

# KREIDLER

*Florett*

BEDIENUNGSANLEITUNG KLEINKRAFTRAD

# Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
<b>Montageanleitung und Ehrennadeln</b>	3	Zylinderkopfschrauben	25
<b>Wichtige Angaben zu Fahrer und Fahrzeug</b>	4	Motorbefestigungsschrauben	25
<b>Merkblatt</b>	4	Zylinder, Kolbenboden und Auspuffstutzen	26
<b>Fahrzeugübersicht</b>	6	Zündanlage	26
<b>Leicht zu finden</b> – Fahrzeugkenndaten und Bedienungselemente	9	Kraftstoffhahn	28
<b>Vorbereitungen zum ersten Start</b>	13	Vergaser, Luftfilter und Auspuff	29
<b>Richtig schalten</b>	15	Antriebskette	35
<b>Einfahren</b>	16	Lenkung	37
<b>Anhalten und Parken</b>	16	Räder und Bremsen	38
<b>Benzin und Öl</b>	17	Elektrische Anlage	44
<b>Pflege und Wartung</b>	19	<b>Winterfahrt</b>	49
Getriebeöl wechseln und kontrollieren	22	<b>Winterschlaf</b>	49
Kupplung und Schaltung	23	<b>Störungen und deren Beseitigung</b>	50
		<b>Technische Daten</b>	54
		<b>Schaltplan</b>	58

## **Montageanleitung und Ehrennadeln**

Wer dies oder jenes gern selbst machen möchte, findet Gelegenheit. Zu einfachen Wartungs- und Pflegearbeiten bietet sich die FLORETT dank unkomplizierter Bauart geradezu an. Entsprechende Hinweise sind in dieser Bedienungsanleitung enthalten.

Auch darüber hinaus läßt sich mancherlei selbst machen. Doch ohne in Umgang mit Werkzeug und Mechanik bewandert zu sein, sollte man sich mit Montagearbeiten an der FLORETT nicht zu weit vorwagen. Aber vieles läßt sich lernen, ohne Schaden anzurichten.

Motor und Fahrwerk auf eigene Faust „entdecken“ zu wollen, kann schief gehen. Es ist vorgesorgt. Für technisch Begabte gibt es eine leicht verständliche FLORETT-Montageanleitung, die durch Wort und Bild mit den wichtigsten Arbeitsvorgängen an Motor und Fahrwerk bekannt macht.

Die FLORETT-Montageanleitung kann man beim KREIDLER-Händler erwerben – gegen eine Schutzgebühr.

Fahrer, die mit ihrer FLORETT 50 000 Kilometer zurückgelegt haben, sind berechtigt, die silberne Ehrennadel zu tragen.

Fahrer, die es mit ihrer FLORETT auf 100 000 Kilometer gebracht haben, erhalten als besondere Auszeichnung die Ehrennadel in Gold.

Antragsformulare für diese Ehrennadeln übersendet auf Anforderung KREIDLER WERKE GMBH FAHRZEUGWERKE, Postfach 8, 7014 Kornwestheim.

## Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer

Typ: \_\_\_\_\_ Baujahr: \_\_\_\_\_

Motor-Nr.: \_\_\_\_\_

Fahrgestell-Nr.: \_\_\_\_\_

Schlüssel-Nr.: \_\_\_\_\_

Name des Besitzers: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Wohnort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Erstmals in Betrieb genommen am: \_\_\_\_\_

Besondere Ausstattung und Änderungen am Fahrzeug:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Allgemeine Betriebserlaubnis: \_\_\_\_\_

Amtliches Kennzeichen: \_\_\_\_\_

Haftpflicht-Versicherungsschein-Nr.: \_\_\_\_\_

Versicherungs-Gesellschaft: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

## Merkblatt

Für die KREIDLER FLORETT RS braucht man den Führerschein Klasse 4.

Dieses Fahrzeug ist steuer- und zulassungsfrei.

Es muß die Mindest-Haftpflichtversicherung über mind. 500 000 DM abgeschlossen werden. Die Versicherungsbeiträge (Prämien) sind bei den einzelnen Gesellschaften unterschiedlich – richtige Wahl treffen.

Die FLORETT RS ist kennzeichenpflichtig. Antrag auf Erteilung eines Kennzeichens der Größe 130 x 240 mm stellen – sonst wird größeres Kennzeichen erteilt!

Beim Kauf des Fahrzeugs wird dem Kunden eine Garantiekarte mit Pflegedienstkarte ausgehändigt.

Die in der Pflegedienstkarte aufgeführten Arbeiten planmäßig ausführen lassen. Getätigte Dienste werden von der Werkstatt in die Karte

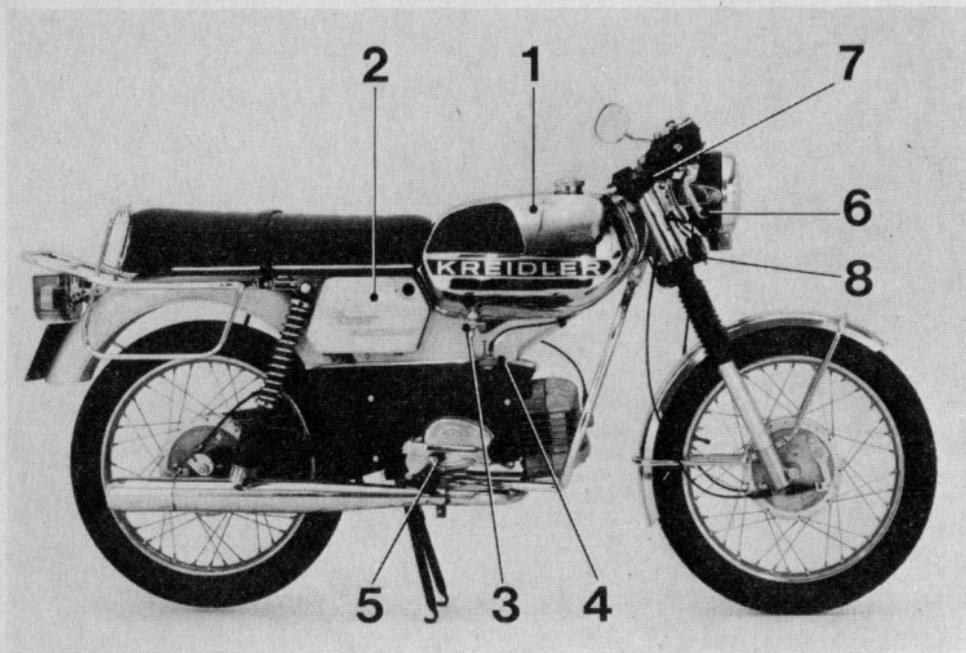
eingetragen. Das kann bei eventuellen Garantieansprüchen entscheidend sein. Außerdem sind die Eintragungen beim Verkauf des Fahrzeugs ein Beweis dafür, daß es zur Werterhaltung vorschriftsmäßig gepflegt wurde.

Ohne Pflegedienstvermerke in der Karte keine Garantieleistungen!

Im Bedarfsfall nur Original-KREIDLER-Ersatzteile verwenden – versteht sich von selbst, denn nur so stehen einwandfreie Qualität und Funktion von vornherein fest.

