattaufenthalte erst zu einem erheblich späteren Zeitpunkt notwendig macht. Damit wurde dem ständigen Bemühen um die Verwendung noch geeigneterer Werkstoffe, der Anwendung verbesserter Fertigungsmethoden, der Konstruktion von Maschinenelementen, die der tatsächlichen Beanspruchung im täglichen Fahrbetrieb optimal Rechnung tragen und natürlich auch dem Angebot leistungsfähigerer Schmier- und Kraftstoffe Rechnung getragen.

Mit Ausnahme der Wartungsintervalle nach den ersten 500 und 3000 km gibt es jetzt nur noch Wartungsarbeiten alle 6000 km; die bisher bei 1000 bzw. 2000 km vorgeschriebenen Wartungsarbeiten entfallen.

Anbei finden Sie zu Ihrer Information 2 Wartungspläne mit den Wartungsintervallen für die Automatik-Modelle und für die Florett- und Flory-Baumuster. Bitte weisen Sie Ihre Kunden auf diese geänderte Situation hin - das techn. Schrifttum wird so schnell wie möglich umgestellt.

Durch die Verlängerung der Wartungsintervalle verändert sich die Anzahl der Arbeitspositionen und damit die Richtzeiten der einzelnen Wartungsarbeiten - die neuen Richtzeiten sind wie folgt festgelegt:

P 1	bei	500 km	85 Min.	bei MF 2 / MP 2
			100 Min.	bei Mokick, Mofa "Flory"
			100 Min.	bei Kleinkraftrad
P 2	bei	3000 km	75 Min.	bei MF 2 / MP 2
			90 Min.	bei Mokick, Mofa "Flory"
			90 Min.	bei Kleinkraftrad
P 3	alle	6000 km	90 Min.	bei MF 2 / MP 2
			150 Min.	bei Mokick, Mofa "Flory"
			150 Min.	bei Kleinkraftrad

Die Arbeitspositionen P 4 und P 5 entfallen.

Bitte, tragen Sie diese Korrekturen auf Seite 16 in Ihrer Richtzeitliste ein

- 2 -

Mit der Erweiterung der Wartungsintervalle werden die Betriebskosten gesenkt, die Zeiten zwischen den vorgeschriebenen Werkstattaufenthalten erweitert. Über dieses Mehr an Leistung werden sich unsere Kunden sicher freuen.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.A.

*Schmeinck*  
Schmeinck

*Giesler*  
Giesler

Anlage:

je 1 Wartungsplan für 2-Gang-Automatik-Modelle  
und für 3-, 4- und 5-Gang-Modelle zum Aushang  
in Ihrer Werkstatt

# Wartungsplan für 2-Gang-Automatik-Modelle

Wartungsarbeiten auszuführen bei km	500	3000	6000	alle weiteren
<u>Motor</u>				
Getriebeölwechsel bei warmem Motor	x		x	6000 km +)
Ölabstand im Getriebe prüfen, ggf. nachfüllen	x	x	x	6000 km *)
Zylinderkopfschrauben nachziehen	x	dann jeweils 500 km nach jeder Zylinderkopfdemontage		
Motorbefestigungsschrauben auf festen Sitz prüfen	x	x	x	6000 km
Zylinder, Kolbenboden, Auspuffstutzen des Zylinders reinigen; Kolbenringe prüfen, ob frei beweglich; Dekompressionsleitungen im Zylinder reinigen		x	x	6000 km o)
<u>Zündanlage</u>				
Unterbrecherkontaktabstand prüfen, ggf. einstellen; Unterbrecher mit verschmorten Kontakten erneuern	x	x	x	6000 km
Zündzeitpunkt prüfen	x		x	6000 km
Zündkerze, Elektrodenabstand prüfen, ggf. nachstellen (0,4 mm)			x	6000 km o)
Schmierfilz am Unterbrecher einfetten			x	6000 km
<u>Kraftstoffanlage und Auspuff</u>				
Vergaser, Ansaugfilter und Benzinbahn reinigen	x		x	6000 km +)
Auspuffanlage reinigen		x	x	6000 km o)
<u>Antriebskette</u>				
Kettenspannung im belasteten Zustand prüfen, ggf. nachspannen, Kette schmieren, Radspur prüfen	x	x	x	6000 km *)
<u>Lenkung</u>				
Steuerkopflager auf Spiel prüfen, ggf. einstellen	x	x	x	6000 km
<u>Räder und Bremsen</u>				
Speicherspannung kontrollieren, ggf. nachziehen	x		x	6000 km
Tachometerantrieb abschmieren	x		x	6000 km
Dicke der Bremsbeläge vorn und hinten prüfen, Minstdicke 2 mm			x	6000 km

Wartungsarbeiten auszuführen bei km	500	3000	6000	alle weitere
<u>Elektrische Anlage</u>				
komplette Beleuchtungsanlage prüfen, (mögl. auch vor jedem Fahrtantritt)	x	x	x	6000 km
Scheinwerfer einstellen	x	x	x	6000 km *)
<u>Bowdenzüge</u>				
Bowdenzüge ölen und ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km *)

+) mindestens einmal im Jahr

o) ggf. auch öfter bei spürbarem Nachlassen der Leistung

\*) diese Arbeiten sind je nach den Betriebsbedingungen des Fahrzeugs auch früher durchzuführen und können vom Fahrzeugführer selbst veranlaßt werden.

Wartungsplan für 3-, 4- und 5-Gang-Modelle

Wartungsarbeiten auszuführen bei km	500	3000	6000	alle weitere:
<u>Motor</u>				
Getriebeölwechsel bei warmem Motor	x		x	6000 km +)
Getriebeölstand-Kontrolle, ggf. nachfüllen	x	x	x	6000 km *)
Kupplungsspiel prüfen, ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km
Schaltung kontrollieren, ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopfschrauben nachziehen	x	dann jeweils 500 km nach jeder Zylinderdemontage		
Motorbefestigungsschrauben auf festen Sitz prüfen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopf, Kolbenboden, Auspuffstutzen des Zylinders reinigen; Kolbenringe prüfen, ob frei beweglich		x	x	6000 km o)
<u>Zündkerze</u>				
Zündkerze erneuern			x	6000 km o)
<u>Kontaktgesteuerte Zündanlage</u>				
Unterbrecherkontaktabstand prüfen, ggf. einstellen; Unterbrecher mit verschmorten Kontakten erneuern	x	x	x	6000 km
Schmierfilz am Unterbrecher fetten			x	6000 km
<u>Kraftstoffanlage und Auspuff</u>				
Feinfilter im Benzinahn reinigen	x		x	6000 km +)
Benzinahn und Grobfilter reinigen	x		x	6000 km +)
Vergaser reinigen und einstellen	x		x	6000 km +)
Luftfilter reinigen			x	6000 km *)
Auspuffanlage reinigen		x	x	6000 km o)
<u>Antriebskette</u>				
Kettenspannung im belastetem Zustand prüfen, ggf. nachspannen; Kette schmieren; Radspur prüfen	x	x	x	6000 km *)
<u>Lenkung</u>				
Steuerkopflager auf Spiel prüfen, ggf. einstellen	x	x	x	6000 km

Wartungsarbeiten auszuführen bei km	500	3000	6000	alle weitere
<u>Räder und Bremsen</u>				
Speichenspannung kontrollieren, ggf. nachziehen	x		x	6000 km
Tachometerantrieb abschmieren	x		x	6000 km
Dicke der Bremsbeläge vorn und hinten prüfen - Mindestdicke 2 mm			x	6000 km
<u>Elektrische Anlage</u>				
komplette Beleuchtungsanlage prüfen (vor jedem Fahrtantritt)	x	x	x	6000 km *)
Scheinwerfer einstellen	x	x	x	6000 km *)
Säurestand der Batterie prüfen - bei Fahrzeugen mit Naßbatterie ( 1 x im Monat)	x	x	x	6000 km *)
<u>Bowdenzüge</u>				
Bowdenzüge ölen bei Flory Bowdenzüge ggf. nachstellen			x	x 6000 km *)

+) mindestens einmal im Jahr

o) ggf. auch öfter bei spürbarem Nachlassen der Leistung

\*) diese Arbeiten sind je nach den Betriebsbedingungen des Fahrzeugs auch früher durchzuführen und können vom Fahrzeugführer selbst veranlaßt werden.



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

14/76

Oktober 76

## KUNDENDIENSTSCHULUNGEN IM WERK KORNWESTHEIM, NOVEMBER 1976 BIS MÄRZ 1977

Sehr geehrte Herren,

wie in den vergangenen Jahren finden auch in diesem Winterhalbjahr in den werkseigenen Kundendienststräumen wieder Schulungen statt. Bewährt hat sich eine Terminfolge der Kurse, nach der ein Teil am Wochenanfang, ein anderer Teil am Wochenende abgehalten wird; auf diese Weise wird Ihnen und Ihren Mitarbeitern die Teilnahme an diesen Veranstaltungen erleichtert.

Die neuen Schulungstermine wurden wie folgt festgelegt:

4./ 5.	November	Do./Fr.	17./18.	Januar	Mo./Di.
8./ 9.	November	Mo./Di.	20./21.	Januar	Do./Fr.
11./12.	November	Do./Fr.	24./25.	Januar	Mo./Di.
15./16.	November	Mo./Di.	27./28.	Januar	Do./Fr.
18./19.	November	Do./Fr.	31./ 1.	Jan.-Febr.	Mo./Di.
22./23.	November	Mo./Di.	3./ 4.	Februar	Do./Fr.
25./26.	November	Do./Fr.	7./ 8.	Februar	Mo./Di.
29./30.	November	Mo./Di.	10./11.	Februar	Do./Fr.
2./ 3.	Dezember	Do./Fr.	14./15.	Februar	Mo./Di.
6./ 7.	Dezember	Mo./Di.	28./ 1.	Febr.-März	Mo./Di.
9./10.	Dezember	Do./Fr.	3./ 4.	März	Do./Fr.
13./14.	Dezember	Mo./Di.	7./ 8.	März	Mo./Di.
16./17.	Dezember	Do./Fr.	10./11.	März	Do./Fr.

Schulungsbeginn 8.00 Uhr Schulungsende 16.30 Uhr tgl.

Schulungsthemen werden u.a. die neue Fahrzeugelektrik der Florettmodelle, Cockpit und NC Akkubatterie, Blinkanlage mit Kontrollsystem, MHKZ-Anlage mit 6-poligem Sternanker und die hydraulisch betätigte Scheibenbremse sein. Wie schon in den vergangenen Jahren ist auch eine Werksbesichtigung und der Besuch des Kreidler-Fahrzeug-Museums Bestandteil unserer Schulungen.

Wir bitten darum, Ihre Anmeldung spätestens 3 Wochen vor Beginn des gewählten Termins unter Angabe

der Händleranschrift  
des Teilnehmers  
des Termins  
des Reisemittels (Auto, Bahn)

einzusenden. Sollten Sie mit der Bahn anreisen, senden wir Ihnen auf Anforderung gern Berechtigungskarten für verbilligte Fahrkarten zu. Wenn eine Zimmerreservierung erfolgen soll, dann geben Sie bitte den An- und Abreisetag mit an. Alle Teilnehmer erhalten dann eine schriftliche Einladung.

b.w.

KREIDLER WERKE GMBH FAHRZEUGWERKE

7014 KORNWESTHEIM · EBERTSTRASSE 110 · POSTFACH 8 · TELEFON (07154) 3093, 3094, 20011 · FERNSCHREIBER 07/23842

DRAHTWORT KREIDLERMOTOR · SITZ DER GESELLSCHAFT: STUTTGART · AMTSGERICHT STUTTGART HRB 304

VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS: DIPL.-ING. ALFRED KREIDLER · GESCHÄFTSFÜHRER: WOLFGANG KREUDER · GÜNTER ROTHER

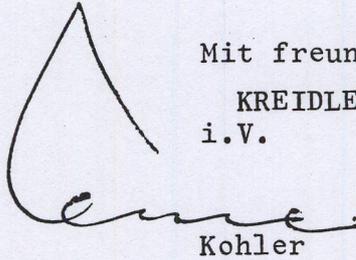
Es ist vorgesehen, daß jeder Schulungsteilnehmer während des Schulungszeitraumes um 10.00 Uhr ein schwäbisches Vesper und um 13.00 Uhr ein Mittagessen in unserer Werkskantine erhält. Außerdem wird pro Teilnehmer eine Verpflegungspauschale von DM 15,-- je Schulungstag vergütet. Die Kosten für Fahrt, Unterkunft usw. können wir leider nicht übernehmen.

Von den Teilnehmern vergangener Schulungen ist immer wieder bestätigt worden, daß sich neben dem hier erworbenen Wissen auch der Gedankenaustausch mit den Kollegen als sehr wertvoll erwiesen hat. Oft wurde ein Besuch bei uns auch der nahegelegenen baden-württemb. Metropole wegen zu einem eindrucksvollen Erlebnis.

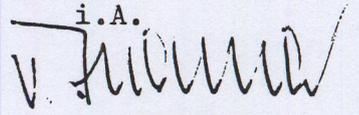
Auch über Ihre Teilnahme werden wir uns sehr freuen - geben Sie uns deshalb den Schulungstermin Ihrer Wahl möglichst bald an - am besten heute noch.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
i.V.



Kohler

i.A.  
  
von Inama

Anlage



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

1/77

Februar 77

## Kreidler-Flory, Bremsgesperre

Sehr geehrte Herren,

ab Motor-Nr. 2808640 wird das Sperrad 15.09.98 serienmäßig ausschließlich mit einfenstriger Schlaufe bestückt. Vor dieser Nummer sind auch zweifenstrige Schlaufen verbaut worden, die sich z. T. bei extremer Belastung aufgeweitet haben, so daß sich der Nippel des Bremszuges aushängen konnte.

Um zu vermeiden, daß die Hinterradbremse von Fahrzeugen mit der alten Schlaufenausführung bei Extrembelastung ausfällt, sind alle an Sie gelieferten Flory's bis zur Motor-Nr. 2808640 anlässlich des nächsten Werkstattaufenthaltes, spätestens jedoch bis zum 30.4.1977 daraufhin zu überprüfen, ob das Sperrad 15.09.98 mit ein- oder zweifenstriger Schlaufe versehen ist.

Zweifenstrige Schlaufen sind grundsätzlich gegen einfenstrige auszuwechseln. Dazu Sperrad nach Entfernen des Seegerrings und Aushängen des Bremszugnippels von Tretwelle ziehen, alte Schlaufe nach Entfernen des Niets abnehmen.

Neue Schlaufe mit Hilfe eines Splintbolzens montieren, je eine Beilagscheibe unter den Splintbolzenkopf und vor der Splintbohrung anordnen, Schlaufe mit Splint sichern, Sperrad wieder montieren.

Der Umrüstsatz ist auf dem üblichen G-Vorauswege (formlose Anforderung per Postkarte oder Telefon) bei uns zu beziehen, Depot-Bezug ist in diesem Sonderfall nicht möglich; der Umrüstsatz besteht aus folgenden Teilen:

<u>Ersatzteil-Nr.</u>	<u>Benennung</u>	<u>Stück</u>
67.02.01	Schlaufe	1
15.50.11	Splintbolzen	1
00.30.02	Scheibe	2
00.44.02	Splint 1,6 x 8 DIN 94	1

Die geschilderte Umrüstung ist im Interesse der Sicherheit unserer Fahrzeuge bei all den Flory's (MF 12 u. 13) bis zur Motor-Nr. 2808640 vorzunehmen, die von Ihnen verkauft worden sind bzw. von Ihnen betreut werden und deren Bremsgesperre mit zweifenstriger Schlaufe versehen sind. Es müssen alle Maschinen erfaßt werden, also auch die, die sich bereits in zweiter Hand befinden.

Bitte senden Sie uns die ausgebauten Schlaufen zusammen mit einem der Ihnen zugehenden Antragsätze zu; auf dem Garantieantrag sind lediglich die Fahrgestellnummern zu vermerken. Pro Umrüstung wird der Gegenwert für 1/4 Stunde Montagekosten vergütet.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

ppa.

i.V.

Schmeinck

Giesler



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

2/77

März 77

1. Kraftstoff-Öl-Gemisch bei Florett RS
2. Zündkerze BOSCH 250 T1 bei Florett RS
3. Hauptdüse 75 bei Florett RS

Sehr geehrte Herren,

aufgrund wiederholter Anfragen sehen wir uns veranlaßt, folgende Hinweise zu erneuern bzw. Änderungen bekanntzugeben:

## 1. Kraftstoff-Öl-Gemisch

Es wird sehr oft danach gefragt, in welchem Verhältnis der Kraftstoff und das Öl zu mischen und welches Öl dabei zu verwenden sei.

Für alle Betriebsbedingungen empfehlen wir ein Kraftstoff-Öl-Mischungsverhältnis von 50:1. Im Überland- und Autobahnbetrieb kann man aber auch ein Mischungsverhältnis von 25:1 wählen.

Zur Mischung des Kraftstoffes bitte nur speziell für Hochleistungs-Zweitaktmotore geeignete, selbstmischende Marken-Zweitakt-Öle verwenden. Wer noch weiter gehen will, mische mit einem, in Bezug auf die Vermeidung von Ölkohleablagerungen noch günstiger ausgelegten Öl für Zweitakt-Außenbordmotore, wobei wir dies aus Kostengründen nicht dringend empfehlen wollen.

## 2. Zündkerze BOSCH 250 T1 und Champion L 81 oder 82

Die Wahl der richtigen Zündkerze ist für die Betriebssicherheit des Motors von entscheidender Bedeutung. Aufgrund unserer weitreichenden Erfahrungen wurden die Kerzenhersteller veranlaßt, die Zündkerze thermisch so auszuliegen, daß sie den Betriebstemperaturen bei Stadt-, Autobahn- und Überlandfahrten in noch höherem Maß gerecht werden.

Aus diesem Grunde wird beim Baumuster Florett RS

ab Fahrgestell-Nr. 5 170 716  
Motor-Nr. 5 176 223

serienmäßig die BOSCH-Zündkerze 250 T1 (BOSCH-Ersatz.-Nr. 0 241 250 004) montiert, wobei als Alternative die Champion-Kerze L 81 oder 82 zur Verfügung steht.

