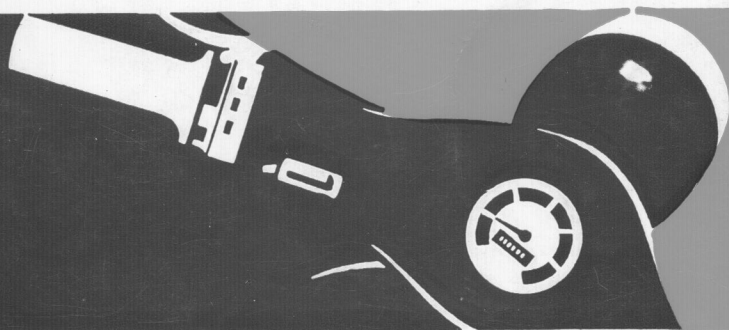


KREIDLER

Florett

JMPB **Bromfiets**
parts



Instructieboekje 1971

Met voetschakeling

f 1,25

Instructieboekje

N.B.

Dit boekje wordt bij
aflevering van het
nieuwe voertuig **gra-**
tis meegeleverd.

JMPB 
parts

KREIDLER FAHRZEUGBAU KORNWESTHEIM

IMPORTEUR: VAN VEEN IMPORT NV
HAARLEMMERWEG 518
AMSTERDAM

Beenschild voor de FLORETT

praktisch en elegant

Niet altijd schijnt de zon, maar ook bij echt „hondeweer” heeft het rijden niet onaangenaam te zijn — Voor Uw Florett bestaat er immers het elegante beenschild.

Regen, plassen, modderige wegen behoeven U niet meer af te schrikken, want het beenschild houdt het water tegen, en beschermt tegen modder en vuil.

Uw benen blijven warmer, want het beenschild houdt de wind tegen, echter zonder dat de snelheid merkbaar vermindert.

Er zijn zelfs Florett-rijders, die beweren, dat het beenschild een regenbroek uitspaart.

En de montage? — Geen zorg: U heeft Uw Florett niet lang ervoor te missen. In een goed half uur kan het beenschild door Uw dealer worden gemonteerd.



GARANTIE-BEPALINGEN

De garantie geldt voor een tijdvak van ZES MAANDEN na datum van aankoop en tot een maximum van 6000 km, is slechts gedurende deze periode van kracht, terwijl defekten of beschadigingen, waarvoor wij ons volgens deze garantie aansprakelijk stellen, alleen zullen worden gegarandeerd in de vorm van het gratis verstrekken van een nieuw deel, ter omruiling tegen dat deel van het voertuig, waarvan is gebleken, dat het ondeugdelijk is. Wij stellen ons derhalve niet aansprakelijk voor de kosten van montage van zulk een gratis deel, noch voor de kosten van montage van zulk een gratis deel door derden, noch voor enige verdere kosten of gevolgen, hoe dan ook direkt of indirekt uit dit gebrek voortvloeiend. Daar het voertuig door verkeerde behandeling, misbruik of verwaarlozing kan worden beschadigd, heeft deze garantie geen betrekking op enig defect veroorzaakt door verkeerde behandeling, misbruik of verwaarlozing. In gevallen waarin het voertuig voor verhuurdoeleinden wordt gebezigd of bij reparatie andere onderdelen dan originele zijn gebruikt, zal generlei garantie van welke aard ook kunnen worden gegeven. Artikelen, als banden, buddyseats, kettingen, lampjes, bougies e.d. en ieder ander artikel, op speciale bestelling van eigenaar of koper gemonteerd of bijgeleverd, vallen slechts onder de garantie-voorwaarden, die de fabrikanten, resp. officiële importeurs van die artikelen, eventueel verlenen resp. stellen. Voor de duurzaamheid van lak en chroom wordt generlei garantie gegeven.

De gegeven garantie geldt, met inachtneming van vorenstaande voorwaarden en gedurende de genoemde periode, uitsluitend indien het voertuig zich in de eerste hand bevindt. De garantie vervalt zodra zij in de tweede hand overgaat.

De eigenaar van het voertuig is verplicht bij het aanhangig maken van een garantiegeval ons alle inlichtingen te verstrekken, die van hem worden verlangd, teneinde de oorzaak van zulk een geval te kunnen vaststellen. Bovendien stelt hij zich garant voor alle kosten, welke ontstaan door het transport van en naar de fabriek of verkooporganisatie van het voertuig, van de defekte of geremplaceerde onderdelen of van het complete voertuig.

Iedere garantie vervalt, indien mocht blijken dat in de oorspronkelijke technische specificatie wijzigingen zijn aangebracht en/of niet de voorgeschreven oliesoort en/of -dikte gebruikt werd.

N.B. Gebruik uitsluitend olie SAE 50 in Uw mengsmering

Gegevens van Uw bromfiets

Type: Bouwjaar:

Motornummer:

Framenummer:

Sleutelnummer:

Kenteken Verzekering:

Eigenaar:

Wonende:

Te:

Telefoon:

In gebruik genomen: 19.....

Nummer verzekeringspolis:

Verzekeringsmaatschappij:

Tussenpersoon:

Adres:

Te:

Inhoud

	blz.
Garantie	Garantiebepalingen 4
Wat van belang is	 7
Wat zit waar?	Motornummer, Framenummer, Gereedschap .. 8
Voor de start	Vorbereidingen voor de eerste rit 14
Goed schakelen	Starten, Koppeling, Schakelen, Wanneer schakelen 16
Inrijden	 17
Tweetaktwerking	 18
Benzine en olie	 21
Bougie	 23
Carburatie	Instelling, Demontage, Luchtfilter 25
Ontkolen	 29
Ontsteking	Instelling, Onderbreker 30
Koppeling en	Instellen, respectievelijk nastellen 32
Schakeling	 34
Wielen en remmen	Wielen demonteren, Banden omleggen 35
	Remmen nastellen, Ketting, Sluitschakel, Spaken.
Voorvering	 37
Electrische installatie	Stuurschakelaar, Bedradingsschema 43
	Instelling koplamp 45
Diversen	Balhoofdlager nastellen. Tips voor de winter 46
	Technische gegevens 48
	Onderhoudschema 50
	Storingen, en hoe te verhelpen 52

Voor de Kreidler Florett bromfiets heeft men geen rijbewijs nodig.