Bei Ersatzteil-Bestellungen dem KREIDLER-Händler immer Fahrgestell- und Motornummer angeben.

Bitte auf Seite 4 die Fahrzeugdaten usw. eintragen. Wenn sie zur Hand sein sollen, muß nicht erst am Fahrzeug nachgesehen werden.



1 Kraftstofftank

2 Kasten für Batterie und Blinkgeber

3 Kraftstoffhahn

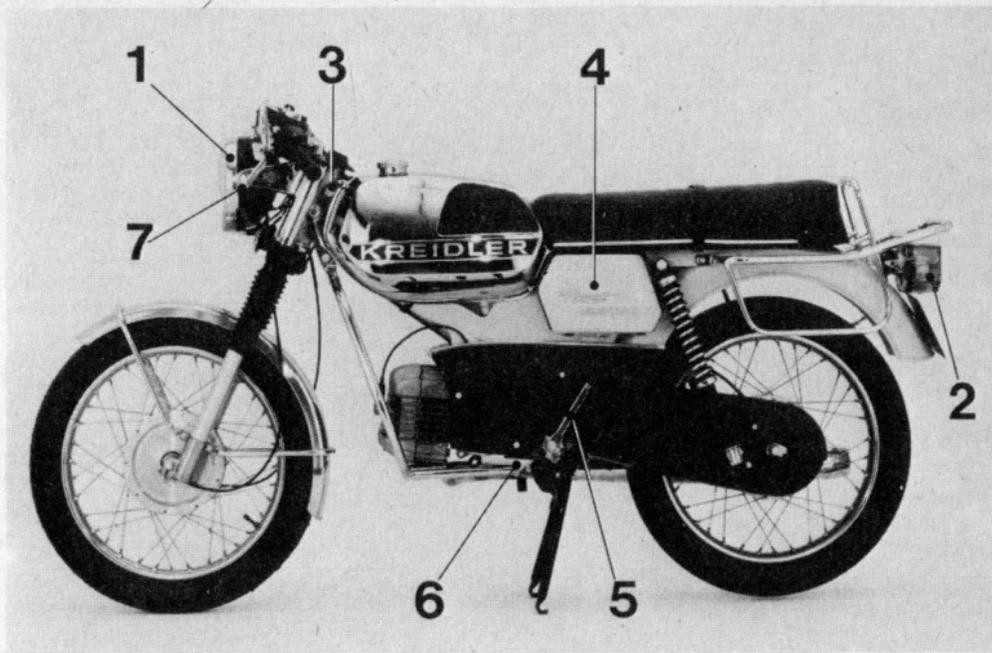
4 Vergaser

5 Fußbremshebel

6 Handbremshebel

7 Gasdrehgriff

8 Schnarre



1 Scheinwerfer

2 Schluß/Brems/Kennzeichen/Rückstrahler-  
Leuchte

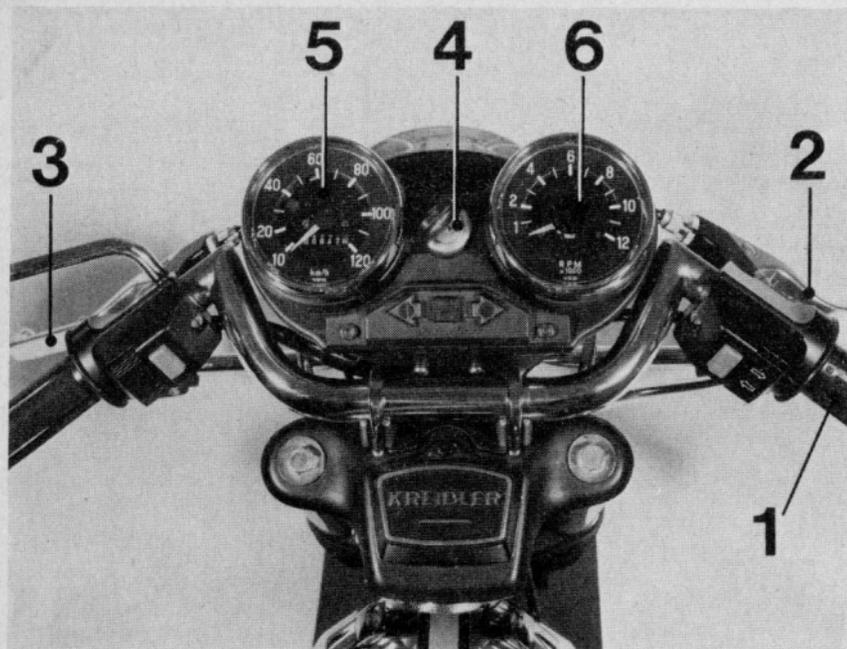
3 Lenkschloß–Lenkung nach rechts einschlagen

4 Kasten für Werkzeug und Luftpumpe

5 Kickstarter

6 Fußschalthebel

7 Kupplungshebel



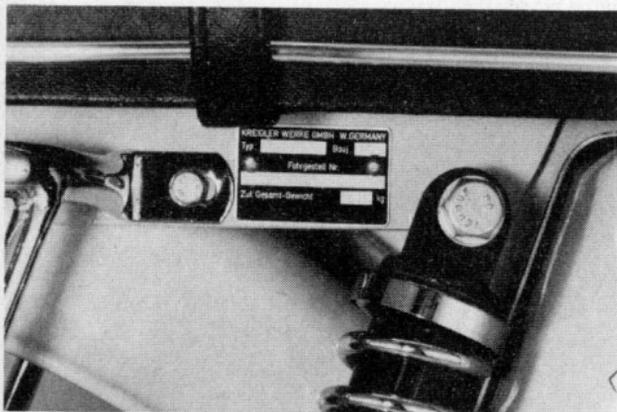
- 1 Gasdrehgriff
- 2 Handbremse
- 3 Kupplung
- 4 Zünd- und Lichtschalter

- 5 Tachometer (Antrieb mechanisch von der Vorderradnabe aus)
- 6 Drehzahlmesser (elektronisch)

## Leicht zu finden

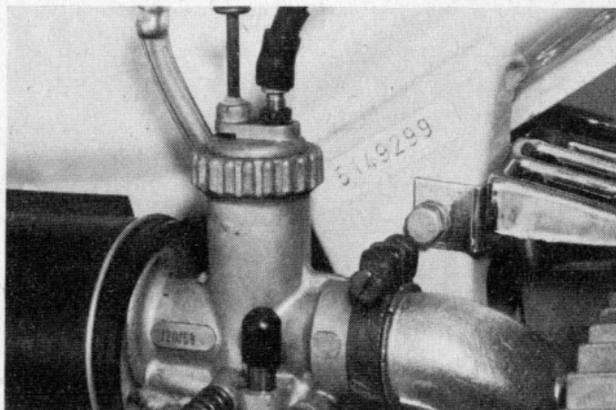
### Typenschild

auf der rechten Seite der Maschine (Benzinhahnseite) unterhalb der Sitzbank – es hat den Rang eines Dokuments und darf auf keinen Fall geändert oder entfernt werden.



### Fahrgestellnummer

auf dem Rahmen, in unmittelbarer Nähe des Vergasers – auch bei montierter Motorverkleidung sichtbar.