## 3. Hauptdüse 75

Um eine Überfettung des Kraftstoff-Luft-Gemisches zu vermeiden und damit auch den Kraftstoff-Verbrauch noch günstiger zu gestalten, wurde ebenfalls

ab der vorgenannten Fahrgestell- bzw. Motornummer in den Vergaser  
BING 1/20/59, Ersatz.-Nr. 15.60.94, eine Hauptdüse 75 (früher 78)  
montiert.

Ab Fahrgestell-Nr. 5 171 980  
Motor-Nr. 5 178 318

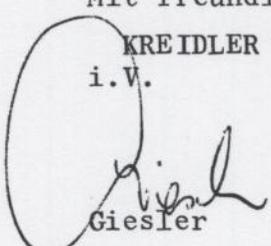
wird der Vergaser BING 1/20/100, Ersatz.-Nr. 15.13.92 verbaut, in  
welchem sich die Hauptdüse 75 serienmäßig befindet.

Mit freundlichen Grüßen

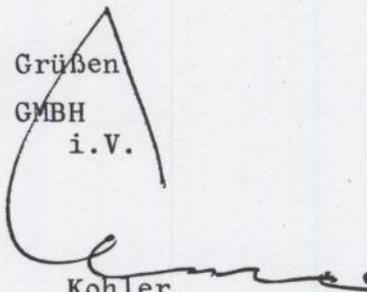
KREIDLER WERKE GMBH

i.V.

i.V.



Giesler



Kohler



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

3/77

März 77

## Florett RSL / RSHL und RSG / RSHG

Sehr geehrte Herren,

im Rahmen der Modellpflege wurden an der RS

ab Fahrgestell-Nr. 5 168 955  
Motor-Nr. 5 174 898

u.a. eine erheblich leistungsfähigere elektrische Anlage, eine funktionell verbesserte Blinkanlage, ein Gleichstrom-Horn und Aluminium-Gußräder montiert. Alle diese Neuerungen runden nicht nur den positiven äußeren Eindruck ab, sondern leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Betriebs- und Verkehrssicherheit unserer RS-Modelle.

Im einzelnen sind folgende Veränderungen in die Serie eingelaufen:

### 1. Kraftstoffanlage

Neben äußerlichen Retuschen wurde das Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters von 12,5 l auf 13,2 l erhöht.

#### 1.1 Austauschbarkeit

Da der neue Kraftstoffbehälter 77.76.91 auch zum Anbau an die bisher gefertigten RS geeignet ist, entfällt der bisherige Kraftstoffbehälter 77.76.93 im Ersatzteilgeschäft.

### 2. Zündanlage

Die bisherige Zündanlage 35-5/18 W, 15.12.88 bzw. 15.22.99, wird von einer leistungstärkeren 6-poligen MHKZ-Anlage 15.12.85 abgelöst, deren Spulen sternförmig auf der Ankerplatte montiert sind. Das Schaltgerät 15.12.87 hat sich bei dieser neuen Anlage nicht geändert.

#### 2.1 Reparaturmöglichkeit

Im Gegensatz zu der bisherigen Anlage sind die Spulen, ausgenommen der Steueranker 08.19.39 (Geber), nicht mehr einzeln austauschbar. Im Schadensfall ist die komplette Ankerplatte 15.12.84 zu erneuern.

Ein Defekt an der Ankerplatte läßt sich wie folgt prüfen:

zu messendes Teil	Meßwert	Meßstelle
Steueranker	$63 \pm 7 \Omega$	braunes und weißes Kabel
Ladegeneratoranker	$460 \pm 40 \Omega$	braunes und rotes Kabel
Generatoranker (Scheinwerfer)	freier Durchgang	braunes und gelbes Kabel
Generatoranker (Bremslicht)	freier Durchgang	braunes und grünes Kabel

## 2.2 Austauschbarkeit

Der bisherige 4-polige Zünder läßt sich zwar durch den 6-poligen Sternzünder mit Polrad austauschen, dies hätte allerdings recht aufwendige Veränderungen an der kompletten elektrischen Anlage zur Folge, so daß ein Austausch nicht empfehlenswert ist.

## 3. Ladeeinheit

Die Naßbatterie wird durch die Ladeeinheit 97.13.54 ersetzt, in die ein 1,0 Ah Trockenakku integriert ist. Der Einsatz von Trockenakkus wurde möglich, weil

- a) dank der neuentwickelten 6-poligen Zündanlage mehr Leistung zur Verfügung steht und
- b) die von uns eingesetzte spannungs- und temperaturgesteuerte elektronische Laderegulierung das vorhandene Leistungsangebot optimal nutzt.

## 3.1 Reparaturmöglichkeit

Die Ladeeinheit ist wartungsfrei. Im Falle eines Defekts ist zunächst die unter einem Sichtfenster befindliche Schmelzsicherung 8 Amp. zu prüfen. Bei einwandfreier Schmelzsicherung muß die komplette Ladeeinheit getauscht werden. Die vier lackversiegelten Gehäuseschrauben dürfen unter keinen Umständen herausgedreht werden, da sonst im Gewährleistungsfall die Garantie für die Ladeeinheit erlischt.

## 3.2 Austauschbarkeit

Ähnlich wie Punkt 2.2

## 3.3 Inbetriebnahme eines Neufahrzeugs oder einer ausgetauschten Ladeeinheit

Eine neue Ladeeinheit ist nach sehr kurzer Zeit betriebsbereit. Dazu genügen z.B. eine kurze Probefahrt oder ca. 3 Minuten Motorleerlauf im Stand.

## 4. Warnsignal

Da die Ladeeinheit dem Warnsignal aufgrund des größeren Ladestromangebotes jetzt auch Gleichstrom liefert, konnten wir einem vielfach geäußerten Wunsch folgen und anstelle der Wechselstromschnarre 87.81.92 das Gleichstromhorn 87.81.49 montieren.

## 4.1 Austauschbarkeit

Die bisherige Wechselstromschnarre kann ohne Eingriff in die elektrische Kabelanlage und ohne Montage des 6-poligen Zünders und der Ladeeinheit gegen das Gleichstromhorn nicht ausgetauscht werden.

## 5. Blinkgeber

Ein lastabhängiger Hitzedraht-Blinkgeber 97.13.26 löst den elektronischen Blinkgeber 97.13.18 ab. Der lastabhängige Blinkgeber hat den Vorteil, beim Ausfall einer Blinklampe das Blinkintervall der Kontrollampe im Cockpit zu verkürzen und auf diese Weise den Fahrer vom Defekt der Blinklampe zu informieren.

Die Blinkleuchten erhalten modische Retuschen.

### 5.1 Austauschbarkeit

Der elektronische Blinkgeber kann nur dann durch den neuen Hitzedraht-Blinkgeber ausgetauscht werden, wenn die Masseverbindung zum Blinkgeber entfernt und die Befestigungsart an der Trägerplatte geändert werden.

### 6. Gußräder

Bei unseren Baumustern RSG und RSHG werden anstelle der Drahtspeichenräder sehr formschöne Gußräder montiert (Gußrad vorne 67.25.99, Gußrad hinten 67.24.99).

#### 6.1 Reparaturmöglichkeit

Reparaturen sind an den Gußrädern nur noch an den Radlagern, an den Distanzhülsen und zusätzlich beim Vorderrad am Aufnahmering des Tachometerantriebs möglich. Bei Beschädigung der Gußräder (auch der Bremsringe) wird ein kompletter Austausch erforderlich.

#### 6.2 Austauschbarkeit

Die Drahtspeichenräder sind gegen die Gußräder tauschbar. Beim Vorderrad muß auch der Bremsdeckel nackt 67.25.02 mit eingebaut werden. Beim Hinterrad ist darauf zu achten, daß die Mitnahmezapfen des Zahnkranzträgers im montierten Zustand das Gußrad nicht berühren - Zapfen ggf. ca. 1 mm abdrehen.

Weiterhin wird bei der Montage von Gußrädern an Fahrzeugen bis Fahrgestell-Nr. 5 168 954 eine Abnahme beim TÜV nach § 19 StVZO erforderlich. Ab Fahrgestell-Nr. 5 168 955 sind die Gußräder Bestandteil der Allgemeinen Betriebserlaubnis, eine TÜV-Abnahme ist nicht mehr notwendig.

Alle Änderungen sind bereits in der neuesten Ersatzteilliste (Mikro-Film 1977, 1/1) enthalten. Der elektrische Schaltplan wurde Ihnen bereits mit Kundendienstmitteilung 15/76 zugestellt.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

i.V.

i.V.

Giesler

Kohler



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

1/78

Februar 78

## Scheibenbremse bei Florett RS

Sehr geehrte Herren,

unser Baumuster Florett RS wird wahlweise serienmäßig

ab Fahrgestell-Nr. 5 173 305

am Vorderrad mit einer Scheibenbremsanlage ausgerüstet. Neue Verkaufsbezeichnungen dieser Modelle:

RS-GS mit M-Lenker  
RSH-GS mit Hochlenker

Die Scheibenbremsanlage besteht im wesentlichen aus folgenden Teilen:

1. Hauptbremszylinder mit Handbremshebel und Vorratsbehälter für die Bremsflüssigkeit, integriert im Gasdrehgriff.
2. Bremsschlauch mit Anschlußelementen.
3. Bremszange mit Bremsbelägen.
4. Bremsflüssigkeit
5. Brems Scheibe

### 1. Hauptbremszylinder

Der Hauptbremszylinder (Handpumpe) hat die Aufgabe, die von der Hand des Fahrers erzeugte Bremskraft mittels der Bremsflüssigkeit auf die Bremsbeläge zu übertragen.

#### 1.1 Pflege und Wartung

Den Hauptbremszylinder mit dem Schlauchanschluß regelmäßig auf Dichtheit prüfen.

Im Vorratsbehälter ist regelmäßig der Flüssigkeitsstand zu prüfen, dazu Fahrzeug auf den Ständer stellen und den Lenker nach links einschlagen. Anschließend das ganze Fahrzeug soweit nach links neigen, bis die beiden Markierungslinien "max" und "min" waagrecht liegen. Sollte der Flüssigkeitsstand bis zur Linie "min" abgesunken sein, die Bremsanlage auf Dichtheit und die Dicke der Bremsbeläge prüfen. Erst wenn beides noch in Ordnung ist, die Bremsflüssigkeit vorsichtig (sehr aggressiv) bis zur Markierung "max" nachfüllen.

#### Wichtiger Hinweis

Vorratsbehälter immer verschlossen halten, da die Bremsflüssigkeit

Feuchtigkeit aus der Luft anzieht, die zu Dampfblasenbildung bei warmer Bremse führt.

## 1.2 Reparatur

Eine Reparatur des Hauptbremszylinders selbst ist nicht möglich; bei Undichtheit ist der Hauptbremszylinder zu erneuern.

### 1.2.1 Vorarbeiten

Bremsflüssigkeit vorsichtig (sehr aggressiv) durch Lockern der Entlüftungsschraube an der Bremszange über die Entlüftungsbohrung ablassen bzw. abpumpen, Bremsschlauch vom Hauptbremszylinder abschrauben, dazu Hohlschraube SW 17 unter der Gummischutzkappe lösen.

### 1.2.2 Hauptbremszylinder abmontieren

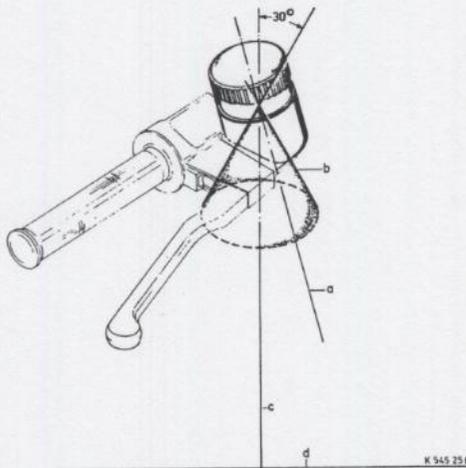
Zwei Innensechskantschrauben SW 4 herausdrehen und Zylinder vom Gasdrehgriff abnehmen.

### 1.2.3 Hauptbremszylinder montieren

Beim Reparaturzylinder 05.15.22 ist der Kolben gegen Herausnehmen mit einem Stift gesichert, der erst nach der Montage des Zylinders entfernt werden darf.

Scheibe und Gummiabstreifer zwischen Gasdrehgriff und Zylinder einlegen und Zylinder montieren.

Bremsschlauch montieren 2.2.2.  
Bremsanlage entlüften 4.2.



### Wichtiger Hinweis

Nach dem Entlüften und sämtlichen anderen Arbeiten ist darauf zu achten, daß die Mittelachse a des Flüssigkeitsbehälters bei geradeaus gestelltem Lenker innerhalb eines Kegelmantels liegt, dessen Mantellinie b nicht mehr als 30° gegen die Senkrechte c zur Fahrbahnebene d geneigt ist.

Fahrzeuge, die diese Bedingung nicht erfüllen, werden bei Abnahme nach § 19, § 21 und § 29 StVZO durch den TÜV zurückgewiesen.

## 2. Bremsschlauch

### 2.1 Pflege und Wartung

Den Bremsschlauch und die Anschlüsse regelmäßig auf Dichtheit prüfen.

### 2.2 Reparatur

Am Bremsschlauch sind keine Reparaturen möglich. Bei Undichtheit ist der Bremsschlauch zu erneuern.

#### 2.2.1 Bremsschlauch abmontieren

Vorarbeiten 1.2.1.

Bremsschlauch von der Bremszange abschrauben (SW 14). Ringstutzen vom Bremsschlauch abschrauben.

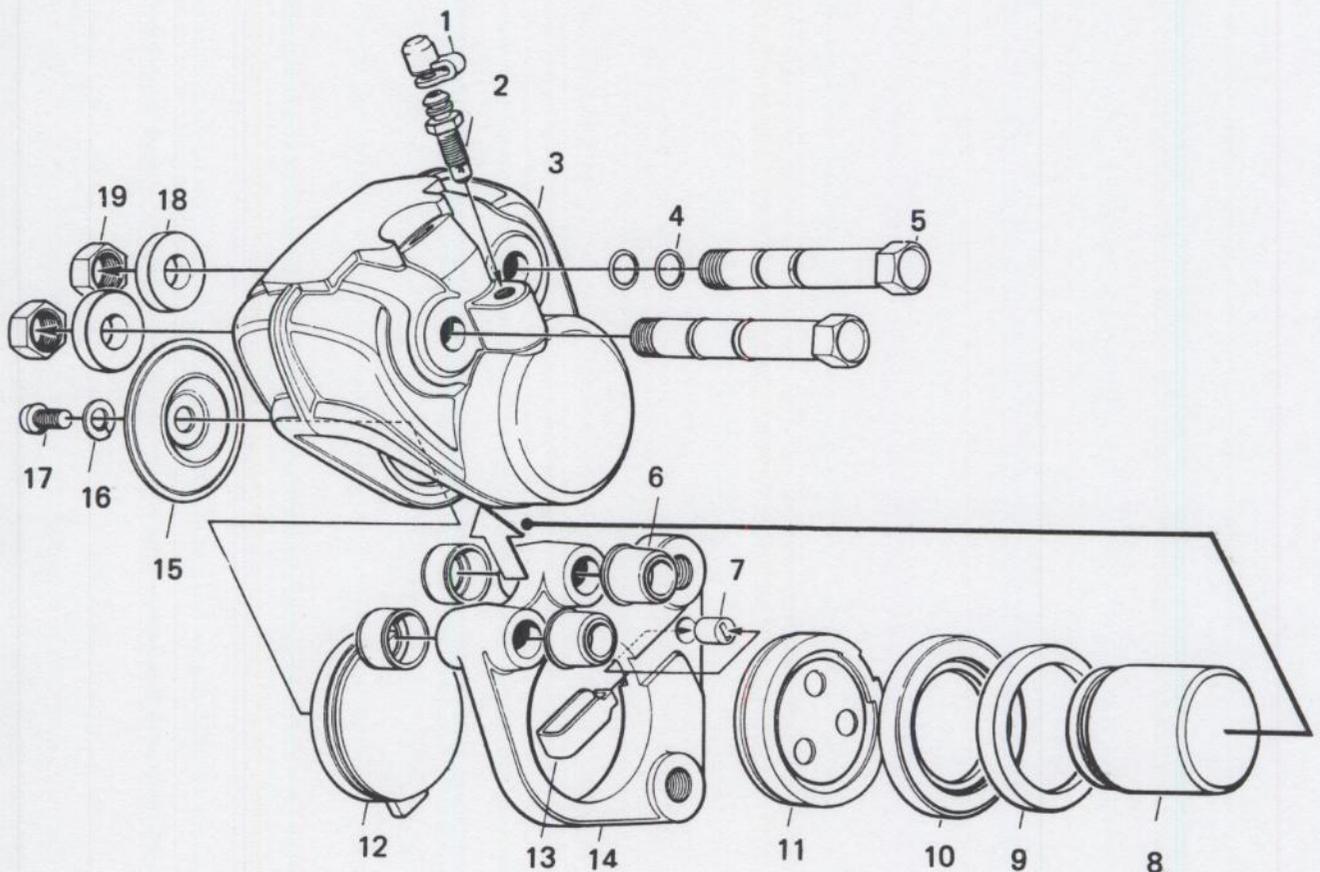
### 2.2.2 Bremsschlauch montieren

Ringstutzen vom alten Bremsschlauch übernehmen. Bremsschlauch in den Bremsattel schrauben und erst danach Ringstutzen mit der Hohl-schraube am Hauptbremszylinder befestigen. Neue Kupferdichtungen verwenden! Durch diese Montagereihenfolge werden gefährliche Verdrehungen des Bremsschlauches vermieden.

Bremsanlage entlüften 4.2.

## 3. Bremszange und Bremsbeläge

Die Bremszange ist als Schwimmsattelbremse ausgelegt. Diese Ausführung besitzt im Gegensatz zur Festsattelbremse nur einen Kolben. Hier wird der auf der Kolbenseite angebrachte Bremsbelag an die Bremsscheibe gedrückt. Sobald der Gegendruck durch die Bremsscheibe erfolgt, verschiebt sich der Sattel und zieht so den zweiten, festmontierten Bremsbelag gegen die Bremsscheibe.