U behoeft geen wegenbelasting te betalen.

U bent verplicht zich tegen Wettelijke Aansprakelijkheid te verzekeren tot een vastgesteld bedrag van f 250.000,—.

Een kentekenplaat van de verzekering is verplicht.

Bij de bromfiets hebt U een garantiebewijs met servicecheques ontvangen.

Verzuimt U niet alle servicebeurten op tijd te laten uitvoeren, dit is niet alleen belangrijk voor een lange levensduur van Uw bromfiets, maar ook voor garantiebeoordeling kan dit beslissend zijn.

Bij vervanging alleen originele Kreidler-onderdelen gebruiken, dit spreekt voor zich, daar alleen originele delen een goede werking waarborgen.

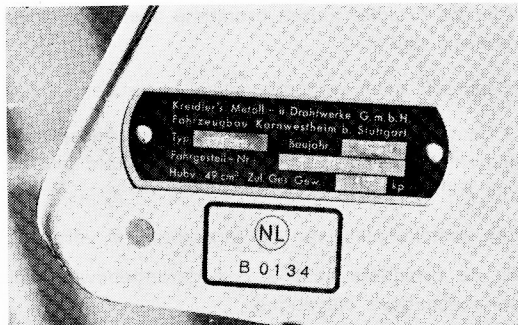
Bij bestelling van onderdelen bij Uw handelaar, altijd frame- en motornummer opgeven.

Schrijft U voor het gemak en voor de goede orde op blz. 5 de gegevens van Uw bromfiets in. Wanneer U ze dan nodig hebt, behoeft U niet steeds naar Uw bromfiets te lopen om ze na te zien.

Wanneer U Uw sleutels bent kwijtgeraakt, behoeft U slechts het sleutelnummer aan uw dealer op te geven om nieuwe te laten bestellen. Vergeet dus niet om het sleutelnummer op blz. 5 in te schrijven.

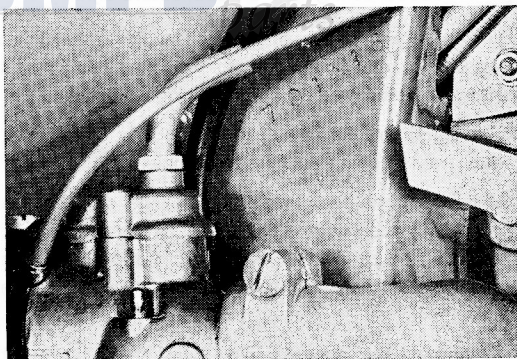
Wat zit waar?

Nummerplaatje



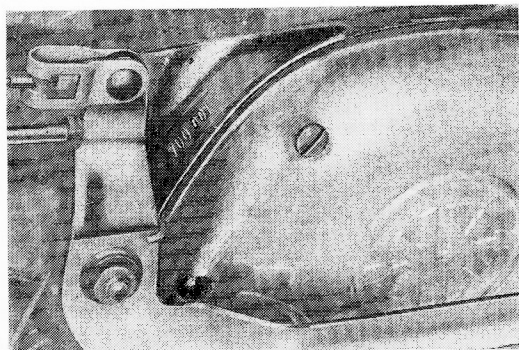
Op de rechterzijde van het frame, onder de buddy-seat, zit het nummerplaatje. Dit plaatje heeft de waarde van een document, en mag in geen geval worden verwijderd.

Framenummer



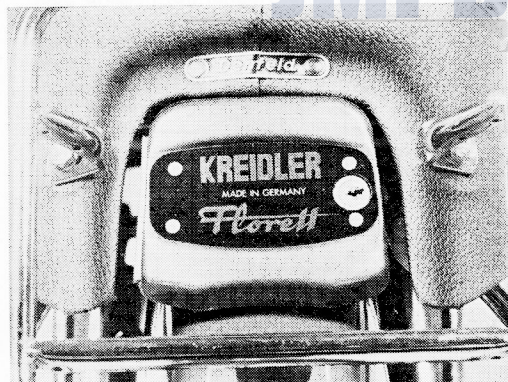
Dit bevindt zich achter de carburateur, en is ook zichtbaar, wanneer het rechter motorscherm niet is gedemonteerd.

Wat zit waar?



Motornummer

Dit wordt zichtbaar, wanneer het rechter motorscherm is gedemonteerd. Het is achter op het motorblok ingeslagen

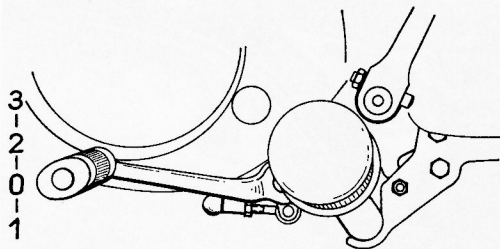


Gereedschap

Het gereedschap is opgeborgen in het afsluitbare gereedschapkastje onder de achterzijde van de buddyseat.

Wat zit waar?

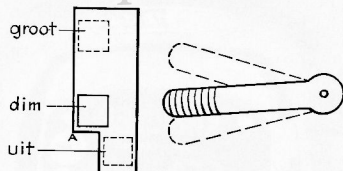
Voetschakeling



K 543 228

Deze bevindt zich aan de linker motorzijde. — Schakelhefboom springt na het schakelen altijd in dezelfde ruststand.