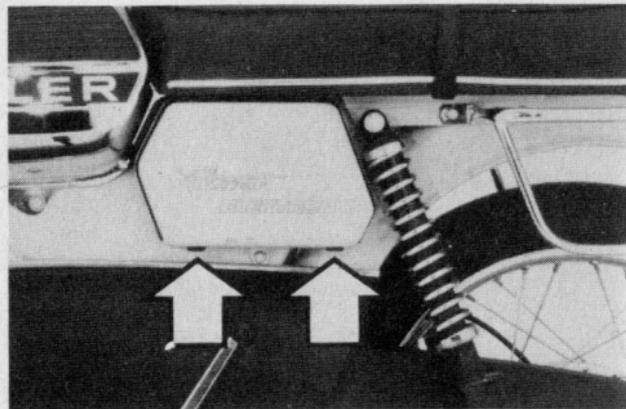
### **Motornummer**

am Rücken des Motorgehäuses eingeschlagen – sichtbar nur, wenn die rechte Motorverkleidung abgenommen wird.



### **Werkzeug**

ist in dem Kasten auf der linken Fahrzeugseite untergebracht. Die beiden Kunststoffschrauben mit einem Geldstück herausdrehen. Deckel abnehmen.



## Cockpit

Links Tachometer mit Kilometerzähler; rechts Drehzahlmesser, dazwischen das Zündschloß und die Kontrolleuchten.

Zündschloß:

Stellung A = Aus, nur in dieser Stellung können Sie den Zündschlüssel einstecken oder abziehen.

Stellung B = Zündung und Blinkanlage eingeschaltet.

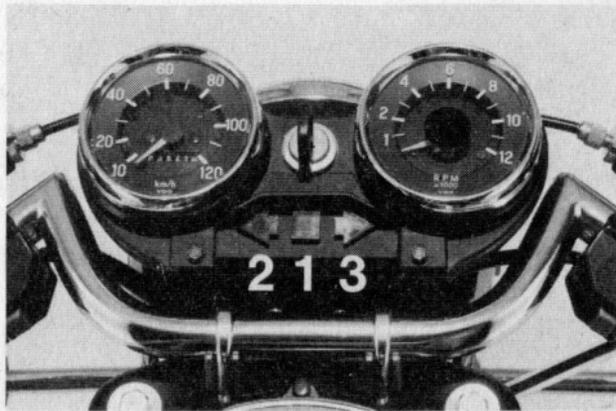
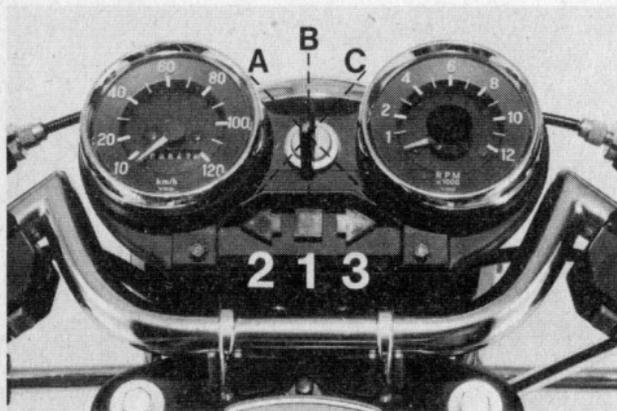
Stellung C = Zündung, Blinkanlage und Licht eingeschaltet.

## Kontrolleuchten:

1 = Fernlicht (blau)

2 = Blinker links (grün)

3 = Blinker rechts (grün)



### Schalter am Lenker links

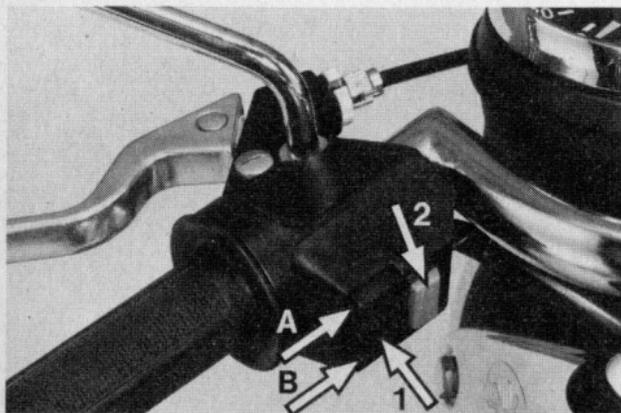
1 = Fernlichtschalter:

Normalstellung = Abblendlicht

Stellung A = Fernlicht

Stellung B = Lichthupe

2 = Schnarrenbetätigung



### Schalter am Lenker rechts

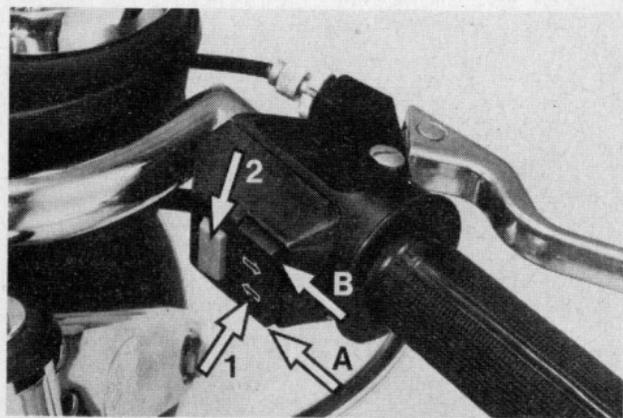
1 = Blinkerschalter:

Normalstellung = Blinker aus

Stellung A = Blinker links

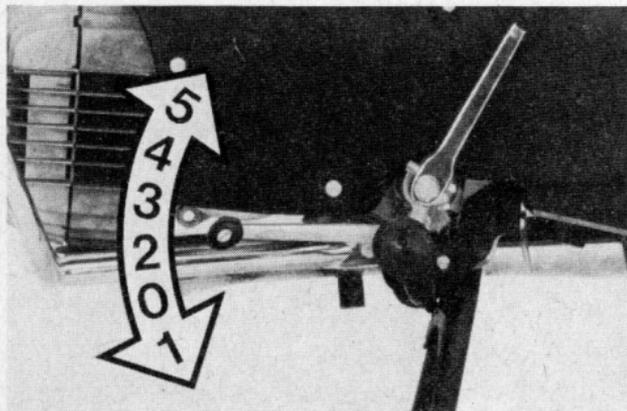
Stellung B = Blinker rechts

2 = Kurzschlußbetätigung



## Fußschaltung

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



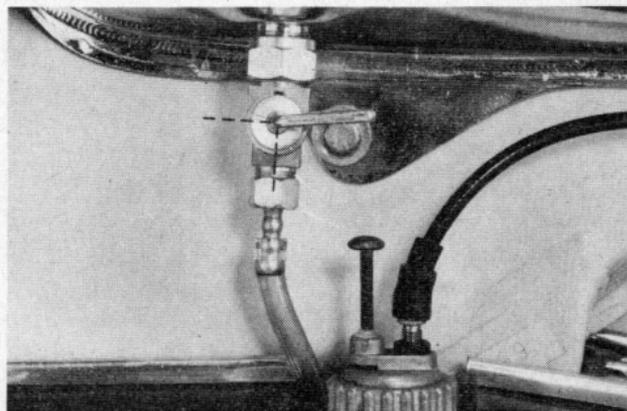
## Vorbereitungen zum ersten Start

### Kraftstoff im Tank?

Pures Benzin wäre Motormord! Benzin/Öl-Gemisch muß es sein – dem Tankwart auf die Finger gucken, korrekte Ölbeigabe mit eigenen Augen kontrollieren (mehr über Benzin und Öl auf Seite 17).