### 3.1 Pflege und Wartung

Die Belagdicke muß anhand der in den Bremsbelägen 11 + 12 eingefrästen Markierungen regelmäßig festgestellt werden. Sobald eine der Markierungen die Bremsscheibe erreicht, sind die Bremsbeläge 11 + 12 zu erneuern (3.2.1.). Im Bedarfsfall Führungsbolzen 5 (3.2.2.) bzw. Kolben 8 (3.2.3.) mit den entsprechenden Reparatursätzen instandsetzen.

### 3.2 Reparatur

#### 3.2.1 Austausch der Bremsbeläge 11 + 12

Vorderrad ausbauen. Die Kreuzschlitzschraube 17 des Belaghalters 15 (von der linken Fahrzeugseite her zu erreichen) herausdrehen, Belaghalter 15 und den inneren Bremsbelag 12 vom Sattel abnehmen. Den äußeren Bremsbelag 11 aus dem Bremsträger 14 herausdrücken, dazu Bremssattel verschieben. Der Bremssattel 3 muß sich leicht bewegen lassen.

Bremsträger 14 reinigen und die Führung des Bremsbelags 11 im Bremsträger 14 ggf. mit sehr feinem Schmirgelleinen säubern. Beläge am Umfang und den lose gelagerten Belag 11 auf der Rückseite so mit dem im Reparatursatz befindlichen Spezialfett vorsichtig einfetten, daß auch während der Montage der Beläge und im späteren Betrieb kein Fett an die Bremsflächen gelangen kann.

Montage der Beläge erfolgt in umgekehrter Reihenfolge der Demontage. Nach dem Einbau des Vorderrades Handbremshebel einige Male betätigen, damit die Beläge in ihre endgültige Lage gleiten!

#### 3.2.2 Austausch des Bremsträgers 14 mit Führungsbolzen 5

Vorarbeiten 2.2.1.

Vorderrad ausbauen und Bremszange vom Gleitrohr abmontieren. Bremsträger 14 unter Verwendung von Backenschonern in den Schraubstock einspannen. Die beiden Sechskantmutter 19 (SW 12) abschrauben und die Führungsbolzen 5 drehend aus dem Bremssattel 3 herausziehen (Innensechskant SW 6).

Bremsträger 14 und Bremssattel 3 gründlich mit Spiritus reinigen (kein Benzin! verwenden) und die Bohrungen für die Führungsbolzen im Bremsträger 14 ggf. etwas mit feinem Schmirgelleinen nacharbeiten. Führungsbolzen und die Bohrungen mit dem im Reparatursatz befindlichen Spezialfett versehen (nicht mit dem Fett für den Bremskolben verwechseln!) O-Ringe 4 auf die Führungsbolzen 5 und Staubkappen 6 auf den Bremsträger 14 aufschieben. Bremsträger 14 vorsichtig in den Bremssattel einführen; richtige Einbaulage beachten: die abgedrehten Flächen an den Befestigungsbohrungen des Bremsträgers an das Gleitrohr zeigen zum Bremskolben 8. Führungsbolzen 5 drehend in den Sattel und den Bremsträger einführen, die beiden Distanzscheiben 18 auflegen und Mutter 19 festziehen, die flache Seite der Mutter 19 zeigt dabei zur Distanzscheibe 18.

Kontrollieren, ob sich der Bremshalter im Sattel saugend hin- und herbewegen läßt.

Bremszange am Gleitrohr befestigen 3.2.4.

Bremsschlauch montieren 2.2.2.

Vorderrad einbauen.

Bremsanlage entlüften 4.2.

#### 3.2.3 Kolben abdichten

Vorarbeiten 1.2.1, 3.2.2.

Der Bremskolben läßt sich am leichtesten aus dem Gehäuseschacht herausdrücken, wenn man in die Bohrung für den Bremsschlauch Preßluft bläst.

Sattel 3 und Kolben 8 reinigen und ggf. mit sehr feinem Schmirgelleinen evtl. Riefen glätten. Die Manschette 9 im Gehäuseschacht und Staubkappe 10 am Kolben erneuern. Gehäuseschacht und Kolben mit dem im Reparatursatz "Hydraulik" befindlichen Spezialfett einfetten. Nicht mit dem Fett für die Bremsbeläge verwechseln!

Kolben vorsichtig in den Gehäuseschacht einschieben.  
Bremsattel montieren.  
Vorderrad einbauen.

Bremsanlage entlüften 4.2.

### 3.2.4 Befestigen der Bremszange am Gleitrohr

Die Bremszange ist am rechten Gleitrohr der Telegabel mit zwei Zylinderschrauben M 8 x 30 DIN 912 befestigt. Als Schraubensicherung ist das Gewinde mit einem mikroverkapselten Klebstoff "Inbus-Plus" versehen, der nach einigen Stunden aushärtet. Diese Schrauben sollten nach jeder Montage erneuert werden.  
Anziehdrehmoment 27 - 30 Nm (2,7 - 3 mkp).

## 4. Bremsflüssigkeit

Die Bremsflüssigkeit überträgt die Kraft vom Hauptbremszylinder auf die Bremszange.

Die von uns verwendete Bremsflüssigkeit ist handelsüblich; ihr Siedepunkt liegt bei mindestens 260° C.

Achtung: Die handelsüblichen Bremsflüssigkeiten wirken zerstörend auf einen Großteil der Kunststoffteile (z. B. Blinkleuchten, Cockpit-Gehäuse etc.) und auf Lackfarbe. Darum ist das Abdecken um den Vorratsbehälter und den Hauptbremszylinder herum und der vorsichtige Umgang mit der Bremsflüssigkeit dringend geboten!

### 4.1 Pflege und Wartung

Die Bremsflüssigkeit muß spätestens alle zwei Jahre erneuert werden. Beim Nachfüllen oder beim Entlüften stets ungebrauchte Bremsflüssigkeit verwenden.

### 4.2 Bremsanlage entlüften

Den Vorratsbehälter durch Einschlagen des Lenkers nach links und durch Neigen der Maschine nach links so stellen, daß die Markierungen "max" und "min" etwas über die Waagerechte hinaus nach links geneigt sind, dazu rechten Ständerfuß entsprechend unterlegen. Diese Stellung während des ganzen Entlüftungsvorganges beibehalten.

Deckel des Vorratsbehälters abschrauben und Bremsflüssigkeit bis zur Markierung "max" einfüllen.

Gummikappe 1 von der Entlüftungsschraube 2 des Bremssattels abziehen und darauf einen durchsichtigen Kunststoffschlauch, ca. 4 - 5 mm stark, aufschieben und das freie Ende dieses Schlauches in einen Auffangbehälter für Bremsflüssigkeit hineinlegen.

Am Handbremshebel pumpen, bis Gegendruck verspürt wird. Den Handbremshebel in dieser Druckstellung festhalten und Entlüftungsschraube um ca. 1/4 Umdrehung öffnen. Wenn der Handbremshebel am Gasdrehgriff anliegt, die Entlüftungsschraube wieder schließen. Erst jetzt den Handbremshebel loslassen. Diesen Vorgang unter ständiger Kontrolle des Flüssigkeitsstandes so lange wiederholen, bis die Bremsflüssigkeit an der Entlüftungsschraube blasenfrei austritt.

Max. Anziehdrehmoment der Entlüftungsschraube 9 Nm (0,9 mkp).

Das Entlüften der Bremsanlage wird durch die Verwendung eines handelsüblichen Entlüftungsgerätes wesentlich vereinfacht.

## 5. Bremsscheibe

An der Bremsscheibe wird mittels der Bremsbeläge die Bewegungsenergie des Vorderrades durch Reibung in Wärmeenergie umgewandelt und somit das Fahrzeug abgebremst.

### 5.1 Pflege und Wartung

Es ist darauf zu achten, daß die Bremsscheibe stets von Verschmutzungen, insbesondere Fetten und Wachsen, freibleibt. Verunreinigungen mit Spiritus entfernen.

### 5.2 Reparaturen

An der Bremsscheibe können keine Reparaturen vorgenommen werden. Sobald der Seitenschlag 0,15 mm übersteigt oder evtl. Riefen tiefer als 0,10 mm sind, ist die Bremsscheibe zu erneuern. Dazu Vorderrad ausbauen, Chromdeckel vom Vorderrad abnehmen und fünf Befestigungsschrauben der Bremsscheibe abschrauben.

### Austauschbarkeit

Die Scheibenbremsanlage kann an allen Florett-Modellen mit Teleskopgabel und M- bzw. Hochlenker montiert werden, wobei folgende Teile benötigt werden:

1 x 67.35.99	Gußrad vorn - 7 Speichen
1 x 67.35.03	Deckel
1 x 67.35.04	Steckachse
1 x 67.35.02	Bremsscheibe
5 x 06.10.33	Senkschraube mit Innensechskant
5 x 00.43.57	Federscheibe
5 x 00.29.31	Sicherungsmutter M 6
1 x 57.06.60	Bremszange
2 x 00.17.82	Zylinderschraube
2 x 00.31.00	Scheibe
1 x 57.07.97	Gasdrehgriff, vollst.
1 x 00.13.01	Schraube M 10 x 1
1 x 00.70.14	Dichtring
1 x 00.70.28	Dichtring
1 x 57.07.16	Ringstutzen
1 x 00.70.29	Dichtring
1 x 57.07.17	Hohlschraube
1 x 57.07.18	Schutzkappe
1 x 57.07.96	Bremsschlauch (für M-Lenker
1 x 57.07.95	Bremsschlauch (für Hochlenker)
	Bremsflüssigkeit, handelsüblich - 60 ccm
1 x 57.06.39	Schelle
1 x 00.29.34	Sicherungsmutter
2 x 00.30.02	Scheibe
1 x 00.11.17	Schraube
1 x 57.06.61	Gleitrohr rechts
1 x 57.06.22	Hutmanschette (bei Gabel mit Faltenbalg)
1 x 57.06.27	Hutmanschette (bei Gabel ohne Faltenbalg)
05.05.05	Spezial-Stoßdämpferöl
1 x 57.08.20	V-Kotflügelstrebe vorn
1 x 57.08.21	V-Kotflügelstrebe hinten
2 x 00.11.37	Sechskantschraube
1 x 67.24.95	Gußrad hinten - 7 Speichen (ggf. des besseren äußeren Bildes wegen bei Fahrzeugen mit Drahtspeichen- bzw. Verbundrädern)

Bei folgenden Modellen ist die Scheibenbremse Bestandteil der ABE:

K54/421 ab Fg.-Nr. 4 079 957  
K54/503 ab Fg.-Nr. 5 168 955

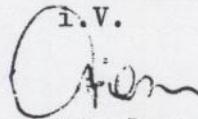
Eine Abnahme durch den TÜV ist hier nicht erforderlich.

Bei allen 3-Gang-Mokicks und allen Fahrzeugen, die vor dem vorgenannten Fahrgestell-Nummernkreis gefertigt wurden und bereits mit Telegabel und M- bzw. Hochlenker versehen sind, ist beim nachträglichen Anbau der Scheibenbremse eine Abnahme nach § 19 StVZO durch den TÜV vornehmen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

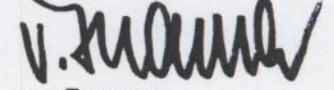
KREIDLER WERKE GMBH

i. V.



Giesler

i. A.



v. Inama



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

November 78  
fvk-mt-g

Nachtrag zur Kundendienst-Mitteilung Nr.1/78

1. Scheibenbremse beim Florett Mokick RMC-S
  2. Änderung des Bremsschlauches bei Florett RS
  3. Bremsflüssigkeit
  4. Bremsanlage entlüften
- 

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. unser Baumuster Florett Mokick RMC-S (früher RMC-BG) wird serienmäßig

ab Fahrgestell-Nr. 4 092 407

am Vorderrad mit einer Scheibenbremsanlage ausgerüstet. Hierbei handelt es sich um die gleiche Anlage wie die von der RS, so daß die Ausführungen der Kundendienst-Mitteilung 1/78 bis auf folgende Ausnahme volle Gültigkeit haben:

zu 2. Bremsschlauch

2.2.1 Bremsschlauch abmontieren

Der Ringstutzen ist fest mit dem Bremsschlauch verbunden und kann nicht mehr vom Bremsschlauch abmontiert werden.

2. Die vorgenannte Änderung am Bremsschlauch ist beim Baumuster Florett RS

ab Fahrgestell-Nr. 5 179 405

ebenfalls serienmäßig eingelaufen.

3. Aus gegebenem Anlaß weisen wir nochmals darauf hin, daß eine hydraulische Bremsanlage ausschließlich mit Bremsflüssigkeit befüllt werden darf. Nur auf diese Weise ist garantiert, daß der geforderte Siedepunkt von mindestens 260°C nicht unterschritten wird und eine chem. neutrale Reaktion auf die Gummimanschette im Hauptbremszylinder und im Bremssattel gewährleistet ist. Vgl. Kapitel 4 der Kundendienst-Mitteilung 1/78.
4. Uns wurde wiederholt vorgetragen, daß sich trotz angeblich vorschriftsmäßiger Entlüftungsprozedur (wechselweises Betätigen des Handbremshebels und Öffnen der Entlüftungsschraube) kein Druck im Leitungssystem aufbaue. Wir weisen deshalb auf den 1. Absatz unter Punkt 4.2 in der Kundendienst-Mitteilung 1/78 hin, in dem

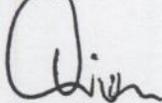
b.w.

es heißt, daß nach Einschlagen der Lenkung nach links die Maschine zum Entlüften so nach links zu neigen ist, daß die Markierungen "max" und "min" des Vorratsbehälters am Gasdrehgriff etwas über die Waagerechte hinaus geneigt sind.

Mit freundlichen Grüßen

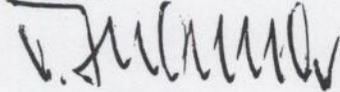
KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

i.V.



Giesler

i.A.



v. Inama



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

2/78

Februar 78

## Blinkanlage für Kreidler Florett RMC

Sehr geehrte Herren,

das Baumuster Florett RMC wird

ab Fahrgestell-Nr. 4 076 107

serienmäßig mit einer Blinkanlage ausgerüstet. Neue Verkaufsbezeichnungen: Florett RMC-B (mit Drahtspeichenrädern) bzw. Florett RMC-BG (mit Kreidler-Verbundrädern).

Im Rahmen der Blinkanlagenmontage wurden folgende Bauteile geändert bzw. sind neu in die Serie eingelaufen:

### 1. Zündanlage

Die bisherige Zündanlage 15.12.93 wird durch die Zündanlage 15.32.99 ersetzt, da die zum Betreiben der Blinkanlage montierte Ladeeinheit bzw. der Trockenakku eine zusätzliche Ladespule erfordert.

#### 1.1 Reparaturmöglichkeit

Wie bisher können im Reparaturfall alle Spulen einzeln ausgetauscht werden.

#### 1.2 Austauschbarkeit

Der bisherige Zünder 15.12.93 läßt sich durch den Zünder 15.32.99 zwar austauschen, dies hätte allerdings recht aufwendige Veränderungen in der kompletten elektrischen Anlage zur Folge, so daß ein Austausch nicht empfehlenswert erscheint.

### 2. Ladeeinheit

Als Stromquelle für die Blinkanlage dient die Ladeeinheit 97.13.44, in die ein 1,0 A Trockenakku integriert ist und die von der ungenutzten Halbwelle der Zündspule (schwarzes Kabel), von der Ladespule (grünes Kabel) und von der Bremslichtspule (grau/rotes Kabel) gespeist wird. Diese zum Aufladen der Ladeeinheit entnommenen Wechselströme werden durch drei Dioden gleichgerichtet.

Ab Fahrgestell-Nr. 4 079 357 wurde die elektrische Anlage verbessert. Die ungenutzte Halbwelle der Zündspule (schwarzes Kabel) geht jetzt ohne Gleichrichtung an die Klemme 1~ und der Strom des Ladegenerators (violett bzw. grün/rotes Kabel) über eine Diode an die Klemme 49 der Ladeeinheit. Der Strom der 5 Watt Bremslichtspule wird zur Ladung nicht mehr herangezogen.

b.w.

Ab Fahrgestell-Nr. 4 081 107 entfällt die Ladeeinheit mit dem integrierten Trockenakku. Dafür wird nur noch der Trockenakku 97.13.09 montiert. Zur Ladung werden die freie Halbwelle der Zündspule (schwarzes Kabel) und der Strom des Ladegenerators (violette bzw. grünes Kabel) gleichgerichtet.

### 2.1 Reparaturmöglichkeit

Die Ladeeinheit sowie der Trockenakku sind wartungsfrei. Im Falle eines Defektes ist zunächst die Schmelzsicherung (bei der Ladeeinheit unter einem Sichtfenster, beim Trockenakku im Leitungsverbinder) zu prüfen. Sind Schmelzsicherung, Stromabgabe des Zünders und Gleichrichter in Ordnung, muß die Ladeeinheit bzw. der Akku getauscht werden.

#### Achtung!

Die Garantie für die Ladeeinheit erlischt, wenn die vier lackversiegelten Gehäuseschrauben der Ladeeinheit herausgedreht werden.

Ladeeinheit und Akku dürfen mit einem herkömmlichen Ladegerät nicht geladen werden. Sollte ein Nachladen der Trockenbatterie einmal außerhalb des Fahrzeugs gefragt sein, dann bieten die Fa. Ulo und Firmen, die sich mit Modellbauzubehör (Trockenakkus für Fernsteueranlagen) befassen, dafür spezielle Ladegeräte an.

### 2.2 Austauschbarkeit

Hier gelten sinngemäß die Ausführungen aus Punkt 1.2.

## 3. Blinkgeber

Es wird der lastabhängige Hitzedraht-Blinkgeber 97,13,26 montiert, der beim Ausfall einer Blinklampe das Blinkintervall der Kontrolleuchte im Cockpit verkürzt und auf diese Weise den Fahrer von diesem Defekt informiert.

## 4. Cockpit

Das Cockpit 27.78.72 löst das Cockpit 27.78.73 ab.

Wie schon unter Punkt 2 beschrieben, wurde ab Fahrgestell-Nr. 4 079 357 die elektrische Anlage geändert. Diese Änderung umfaßt auch die Montage des Cockpits 27.08.89.

Ab Fahrgestell-Nr. 4 081 107 läuft neben dem Trockenakku (s. Punkt 2) auch das Cockpit 27.08.98 ein, das sich durch grüne Zifferblätter der Anzeigeeinstrumente von den bisherigen Cockpits unterscheidet.