Stuurschakelaar



Knop links

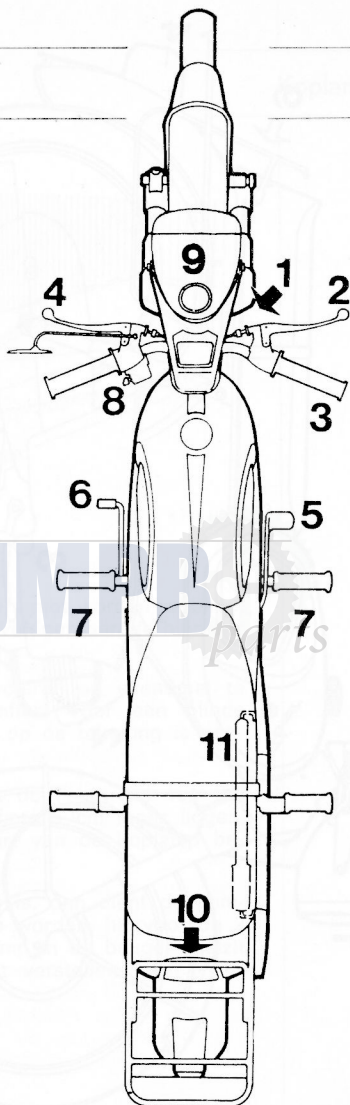
naar boven: 2 standen
dim of groot licht
naar onder: licht
uitgeschakeld

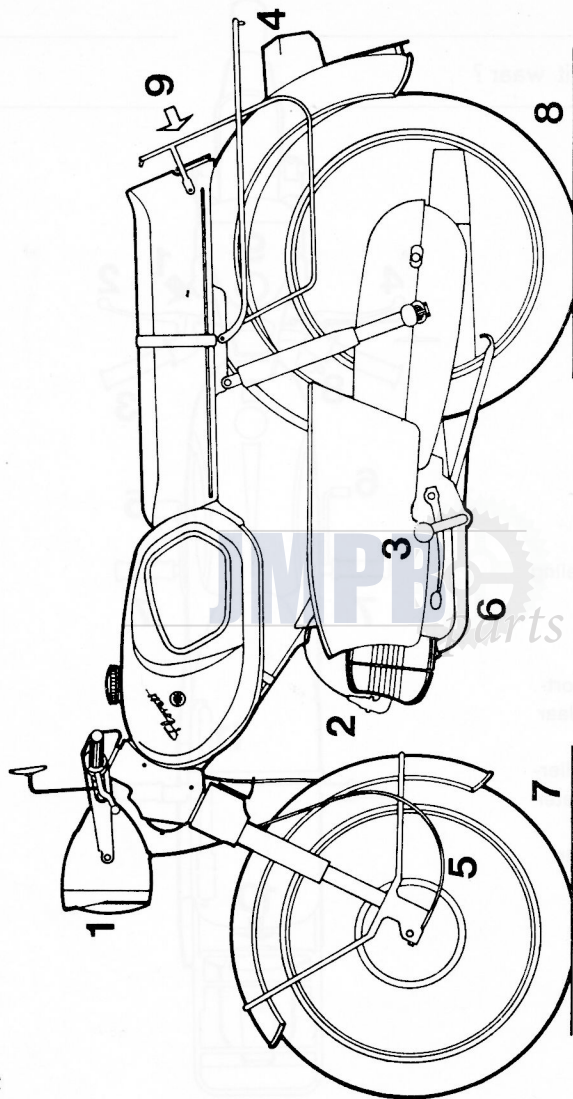
Knop rechts onder

kortsluitcontact om
motor af te zetten

Wat zit waar?

1. Stuurslot
2. Handrem
3. Gashandle
4. Koppeling
5. Voetrem
6. Voetschakeling
7. Pedalen
8. Licht- en kortsluitschakelaar
9. Kilometer teller-snelheidsmeter
10. Gereedschap
11. pompje



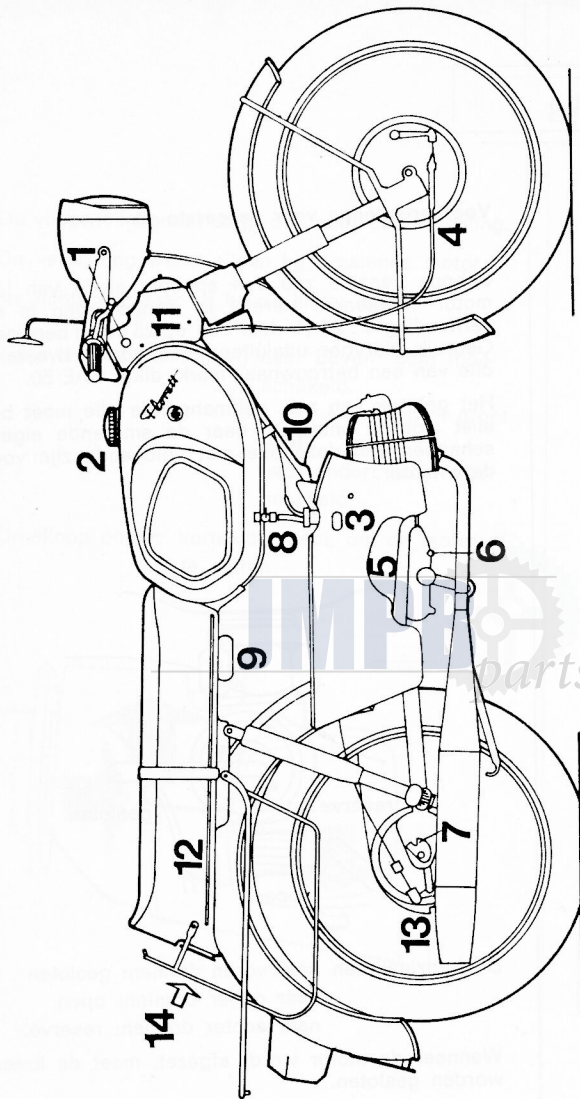


1. Duplilamp C 67 15/15W
2. Bougie
3. Pedalen
4. Gecombineerd achter-

- en remlicht
5. Tellerkabel
6. Voetschakeling
7. Voorband

- 21 x 2,75 Speciaal
- Spanning 1,5 atm.
8. Achterband
- 21 x 2,75 Speciaal

- Spanning :
- Solo: 2,2 atm.
- Duo: 2,5 atm.
- Gereedschap
- (sleutel van stuurslot)