### Kraftstoffhahn

Hahnhebel nach vorn: geschlossen  
nach unten: offen  
nach hinten: Reserve



### **Reifenluftdruck**

nicht durch Daumendruck prüfen, sondern unbedingt mit einem Reifendruckmesser bei jedem Tanken an der Tankstelle – richtiger Luftdruck siehe „Technische Daten“ – Druckmessung bei kalten (nicht warm gefahrenen) Reifen vornehmen.

### **Bremsen**

prüfen – durch Zug der Handbremse und Tritt auf die Fußbremse – dabei Maschine kurz schieben.

### **Kupplung**

muß richtig trennen – zur Prüfung Kupplungshebel ziehen, Gang einlegen – die Maschine muß sich bei gezogenem Kupplungshebel mit Leichtigkeit schieben lassen.

### **Leerlauf einlegen**

mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten.

### **Batterie**

prüfen, sind Plus- und Minuskabel angeschlossen? Wenn nicht, würden die Glühbirnen der

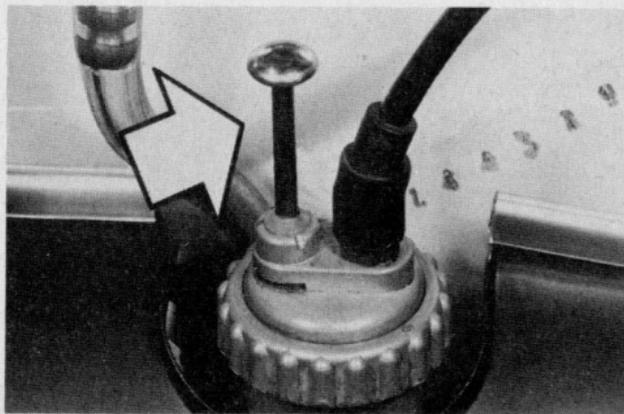
Tachometer- und Drehzahlmesserbeleuchtung durchbrennen, falls bei laufendem Motor das Licht eingeschaltet wird.

### **Zündung einschalten**

Zündschlüssel in Stellung B (s. Seite 11).

### **Starthilfe**

Den oben aus dem Vergaser herausragenden Druckstift niederdrücken (bewirkt Gemischanreicherung für leichten Kaltstart) – beim Gasgeben geht der Stift von selbst hoch auf Normal-(Fahrt-)Stellung.



### **Motor starten**

Gasdrehgriff ca. 4 mm in Richtung Gasgeben drehen. Kickstarter schwungvoll niedertreten. Springt der Motor schlecht an, so ist in der Regel der Elektrodenabstand an der Zündkerze zu groß. Diesen bei Bedarf nachbiegen auf 0,4 mm.

Den kalten Motor nicht unnötig hochdrehen lassen.

### **Motor bei Nacht starten**

am besten so: Licht ausschalten, dann kommt die volle Zündleistung des Schwunglichtmagnetzünders der Zündkerze zugute und der Motor springt spontan an – wenn nicht, dann ist der Elektrodenabstand der Zündkerze größer als 0,4 mm.

### **Signal**

einmal kurz tönen lassen – geht nur bei laufendem Motor.

### **Lichtkontrolle**

Fernlicht, Abblendlicht und die Schluß/Brems-/Kennzeichen/Rückstrahler-Leuchte auf Funktion prüfen.

## **Richtig schalten**

### **Start**

Motor dreht langsam im Standlauf – Kupplungshebel ziehen – einen Augenblick warten – 1. Gang einschalten – langsam freilassen, Finger bleiben am Hebel – je voller die Kupplung greift, desto mehr Gas gibt die rechte Hand – in Fahrt Kupplungshebel ganz loslassen.

### **Kupplung**

niemals lange schleifen lassen – das heißt: nicht mit teilweise gezogener Kupplung fahren – bei Ampelstops den Motor nicht mit gezogener Kupplung laufen lassen – Leerlauf einlegen.

### **Gangwechsel**

ist Übungssache – während die rechte Hand das Gas zudreht, hebt die linke Hand die Kupplung aus – den Schalthebel nicht brutal, sondern zügig betätigen – während die Kupplungshand losläßt, dreht die Gashand wieder auf.

### **Hochschalten**

Beim Schalten das Gas kurz ganz zudreihen.

Hochschalten bei 20–25 km/h in 2. Gang  
bei 35–40 km/h in 3. Gang  
bei 45–55 km/h in 4. Gang  
bei 55–70 km/h in 5. Gang.

## **Zurückschalten**

(auch Herunterschalten genannt) vom 5. in den 4. Gang usw.: Ein Schuß „Zwischengas“, also kurzes Gasgeben während der Schaltbewegung, tut dem Getriebe gut – den Schalthebel niemals mit Gewalt treten.

Zurückschalten bei 70–55 km/h in 4. Gang  
bei 55–45 km/h in 3. Gang  
bei 40–35 km/h in 2. Gang  
bei 25–20 km/h in 1. Gang.

## **Im Stand**

lassen sich die Gänge nur dann leicht einschalten, wenn das Fahrzeug etwas hin und her geschoben wird.

## **Goldene Regel**

zur Handhabung der Motordrehzahl: Motor in den unteren Gängen (1, 2 und 3), zumal bei neuem Motor, nicht sinnlos auf volle Drehzahl treiben – andererseits: Motor aber auch niemals mit zu hohem Gang langsam fahrend oder auf Steigungen zu niedrig drehen lassen, denn das hieße, ihn quälen – der Motor soll auch bei Bummeltempo ruckfrei drehen, also flott laufen – somit: immer rechtzeitig zurückschalten.

## **Einfahren**

wie in früheren Zeiten anhand von besonderen Einfahrvorschriften ist nicht erforderlich. – Der FLORETT-Motor ist bereits im Neuzustand vollgas- und autobahnfest – viele Fahrer halten es im Sinn von Leistung und Lebensdauer für besser, den neuen Motor nicht über längere Strecken mit Dauervollgas zu belasten, was sich in der Tat nur vorteilhaft auswirken kann.

## **Anhalten und Parken**

Zurückschalten auf Getriebeleerlauf – Gasdrehgriff in Leerlaufstellung drehen.

### **Motor abstellen**

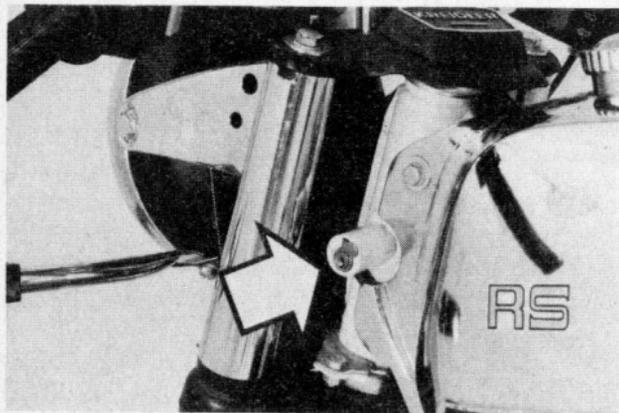
Kurzschlußbetätigung am Lenkerschalter drücken bis Motor stillsteht – loslassen (siehe Seite 12).