### 4.1 Reparaturmöglichkeit

Im Cockpit sind alle defekten Teile gegen neue austauschbar.

### 4.2 Austauschbarkeit

Nur mit erheblichen Eingriffen in die elektrische Anlage möglich und deshalb nicht empfehlenswert.

Die bisherigen Schaltpläne für die RMC mit Blinkanlage werden durch die anliegenden Schaltpläne ersetzt.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

i.V.

Giesler

i.A.

v. Inama



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

3/78

Februar 78

1. Spoilersitzbank
2. Gußrad in Verbundbauweise

Sehr geehrte Herren,

im Rahmen der Modellpflege setzten folgende Verbesserungen bei unseren Baumustern ein:

## 1. Spoilersitzbank

Die Florett-Modelle Mokick RMC werden

ab Fahrgestell-Nr. 4 079 957

und das Kleinkraftrad RS

ab Fahrgestell-Nr. 5 173 305

wahlweise serienmäßig mit einer Spoilersitzbank ausgestattet.

## Austauschbarkeit

Die Spoilersitzbank kann an allen Florett-Modellen mit Blinkanlage unter Verwendung folgender Teile nachträglich montiert werden:

1	x	37.29.70	Rahmen
1	x	27.94.89	Spoilersitzbank, vollst.
1	x	27.00.25	Klebebild für Sitzbankleiste links
1	x	27.00.26	dto. rechts
2	x	00.10.50	Sechskantschraube M 6 x 35
2	x	37.81.20	Verstellschraube
2	x	37.81.21	Sechskantmutter
1	x	27.94.01	Heckverkleidung
1	x	27.00.24	Klebebild für Heckverkleidung
1	x	37.81.22	Halter für Kennzeichenunterlage (nur RS)
1	x	87.81.65	Rückleuchte, vollst. (bei allen 3-Gang-Mokick, 4-Gang-Mokick bis Fg.-Nr. 4 079 957, RS bis Fg.-Nr. 5 164 505)
n.B.		00.11.42	Sechskantschraube M 6 x 16
n.B.		00.33.50	Scheibe A 6,4
n.B.		00.43.57	Sechskantschraube M 6 x 16
n.B.		00.20.10	Sechskantmutter M 6

Der nachträgliche Anbau der Spoilersitzbank an 3-Gang-Mokicks sowie an 4-Gang-Mokicks und RS vor den genannten Fahrgestell-Nummern erfordert eine Abnahme nach § 19 StVZO durch den TÜV.

Bei allen Modellen nach den vorgenannten Nummernkreisen ist die Spoilersitzbank Bestandteil der ABE.

b.w.

## 2. Kreidler-Verbundräder

Bei den Baumustern Florett Mokick RMC

ab Fahrgestell-Nr. 4 079 957

und Mofa Flory

ab Fahrgestell-Nr. 2 816 065

werden Kreidler-Verbundräder mit Trommelbremsen 120 mm  $\varnothing$  vorn und hinten

und beim Baumuster Florett RS

ab Fahrgestell-Nr. 5 177 705

werden Kreidler-Verbundräder mit Scheibenbremse vorn und Trommelbremse 160 mm  $\varnothing$  hinten montiert.

Verbundräder haben den Vorteil, daß die Felge im Bedarfsfall getauscht werden kann, sofern Speichen und Nabe unbeschädigt sind; sie sind widerstandsfähiger gegen schlagartige Belastung und haben eine sehr hohe Lebenserwartung.

### Montagehinweis:

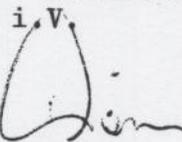
Beim Austausch der Felge sechs Befestigungsschrauben mit 15 - 17 Nm (1,5 - 1,7 kmp) anziehen!

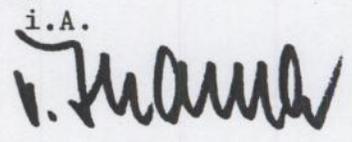
### Austauschbarkeit

Unter bestimmten Voraussetzungen können Guß- bzw. Speichenräder gegen Verbundräder ausgetauscht werden. Wir haben hierfür eine besondere Unbedenklichkeitsbescheinigung ausgearbeitet, die unter Angabe des Fahrzeugtyps und der Fahrgestell-Nummer gesondert angefordert werden muß.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

i.V.  
  
Giesler

i.A.  
  
v. Inama



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

4/78

Februar 78

## Zylinder und Zylinderkopf bei 2-Gang-Automatik-Modellen

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch Erneuerung des Zylinder-Druckgußwerkzeuges ergaben sich am Zylinder und Zylinderkopf neue Formen und Maße.

Diese Änderungen sind beim Mofa MF 2

ab Fahrgestell-Nr. 2 382 240  
ab Motor-Nr. 2 346 445

und beim Moped MP 2

ab Fahrgestell-Nr. 2 707 641  
ab Motor-Nr. 2 423 286

serienmäßig eingelaufen.

Folgende Teile werden von dieser Änderung erfaßt:

alte ET-Nr.	neue ET-Nr.	Benennung	MF 2	MP 2
215.03.86c	215.03.71	Zylinder mit Kolben	1	-
215.03.88c	215.03.73	Zylinder mit Kolben	-	1
215.03.43	215.13.11	Zylinderkopf	1	1
215.03.44	215.13.15	Zylinderkopfdichtung	1	1

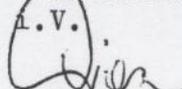
### Austauschbarkeit

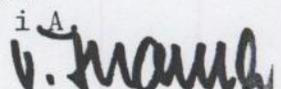
Im Reparaturfall sollte des besseren Aussehens wegen der Austausch der Teile möglichst in gleichartigem Zustand erfolgen, also alt für alt und neu für neu.

Da allerdings in absehbarer Zeit die alten Zylinder 215.03.86c (MF 2) bzw. 215.03.88c (MP 2) nicht mehr lieferbar sein werden, können auch neue Zylinder 215.03.71 (MF 2) bzw. 215.03.73 (MP 2) verbaut werden; bei Weiterverwendung des bisherigen Zylinderkopfes 215.03.43 ist die bisherige Zylinderkopfdichtung 215.03.44 zu montieren.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

i. V.  
  
Giesler

i. A.  
  
v. Inama



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

5/78

Juni 78

## Kreidler-Flory

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus dem Mofa Baumuster Flory 13 wurde ab

Fahrgestell-Nr. 2 816 065  
Motor-Nr. 2 816 340

die noch reichhaltiger ausgestattete Flory 23 entwickelt, die sich gegenüber der MF 13 in folgenden Details unterscheidet:

- Verbundräder vorn und hinten  
anstelle von Speichenrädern
- Sicherheitsrückleuchte am  
Gepäckträger

Mit dem Serieneinlauf der Flory SL, also der MF 23 ab

Fahrgestell-Nr. 2 820 765  
Motor-Nr. 2 821 340,

erfuhr die Flory 23 als deren direkte Vorgängerin weitere Verbesserungen:

- Bremslicht
- Cockpit mit Tachometer und Zündlichtschalter
- Vollgekapseltes Bremsgesperre

## VERBUNDRÄDER

Bei Verbundrädern können die Felgen im Bedarfsfall ausgetauscht werden. Im Vergleich zu Speichenrädern sind die Felgen der Verbundräder von wesentlich höherer Widerstandsfähigkeit, besonders bei schlagartiger Belastung. Das leidige Thema Speichenwartung und Speichenbrüche ist ausgeräumt.

Beim Austausch der Felge sechs Befestigungsschrauben mit 15 - 17 Nm (1,5 - 1,7 kpm) anziehen!

Verbundräder Nabendurchmesser 120  $\emptyset$  können in alle Flory-Baumuster ab Fg.-Nr. 2 800 001 auch nachträglich eingebaut werden. Eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung für den TÜV kann bei uns angefordert werden.

SICHERHEITSRÜCKLEUCHE FLORY 23 / BREMSLICHT FLORY SL

Sowohl mit der großen Sicherheitsrückleuchte als auch mit der Einführung des Bremslichts leistet Kreidler einen aktiven Beitrag zur Verkehrssicherheit seiner Mofas der Floryreihe. Es wurde dafür Sorge getragen, daß der nachträgliche Einbau der Bremslichteinrichtung unter Zuhilfenahme folgender Teile möglich ist:

		<u>Flory 12/13</u>	<u>Flory 23</u>
08.16.14	Ankerplatte, nackt	1	1
08.16.03	Bremslichtanker	1	1
08.16.10	Zylinderschraube	2	2
00.43.35	Federring	2	2
08.16.09	Distanzbuchse	2	2
00.95.11	Leistungsverbinder B 4 DIN 72586	1	1
87.51.50+	Bremslichtschalter	1	1
15.09.95*	Bremslichtschalter	1	-
00.30.01	Scheibe A 4,3 DIN 125	1	1
00.44.08	Splint 4 x 20 DIN 94	1	1
00.10.34	Blebschraube BZ 3,9 x 22 DIN 7981	1	1
15.09.13	Befestigungskörper für Bremslichtschalter	1	1
87.81.86	Schlußlicht, vollst.	1	-
87.81.09	Lampenträger	-	1
08.15.15	Glühlampe 6 V 5 W	1	1
87.71.73	Massekabel für Rücklicht	1	-
37.21.09	Sechskantschraube M 6 x 15	1	-
00.10.52	Sechskantschraube M 6 x 32	1	-
00.43.57	Federscheibe B 6	2	-
00.40.63	Zahnscheibe A 6,4	2	-
00.20.10	Sechskantmutter M 6	2	-
08.16.20	Bremslichtleitung	1	-
385.00.87	Kabelstrang zum Rücklicht	1	1

+) MF 12 bis Fg.-Nr. 2 821 464, bis Motor-Nr. 2 822 039

\*) MF 12 ab Fg.-Nr. 2 821 465, ab Motor-Nr. 2 822 040

Das Bremslicht der Flory SL leuchtet sowohl bei Betätigen der Hinterrad- als auch der Vorderradbremse auf. Beim nachträglichen Einbau der Bremslichteinrichtung wurde aus Kostengründen nur die Bremslichtbetätigung per Fußbremse berücksichtigt, weil sonst auch der komplette Gasdrehgriff 255.13.97 mit erneuert werden müßte.

COCKPIT

Anstelle eines Einzelinstruments erhielt die SL wie die "Großen" ein form-schönes Cockpit. Das Cockpit, Ersatzteil-Nr. 365.03.97 mit Tachometer und Zündschloß kann beim MF 12/13 nachträglich angebaut werden.

Dasselbe gilt auch für den Anbau eines Drehzahlmessers in das Cockpit anstelle des Blinddeckels. Die Bestell-Nr. für den kompletten Drehzahlmesser-Nachrüst-satz ist 395.01.00. Sowohl für die Nachrüstung mit dem Cockpit als auch für die mit dem Drehzahlmesser gilt der Schaltplan 395.01.99.

VOLLGEKAPSELTES BREMSGESPERRE MIT AUFLAUFNOCKEN

Alle Florytypen werden mit einem vollgekapselten Bremsgesperre ausgerüstet. Der Einlauf bei der Flory MF 12 erfolgte ab Fg.-Nr. 2 821 465 und Motor-Nr. 2 822 040, die Flory SL hat es von Anfang an.

Das neue Bremsgesperre, Ersatzteil-Nr. 15.09.97 wird mit Hilfe von zwei Dichtscheiben  $\varnothing$  48 aus Perbunan beidseitig gegen Schmutz- und Spritzwasser abgekapselt.

Außerdem ist das Sperrad mit einem Auflaufnocken für den Bremszug versehen; auf diese Weise wird die Zugrichtung des Bremszuges unabhängig vom Abnutzungsgrad der Bremsbeläge stets in Richtung Einstellschraube = Zugwiderlager am Rahmen geführt. Um einen zu großen Pedalweg beim Bremsen zu vermeiden, empfiehlt es sich, von den Einstellschrauben des Bremszuges Gebrauch zu machen.

Bei Fahrzeugen, die serienmäßig noch mit dem früheren Bremsgesperre ausgerüstet sind, ist ein Austausch gegen die neue Ausführung möglich. Hierzu wird das frühere Bremsgesperre samt den zwei Sicherungsringen komplett entfernt. Das Erneuern der Tretwelle ist nicht erforderlich, wenn wie folgt vorgegangen wird:

Auf die Tretwelle wird zuerst

1 Scheibe 20,5 x 34	Ersatzteil-Nr. 15.28.03 und dann
1 Buchse 17,4 mm lang	" " 09.11.14

mit Fett versehen, geschoben.

Dann folgt das neue

Bremsgesperre mit Scheibenfeder	Ersatzteil-Nr. 15.09.97 und
1 Buchse 19 mm lang	" " 09.11.15

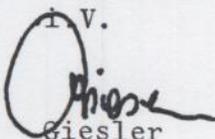
ebenfalls mit Fett versehen und schließlich

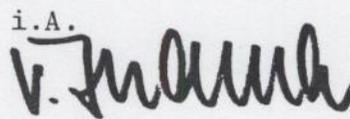
Ausgleichscheiben	Ersatzteil-Nr. 15.58.10
1-2 Stück nach Bedarf.	

Anschließend wird das Pedal mit der Kurbel montiert.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

i.V.  
  
Giesler

i.A.  
  
v. Inama



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

6/78

September 78

Kreidler Mofa/Moped

1. Kupplung II
2. Sperrzahnring im Rad Z = 92

Sehr geehrte Damen und Herren,

die hohe Lebenserwartung unserer Automatik-Modelle bringt es mit sich, daß bei ins Alter gekommenen Fahrzeugen bauarttypische Instandsetzungsarbeiten anfallen, zu deren Bewältigung wir einige Tips geben wollen:

1. Austauschkupplung II 01.00.52

Mit dem Ende 1975 erfolgten Serieneinlauf der verstärkten Antriebswelle 215.06.16

beim Mofa MF 2 ab Motor-Nr. 2 308 612 und

beim Moped MP 2 ab Motor-Nr. 2 415 661

ist seinerzeit erreicht worden, daß das Auftreten von Verschleißspielen in diesem Bereich erst nach erheblich größeren Laufleistungen erwartet werden muß als vor Einsatz dieser Änderung.

Viele vor diesem Zeitraum gefertigte Automatik-Mofas versehen aber auch heute noch ihren Dienst, wobei bei Fahrzeugen mit hoher Laufleistung als Folge sich vergrößernder Spiele auf dem Kraftübertragungsweg der ursprünglich beinahe unmerkliche Übergang vom 1. in den 2. Gang deutlicher spürbar wird; dies sollte - auch zur Vermeidung von Folgeschäden - beseitigt werden.

In der überwiegenden Zahl dieser Reparaturfälle ist der Defekt einfach durch Erneuern der Kupplung II 215.07.85 zu beheben, die nach dem Entfernen vom Gehäuseteil rechts, dem Ritzel 12 Z, dem Rad 92 Z und dem Abziehen der Kupplung I (Abzieher 09.11.12, Aufzieher 09.11.13) aus dem Gehäuse herausgehoben werden kann. Diese Arbeit ist ohne Motorausbau möglich und kann von einem geschickten Mechaniker in ca. 45-50 Minuten erledigt werden.

Um die Instandsetzungskosten möglichst niedrig zu halten, haben wir in Kornwestheim Austauschkupplungen vorrätig, die wir bei Einsendung regenerierungsfähiger Kupplungen II zu einem Festpreis von DM 14,-- einschl. Mehrwertsteuer, Versand- und Verpackungsgebühren versenden; regenerierungsfähig sind dabei alle die Kupplungen, deren Kupplungsbeläge unversehrt blieben. Die Austauschkupplungen, Bestell-Nr.01.00.52 sind u.a. auch so präpariert, daß ein besonders weiches Eingreifen des 2. Ganges möglich wird. Voraussetzung hierfür ist allerdings, daß die Spiele der Kraftübertragungselemente insgesamt nicht zu groß geworden sind und darüber hinaus natürlich auch, daß die Motorleistung noch dem Serienzustand entspricht.

## 2. Sperrzahnring im Rad Z = 92

Wenn mit einer MF 2 oder MP 2 trotz laufendem Motor nicht angefahren werden kann, hat das seine Ursache darin, daß entweder die Getriebewelle gebrochen ist oder die Sperrklinke aus irgendeinem Grund nicht in den Sperrzahnring eingreift.

Zur Behebung des letzteren Defekts ist es preiswerter, nicht das komplette Rad 92 Z 215.06.81, sondern lediglich den Sperrzahnring 215.06.03 in Verbindung mit einer neuen Sperrklinke 215.06.06 und Drahttringfeder 215.06.07 wie folgt zu erneuern:

- Von der Nabenseite des Zahnrades her mit einem 4,0  $\phi$  HSS-Bohrer zwei gegenüberliegende Löcher bis auf den Sperrzahnring bohren;
- Sperrzahnring von der Nabenseite her mit Hilfe eines Durchschlags gleichmäßig austreiben.
- Neuen Sperrzahnring und Zahnrad reinigen; Sperrzahnring am Umfang mit Loctite B 85 versehen;
- Sperrzahnring mit der großen Phase nach unten und mit den Schleifstellen für die späteren Körnerschläge nach oben am Zahnrad ansetzen; mit Presse oder im Schraubstock behutsam in das Zahnrad einpressen.
- Sperrzahnring und Zahnrad an den schon dafür vorgesehenen, um 60° versetzten 3 Stellen verstemmen - nicht die alten Stemstellen des Zahnrades verwenden!

Es würde uns freuen, wenn Sie für die eine oder andere Information dieses Rundschreibens eine praktische Nutzenanwendung in Ihrer Werkstatt sehen - ansonsten weisen wir schon bei dieser Gelegenheit auf die im November d. J. wieder beginnenden Schulungen in Kornwestheim hin, bei denen gerade die nicht alltäglichen Reparaturprobleme erörtert werden.

Mit freundlichen Grüßen

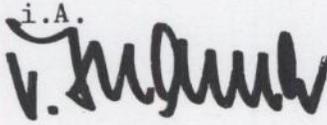
KREIDLER WERKE GMBH

i. V.



Giesler

i. A.



v. Inama



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

8/78

Oktober 78

## KUNDENDIENSTSCHULUNGEN IM WERK KORNWESTHEIM, NOVEMBER 1978 BIS MÄRZ 1979

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch im Winterhalbjahr 78/79 hält Kreidler in seinen werkseigenen Kundendienststräumen wieder Schulungen ab, zu denen wir Sie herzlich einladen. Es bestätigt sich immer wieder, daß gerade auch in Zeiten des verschärften Wettbewerbs derjenige Betrieb im Vorteil ist, dessen technischer Ausbildungsstand das höhere Niveau hat.