K 545 229

1. Stuurslot
2. 12,5 liter benzine-olie-mengsel 25 : 1, waarvan 1,8 liter reserve
3. Stationnaire instelling
4. Rem nastellen
5. Voetrem
6. Olivulplug (325 cc C 80)
7. Kettingspanner
8. Brandstofkraan

9. Nummerplaatje
10. Framenummer
11. Beenschildophanging
12. Pompje
13. Rem nastellen
14. Gereedschapkastje

Voor de start

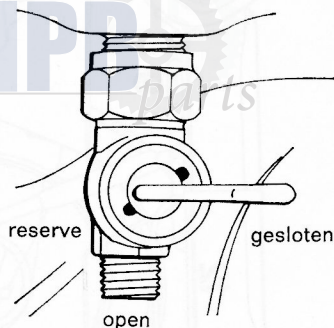
Brandstof in de tank?

Vorbereidingen voor de eerste rit

Schone benzine zou een spoedig einde van Uw motor betekenen. Vereist is mengsmering in de verhouding 1 : 25 (1 deel olie op 25 delen benzine). Gebruik hiervoor uitsluitend een goede tweetaktolie van een betrouwbaar merk, dikte SAE 50.

Het gebruik van zgn. zelfmengende olie moet be-
slist worden ontraden, daar de smerende eigen-
schappen van deze olie niet voldoende zijn voor
deze motor.

Benzinekraan



De benzinekraan naar voren draaien: gesloten.
naar onder draaien: open.
naar achter draaien: reserve.

Wanneer de motor wordt afgezet, moet de kraan
worden gesloten.

De spanning van de banden kan niet met de hand worden gemeten. Gebruik dus een bandenspanningsmeter, of laat bij een tankstation Uw banden op spanning brengen.

In de voorband moet de spanning altijd 1,5 atm. (22,2) psi zijn.

In de achterband bij een belasting met:

één persoon 2,2 atm. (33,5 psi)

twee personen 2,5 atm. (37 psi)

De remwerking kan men even controleren, door met ingetrokken handrem, en ingedrukte voetrem, de bromfiets te proberen te verrijden.

Wanneer de motor koud is, kan men het aanslaan vergemakkelijken, door de stift van de startschuif, die van boven uit de carburateur steekt, in te drukken. Wanneer gas wordt gegeven, komt de stift vanzelf weer in zijn oorspronkelijke stand terug.

De koppeling moet goed vrijkomen. Controleren door de versnelling in te schakelen, en met ingetrokken koppelinghandle de bromfiets te verrijden. Dit moet zonder moeite gaan.

Alleen in de vrijloop kan de motor worden aange-
trapt.

De koude motor mag men onbelast niet vol gas laten draaien.

Bel proberen.

Voor ritten bij duisternis moeten de lichten worden gecontroleerd.

Bandenspanning

Remmen

Startschuif

Koppeling

Aantrappen

Bel

Lichten

Goed schakelen

Start

De motor draait stationnair — koppeling intrekken — even wachten — eerste versnelling inschakelen, door versnellingspedaal naar beneden te drukken — koppeling langzaam op laten komen — hoe meer de koppeling pakt, hoe meer gas bij gegeven moet worden. Wanneer men rijdt laat men de koppeling los.

Koppeling

De koppeling mag nooit langdurig achtereen slippend worden gehouden, dat wil zeggen: niet met slippende koppeling en voor stoplichten niet wachten met ingetrokken koppeling, maar de vrijloop inschakelen.

Opschakelen

Terwijl de rechter hand het gas dichtdraait, moet de linker de koppeling intrekken en het schakelpedaal omhoog trekken tot de stand voor de tweede versnelling is bereikt. Bij loslaten van de koppeling moet tegelijkertijd ook weer gas worden gegeven.

De derde versnelling wordt op gelijke wijze ingeschakeld.

Terugschakelen

Bij het terugschakelen van de 3e naar de 2e en van de 2e naar de 1e versnelling, kan men het best een weinig „tussengas” geven. Dit bevordert het soepel schakelen, en geeft dus een grotere levensduur van de versnellingsbak.

Schakel nooit met geweld!

Wil bij stilstand de bromfiets niet inschakelen, dan deze even verrijden, en tegelijkertijd schakelen.

Goed schakelen

Belangrijk!

Tijdens het rijden moet men, vooral met een nieuwe motor, in de lagere versnellingen het toerental niet nodeloos opjagen.

Echter ook „onder z'n toeren rijden” is schadelijk.

Opschakelen: bij 5—10 km/uur naar de 2e versnelling
bij 25—30 km/uur naar de 3e versnelling

Terugschakelen: bij ca. 15 km/uur naar de 2e versnelling
bij ca. 5 km/uur naar de 1e versnelling

Inrijden

De motor is van nieuw af tegen vol gas bestand.

Bijzondere inrijvoorschriften behoeven niet te worden aangehouden. Bent U overtuigd, dat alles aan Uw bromfiets goed werkt, en bent U met de bediening vertrouwd geraakt, dan kunt U vrijuit rijden.