### **Fahrzeug abstellen (parken)**

Kraftstoffhahn zudrehen – Zündschlüssel in Stellung A bringen – Zündschlüssel abziehen. Damit ist Zündkurzschluß hergestellt (Motor kann nicht anlaufen) und der Batteriestromweg unterbrochen (Batterie kann sich nicht entladen, weder über elektrische Sperrelemente noch durch Mißbrauch).

Anschließend Fahrzeug auf Kippständer stel-

len – abschließen am Lenkschloß (Diebstahl-sicherung): Schlüssel einstecken – durch Linksdrehung (ca. 45°) entriegeln, axial eindrücken und gleichzeitig Lenker nach rechts einschlagen bis zur Einrastung des Schloßzylinders – Schlüssel loslassen und aus Einsteckstellung abziehen.



## **Benzin und Öl**

### **Super bringt nichts ein**

Normalbenzin tanken – als Zweitaktmotor nimmt der FLORETT-Motor Superbenzin sozusagen nicht zur Kenntnis – wer das nicht glaubt, tanke ruhig einmal oder immer Super – erhoffte Mehrleistung stellt sich nicht ein, Motorschonung findet nicht statt – wenn Super vorteilhaft wäre, stünde hier eine Empfehlung – also: Normalbenzin fahren.

### **Öl ist nicht Öl**

Ideal ist zweifelsfrei das spezielle 2T-(Zweitakt-)Öl, eine gezielt auf Zweitaktmotoren abgestimmte Sorte – das heißt: 2T-Öl enthält ausgeprägten Korrosionsschutz (Rostschutz) wegen der bei noch nicht betriebswarmem Motor anfallenden sauren Verbrennungsprodukte – und 2T-Öl hinterläßt denkbar wenig Asche (Verbrennungsrückstände) – positive Auswirkungen: Im Bereich der Verbrennung bleibt der Motor weitreichend sauber – kein Verbrennungsklingeln, keine Glühzündungen, keine Zündkerzenstörungen (Kerzenbrücken), saubere Kolbenauflflächen und Kolbenringnuten, Kolbenringe außer Klemmgefahr.

### **Selbstmischend**

Es gibt normales 2T-Öl, das in der Mischkanne mit dem Benzin gründlich vermischt werden muß – daneben das praktische selbstmischende 2T-Öl (oft wird es vorgemischtes 2T-Öl genannt, denn es enthält etwa 10 Prozent Benzin), wovon die entsprechende Menge direkt in den Tank gekippt wird, wo es sich willig verteilt, also mischt.

### **Das Mischungsverhältnis**

muß ungeachtet der verwendeten Ölsorte bei überwiegendem Überland- und Autobahnverkehr 25 (Teile Benzin):1 (Teil Öl) und darf bei überwiegendem Stadtverkehr 50:1 betragen.

### **Motorschmierung bergab**

Bei Talfahrt ohne Gas (und natürlich eingeschaltetem Gang!) wird der Motor vom Hinterrad her angetrieben – da Mischungsschmierung, erhält der Motor nur dann Öl, wenn er auch Gas erhält – Benzin braucht der Motor nur, wenn er leisten muß, Öl will er immer – daher ist etwas Gasfütterung bei Talfahrt zwar kein Muß, doch ein Soll mit nützlichem Effekt: Ölspende an Kolben und Zylinder statt Hungerschmierung (ein

kleiner Trick – Kurzschlußknopf drücken und dabei etwas Gas geben, der Motor erhält Schmierung, ohne daß er dabei beschleunigt).

## Pflege und Wartung

### Wartungsplan

Pflege- und Wartungsdienste bei km	500	3000	6000	alle weiteren
<b>Motor</b>				
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	
<b>Zündanlage</b>				
Zündkerze erneuern			x	6000 km ◆

Pflege- und Wartungsdienst bei km	500	3000	6000	alle weiteren
-----------------------------------	-----	------	------	---------------

### Kraftstoffanlage und Auspuff

Feinfilter im Benzinhahn reinigen	x		x	6000 km ■
Benzinhahn 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 ◆

### Antriebskette

Kette im belasteten Zustand prüfen, ggf. nachspannen, Kette schmieren, Spur prüfen	x	x	x	6000 km ●
---	---	---	---	-----------

### Lenkung

Steuerkopflager auf Spiel prüfen, evtl. einstellen	x	x	x	6000 km
--	---	---	---	---------

### Räder und Bremsen

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
Bremszüge kontrollieren und einstellen		x	x	6000 km ●

Pflege- und Wartungsdienst bei km	500	3000	6000	alle weiteren
-----------------------------------	-----	------	------	---------------

### Elektrische Anlage

komplette Beleuchtungsanlage prüfen,  
(auch vor jedem Fahrtantritt)

x	x	x	6000 km ●
---	---	---	-----------

Scheinwerfer einstellen

		x	6000 km ●
--	--	---	-----------

Säurestand der Batterie prüfen  
(1 x im Monat)

x	x	x	6000 km ●
---	---	---	-----------

Bitte lassen Sie Pflege- und Wartungsarbeiten in einer KREIDLER-Werkstatt durchführen. Anspruch auf Garantieleistung besteht nur, wenn die Pflege- und Wartungsarbeiten ordnungsgemäß auf der Pflegedienstkarte nachgewiesen werden können.

**Die Wartungs- und Pflegearbeiten sind auf den folgenden Seiten, soweit möglich, in der gleichen Reihenfolge wie im Wartungsplan aufgeführt.**

■ mind. 1 x im Jahr

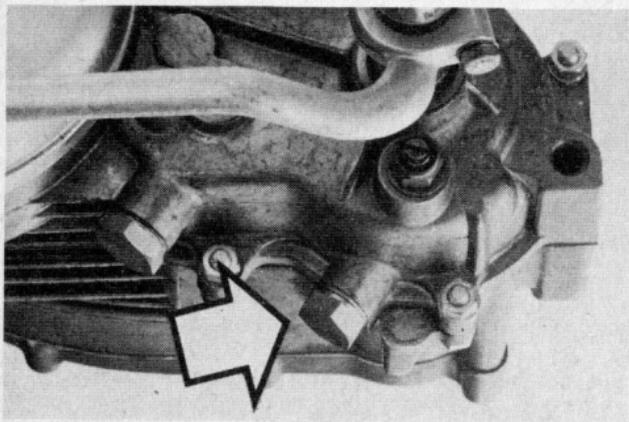
◆ ggf. auch öfter bei spürbarem Nachlassen der Leistung oder der Endgeschwindigkeit

● Diese Arbeiten sind je nach den Betriebsbedingungen des Fahrzeugs auch früher durchzuführen und können vom Fahrzeugführer selbst veranlaßt werden.

## Getriebeöl wechseln

### Öl ablassen

Ölablaßschraube auf der linken Motorseite aus dem Gehäuse herausdrehen – Öl ablaufen und gut abtropfen lassen – Dichtscheibe erneuern – Ablaßschraube einschrauben und gut festziehen.