Um jedem Kreidler-Händler Gelegenheit zu geben, an diesen Werksveranstaltungen teilzunehmen, halten wir Kurse sowohl am Wochenbeginn als auch in der zweiten Wochenhälfte ab. Die Schulungen finden an folgenden Tagen statt:

6./7.	November	Mo./Di.	22./23.	Januar	Mo./Di.
9./10.	November	Do./Fr.	25./26.	Januar	Do./Fr.
13./14.	November	Mo./Di.	29./30.	Januar	Mo./Di.
16./17.	November	Do./Fr.	1./2.	Februar	Do./Fr.
20./21.	November	Mo./Di.	5./6.	Februar	Mo./Di.
23./24.	November	Do./Fr.	8./9.	Februar	Do./Fr.
27./28.	November	Mo./Di.	12./13.	Februar	Mo./Di.
30.11./1.	Dezember	Do./Fr.	15./16.	Februar	Do./Fr.
4./5.	Dezember	Mo./Di.	19./20.	Februar	Mo./Di.
7./8.	Dezember	Do./Fr.	22./23.	Februar	Do./Fr.
11./12.	Dezember	Mo./Di.	1./2.	März	Do./Fr.
14./15.	Dezember	Do./Fr.	5./6.	März	Mo./Di.
11./12.	Januar	Do./Fr.	8./9.	März	Do./Fr.
15./16.	Januar	Mo./Di.	12./13.	März	Mo./Di.
18./19.	Januar	Do./Fr.	15./16.	März	Do./Fr.

Schulungsbeginn 8.00 Uhr

Schulungsende 16.30 Uhr tgl.

Der Schwerpunkt der Schulungen wird auch diesmal wieder bei den erfahrungsgemäß schwieriger zu lösenden Reparaturproblemen liegen, wie z. B. dem Beheben von Defekten an der Fahrzeugelektrik, der Scheibenbremse usw., um nur einen Teil dessen zu nennen, was anlässlich Ihres Besuchs bei uns erörtert wird. Natürlich wird aber auch auf all die Fragen gern eingegangen, die sich ggf. im Zusammenhang mit der Teileversorgung, der Garantie- und Transport-schadensabwicklung oder dem Neufahrzeugverkauf ergeben.

Wir bitten darum, Ihre Anmeldung 3 Wochen vor Beginn des gewählten Termins unter Angabe

der Händleranschrift  
des Teilnehmers  
des Termins  
des Reisemittels (Auto, Bahn)

b.w.

einzusenden. Wenn eine Zimmerreservierung erfolgen soll, dann geben Sie bitte den An- und Abreisetag mit an. Alle Teilnehmer erhalten dann eine schriftliche Einladung.

Es ist vorgesehen, daß jeder Schulungsteilnehmer während des Schulungszeitraums um 10.00 Uhr ein schwäbisches Vesper und um 13.00 Uhr ein Mittagessen in unserer Werkskantine erhält. Außerdem übernehmen wir die Übernachtungskosten für die von weither anreisenden Kreidler-Händler diesmal auch noch mit und hoffen, daß diese zusätzliche Leistung dem einen oder anderen in größerer Entfernung zu Kornwestheim wohnenden Kreidler-Partner den Entschluß erleichtert, an unserer Schulung teilzunehmen. Und nicht zuletzt - auch diesmal erhält jeder Schulungsteilnehmer den praktischen, sehr strapazierfähigen Kreidler-Arbeitsmantel, der sich auch seines modischen Zuschnitts wegen großer Beliebtheit erfreut.

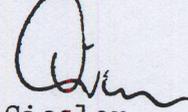
Von den Teilnehmern vergangener Schulungen ist immer wieder bestätigt worden, daß sich neben dem hier erworbenen Wissen auch der Gedankenaustausch mit den Kollegen als sehr wertvoll erwiesen hat. Oft wurde ein Besuch bei uns auch der nahegelegenen baden-württemb. Metropole wegen zu einem eindrucksvollen Erlebnis.

Auch über Ihre Teilnahme werden wir uns sehr freuen. Geben Sie uns deshalb den Schulungstermin Ihrer Wahl möglichst bald an - am besten heute noch.

Mit freundlichen Grüßen

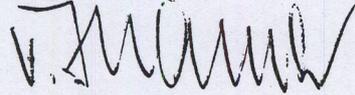
KREIDLER WERKE GMBH

i. V.



Giesler

i. A.



v. Inama



# ERSATZTEIL - VERKAUF

1/78

Juli 1978

## NACHBAUZYLINDER für Kreidler-Florett RS

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben festgestellt, daß in letzter Zeit verstärkt Nachbauzylinder für unsere Kreidler-Florett RS-Maschinen angeboten werden. Diese Nachbauzylinder sind zwar preisgünstig, entsprechen aber nicht der von uns gelieferten Qualität.

Unsere RS-Zylinder mit Nikasillauffläche - eine zum Schutz der Lauffläche galvanisch aufgebrachte Nickelschicht, in die kleinste Silizium-Karbidteilchen eingelagert sind - haben

- eine hohe Oberflächenqualität, die außergewöhnlich verschleißfest ist.

Eine weitere wertvolle Eigenschaft ist die

- gute Ölverteilung auf der Nikasilschicht.

Die sehr hohen Aufwendungen für die Entwicklung dieser Zylinder mit Nikasillauffläche haben sich allerdings auch auf die Gestehungskosten und den Verkaufspreis dieser Zylinder ausgewirkt. Als Äquivalent hierfür erhalten Sie aber einen Zylinder mit

- langer Lebensdauer

und

- erhöhter Sicherheit.

Nicht zuletzt möchten wir darauf hinweisen, daß Sie für diese Zylinder auch

- 6 Monate Garantie,

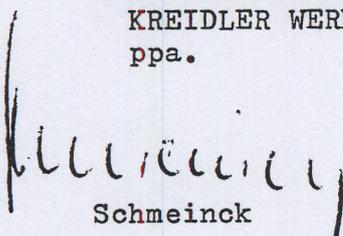
ebenso wie für alle anderen Original Kreidler-Ersatz- und Zubehörteile erhalten.

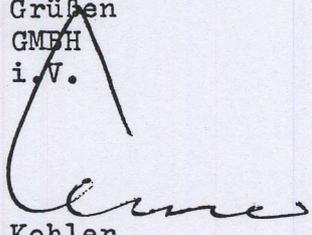
Unsere Kreidler-Ersatzteil-Depots und Kreidler-Händler mit Werkstattvertrag haben sich bereits verpflichtet, neben anderen Ersatzteilen, auch nur Original Kreidler-Zylinder zu liefern bzw. einzubauen.

Darüber hinaus erwarten wir aber auch von jedem Kreidler-Händler ohne Werkstattvertrag, daß er ebenfalls auf die Lieferung und Verwendung von Nachbauzylindern für unsere Maschinen verzichtet.

Wir haben für jedes Fahrzeug den Grundstein für eine lange Lebensdauer und ein Höchstmaß an Sicherheit geschaffen. Tragen Sie bitte dazu bei, diese Werte zu erhalten, in dem Sie nur Original Kreidler-Ersatz- und Zubehörteile für unsere Maschinen verwenden bzw. liefern, für die wir die Gewähr übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen  
KREIDLER WERKE GMBH  
ppa. i.V.

  
Schmeinck

  
Kohler



KREIDLER  
SERVICE

## ERSATZTEIL - VERKAUF

2/78

August 78

### Packtaschen und Packtaschenhalter als Sonderzubehör

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ende Mai 1978 haben wir in unser Zubehörprogramm auch Packtaschen und Packtaschenhalter aufgenommen. Die von uns ausgewählten, sehr praktischen und formschönen Packtaschen ( s. Abb.) werden exklusiv für uns hergestellt und haben den Vorteil, daß sie sowohl an alle Kreidler-Florett-Maschinen ab Baujahr 1967 sowie sämtliche Mofas/Mopeds mit Hinterrad-Federung und Gepäckträger passen als auch leicht für andere Fabrikate verwendbar sind.

Die Packtaschen mit abschließbarem Schloß, einem Tragegriff, zwei Befestigungshaken, einer Rückenlaschenleiter zur individuellen zusätzlichen Rückenbefestigung und eingepprägtem "KREIDLER" Schriftzug sind aus hochwertigem Skai (PVC-beschichtetem Baumwollgewebe), innen mit asphaltiertem Karton verstärkt sowie mit einer Alu-Rückwand versehen.

Im übrigen sind die Packtaschen jeweils ca. 32/34 cm - konisch nach oben verjüngt - lang, 16,5 cm breit und 26 cm hoch (Außenmaße) sowie seitlich angeschrägt (für Soziusbetrieb) und dadurch links und rechts unterschiedlich, weshalb eine paarweise Lieferung erfolgt.

Zur Auswahl stehen zwei Farbausführungen und zwar schwarz und auf Wunsch orange als Sicherheitsfarbe. (Bitte bei Auftragserteilung beachten!)

Die Montage ist sehr einfach. Die Packtaschen werden jeweils links und rechts mit zwei Befestigungshaken in die obere Gepäckträgerstrebe eingehängt und können dann noch zusätzlich mit einer beigefügten Feder, die zwischen die Rückenlaschenleiter und untere Gepäckträgerstrebe anzu bringen ist, festgespannt werden.

Bei Maschinen mit Spoilersitzbank und Mofas/Mopeds mit flachem Gepäckträger und Federklappe (MF 2/12) erfolgt die Montage mit jeweils zwei zusätzlichen Packtaschenhaltern.

Bei den Mofas/Mopeds mit flachem Gepäckträger und Federklappe können die beiden oberen Befestigungshaken sowohl in die seitlich als auch in die auf der Gepäckträgerplatte - nach Entfernung der dort in Längsrichtung eingepreßten Gummikeder - bereits vorhandenen Langlöcher eingehängt werden.

Aus Preis- bzw. Rabattgründen erfolgt die Lieferung dieser Packtaschen und Packtaschenhalter, wie nachstehend aufgeführt, vorläufig an Sie direkt ab Werk:

Packtaschenpaar DM  
(Bestell-Nr.09.10.06/07) 38,40 netto

Packtasche, links (Bestell-Nr.09.10.06) oder  
Packtasche, rechts (Bestell-Nr.09.10.07) - einzeln 19,80 netto

Packtaschenhalter, links und rechts  
mit Befestigungssatz  
(Bestell-Nr.09.10.10/11/12) 9,30 netto

Nur für Fahrzeuge mit Spoilersitzbank -  
zum Anschrauben an Rahmenbrücke, seitlich  
vorne und hintere Gepäckträgerstrebe.  
(Bohrungen 6 mm Ø bereits vorhanden)

Packtaschenhalter, links und rechts  
(Bestell-Nr.09.10.13/13) 6,60 netto

Nur für Fahrzeuge mit flachem Gepäckträger  
und Federklappe -

Befestigung erfolgt ohne zusätzliche Teile  
und zwar zuerst hinten zwischen Gepäckträger  
und Gepäckträgerbefestigungslasche und vorne  
unter die obere Federbeinbefestigungsschraube.  
(Dabei ggf. die Packtaschenhalter unten etwas  
nach außen drücken, damit die Packtaschen nicht  
auf die untere Federbeinbefestigungsschraube  
zum Anschlag kommen können)

jeweils zuzüglich Versandkosten sowie dem am Tage der Lieferung gültigen Mehrwertsteuersatz (Preisänderungen vorbehalten).

Verpackungseinheiten mit 15 Packtaschenpaaren werden fracht- und verpackungsfrei geliefert.

Die Lieferung der Packtaschen und neuerdings auch der Packtaschenhalter erfolgt zu Nettopreisen, so daß Sie je nach Bedarf Ihre eigene Kalkulation anwenden können.

Die Packtaschen- und Packtaschenhalter-Lieferungen werden inzwischen im Gegensatz zu unseren Ersatzteillieferungen auf offene Rechnung vorgenommen, d.h. diese sind zahlbar nach Erhalt unserer jeweiligen Rechnung netto - spätestens innerhalb von 10 Tagen.

Bitte beachten Sie, daß eine Koppelung mit anderen Lieferungen jedoch nicht möglich ist.



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

2/79

Februar 1979  
gi-g

## Kreidler-Mofa, Teleskopgabel - Standrohrbefestigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem die Innensechskantschraube zur Befestigung der Kopfplatte am Standrohr der Teleskopgabel mit Hilfe eines handelsüblichen Sechskant-Schraubendrehers nicht immer ohne weiteres zugänglich ist, haben wir eine größere Anzahl dieses Werkzeuges so gestaltet, daß es für den genannten Verwendungszweck auf jeden Fall geeignet ist.

Anbei überreichen wir einen Sechskant-Schraubendreher dieser Ausführung.

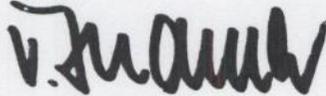
Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

i. V.

  
Giesler

i. A.

  
v. Inama

### Anlage

P.S. Anbei überreichen wir Ihnen noch 1 Exemplar des soeben fertiggestellten Kundendienststellen-Verzeichnisses.



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

3/79

August 1979  
gi-g

## Neue Telegabel für Kreidler-Flory

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch den Einbau der neuen Telegabel in die Baumuster

MF 2 ab Fahrgestell-Nr. 2 397 570 und

MF 12/23 " " " 2 839 065 sowie im

Fg.-Nummernkreis 2 838 615 bis 2 838 714

haben sich die bisher eher grazilen Kreidler-Mofas zu robusten, noch strapazierfähigeren Maschinen entwickelt - sicher hat das neue Aussehen der Florys schon Ihren Beifall gefunden. Nachzutragen bleiben die Verbesserungen der Telegabel, die nicht auf den ersten Blick zu sehen sind.

- Die größeren Lagerdurchmesser der Gleitlager haben eine geringere Lagerpressung, damit einen niedrigeren Verschleiß und somit eine entsprechende Erhöhung der Lebenserwartung zur Folge.
- Diese Gleitlager sind auswechselbar.
- Die untere Gabelbrücke ist als außerordentlich formsteifes Kastenprofil ausgebildet und verleiht der neuen Gabel eine sehr große Stabilität.
- Die Standrohraufnahme in der unteren Gabelbrücke ist fein bearbeitet und schafft damit die Voraussetzung für eine einwandfreie Parallelität der Standrohre.
- Die Standrohrbefestigung in der oberen Gabelbrücke ist dank einer Konusverbindung spielfrei.
- Das untere Gleitlager der Telegabel ist fest mit dem Standrohr, das obere fest mit dem Gleitrohr verbunden; auf diese Weise wird der Lagerabstand beim Einfedern, also bei Erhöhung der Belastung der Gabel, gezielt vergrößert.
- Die Scheinwerferhalteelemente sind elastisch aufgehängt und können im Reparaturfall gewechselt werden.
- Der Lenkungsanschlag ist bruchstabil.
- Das Lenkungsschloß ist diebstahlsicher, weil der gehärtete Schloßstift bei abgeschlossenem Fahrzeug in einer Bohrung der unteren Gabelbrücke weitgehend unzugänglich angeordnet ist.
- Die Faltenbalgen sind mit Hilfe von Spannbändern gegen Verrutschen gesichert.

Die neue Telegabel ist so gestaltet, daß sie anstelle der seit 1976 serienmäßig verbauten Telegabel 255.52.00 verbaut werden kann; diese Telegabel entfällt deshalb. Die vor 1976 serienmäßig verbaute Telegabel 255.32.00 bleibt weiterhin lieferbar. Je nach Fahrzeugausstattung und Baumuster ist folgendes zu beachten:

- 2 -

1 Speichenrad, Baumuster MF 2/ MP 2

1.1 Zusätzlicher Teilebedarf

Pos.	Stück	Bezeichnung	Teile-Nr.	Baumuster	Bemerkung
1	2	Achsmutter	265.01.09	alle	
2	1	Kotflügelstrebe	355.06.06	alle	
3	2	Elastikstreifen	57.07.07	m. Beinsch.	
4	1	Kotflügelunterlage	57.05.30	alle	) zur Befestigung ) der hinteren Strebe ) am Kotflügel
5	2	Linsensenkschraube M 4 x 20 DIN 964	00.16.16	alle	
6	2	Scheibe A 4,3 DIN 9021	00.33.54	alle	
7	2	Sechskantmutter NM 4 DIN 980	00.29.31	alle	

1.2 Zusätzlicher Arbeitsaufwand

- a) vorhandene Vorderradachse links 5 mm kürzen
- b) vorhandene Vorderradachse rechts 9 mm kürzen
- c) 200 mm vom unteren Kotflügelende 2 Löcher  $\varnothing$  6 mm bohren, Lochabstand 32,5 mm, Strebe am Kotflügel befestigen.
- d) Beinschild an den Rändern des Ausschnitts für die Gabel mit Elastikstreifen versehen, um metallische Berührung der Gabel-Standrohre zu vermeiden.

2 Verbundrad, Baumuster MF 2, MF 23, Speichenrad MF 12/13

2.1 Zusätzlicher Teilebedarf

Pos.	Bezeichnung	Teile-Nr.	Baumuster		
			MF 2	MF 12/13	MF 23
1	Achse	265.21.05	1	1	1
2	Mutter	365.21.03	1	1	1
3	Hülse	265.21.06	1	-	-
4	Kotflügelstrebe	355.06.06	1	1	1
5	Elastikstreifen	57.07.07	2 nur bei Fahrzeugen mit Beinschild		
6-9	wie bei 1.1 Pos. 4-7				

2.2 Zusätzlicher Arbeitsaufwand

- a) bisherige Achse mit Achsmutter gegen neue Achse, Achsmutter und beim Baumuster MF 2 die Hülse auswechseln.
- b/c) wie 1.2 c) und d).

Wichtig bei der Teilebestellung:

Unbedingt Fahrzeugtyp, Fahrgestell-Nr. und Bauart des Vorderrades (Speiche, Verbund) angeben.

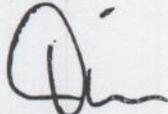
Bei der Montage der Gabel 455.02.00 in den bisherigen Rahmen ist das Abschließen des Lenkschlusses nur noch in Geradeausstellung des Vorderrades möglich.