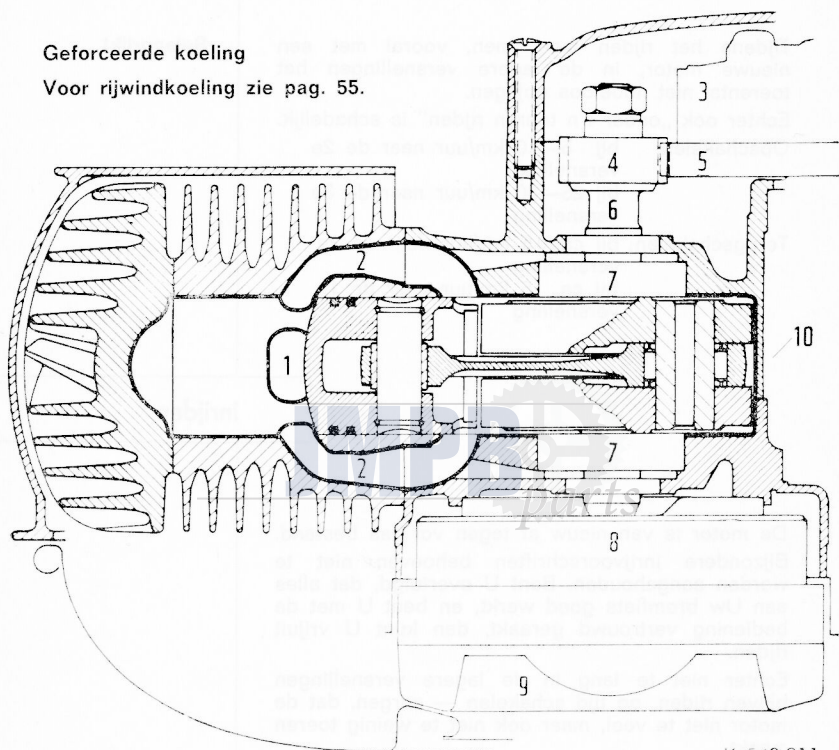
Echter niet te lang in de lagere versnellingen blijven rijden, op tijd schakelen — zorgen, dat de motor niet te veel, maar ook niet te weinig toeren maakt.

Wanneer U bijv. in de derde of tweede versnelling dermate langzaam rijdt dat U duidelijk schokken in de overbrenging voelt, dan schaadt U het gehele mechanisme. — De motor dient in alle versnellingen soepel te draaien en hij kan beter met te veel toeren worden gereden dan met een te laag toerental.

en zo werkt de tweetaktmotor

Geforceerde koeling

Voor rijwindkoeling zie pag. 55.



K 542 211

- | | | |
|-----------------|---------------|-------------------|
| 1. Uitlaatpoort | 5. Tandwiel | 8. Vliegwiel |
| 2. Spoelpoorten | 6. Krukas | Magneetontsteking |
| 3. Koppeling | 7. Kogellager | 9. Schoepenrad |
| 4. Tandwiel | | 10. Carter |

van de KREIDLER-FLORETT

De grootste eenvoud — geen kleppen — geen kleppenmechanisme.

Slechts drie bewegende delen:

ZUIGER — DRIJFSTANG — KRUKAS

Iedere krukasomwenteling een cilindervulling;

Per cilindervulling een vonk;

Per vonk een arbeidsslag.

De zuiger beweegt zich omhoog — daarbij ontstaat in de krukast en onder de zuiger een onderdruk.

Voordat het bovenste dode punt wordt bereikt, laat de onderzijde van de zuiger de inlaatpoort vrij — vers mengsel stroomt in de krukast.

Gaat de zuiger weer naar onder, dan sluit de zuiger het inlaatkanaal weer en comprimeert vervolgens het aangezogen mengsel in de krukast. Vlak voor het onderste dode punt laat de bovenzijde van de zuiger de spoelpoorten vrij — het samengeperste gas stroomt van de krukast naar de cilinder.

In het onderste dode punt staat ook de uitlaat open — dus kan het uitlaatgas uitstromen, terwijl het verse mengsel de cilinder binnenkomt en de rest van het uitlaatgas de uitlaat indrukt. Omdat het verse mengsel ook niet in de uitlaat verdwijnt heeft de tweetaktmotor een nauwkeurig afgestemde uitlaat nodig — Dus verander daar niets aan. Alleen beginners maken de fout de uitlaat te gaan veranderen.

en zo werkt de tweetaktmotor van de KREIDLER-FLORETT

Wat gelijktijdig gebeurt

De zuiger gaat weer omhoog — de zuiger sluit de spoelpoorten weer en kan nu in de geheel gesloten cilinder het mengsel comprimeren. Vlak voor het bovenste dode punt (voortontsteking) steekt de bougie het benzine-lucht-mengsel aan, dat door de verbranding sterk uitzet en daardoor de zuiger weer naar onder duwt.

Bij zuiger in bovenste dode punt — Ontsteking en inlaat.

Bij zuiger in onderste dode punt — Uitlaat en spoeling.

Zuiger gaat naar onder: Expansie van verbrande gassen en compressie van vers mengsel in kruk-kast.

Zuiger gaat omhoog: Onderdrukvormig in kruk-kast en compressie van vers mengsel in cilinder.

Zo wordt er gesmeerd:

Uit de tank komt het benzine-olie-mengsel in de carburateur. Daar wordt een brandbaar benzine-lucht-mengsel gevormd, waarin natuurlijk ook nog de olie zit. Door de benzine wordt de olie niet opgelost, doch in fijnverdeelde toestand meegevoerd.

Er wordt dus een benzine-olie-lucht-nevel door de motor aangezogen, welke alle lopende delen „beslaat“. Daardoor krijgen alle lopende delen hun olie: het cilinderloopvlak, de zuiger, de zuigerveren, de twee drijfstanglagers en de krukaslagers.

Voor de tweetakt mengsmering is net zo weinig olie voldoende als de mengverhouding aangeeft nl. 1 : 25. Wat er echter wel op aan komt, is, dat U een tweetakt-olie gebruikt van een betrouwbaar merk en met de juiste viscositeit nl. SAE 50.

De Florett tweetaktmotor is voor normale benzine geconstrueerd. Wie dit niet gelooft, mag rustig een keer superbenzine gaan tanken. Echter wanneer U denkt hiermede vermogen te winnen, komt U bedrogen uit: het helpt niets! Ook wanneer Uw motor gespaard zou worden door het gebruik van superbenzine, zouden wij deze brandstof aanbevelen. Wij, als goede kenners van het fabrikaat, bevelen echter aan: Gebruik gewone benzine!