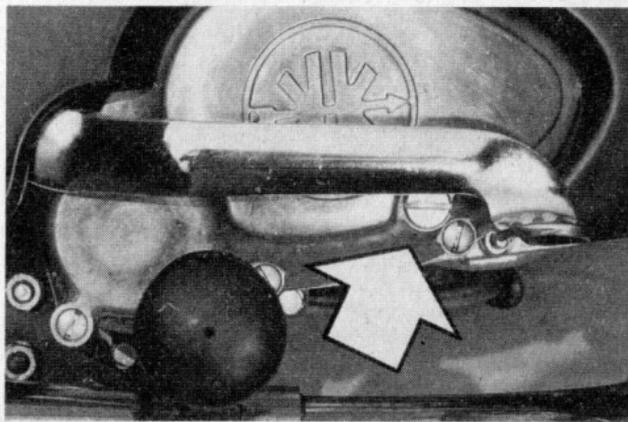


### Öl einfüllen

Öleinfüllschraube auf der rechten Motorseite aus dem Kupplungsdeckel herausdrehen – vorgeschriebene Ölmenge und Ölsorte einfüllen (richtiger Ölstand: Unterkante Einfüllbohrung) – Dichtscheibe erneuern – Einfüllschraube eindrehen und gut festziehen.

### Ölstand kontrollieren

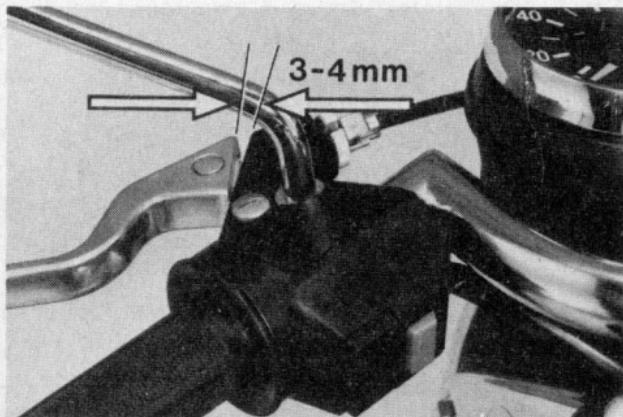
Maschine auf den Ständer stellen – Öleinfüllschraube herausdrehen – der Ölspiegel schließt mit der Unterkante der Einfüllbohrung ab.



## Kupplung und Schaltung

### Kupplungszug einstellen

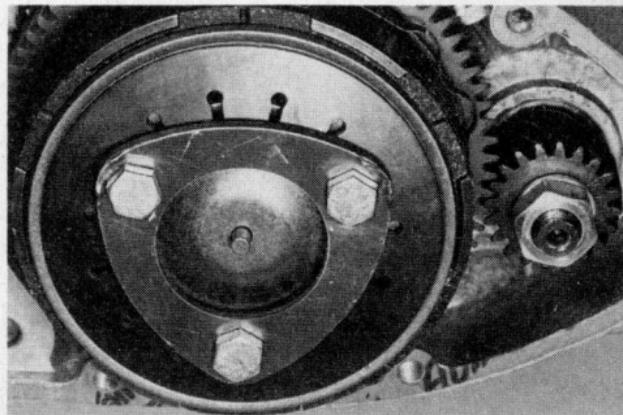
Gegenmutter lösen – Stellschraube so setzen, daß dort, wo das Zugseil sichtbar wird, 3–4 mm Leerweg (Spiel) zu messen ist – folglich beginnt die Kupplung erst nach 3–4 mm Hebel-Leerweg zu trennen – Gegenmutter wieder festziehen. Der Schlitz der Rändelmutter sollte immer nach unten zeigen.



### Kupplung rutscht

Sollte trotz korrekter Zugseil-Einstellung die Kupplung bei losgelassenem Hebel nicht voll greifen, sondern rutschen: Kundendienst-Werkstatt aufsuchen – wer glaubt, den Fehler selbst zu finden, muß anhand der FLORETT-Montageanleitung vorgehen.

Das Foto zeigt die Kupplung bei abgenommenem Kupplungsdeckel.



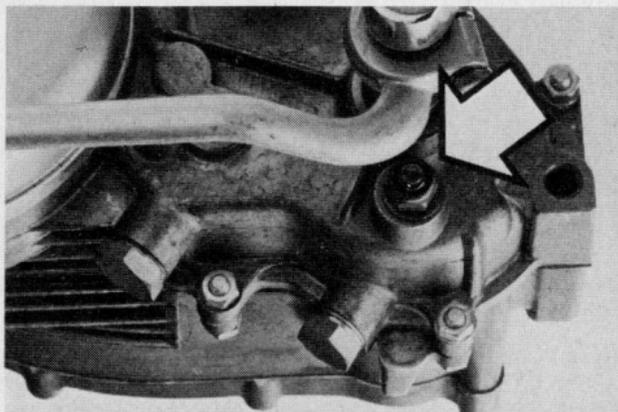
### Schaltung einstellen

Der Fußhebel darf nicht verbogen sein (sonst streift er an der Motorverkleidung) – unten darf der Hebel nicht gegen ein verbogenes Fußrastenrohr stoßen.

In den 2. Gang schalten – das Spiel des Schalthebels muß nach oben wie nach unten gleich groß sein – in beiden Schaltrichtungen hört man am Ende als akustisches Zeichen für richtige Einstellung ein „klack“ – wenn nicht:

Einstellung erfolgt durch den Einstell-Exzenter

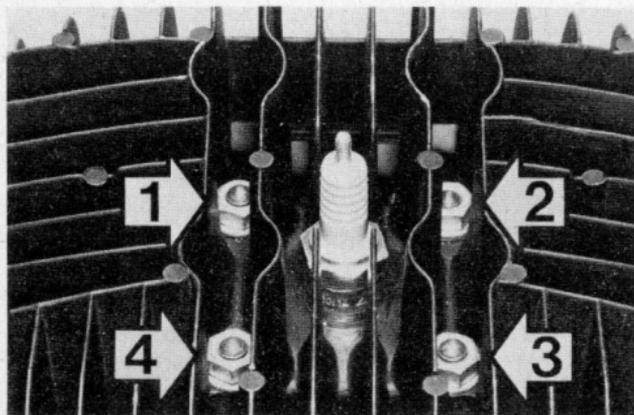
am Motorgehäuse (Pfeil) – Gegenmutter des Exzenters lösen – Exzenter mit dem Schraubenzieher so drehen, daß es wie zuvor beschrieben in beiden Schaltrichtungen zu gleich großen Hebelwegen mit dem besagten „klack“ kommt.



## Zylinderkopf-Schrauben

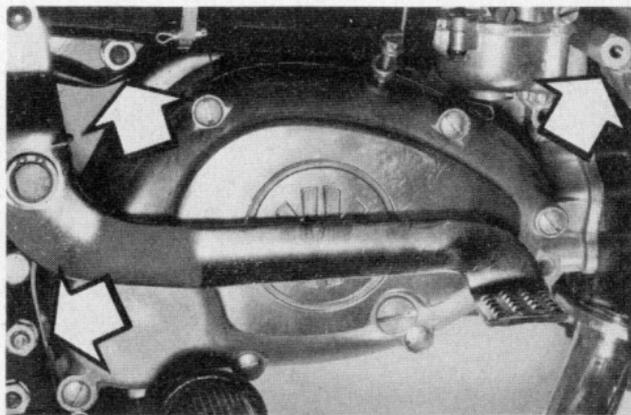
in der vorgeschriebenen Reihenfolge (1-2-3-4) nachziehen.