Mit freundlichen Grüßen

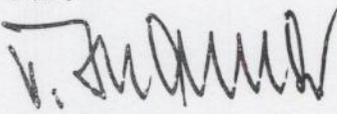
KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

i.V.

i.A.



Giesler



v. Inama



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

5/79

Dezember 79  
gi-de

## Gewährleistung

Sehr geehrte Damen und Herren,

es freut uns Ihnen mitteilen zu können, daß Kreidler unter Beibehaltung seiner großzügig bemessenen Montage-Richtwerte ab 1. Jan. 80 für alle Kreidler-Werkstätten, die einen Werkstattvertrag abgeschlossen haben, den Vergütungssatz auf 27,50 DM zuzüglich MWSt. pro anerkannter Gewährleistungs-Montagestunde anhebt.

Weiter freut uns Ihnen sagen zu können, daß die seit Jan. 79 praktizierte, verbesserte Garantieabwicklung über die Depots von vielen Kreidler-Händlern wahrgenommen wird. Die Depots haben sich sehr kooperativ gezeigt und stellen die depoteigenen Organisationsmittel unbürokratisch in den Dienst dieser Serviceleistung. Sollten Sie sich der Vorteile dieses Garantiewegs noch nicht bedient haben, dann sprechen Sie doch anlässlich des nächsten Kontakts Ihren Depotvertreter auf dieses Thema an.

Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, uns für die vielfältigen Hinweise, die Sie uns auf Ihren Garantieanträgen geben, zu bedanken. Diese uns vermittelten Erfahrungen von Ihnen helfen bei dem Bemühen um die Erhaltung unseres Qualitätsniveaus sehr.

Bedanken möchten wir uns auch für die in der überwiegenden Zahl der Fälle verantwortungsbewußt getroffenen Entscheidungen, ob ein Garantieantrag gestellt wird oder nicht. Erfreulich auch, daß in den allermeisten Fällen tatsächlich immer die kleinstmögliche Defekteinheit getauscht wurde; zur Beachtung - bei dieser Regel gibt es seit neustem eine Ausnahme: der Vergaser-Hersteller wünscht, daß er nur komplette Vergaser einschließlich Gasschieber, Luftschieber, Deckelplatte, Deckelverschraubung, Schieberfeder und sämtlicher Düsen zugesandt bekommt.

Auch für das kommende Geschäftsjahr hoffen wir auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Ihnen und wünschen für das bevorstehende Weihnachtsfest alles Gute,

Verkaufsabteilung und Kundendienst

KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

ppa.

Schmeinck

i.V.

Giesler



KREIDLER  
SERVICE

## ERSATZTEIL - VERKAUF

1/79

Februar 79

### NACHBAUGABELBRÜCKE MIT STANDROHREN zu unserer Ausführung 57.06.94 für Kreidler-Florett

Sehr geehrte Damen und Herren,

in letzter Zeit wird in zunehmendem Umfang eine Nachbaugabelbrücke mit Standrohren für unsere Kreidler-Florett Maschinen angeboten und nach unserer Feststellung auch verwendet. Nachdem diese Gabelbrücke mit Standrohren preisgünstig geliefert wird und dadurch sicherlich verstärkten Zuspruch findet, haben wir inzwischen eine eingehende Prüfung dieser nachgebauten Gabelbrücke mit Standrohren vorgenommen und hierbei insbesondere folgende, zum Teil gravierende Mängel festgestellt:

1. Die Standrohre der Gabelbrücke sind in der Höhe ungleich eingepreßt.  
Die obere Gabelbrücke wird dadurch verspannt und kann reißen.

2. Anstelle der bearbeiteten Auflagefläche für den Gabelkonus ist ein unebener und schiefer Blechring vorhanden.

Dieser Blechring gestattet keine dauerhafte und exakte Einstellung des Steuerlagerspiels. Außerdem ist mit einem frühzeitigen Steuerlagerverschleiß zu rechnen.

3. Der Innendurchmesser der Gabelbrücke ist auf einer Seite erheblich zu groß. Zur Erreichung eines Preßsitzes in der Gabelbrücke wurde ein Standrohr gerändelt.

Es ist nicht auszuschließen, daß ein auf diese Art und Weise erreichter Preßsitz durch die erwähnte Rändelung mit der Zeit nachgibt und das betreffende Standrohr herausrutscht. Außerdem können die Kerben durch den Rändel zu Standrohr-Rissen bzw. -Brüchen führen.

4. Im Vergleich zu unserer Konstruktion ist der Standrohrdurchmesser ungenau, die zulässige Rauhtiefe erheblich überschritten, die Schichtdicke der Chromschicht zu gering, der untere Standrohrbereich überhaupt nicht verchromt und in der Standrohr-Oberfläche befinden sich Kratzer und Riefen.

Dies führt zu Freßstellen in den Gleitrohren und zu Spänen, die die Hutmanschetten zerstören bzw. einer frühzeitigen Undichtheit der Hutmanschetten.

b.w.

5. Die Standrohre sind innen verrostet.

Dadurch ist ein früher Verschleiß der Dämpfungsteile zu erwarten, während die Dämpfung selbst wegen des abgeschabten Rosts beeinträchtigt wird.

6. Die Festigkeit der Standrohre ist zu gering.

7. Der Außendurchmesser des Gabelschaftsrohrs ist nicht spanlos gezogen sondern spanabhebend gedreht.

Aufgrund der dadurch entstehenden hohen Kerbwirkung besteht Bruchgefahr.

8. Die Blechdicke des Lenkungsanschlags ist zu schwach.

9. Schließlich machen die Schweißnähte optisch einen schlechten Eindruck.

Diese fremde Gabelbrücke mit Standrohren ist deshalb für unsere Maschinen völlig ungeeignet. Aufgrund der von uns festgestellten und beschriebenen, zum Teil außerordentlichen Mängel, möchten wir Sie nicht nur bitten, sondern müssen Sie sogar, vor allem im Hinblick auf die Fahrsicherheit und das damit verbundene Risiko, davor warnen, diese Nachbaugabelbrücke mit Standrohren zu liefern bzw. zu verwenden.

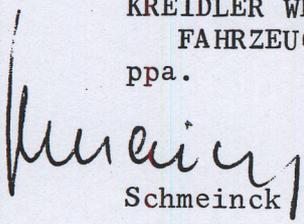
Dieses Nachbauteil gibt uns erneut Veranlassung, Sie auf die möglichen Gefahren, die bei der Lieferung bzw. Verwendung von Nachbauteilen auftreten können, hinzuweisen und Sie auch bei dieser Gelegenheit zu bitten, für unsere Maschinen nur Kreidler-Original-Teile zu liefern bzw. einzubauen, für die wir die Gewähr übernehmen.

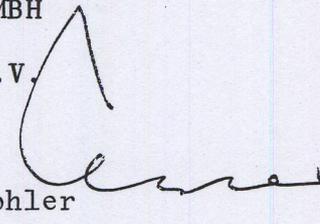
Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

ppa.

i.V.

  
Schmeinck

  
Kohler



# TEILE - VERKAUF

2/79

Juni 1979  
ko-st

- 1) KREIDLER - Packtaschen und Packtaschenhalter als Sonderzubehör
  - 2) KREIDLER - XENON-STROBOSKOPLAMPE 2000
- 

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor ca. einem Jahr haben wir in unser Zubehörprogramm auch Packtaschen und Packtaschenhalter aufgenommen, die exklusiv für uns hergestellt werden und den besonderen Vorteil haben, daß sie sowohl an alle KREIDLER-FLORETT-Maschinen ab Baujahr 1967 sowie sämtliche Mofas/Mopeds mit Hinterradfederung und Gepäckträger passen als auch leicht für andere Fabrikate verwendet werden können.

Zu Beginn der diesjährigen Saison möchten wir Sie heute wieder auf dieses Sonderzubehör hinweisen, zumal sich die Nachfrage hierfür in der Zwischenzeit erfreulich entwickelt hat.

Nachstehend geben wir Ihnen die wichtigsten Daten dieses Sonderzubehörs nochmals an:

Die Packtaschen mit abschließbarem Schloß, einem Tragegriff, zwei Befestigungshaken, einer Rückenlaschenleiter zur individuellen zusätzlichen Rückenbefestigung und eingepprägtem "KREIDLER"-Schriftzug sind aus hochwertigem Skai (PVC-beschichtetem Baumwollgewebe) innen mit asphaltiertem Karton verstärkt sowie mit einer Alu-Rückwand versehen.

Zur Auswahl stehen nach wie vor zwei Farbausführungen und zwar schwarz und auf Wunsch orange als Sicherheitsfarbe. Übrigens finden Sie unsere Packtaschen und Packtaschenhalter auch in unseren Fahrzeugprospekten abgebildet.

Aus Preis- bzw. Rabattgründen erfolgt die Lieferung dieser Packtaschen und Packtaschenhalter, wie nachstehend aufgeführt, bis auf weiteres an Sie direkt ab Werk:

Packtaschenpaar

DM

(Bestell-Nr. 09.10.06/07)

40,30 netto

<u>Packtasche</u> , links (Bestell-Nr. 09.10.06) oder	DM
<u>Packtasche</u> , rechts (Bestell-Nr. 09.10.07) - einzeln	20,80 <u>netto</u>

Packtaschenhalter, links und rechts  
mit Befestigungssatz für Fahrzeuge mit Spoilersitzbank  
(Bestell-Nr. 09.10.10/11/12) 9,80 netto

Packtaschenhalter links und rechts für Fahrzeuge mit  
flachem Gepäckträger und Federklappe  
(Bestell-Nr. 09.10.13/13) 6,90 netto

jeweils zuzüglich Versandkosten sowie dem am Tage der Berechnung  
gültigen Mehrwertsteuersatz (Preisänderungen vorbehalten).

Die Packtaschen- und Packtaschenhalter - Lieferungen werden auch weiter-  
hin im Gegensatz zu unseren Teilelieferungen auf offene Rechnung vorge-  
nommen, d. h. diese sind zahlbar nach Erhalt unserer jeweiligen Rechnung,  
netto - spätestens innerhalb von 10 Tagen, um Ihnen die Nachnahmekosten  
bei einem Direktbezug ab Werk zu ersparen.

Besonders möchten wir noch darauf hinweisen, daß Sie ab sofort Verpackung-  
seinheiten bereits schon ab sechs Packtaschenpaaren fracht- und verpackungs-  
frei erhalten. Bitte beachten Sie aber, daß eine Koppelung mit anderen Lie-  
ferungen nicht möglich ist.

Wir sind sicher, daß dieses Zusatzgeschäft, besonders in den kommenden  
Monaten, auch weiterhin Ihr Interesse finden wird und empfehlen Ihnen,  
zur Abdeckung des zu erwartenden Bedarfs, Ihre Bestellung baldmöglichst  
an uns hereinzugeben. Eine Bestellkarte hierzu fügen wir Ihnen in der  
Anlage bei.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir Sie erneut auf unsere KREIDLER-XENON-  
STROBOSKOPLAMPE 2000 hinweisen, die Sie über unsere Kreidler-Teile-Depots  
beziehen können.

Wir machen immer wieder bei Kundendienst-Schulungen die Feststellung, daß  
diese Stroboskoplampe entweder noch nicht bekannt ist oder noch nicht ver-  
wendet wird und erst aufgrund von diesbezüglichen Gesprächen während sol-  
chen Schulungen zur Anschaffung kommt.

Zur Erleichterung Ihrer Arbeit möchten wir Ihnen den Erwerb eines solchen Spezialwerkzeugs bzw. Prüfgeräts deshalb heute nochmals empfehlen, sofern Sie sich dieses nicht bereits schon zugelegt haben.

Zu Ihrer Information geben wir Ihnen nachstehend noch einmal die wichtigsten Details zu dieser Stroboskoplampe bekannt:

Die von uns exklusiv vertriebene KREIDLER-XENON-STROBOSKOPLAMPE 2000 ist universell für alle Vier- und Zweitaktmotoren einsetzbar,

- denn sie verfügt über einen 220 Volt-Netzanschluß und ist deshalb nicht auf die Energie des Bordnetzes angewiesen
- die Blitzfolgezahl ist auch hochdrehenden Motoren gewachsen und beträgt mindestens 180/sek. = 11 000 U/min.
- das Gehäuse aus schlagfestem Kunststoff hat eine handliche Pistolenform
- der brillant-blau-weiße Lichtblitz ist auch bei hellem Tageslicht deutlich sichtbar
- dank formschlüssiger Verbindungselemente ist das Gerät unproblematisch anzuschließen
- mitgelieferte Adapter ermöglichen die Zündzeitpunktkontrolle bei PKWs
- die universelle Einsetzbarkeit machen das Gerät auch für den Wiederverkauf geeignet, weshalb wir diese Stroboskoplampe in Klarsichtverpackung anbieten
- auf jedes Gerät wird 1 Jahr Garantie eingeräumt.

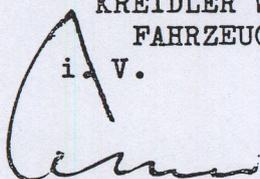
Die derzeit gültige unverbindliche Preisempfehlung für diese Stroboskoplampe Teile-Nr. 09.30.56 - K 209 beträgt DM 154,70 zuzüglich MWSt., ab Werk. Auf den genannten Bruttopreis erhalten Sie Ihren üblichen Rabatt.

Selbstverständlich können Sie, wie bereits erwähnt, diese Stroboskoplampe aber auch an Ihre Kunden weiterverkaufen. Wir haben dies bei unseren Überlegungen zur Anschaffung dieser Stroboskoplampe ausdrücklich vorgesehen. Allerdings möchten wir es aber Ihnen überlassen, inwieweit Sie davon Gebrauch machen wollen, weil ja in diesem Falle auch die Belange Ihrer Werkstatt zu berücksichtigen sind.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

i. V.



Kohler

i. V.



Giesler

Anlage

1 Bestellkarte



# KUNDENDIENST

1/80

August 80  
gi-g

## Flott

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wollen Sie auf einige nicht gleich auf den ersten Blick erkennbare technische Details der neuen Flott aufmerksam machen, die zur Beurteilung der Gesamtkonzeption und zum besseren Verständnis bei Reparaturen und der Fahrzeugpflege hilfreich sein dürften.

### Motor

Beim Motor der Flott handelt es sich, was Kolben, Zylinder, Kurbelwelle und Getriebe anbetrifft, im wesentlichen um das bekannte Antriebsaggregat der Flory MF 23, lediglich ein Teil der Betätigungselemente für die Rücktrittbremse ist neu. So wurde anstelle des bei der MF 23 außen sitzenden Klinkengesperres die Tretwelle mit einem zusätzlichen Sperradpaar bestückt, das innerhalb des Motorgehäuses rechts neben der Gewindemuffe und dem Kettenrad plaziert worden ist. Das Schaftende des kupplungsseitig aus dem Gehäuse herausragenden Sperrades trägt auf einer Feinverzahnung den Bremshebel, der über Schlaufe und Seilzug ohne weitere Umlenkung die Hinterradbremse betätigt und zugleich den Bremslichtkontakt auslöst.

Für den Austritt der Tretwelle ist vom Kupplungsdeckel eine nach unten offene Kammer ausgespart worden, in der sich auch der Bremshebel geschützt bewegen kann.

Gegenüber dem Getriebe ist die Tretwelle durch einen Rundschnurring abgedichtet.

### Vergaser

Zur Kraftstoffaufbereitung ist die Flott, wie alle Kreidler-Mofas bisher auch, mit einem Schiebervergaser ausgestattet, bei dem die über den Gasdrehgriff beeinflussbare Kraftstoffmenge, die dem Motor zur Verbrennung zugeführt werden soll, über Nadeldüse und Düsennadel bemessen wird.

Der Vergaser der Flott ist nun aber zusätzlich noch mit einem Leerlaufsystem versehen. Damit kann das Kraftstoffmischungsverhältnis, also die Menge der Benzinanteile im Verhältnis zu den Luftanteilen, für Leerlauf und niedrige Teillasten individuell eingestellt werden. Diese Einstellmöglichkeit ist deshalb wertvoll, weil die beste Gemischzusammensetzung, insbesondere bei Leerlaufbetrieb auch von Umweltbedingungen wie dem Luftdruck, der stark von der jeweiligen Höhenlage über dem Meeresspiegel mitbestimmt ist, der Außentemperatur und der Luftfeuchtigkeit abhängig ist.

-2-

In dem Vergaser ist noch ein Startvergaser integriert, der beim Start und während der Warmlaufphase parallel zum Hauptvergaser arbeitet. Mit dem Hochziehen eines Ziehknopfes gibt ein Schieber dieses Startvergasers den Weg für eine fixe Kraftstoffmenge frei, die mit Luft aus einem separaten Beruhigungsraum vorgemischt unter Umgehung des Vergaserdurchlasses unmittelbar in den Zylinderansaugstutzen gelangt. Dieser Startvergaser nun schafft die Voraussetzung dafür, daß das Kraftstoffgemisch im Leerlauf mit der Leerlauf-Luftdüse völlig unabhängig von den Erfordernissen beim Kaltlauf eingestellt werden kann.

Damit darf das Kraftstoffgemisch des Leerlaufes und bei niedrigen Teillasten magerer sein, der Kraftstoffverbrauch sinkt und auch die Schadstoffemission wird reduziert. Außerdem steht die volle Leistungsabgabe des Motors vom Start weg zur Verfügung, ohne den Kaltleerlauf zu beeinträchtigen.

Zur Vergasereinstellung Leerlauf-Luftschaube um eine Umdrehung öffnen. Bei geschlossenem Gasdrehgriff Seilzugspiel (0,5 - 1 mm) überprüfen und ggf. einstellen; wenn kein Seilzugspiel spürbar ist, könnte der Gasschieber am Seil aufgehängt sein! Motor warmlaufen lassen.

Betriebswarmen Motor mit Gasschieber-Anschlagschraube auf Leerlaufdrehzahl bringen, also auf die Drehzahl, bei der der Motor bei geschlossenem Gasdrehgriff gerade noch ruckfrei und gleichmäßig umläuft.

Leerlauf-Luftschaube nach links oder rechts verdrehen, bis die nach Gehör höchstmögliche Motorendrehzahl erreicht ist, dann wieder um eine Vierteldrehung zurückdrehen. Motorendrehzahl mit Gasschieberanschlagschraube ggf. wieder reduzieren.