Alleen olie van een goed merk gebruiken — en omdat de Florett motor zoals iedere andere motor zijn eigen oliesoort nodig heeft, mag men alleen gebruiken: Tweetakt-motorolie SAE 50, dat voor het in de tank wordt gedaan, goed met de juiste hoeveelheid benzine is vermengd.

Het gebruik van zelfmengende olie moet — in verband met de geringere smeercapaciteiten hiervan, worden afgeraden.

Dopes, zoals Desolite, in de voorgeschreven hoeveelheid (10 cc Desolite op 5 liter benzine) hebben 's winters het voordeel, dat ze bepaalde anti-corrosie-bestanddelen bevatten.

Wanneer men bergaf rijdt, behoeft de motor niet te trekken, maar wordt door het achterwiel aangedreven. Aangezien de motor zijn smering met de brandstof krijgt toegevoerd, is het beter, om niet kilometers lang met gesloten gas te rijden, doch af en toe het gashandle even open te draaien. Hierdoor wordt de motor dan gekoeld en ontvangt tevens zijn smeerolie. Daar het remvermogen van een tweetaktmotor zeer gering is, heeft het geen zin om in een lagere versnelling te gaan rijden. Dit zou alleen motorslijtage in de hand werken.

**Met superbenzine
wint U niets!**

**Niet alle olie
is gelijk!**

**Anti-corrosie-
bescherming**

**Motorsmering
bergaf**

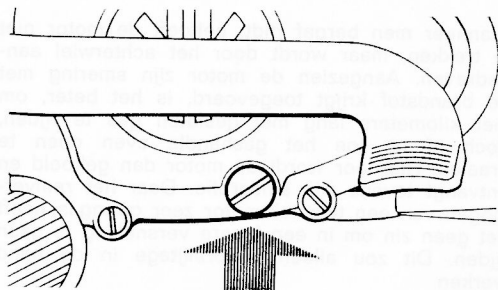
Benzine en olie

Verkeerd en bovendien gevaarlijk is het om bij het afdalen de motor in de vrijloop te schakelen en af te zetten. Hierbij kan de aandrijfas in de versnellingsbak drooglopen. Bovendien zou het onmogelijk zijn om eventuele lichtsignalen te geven, daar alleen stroom wordt geleverd bij draaiende motor.

Ook mag men niet bergaf rijden met ingetrokken koppeling, daar geen enkele platenkoppeling ertegen bestand is, om in ingetrokken stand kilometers lang te worden belast. Oververhitting en vroegtijdige slijtage van de koppelingsdrukstift zijn het gevolg. Rijd dus bergaf met ingeschakelde motor. Wanneer de snelheid te hoog wordt, even bijremmen

JMPB
parts

Versnellingsbak- olie verversen



Benzine en olie

De olievlugplug bevindt zich rechts in het motorcarter — Oliehoeveelheid 325 cc — Kreidler KC 80 versnellingsbakolie — ververset volgens het onderhoudsschema — Controle oliepeil: Plug uitdraaien — Bij rechtopstaande bromfiets moet het oliepeil tot aan het vulgat komen.

De olieaftapplug bevindt zich aan de linkerzijde van het carter, onder de trapas. — Olie aftappen kan het best geschieden bij warme motor.

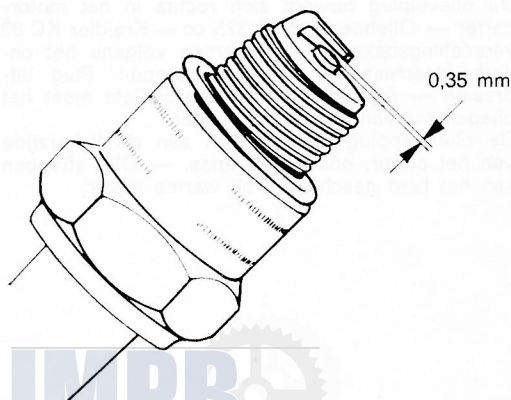
Bougie

Voor de motor van de Florett is niet iedere willekeurige bougie geschikt. De bougie moet een warmtegraad van 175 hebben. Wij bevelen aan: Bosch W 175 T 1

Om bij het starten de vonk op volle sterkte te kunnen benutten, mag men niet met ingeschakeld licht starten. Gaat het starten zelfs met licht uit nog moeilijk, dan is in de regel de elektrodenafstand van de bougie te groot geworden; te verhelpen door de massaelectrode terug te buigen tot een afstand van 0,35 mm is verkregen.

**Sterkte van
de vonk**

Bougie



K 542 212

De electrodeafstand moet 0,35 mm max. zijn.

Bougies verslijten, doordat ze afbranden. Door het afbranden verliezen de bougie-electroden aan materiaal, waardoor de afstand tussen deze elektroden mettertijd groter wordt. Is deze afstand te groot geworden, dan wil de motor slecht aanslaan, en slaat soms zelfs af, wanneer men het licht aan doet. Wanneer de elektroden teveel zijn afgebrand, moet de bougie worden vernieuwd.

Vuile bougies niet afschrappen met scherpe gereedschappen, maar met een zacht staalborsteltje reinigen, beter is het de bougie even te laten zandstralen in een bougie-reinigingsapparaat, dat in iedere goede garage aanwezig is.

Aan de instelling van de carburateur en de uitlaat mag men niet zo maar iets veranderen. Dit komt namelijk overeen met het eigenhandig veranderen van de koppel- en vermogenskarakteristiek, welke zo gunstig mogelijk door de constructeurs van Kreidler in dit motortje zijn verwezenlijkt.