Zylinderkopf-Schrauben müssen zunächst nach 500 km und dann jeweils 500 km nach einer Demontage des Zylinderkopfes mit einem Drehmomentschlüssel mit vorgeschriebenem Anzugsdrehmoment nachgezogen werden.



## Motorbefestigungsschrauben

regelmäßig auf festen Sitz prüfen.



## Zylinder, Kolbenboden und Auspuffstutzen

nur von einem Fachmann reinigen lassen; evtl. Beschädigungen am Kolben und an der Zylinderlauffläche können schwerwiegende Folgen haben.

## Zündanlage

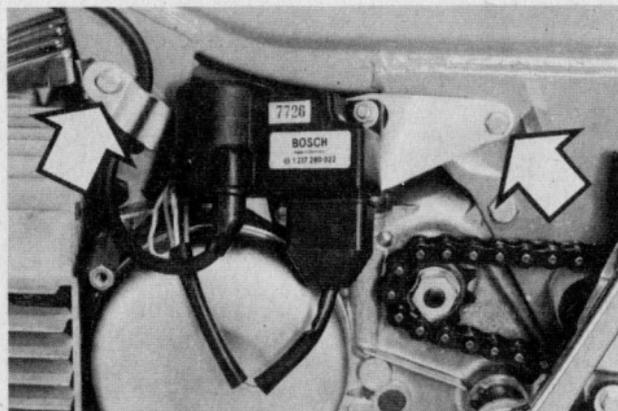
Der Motor ist mit einer elektronischen Zündung ausgestattet: MHKZ = Magnet-Hochspannung-Kondensator-Zündung – da kein Unterbrecher und somit auch keine Unterbrecher-Kontakte gegeben sind, gibt es hier weder Verschleißteile, noch irgend einen Wartungsbedarf.

## Zündzeitpunkt-Einstellung

kann sich (im Gegensatz zu Zündung mit Kontakt-Unterbrecher) im Lauf der Zeit nicht ändern – Einstellarbeiten sind ausschließlich der KREIDLER Kundendienst-Werkstatt vorbehalten, die über die erforderlichen Einstell- und Kontrollgeräte verfügt.

Bei abgenommener linker Motorverkleidung liegt der kreisrunde Zünderdeckel und das elektronische Schaltgerät der Zündung frei – dieses ist auf dem Schaltgerät-Halter befestigt – die Pfeile zeigen auf die Schrauben, die den Halter mit dem Rahmen verbinden.

Der Halter (samt Schaltgerät) kann abgenommen werden, falls es vielleicht darum gehen sollte, nach dem Kabelverbinder, dem Kuppelungshebel und dessen Rückholfeder zu sehen.



## Zündkerze

Wärmewert beachten (siehe Techn. Daten)  
Nur die Verwendung der darin angegebenen Kerzen garantiert, daß die Kerze den im FLORETT-Motor auftretenden Verbrennungstemperaturen standhält und einwandfreie Zündung gewährleistet – beim Kerzenneukauf darauf achten, daß es eine der oben genannten Kerzen mit kurzem 14 mm-Gewinde ist.

## Zündkerzen-Pflege

mit richtigen Mitteln: Die Kerze nicht mit scharfem Werkzeug sauber schaben – mit einer weichen Stahlbürste reinigen – Tiefenreinigung, sehr wichtig, am besten durch Spezialgeräte der Tankstellen und Werkstätten.

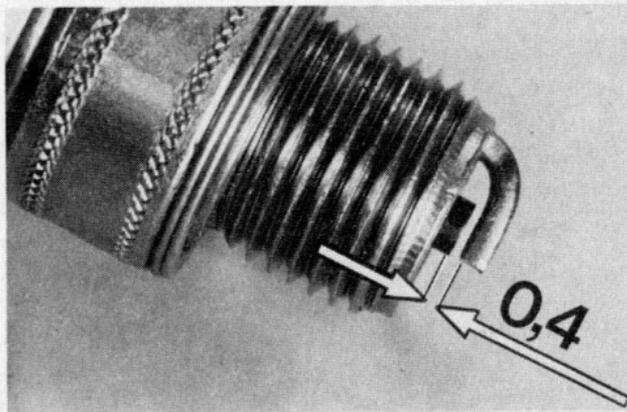
## Elektroden-Verschleiß

Außen- und Mittelelektrode der Zündkerze verlieren mit der Zeit an Material, brennen ab, wodurch der Elektrodenabstand größer wird – dann springt der Motor schlecht an oder es gibt Zündaussetzer bei eingeschaltetem Licht – Abhilfe: Außenelektrode nachbiegen auf

## Elektrodenabstand 0,4 mm

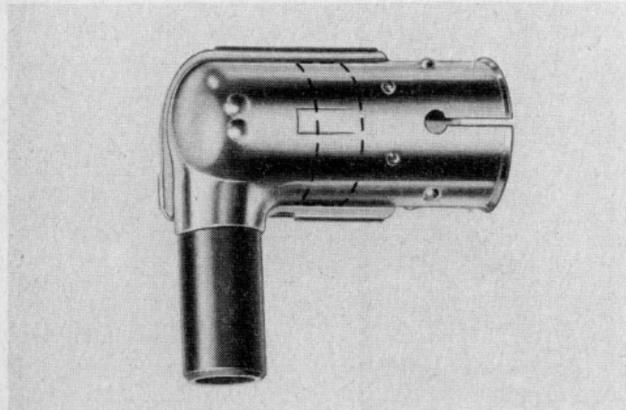
Nicht mit dem Fingernagel oder mittels Postkarte messen, sondern mit der 0,4 mm Fühlerlehre – ebensogut kann es ein genau 0,4 mm starkes Blech eigener Anfertigung sein – nachbiegen: durch sanfte Schläge etwa mit dem Drehstift (Dorn) des Zündkerzenschlüssels auf die Außen-Elektrode.

Neue Zündkerze nach etwa 6000 km ist kein Luxus, sondern ein kluger Zug, denn nach so langer Laufzeit sind die Elektroden in der Regel schon stark abgebrannt.



### **Wasserschutz-Zündkerzenstecker**

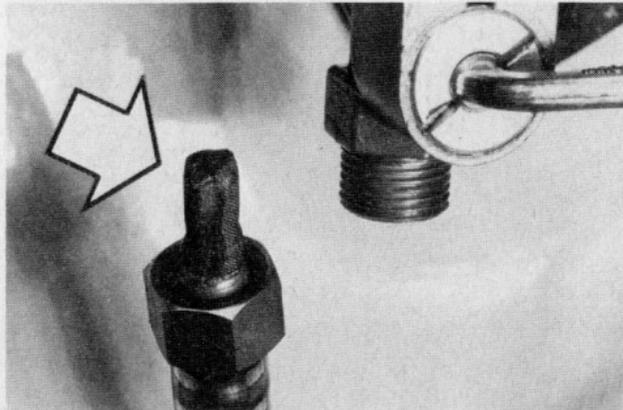
ist unerlässlich – zur Vermeidung von Störungen darauf achten, daß der Wasserschutz (gestrichelte Linie deutet den Wasserschutz im Inneren des Kerzensteckers an) bei Stecker- oder Kerzenwechsel erhalten bleibt.