### Elektrik

Der 6-polige Sternzündler und die Wechselblinkanlage sind völlig neue Konstruktionselemente. Zwar betätigt wie bisher auch üblich die als Nocken ausgebildete Polradnabe den Unterbrecher und auch der Zündzeitpunkt wird durch Verdrehen der Ankerplatte nach links (später) bzw. rechts (früher) korrigiert.

Dank der erheblich höheren Leistungsfähigkeit dieses Zündlers kann jetzt aber die Blinkanlage ohne Akku betrieben werden, denn bereits bei Motorleerlauf steht zu ihrem Betrieb genügend Energie zur Verfügung; und das trotz Beibehaltung der leuchtintensiven 21-Watt Autoblinkleuchten!

Die Gesamtelektrik der Flott wird durch die jetzt möglich gewordene Direktversorgung der Blinkanlage nicht nur wartungsfrei, sondern auch überschaubarer und störunanfälliger, denn Pflögeteile bzw. mögliche Störquellen wie Batterie und Spannungsregler entfallen. Weder bei Neufahrzeugen noch nach längerer Betriebspause, einer Winterstilllegung etwa, muß auf den Ladezustand einer Batterie Rücksicht genommen werden; die Blinkanlage ist immer, auch unabhängig von ihrer Einsatzdauer oder Einschalthäufigkeit vom Start weg betriebsbereit. Es sei denn eine Glühlampe ist ausgefallen oder erhält keinen Strom.

Die Blinkleuchten erhalten ihre im Wechsel zwischen vorn und hinten zeitversetzten Impulse von einem vollelektronischen Blinkgeber, der vom Kraftstofftank verdeckt unter dem Rahmenrückgratrohr sitzt.

Alle elektrischen Verbraucher der Flott haben Massekabel erhalten, die über den zentralen Verteilerlüster zum Motorgehäuse geführt werden.

#### Rahmen

Der neukonstruierte Stahlrohrrahmen in Brückenbauweise besteht aus dem kräftigen 4-kant-Rückgratrohr und zwei mittragenden Unterzugrohren. Diese Haupttrahmenteile sind am Lenkungsrohr mit einem starken Knotenblech, durch zwei Mittelstützen in der Höhe der vorderen Motor-aufhängung und zwischen Schwingenlagerstelle und Sitzbankschleife durch ein stabiles Schrägrrohr zu einem verwindungssteifen Bauteil verschweißt.

Die Flott und hier speziell die Rahmenkonstruktion ist Beleg dafür, wie die geschützte Unterbringung empfindlicher Teile mit reparaturfreundlicher Zugänglichkeit gepaart sein kann.

Direkt unter dem Rückgratrohr sitzen so z. B. elektrische Bauelemente wie

- x der zentrale Verteilerlüster
- x die Zündspule und
- x der Blinkgeber.

Hier werden sie vom Kraftstofftank nach außen verdeckt und sind im Reparaturfall trotzdem leicht zugänglich, denn nach dem Hochklappen der Sitzbank wird eine Mutter SW 10 zugänglich, nach deren Lösen der Tank nach hinten oben aus seiner formschlüssigen Vorderaufhängung herausgezogen werden kann.

Die auf diese Weise freigelegte Elektrozentrale erleichtert das Lokalisieren etwaiger Störungen, denn die wichtigsten elektrischen Teile sind hier plaziert. Reparaturfreundlich auch die Verbindung des Verteilerlüsters mit dem Rahmen, so daß sich Kabel per Knöpfdruck lösen lassen.

- Auch das vom Gepäckträger geschützte Rücklicht, dessen Befestigungsmuttern weitab von Schmutz und Wasser im Heckspoiler sitzen
- oder die Cockpit-Innereien, die einschließlich ihrer Verdrahtung mühelos erneuert bzw., wie der Drehzahlmesser, nachgerüstet werden könnten, zeigen, daß auch an die Zeit nach dem Verkauf gedacht ist.

#### Teleskopgabel

Die neue Mofagabel wurde bereits mit Kundendienstmitteilung 3/79 vorgestellt. Für die Flott erfuhr dieses Fahrgestellteil durch die Neugestaltung der Verbindung zwischen Gabelgleitrohr und Kotflügel eine optische Aufwertung.

Hinterradschwinge

Als Hinterradschwinge erhält die Flott die verwindungssteife Florett-schwinge, die an den ausgezeichneten Fahreigenschaften der Florett-Baumuster hohen Anteil hat.

Kraftstofftank

Der Kraftstofftank ist auf ein Volumen von 8,5 l vergrößert worden. Damit erhöht sich der Aktionsradius der Flott zwischen zwei Tank-aufenthalten gegenüber der MF 23 um 50 %.

Laufräder

Das höhere Gewicht des Kraftstofftanks wird durch die leichter gewor-denen Verbundräder zum Teil wieder ausgeglichen. Im Vergleich zur MF 23 erhalten die Laufräder der Flott schmalere Felgen (1,30 statt 1,50) aus Alu anstelle von Stahl mit nur 5 Speichen.

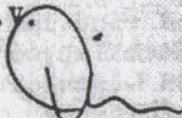
Kettenrad

Das Kunststoffkettenrad der Flott hat sich durch Verschleißunempfind-lichkeit und seinen ruhigen Lauf schon bei der MF 23 bewährt.

Mit freundlichen Grüßen

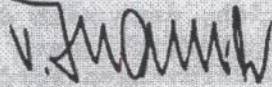
KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

i.V.



Giesler

i.A.



v. Inama



# KUNDENDIENST

2/80

August 80  
gi-g

## Mustang (Mokick)

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Mustang realisiert Kreidler seine Vorstellungen von einer zeitgemäßen Enduro. Nachdem Fahrzeuge dieser Kategorie in gleicher Weise gelände- und straßentauglich sein müssen, kommt der Fahrwerksauslegung eine besonders große Bedeutung zu.

### Rahmen

Mit dem eigens für den Mustang konstruierten Doppelrohr-Trapezrahmen wird den vielseitigen und auch härteren Einsatzbedingungen Rechnung getragen. Die Hauptelemente dieses Rahmens sind das zur Sitzbank hin abfallende Rückgratrohr, eine senkrecht stehende Dreieckskonstruktion und die beiden weit geschwungenen, mittragenden Unterzugrohre.

Beide Hauptelemente nehmen ihren Ausgang am Lenkungskopf, mit dem sie verstärkt durch zwei kräftige Deltatableche verbunden sind. Mit Beginn der Sitzbank mündet das Rückgratrohr in eine Heckschleife, mit der die hier wieder schräg ansteigenden Unterzugrohre zusammen mit je einem kräftigen Winkelblech, das auch der oberen Stoßdämpferbefestigung dient, verschweißt wurden.

Durch diese recht aufwendige Rahmengestaltung wurde die erwünschte, außerordentliche Biege- und Drehsteifigkeit um die Lenkkopfachse erreicht. Zudem gestattet die Trapezform den Schrägeinbau des Motors mit der daraus resultierenden, deutlich größeren Bodenfreiheit des Fahrzeugs. Der Motor ist 4-fach mit dem Rahmen verschraubt. Drei dieser Motorbefestigungspunkte sitzen an den Unterzugsrohren, die zu diesem Zweck untereinander jeweils mit einem zusätzlichen Rohr verbunden sind. Diese Vergitterung verleiht dem Rahmen zusätzliche Steifigkeit.

Mit dem Rahmenheck verschraubt ist ein stabiler Soziushaltegriff, der auch dem Anheben des Fahrzeughinterbaus dient.

Nach Abnehmen der linken Seitenverkleidung wird der Raum für das Bordwerkzeug und die Luftpumpe zugänglich. Außerdem ist hier der zentrale Motorlüster angeordnet; der Luftfilter kann von hier aus abgenommen werden.

### Soziusfußrasten

Die hochklappbaren Soziusfußrasten sind mit einem an den Unterzugrohren festgeschweißten Rohrbogen verschraubt und bieten damit den Füßen des Sozius einen fixen Aufstandpunkt.

-2-



KREIDLER  
SERVICE

# TEILE - VERKAUF

1/80

Januar 1980

Kreidler-Automatik-Getriebeöl 215.09.11 K - K/131 - 330 ccm  
Kreidler-Automatik-Getriebeöl 215.09.11 W - K/131 - 1000 ccm für  
Kreidler 2-Gang-Automatik-Motoren

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei Instandsetzungsarbeiten an unseren 2-Gang-Automatik-Motoren in der Werksreparatur ist aufgefallen, daß Mängel wie Umschaltrupfen vom 1. in den 2. Gang, schwer kontrollierbares Anfahren oder hoher Reibbelagverschleiß ihre Ursache häufig in der Verwendung ungeeigneten Öls haben. Der Grund dafür, daß nur das von uns vorgeschriebene Automatik-Öl für den zur Debatte stehenden Einsatzzweck geeignet ist, muß darin gesehen werden, daß hier an den Schmierstoff Anforderungen gestellt werden, wie sie ansonsten im Maschinenbau in dieser Aufgabenkonstellation sehr selten sein dürften.

Die am schwierigsten zu erfüllende Forderung besteht darin, daß die Differenz zwischen Haft- und Gleitreibung des gewählten Mediums infolge der empfindlichen Eingriffsverhältnisse zwischen Reibbelag und Stahlglocke sehr gering sein muß. Das gewählte Schmiermittel muß dabei den befürchteten Glasing-Effekt vermeiden, bei dem die Kunstharzbindung des Reibbelags schmilzt und es zu einer glasharten Oberfläche des Reibbelags kommt.

Zu einer derart unerwünschten Erscheinung kommt es dann, wenn die Eingriffsphase, die Zeitdauer also, die benötigt wird, bis vom Reibbelag die schlupffreie Mitnahme der Kupplungsglocke erfolgt, zu lange dauert und dabei zu hohe Temperaturen entstehen. Dazu ist es notwendig, daß der Reibwert zwischen Reibbelag und Kupplungsglocke durch das Öl möglichst hoch gehalten wird.

Die Zähigkeit und Haftfähigkeit des Öles darf andererseits vor allem während der Übergangsphase vom Kaltstart bis zum betriebswarmen Zustand nicht zu hoch sein, damit der Ölfilm auf der Gleitbahn während des Synchronisationsvorgangs rasch abgeschabt ist und zu keiner Verlängerung dieses Vorgangs führt. Deshalb muß das Schmiermedium eine sehr flache Viskositätskurve haben, damit die Kupplung unabhängig von den Betriebstemperaturen stets ruckfrei und weich eingreift.

Eine weitere Anforderung an das Schmiermedium besteht darin, daß es weder auf die Reibbeläge der Kupplung, noch auf die Dichtelemente aggressiv wirken darf.

-2-

In vielen Lebensbereichen hat sich herausgestellt, daß sich Markenfabrikate, gleichgültig ob Kraftstoffe, Haushaltsgeräte oder Waschmittel in den meisten wichtigen Eigenschaften gleichen. Dies hat dazu geführt, daß Markenfabrikate untereinander ohne nachteilige Folge austauschbar sind. Für das von uns vorgeschriebene Kreidler-Automatik-Getriebeöl gibt es nun aber keinen gleichwertigen Ersatz. Aus diesem Grunde müssen wir darauf bestehen, daß auch bei Nachfüllungen unbedingt dieses Öl, das über unsere Kreidler-Teile-Depots unter den im Betreff genannten Teile-Nummern bezogen werden kann, verwendet wird. Vorsorglich weisen wir darauf hin, daß keine Garantie geleistet werden kann, wenn es sich bei Instandsetzungen herausstellen sollte, daß das Automatik-Getriebe nicht mit dem von uns vorgeschriebenen Öl befüllt ist.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

ppa.

Schmeinck

i. V.

Kohler

# KREIDLER

Fahrzeuge GmbH &amp; Co KG

1/81

April 1981  
gi-gGewährleistung

Sehr geehrte Damen und Herren,

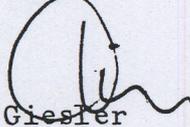
es freut uns Ihnen mitteilen zu können, daß Kreidler unter Beibehaltung seiner großzügig bemessenen Montagerichtwerte mit Wirkung vom 1. Mai 1981 für alle Kreidler-Werkstätten, die einen Werkstattvertrag abgeschlossen haben, den Vergütungssatz um 9 % auf DM 30.--, zuzüglich Mehrwertsteuer pro anerkannter Gewährleistungs-Montagestunde anhebt.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir Sie auch noch davon unterrichten, daß von der Möglichkeit der Garantieabwicklung über die Kreidler-Depots zunehmend Gebrauch gemacht wird. Dieser Service wurde noch dadurch attraktiver, daß sich die Depots bereit fanden, auf Wunsch anstelle von Naturalersatz Guthaben für die bei Garantiereparaturen verbauten Teile einzuräumen.

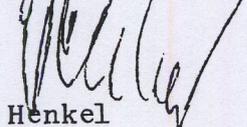
Mit freundlichen Grüßen

Kreidler Fahrzeuge GmbH &amp; Co. KG

i. V.

  
Giesler

i. V.

  
Henkel

### Hinterradschwinge

Die Aufnahmestelle für die Hinterradschwinge im Rahmen wurde im Interesse ihrer Lagestabilität besonders kräftig verknotet. Die Schwinge selbst ist in massiven Sinterbüchsen gelagert, die über einen Kegelschmiernippel im Schwingen-Querrohr mit Fett versorgt werden können.

### Federung und Dämpfung

Die Hinterradschwinge wird von hydraulisch gedämpften, gummigelagerten, von Hand 3-fach verstellbaren Federbeinen geführt, die mit einer progressiven Tragfeder bestückt sind.

Das Vorderrad ist von der bei den Florett Modellen bewährten, hydraulisch gedämpften Langhub-Teleskopgabel geführt, bei der in Abweichung zur reinen Straßenversion der Kotflügel an der unteren Gabelbrücke befestigt ist. Damit wurden die ungefederten Massen verringert und der Freiraum über dem Vorderrad größer.

### Räder

Die Stahlspeichenräder sind mit grob profilierten Enduro-Stollenreifen bestückt, mit denen ein gelungener Kompromiß zwischen den Erfordernissen des Gelände- und des Straßenverkehrs gefunden wurde. Bei den Bremsen ist auf die selbstzentrierenden Simplex-Vollnabenbremsen 120  $\phi$  zurückgegriffen worden.

### Lenker

Um den Mustang gerade auch in schwierigem Gelände gefühlvoll zu beherrschen, wurde er mit einem mittelhohen Crosslenker bestückt, dessen weit-ausladende Lenkerarme zur Erhöhung der Stabilität mit einem Quersteg verbunden sind. Die Lenkerarmaturen wurden beidseitig mit einem Schmutz- und Wasserschutz abgedeckt.

### Kraftstofftank

Der neugestaltete Kraftstofftank hat ein Volumen von 8,5 l. Er ist vorn in zwei formschlüssigen Gummielementen gehalten und wird unterhalb der Sitzbank mit einer Mutter SW 10 auf ein Gummielement gedrückt.

Um den Tank abbauen zu können, muß die Sitzbank zuvor nach Lösen von zwei Schrauben SW 13, mit denen auch der Soziushaltegriff am Rahmenhinterbau verschraubt ist, aus einer Haltespange nach hinten oben herausgezogen werden.

### Vergaser BING 15/14/103

Der Vergaser für den Mustang ist vom Konstruktionsprinzip her und damit auch von seiner Einstellung dem in der Kundendienstmitteilung 1/80 für die Flott beschriebenen Vergaser gleich, lediglich Durchlaß und die Düsenbestückung sind den jeweiligen Motorenverhältnissen angepaßt.

Im Unterschied zum Flott-Vergaser wird der Startervergaser des Mustang über einen Seilzug aktiviert, der von einem Hebel an der linken Lenkerarmatur betätigt wird. Soll der Startervergaser ausgeschaltet werden, ist lediglich der Bedienungshebel loszulassen.

### Motor

Im Vergleich zum bekannten 4-Gang-Mokick-Motor mit Nikasil-Zylinder-Lauffläche ergaben sich nur geringfügige Änderungen, die u. a. mit der Aufhängung und der Einbaulage zusammenhängen. Darüber hinaus erhielt der Mustangmotor jedoch einen einklappbaren Kickstarterhebel. Außerdem wird der Kupplungshebel auf Zug betätigt.

### Auspuffanlage

Dem Geländeeinsatz angepaßt wurde die hochgezogene, zweiteilige Auspuffanlage, die dreifach mit dem Rahmen verbunden ist. Sie besteht aus dem motorseitigen Expansionsteil und einem Nachschalldämpfer. Zum Reinigen Nachschalldämpfer vom Expansionsteil durch Lockern einer Klemmschelle trennen und nach Entfernen der Befestigungsschraube SW 13 an der Sozius-Haltegriff-Halterung nach hinten herausziehen. Der Expansionsteil kann jetzt nach Lösen der beiden Flanschmutter am Zylinder und der beiden Rahmenbefestigungsmutter abgenommen werden.

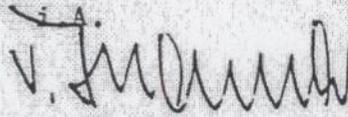
### Elektrische Anlage

Der Mustang ist mit dem bekannten 24 Watt Mokickzündler ausgerüstet. Von allen elektrischen Verbrauchern führen Masseleitungen zur zentralen Motorlüsterklemme. Das Betätigen von Hand- und Fußbremse löst bei laufendem Motor das Bremslicht aus.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
FAHRZEUGWERKE

i. v.  
  
Giesler

i. v.  
  
v. Inama

3/81

Oktober 1981  
mt-sh

Stromversorgung bei Florett 80 (Typ: LK 600)

Sehr geehrte Damen und Herren,

beim Baumuster Florett 80 kommt es durch die ständige Stromaufnahme des Spannungsreglers zu einer langsamen Entladung der Batterie, insbesondere dann, wenn das Fahrzeug wenig gefahren wird.