De gehele weg, welke het gas aflegt, langs luchtfilter, carburateur, motor en uitlaat, tot aan het einde van de knaldemper toe, is een gesloten, op elkaar afgestemd trillingssysteem. Veranderingen aan de originele toestand zijn altijd aantasting van de goede werking van de motor, die niet verbeteren, maar alleen verslechteren kunnen; aan loopeigenschappen, dan wel aan levensduur.

Bovendien onttrekt men zich dan aan de Rijkskeur, hetgeen strafbaar is.

Hoofdsproeier	56
Naaldsproeier	2,15
Naald Nr.	2
Naaldstand	2 (2e inkeping van boven)
Gasschuif Nr.	8

**Geen
veranderingen!**

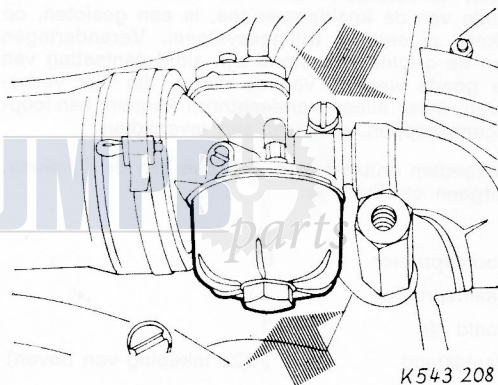
**Instelling
carburateur**

Carburatie

Vlotterkamer

De benzine stroomt in de vlotterkamer via een zeefje, dat onder de slangnippel zit.

De vlotterkamer kan losgedraaid worden aan het zeskant, dat er onderaan gegoten zit, om hem van vuil en condenswater te reinigen. (onderste pijl) Weest voorzichtig met de vlotter, duiken hierin veranderen het brandstofniveau.



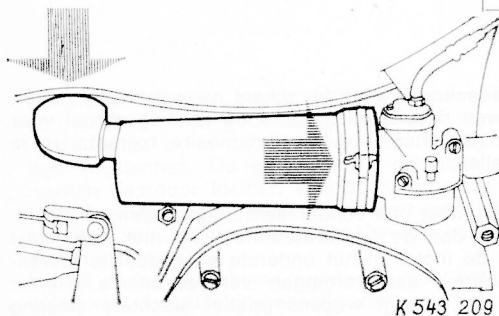
Schoonmaken

Vooraf wanneer de bromfiets nog nieuw is, kunnen er deeltjes van de binnenzijde van de tank losraken, en in de carburateur tot storingen leiden.

Uit voorzorg heeft men in de benzinekraan en onder de slangaansluiting op de carburateur een zeef geplaatst. Bij storingen in de brandstoftoevoer eerst deze twee zeefjes controleren op verstopping.

Carburatie

Luchtfilter



Voor het schoonmaken van het luchtfilter moet de aanzuiggeruisdemper worden afgenomen.

Het verbindingsstuk tussen aanzuiggeruisdemper en frame (linker pijl), van het frame trekken en omhoogdraaien, zodat de opening naar boven wijst — slangklem oplossen (rechter pijl) — aanzuiggeruisdemper naar achter van de carburateur trekken — filter uitnemen en uitspoelen in wat brandstof uit de tank, waardoor zich tegelijkertijd een dun laagje olie op het filter afzet — filter weer inzetten en aanzuiggeruisdemper monteren — verbindingsstuk (linker pijl) weer opzetten. Wanneer dit verbindingsstuk niet gemonteerd wordt, zal de carburateur en het inwendige van de motor sterk vervuilen, omdat dan vuil en stof, door het achterwiel opgeworpen, vrij toegang hebben tot de carburateur!

De hoofdsproeier is bereikbaar, door de bevestigingsschroef van de carburateur (bovenste pijl blz. 26) los te draaien — de carburateur met de vlotterkamer naar zich toe te draaien — de vlotterkamer aan het zeskant los te draaien — daarna de hoofdsproeier met een goede schroevendraaier demonteren.

Er bestaat geen aanleiding om de gasschuif te demonteren, de naaldstand mag niet worden gewijzigd.

Hoofdsproeier

Carburatie

De schroef aan de zijkant van de carburateur, boven de vlotterkamer, is de aanslagschroef voor de gasschuif, om het stationnaire toerental in te stellen.

Aanzuiggeruisdempers

Men moet niet zonder aanzuiggeruisdempers rijden, daar dan de carburateurafstelling niet meer juist is, de motor in het onderste en middelste toeren-talbereik aan vermogen verliest en de cilinder eerder verslijt wegens relatief slechtere smering en directe toevoer van stof en zand.

De aansluiting van de aanzuiggeruisdempers aan het frame moet zorgvuldig gebeuren, en kan het best met dik vet of Bosch-kit KK 1 V 1 rondom worden afdicht.

Stationnaire toerental instellen

Bij het instellen van het stationnaire toerental moet de motor op bedrijfstemperatuur zijn. De stelschroef van de gaskabel op de carburateur zo ver mogelijk indraaien — dan door de spleet in het rechter zijscherm met een schroevendraaier de instelschroef draaien — naar rechts: motor loopt sneller — naar links: motor loopt langzamer. Bij het juiste stationnaire toerental loopt de motor zonder stoten — met de stelschroef aan de gaskabel de speling hiervan wegwerken — dan de stelschroef met contraemoortje goed vastzetten.

Koude start

Bij koude motor de van boven uit de carburateur stekende stift indrukken — wanneer het gashandle wordt opengedraaid, komt de stift vanzelf weer in zijn oude stand terug.

Wanneer de motor na de koude start slecht op toeren komt, dan moet de afdichting tussen carburateur en de rubber aanzuiggeruisdempers en die tussen aanzuiggeruisdempers en frame worden gecontroleerd. De laatste kan het best worden afdicht met Bosch-kit KK 1 V 1.

Bij tweetaktmotoren zet zich altijd een hoeveelheid verbrande olie en gedeeltelijk verbrande benzine in de uitlaat af, in de vorm van kool en teerachtige substanties. De gaten in de demperruimten worden daardoor kleiner, waardoor het motorvermogen minder wordt. Bovendien hoort men bij het afsluiten van het gas de motor hevig bonken en stoten.