### **Kraftstoffhahn**

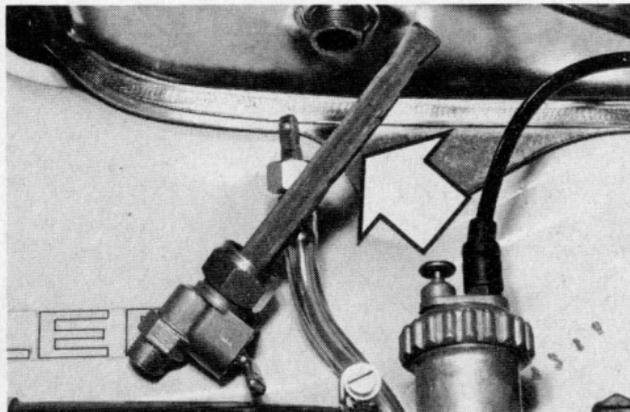
#### **Feinfilter reinigen**

Unten am Ausgang des Benzinhahns die Überwurfmutter lösen, Feinfilter herausziehen – durch Ausblasen reinigen.



## Grobfilter reinigen

Das Benzin wird doppelt gefiltert – gröbere Rückstände aus dem Tank der neuen Maschine setzen sich am Grobfilter ab – zur Reinigung muß oben am Benzinhahn die Anschlußmutter gelöst und der Hahn nach unten abgezogen werden – Grobfilter nach den ersten 500 km gründlich ausblasen, später siehe Wartungs- und Pflegeplan.



## Vergaser, Luftfilter und Auspuff

Keine Änderungen der Düsenbestückung des Vergasers vornehmen, Ansaug- und Auspuffseite lassen, wie sie sind – hier etwas besser machen wollen, hieße nur, auf eigene Faust verderben, was der Hersteller in aufwendiger Entwicklungs- und Versuchsarbeit an bestmöglichen Leistungs- und Laufeigenschaften des FLORETT-Motors verwirklicht hat.

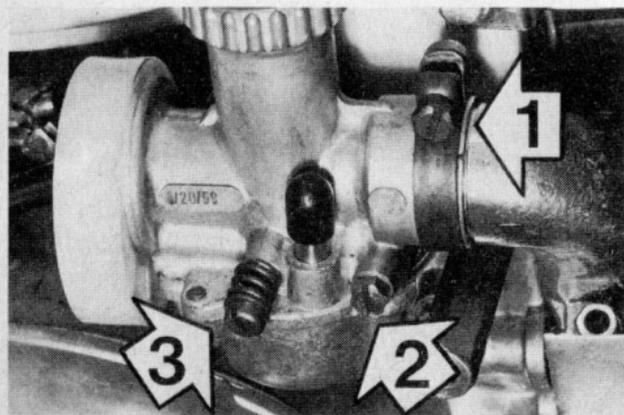
Der ganze Gasweg von Saugschalldämpfer-Mündung über Luftfilter, Vergaser, Motor und Auspuffrohr bis Auspuffdämpfer-Ende ist ein überaus komplexes, geschlossenes Schwingungssystem – darin hat alles eine genau aufeinander abgestimmte Funktionsordnung – Änderungen sind immer Eingriffe in die Konstruktion mit negativen Folgen.

Bohrung der Hauptdüse größer machen in der Hoffnung auf mehr Motorleistung: Völlig verfehlt – der Motor würde mehr Benzin verbrauchen, mehr Ölkohle ansetzen und die Kerze verrußen, aber keinen Deut schneller oder zugkräftiger laufen – zur gesetzwidrigen Manipulation, den Auspuff lauter zu machen: Führt keineswegs zur vermeintlichen Betonung der Fah-

rerpersönlichkeit, sondern einzig und allein zu grober Belästigung der Umwelt.

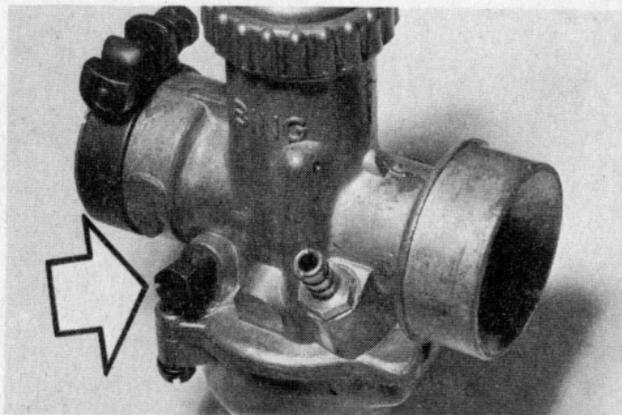
### Vergaser abnehmen

Saugerschalldämpfer abnehmen (auf Seite 33 beschrieben) – Vergaser-Klemmschelle lösen (Pfeil 1) – Vergaser nach hinten abziehen – wichtige Punkte: Leerlaufdüse (Pfeil 2) und Gasschieber-Stellschraube (Pfeil 3).



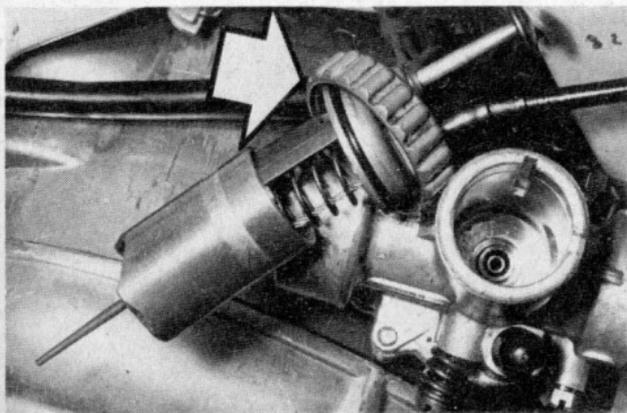
### Linke Vergaser-Seite

Linker Pfeil: Luftregulierschraube – rechter Pfeil: Schlauchtülle (Benzinschlauch-Anschluß).



### Gasschieber herausnehmen

Selten erforderlich, zumal die Stellung der Düsenadel nicht verändert werden soll – Gasschieber freibekommen: Die große Verschraubung von Hand lösen (Pfeil).



### Schwimmergehäuse öffnen

Die beiden Schrauben lösen – Schwimmer abnehmen: Stift herausziehen – Halbleuch des Schwimmers nicht verbiegen, sonst stimmt das Benziniveau nicht mehr – Pfeil 1: Hauptdüse (kurzer Sechskant), eingeschraubt in die Nadeldüse (langer Sechskant) – Pfeil 2: Schwimmeradel (ein Ventil), das durch den Schwimmer die Benzinzufuhr regelt – Schwimmernadel nicht verkehrt einsetzen: Konus (Spitze) innen, das abgerundete Ende schaut heraus.