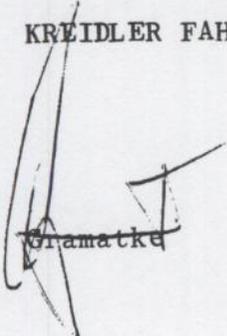
Sollte solch ein Fall bei Ihnen auftreten, dann fordern Sie bitte im Rahmen des Gewährleistungsvorausersatzes einen vorgefertigten Verbinder direkt bei uns an, der zur Verhinderung von Spannungsverlusten der Batterie wie folgt montiert werden muß:

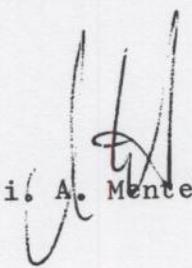
1. Die kurze Leitung schwarz/rot-gelb zwischen Batterie und Regler ist an der batterie-seitigen Klemme durchzutrennen. Das Ende an der Batterie wird entfernt.
2. Das jetzt noch am Regler befindliche Leitungsstück wird auf eine Länge von 7 mm abisoliert und mit dem roten Stoßverbinder einer neuen 300 mm langen blauen Leitung, die wir Ihnen auf Anforderung zur Verfügung stellen, verbunden.
3. Die Flachsteckhülse 2,8 mm der neuen Leitung wird an der freien Klemme am 6-fach Steckverbinder mit den anderen blauen Leitungen verbunden.

Wir danken Ihnen für Ihre Mithilfe.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER FAHRZEUGE GmbH & Co. KG

  
Gramatke

  
i. A. Mentel



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

Verbundräder mit Naben- $\phi$  120 mm und 160 mm  
Gußräder mit Naben- $\phi$  160 mm  
Verbundrad mit Scheibenbremse vorn  
Gußrad mit Scheibenbremse vorn

Sehr geehrte Damen und Herren,

die oben genannten Guß- bzw. Verbundräder sind im Rahmen Allgemeiner Betriebserlaubnisse abgenommen. Gegen die nachträgliche Montage dieser Räder in folgende Kreidler-Baumuster bestehen keine Bedenken:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gußräder mit Naben $\phi$ 160 mm	-	x	x	x	x	x	x	x	x
Gußrad mit Scheibenbremse vorn	-	-	x	-	x	-	x	-	x
Verbundräder mit Naben $\phi$ 120 mm	x	x	x	x	x	x	x	-	-
Verbundrad mit Scheibenbremse vorn	-	-	x	-	x	-	x	-	x
Verbundrad hinten mit Naben $\phi$ 160 mm	-	-	x	-	x	-	x	-	x

## Typenschlüssel

- 1 = Mofa Flory ab Fahrgestell-Nr. 2800001
- 2 = Mokick 3-Gang Handschaltung mit kurzer Telegabel ab Fahrgestell-Nr. 3442751
- 3 = Mokick 3-Gang Handschaltung mit langer Telegabel ab Fahrgestell-Nr. 3445601
- 4 = Mokick 3-Gang Fußschaltung mit kurzer Telegabel ab Fahrgestell-Nr. 3038491
- 5 = Mokick 3-Gang Fußschaltung mit langer Telegabel ab Fahrgestell-Nr. 3035103
- 6 = Mokick 4-Gang mit kurzer Telegabel ab Fahrgestell-Nr. 4053301
- 7 = Mokick 4-Gang mit langer Telegabel ab Fahrgestell-Nr. 4056801
- 8 = Kleinkraftrad mit kurzer Telegabel ab Fahrgestell-Nr. 5032841
- 9 = Kleinkraftrad mit langer Telegabel ab Fahrgestell-Nr. 5122371



Es bestehen auch keine Einwände dagegen, Verbund- mit Gußrad bzw. Verbund- oder Gußrad mit einem Speichenrad zu kombinieren.

Mit freundlichen Grüßen  
KREIDLER WERKE GMBH  
i.V. i.A.

Giesler

v. Inama

Gegen den oben beschriebenen Einbau der genannten Guß- bzw. Verbundräder in die aufgeführten Fahrzeuge bestehen keine technischen Bedenken.

Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr beim TÜV Stuttgart e.V.  
- Typprüfstelle -

Stuttgart, den 24. Feb. 1978

Der amtlich anerkannte Sachverständige

Dipl.-Ing.

  
( Graf )

SPEZIALWERKZEUGE

1. Spezialwerkzeuge - KREIDLER

Ersatzteil-Nr.	Index-Nr.	Benennung	Mofa MF 2	Moped MP 2	Mofa Flory	Mokick	Kleinkraft-Rad	Preis in DM
05.05.02	01/491	Ölmeßstab für Telegabel	-	-	-	1	1	2,70
08.12.97	04/20	Polradabzieher	-	-	1	1	1	12,40
08.12.98	04/21	Polradabzieher	1	1	1	-	-	12,40
09.11.11	26/12	Kugellagerinnenringabzieher	1	1	-	-	-	40,10nett
09.11.12	04/42	Abzieher f. Kupplung	1	1	-	-	-	12,40 "
09.11.13	04/17	Aufzieher f. Kupplung	1	1	-	-	-	24,50 "
09.30.03	14/41	Zentriererring, klein	1	1	-	-	-	13,30 "
09.30.04	14/42	Zentriererring, groß	-	-	1	1	1	17,20 "
09.30.11	02/344	Simmerringschutz 17 mm $\phi$	-	-	1	1	1	7,20
09.30.28	02/345	Kugellagerinnenringabzieher	-	-	1	1	1	54,10nett
09.30.30	02/346	Kolbenschutzholz	1	1	1	1	1	-,85
09.30.31	02/347	Anhalteschlüssel f. Kupplung	-	-	1	1	1	15,60
09.30.32	02/348	Haltekette	-	-	1	1	1	10,40
09.30.34	02/351	Simmerringschutz 15 mm $\phi$	1	1	1	1	1	7,20
09.30.35	02/352	Simmerringschutz 20 mm $\phi$	-	-	1	-	-	7,20
09.30.37	01/468	Prüflehre L 5 f. Schaltwalze bis Motor-Nr.	-	-	-	1	1	11,40
09.30.38	03/475	Meßruhenhalter	1	1	1	1	1	17,90
09.30.39	05/31	Motor-Montagerahmen (Holz)	-	-	1	1	1	41,10nett
09.30.42	02/109	Haltekette	1	1	-	-	-	10,40
09.30.43	02/110	Anhalteschlüssel f. Polrad	1	1	-	-	-	19,90nett
09.30.44	05/11	Motor-Montagebock (Metall)	1	1	-	-	-	10,20nett
09.30.52	01/276	Abzieher f. Freilaufzahnkranz	1	1	-	-	-	17,---
09.30.53	01/453	Anhalteschlüssel f. Polrad (Gebläse und Fahrtwind)	-	-	1	1	1	147,32
09.30.56	K 209	Stroboskoplampe XENON 2000	-	-	-	-	1	

2.00 Spezialwerkzeug-handelsüblich (werksseitig nicht lieferbar)

Meßuhr mit verlängertem Meßstift und ggf. Gewindeführung

BOSCH-Zündprüfgerät EFAW

Zweiarmabzieher

Fühlerlehre 0,4 mm

Der Listenpreis versteht sich jeweils als derzeit gültige, unverbindliche Preisempfehlung ohne Mehrwertsteuer. Preisänderungen vorbehalten. Die Spezialwerkzeuge sind über unsere Kreidler-Ersatzteil-Depots erhältlich.

17.3.78  
fvk-mt-ne



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

Kreidler M - Lenker 57.07.14  
Kreidler Flach - Lenker 57.07.01  
Kreidler Hoch - Lenker 57.07.02  
Kreidler Cross - Lenker 57.07.11

Sehr geehrte Damen und Herren,

die oben genannten Lenkerbügel sind im Rahmen erteilter Betriebserlaubnisse zulässig.

Gegen die nachträgliche Montage in folgende Kreidler-Baumuster bestehen werksseitig keine Bedenken:

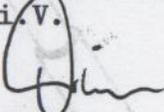
3-Gang ab Fahrgestell-Nr. 3 445 601 (Handschtaltung)  
ab Fahrgestell-Nr. 3 085 103 (Fußschaltung)  
4-Gang ab Fahrgestell-Nr. 4 056 801  
5-Gang ab Fahrgestell-Nr. 5 122 371

Bei Fahrzeugen mit Scheibenbremsanlage vorn kann der Cross-Lenker 57.07.11 nicht montiert werden.

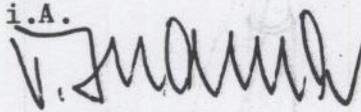
Da durch diese Lenkerumrüstungen die Allg. Betriebserlaubnis des umgebauten Fahrzeugs erlischt, muß beim TÜV eine Abnahme nach § 19 Abs. 2 StVZO durchgeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH  
i.V.

  
Giesler

i.A.

  
v. Inama

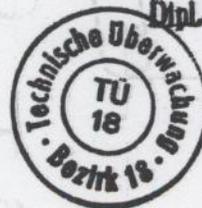
## Stellungnahme der Typprüfstelle

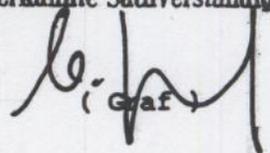
Gegen die Ausrüstung der genannten Fahrzeugtypen mit den aufgeführten Lenkern bestehen keine technischen Bedenken.

Stuttgart, den 7.9.1978

Der amtlich anerkannte Sachverständige

Dipl.-Ing.

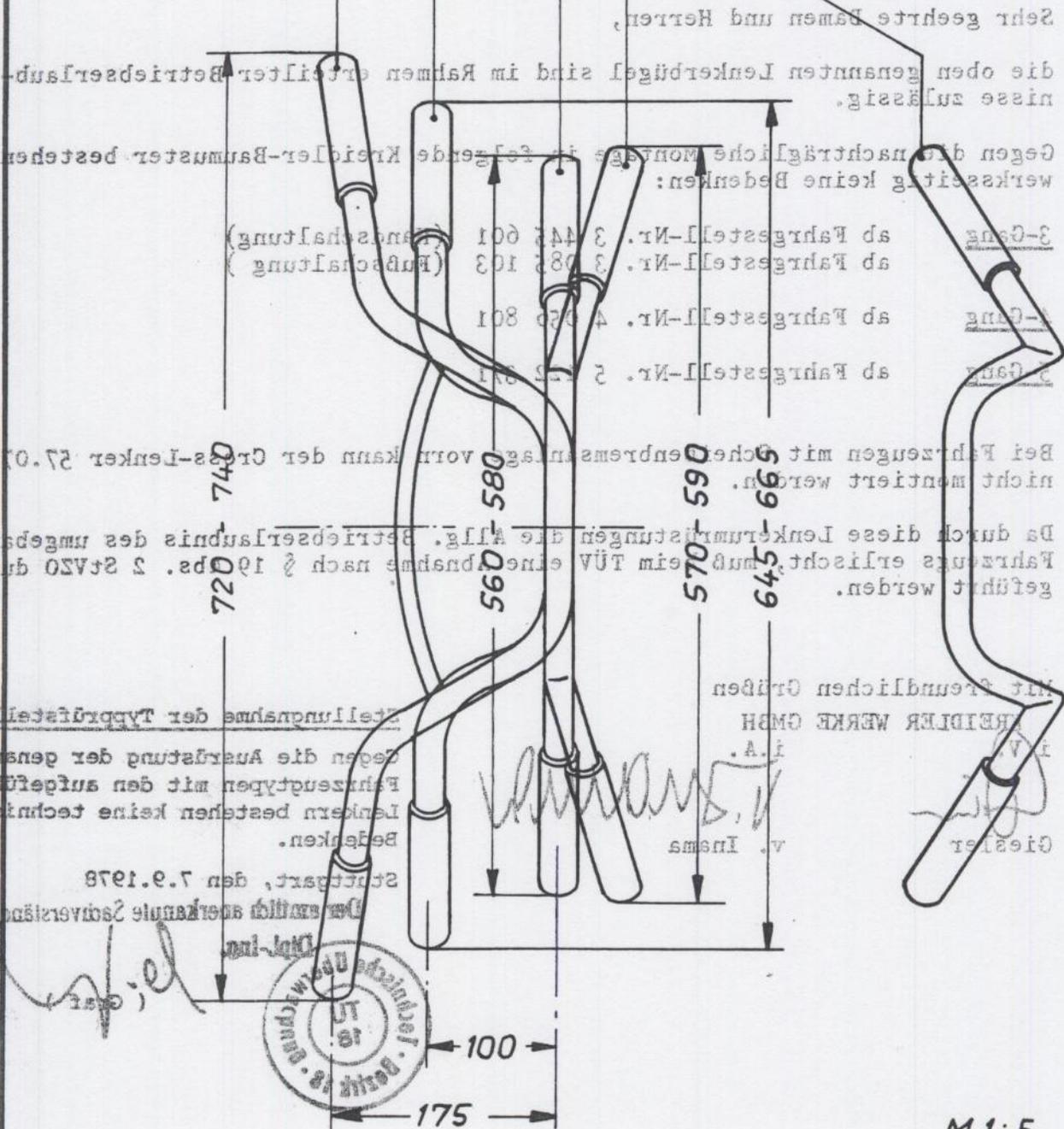


  
(Graf)

KUNDENDIENST

Kreidler M - Lenker 57.07.14  
 Kreidler Flach - Lenker 57.07.01  
 Kreidler Hoch - Lenker 57.07.02  
 Kreidler Gross - Lenker 57.07.11

Cross - Lenker  
 Hoch - Lenker  
 Flach - Lenker  
 M - Lenker



Für diese technische Unterlage behalten wir  
uns alle Urheberrechte nach DIN 34 vor.

Bei Fahrzeugen mit Scheinbremsanlage, vorn kann der Gross-Lenker 57.07.11 nicht montiert werden.

Da durch diese Lenkermontagen die Allg. Betriebserlaubnis des umgebauten Fahrzeuges erlischt, muß ein TÜV eine Abnahme nach § 19 Abs. 2 StVZO durchgeführt werden.

Stellungsnahme der Typprüfstelle

Gegen die Ausrüstung der genannten Fahrzeugtypen mit den aufgeführten Lenkern bestehen keine technischen Befehle.

Stuttgart, den 7.9.1978  
 Der technisch zuständige Sachverständige

*[Handwritten signature]*



100  
 175

M 1:5



KREIDLER  
SERVICE

# KUNDENDIENST

## Kreidler Florett 3-, 4- und 5-Gang

Sehr geehrte Damen und Herren,

es bestehen werksseitig keine Bedenken dagegen, an den oben genannten Fahrzeugen Reifen der Dimension 3.00 - 17 reinforced auf den Felgen 1.50 A x 17 oder 1.60 x 17 zu montieren.

Da durch diese Reifenumrüstung die Allg. Betriebserlaubnis des umgebauten Fahrzeugs erlischt, muß beim TÜV eine Abnahme nach § 19 Abs.2 StVZO durchgeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER WERKE GMBH

i.V.

Giesler

i.A.

v. Inama

Stellungnahme der Typprüfstelle  
Bei ausreichender Freigängigkeit der Räder bestehen gegen die Ausrüstung der genannten Fahrzeugtypen mit der aufgeführten Reifengröße keine technischen Bedenken.

Stuttgart, den 7.9.1978

Der amtlich anerkannte Sachverständige

Dipl.-Ing.

( Graf )



# KREIDLER

Fahrzeuge GmbH & Co. KG

Ebertstraße 110 · Postfach 1640  
7014 Kornwestheim  
Telefon: 07154/3093, 3094, 20011  
Telex: 723494 Kreik d  
Telefax: Gr.2 07154/20011 App. 36

KUNDENDIENST

Kornwestheim, 17.11.1981  
mt/ma

Florett 80

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie in unserer Kundendienst-Mitteilung Nr. 3/81 schon mitgeteilt, kann es durch ständige Stromaufnahme des Spannungsreglers zu einer langsamen Entladung der Batterie kommen, insbesondere dann, wenn das Fahrzeug wenig gefahren wird.

Darüber hinaus muß zur Abwendung von Drehzahlmesser-Defekten nachträglich ein Widerstand 100 Ohm/0,5 Watt in das Cockpit montiert werden.

Anbei überlassen wir Ihnen - entsprechend der von Ihnen bezogenen Florett 80 - je einen blauen Verbinder und je einen Widerstand.

Für die vorgenannten Nachrüstungen wird pro Fahrzeug eine Arbeitszeit von 1 1/4 Std. benötigt. Bitte füllen Sie den beigefügten Gewährleistungs-Antrag vollständig aus und senden Sie ihn uns binnen 4 Wochen wieder zurück. Die Gutschrift für die Arbeitszeit erfolgt dann umgehend.

Wir danken Ihnen für Ihre Mithilfe.

Mit freundlichen Grüßen

KREIDLER FAHRZEUGE GMBH & Co. KG  
i.V.

i.A.  
Mentel

Büroangabe

Anlagen

Montageanleitung für nachträglichen Einbau eines  
Widerstandes für Drehzahlmesser bei FLORETT 80

1. Klemmsockel für Lenker abmontieren und Lenker etwas in Richtung Tank ziehen.
2. Tachowelle von Nabenantrieb am Vorderrad abschrauben.
3. Befestigungsschrauben vom Cockpit an der oberen Gabelbrücke abschrauben.
4. Cockpit etwas anheben und Tachowelle abschrauben.  
Cockpit um ca. 90° zur Seite drehen, damit Schrauben für Gehäusedeckel zugänglich werden.  
Zwei Kreuzschlitzschrauben vom Gehäusedeckel abschrauben.  
Gehäusedeckel vom Cockpit abnehmen, u. U. unter Zuhilfenahme eines Schraubenziehers.
5. Am Zündschloß von Klemme 59b blaue und rote Leitung (bei einigen Fahrzeugen kann diese Leitung auch grün sein) abziehen - dabei unbedingt darauf achten, daß der auf den Zündlichtschalter aufgesteckte, abgewinkelte Flachstecker nicht beschädigt wird.  
Flachsteckhülse des Widerstandes auf Flachstecker an Klemme 59b am Schalter aufschieben und blaues Kabel auf die abgewinkelte Zunge dieser Flachsteckhülse aufschieben.  
Das noch freie Ende des Widerstandes mit der Flachsteckhülse am dünnen, roten (bzw. grünen) Kabel des Drehzahlmessers verbinden, die abgewinkelte Zunge entweder gut isolieren oder mit Seitenschneider abknipfen. In jedem Fall darauf achten, daß an sämtlichen Verbindungsstellen kein Masse-schluß entstehen kann.
6. Cockpit und Lenker montieren.

FgSt. 805 1454  
Jf.M. Erl.  
Kd