In het onderhoudschema komt dan ook het ontkolen van de uitlaat regelmatig voor.

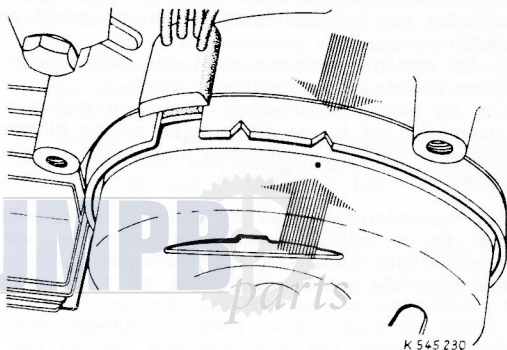
Om de uitlaat te ontkolen moet men met pijpsleutel 10 het boutje demonteren en de binnenpijp er uittrekken. Binnenpijp moet goed worden gereinigd.

Alle veranderingen aan de uitlaat aangebracht, ook die om het uitlaatgeluid te versterken, verzwakken niet alleen het motorvermogen doch zijn ook tegen de politievoorschriften.

Ontsteking

Instelgegevens

Voorontsteking 0,9 mm voor B.D.P. (voor het bovenste dode punt). = 16° krukhoek.
Afstand van de onderbrekercontacten 0,35 mm.
Electrodeafstand bougie 0,35 mm, max.



Afstelling

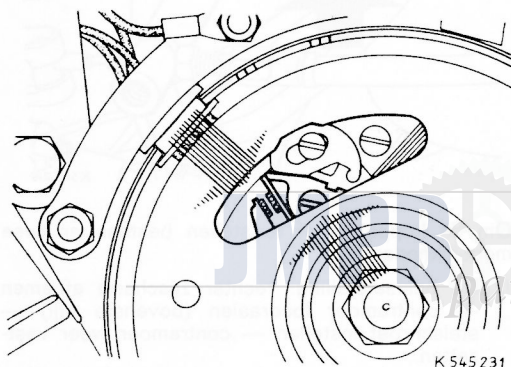
Linker motorscherm afnemen — achter de drie rubberdoppen kan men met pijpsleutel 10 de drie schroeven losdraaien — vliegwiel draaien totdat het merkteken zichtbaar wordt — springring en deksel afnemen.

De controle en afstelling is zeer eenvoudig. Het vliegwiel zo draaien dat de onderbreker geheel geopend is. Nu met een voelmaat van 0,35 mm tussen de contactpunten en proberen of deze er lichtschuivend tussen gaat.

Staan de punten te nauw of te wijd, dan deze eerst verstellen.

Nu het vliegwiel draaien tot het rechtse merkteken op het carter overeenkomt met het merkteken op het vliegwiel. Op dit moment moet de onderbreker gaan openen, is dit niet het geval dan

de grondplaat gaan verdraaien tot dit is bereikt. Is het niet mogelijk om dit moment te bereiken dan dienen de onderbreker-contacten te worden vernieuwd omdat er dan teveel van de punten is weggebrand.



Na langere tijd vertonen de onderbrekercontacten inbrandingen, (verhogingen en gaten) — kleine oneffenheden zijn niet storend — iedere 10.000 km echter moeten de contacten worden gecontroleerd. Wanneer veel in een stoffige en/of vochtige omgeving wordt gereden, eerder.

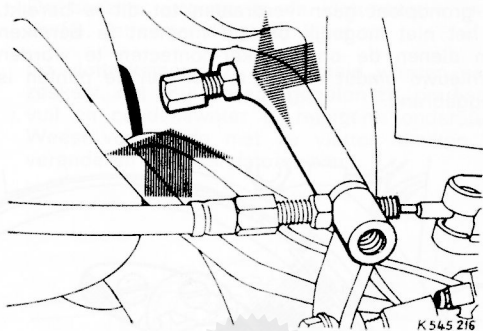
De contacten kunnen met een in wasbenzine gedoopt penseel worden schoongemaakt — contacten alleen met een speciaal contactviltje vlakken — vijlsel met een doekje verwijderen — sterk ingebrande contacten onverwijld door Uw dealer laten vervangen.

Onderbreker

**Schoonmaken
contacten**

Koppeling en schakeling

Afstelling



Om de koppeling af te stellen bestaan er twee mogelijkheden:

1. De basisafstelling: rechter zijscherm afnemen — contraoer losdraaien (bovenste pijl) — stelschroef instellen — contraoer weer vastzetten.

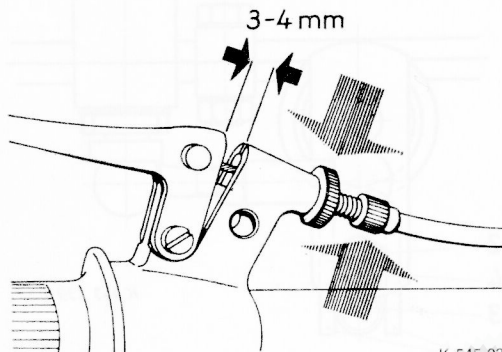
Tegenover de stelschroef bevindt zich in het spatbord een rubber stop (in de tekening zwart).

Voor het verwisselen van de koppelingskabel deze eruit nemen.

Door deze opening is de stelschroef ook bij gemonteerd achterwiel te bereiken.

2. Stelschroef aan koppelinghandle zie beeld blz. 33 — contraoer losdraaien — stelschroef instellen — contraoer weer vastzetten.

Instellen wil hier zeggen: daar, waar aan het koppelingshandle de binnenkabel zichtbaar wordt, moet een vrije slag van 3—4 mm te meten zijn. Dit wil zeggen, dat de koppeling pas na deze 3—4 mm begint te werken.



K 545 232

Als de koppelingskabel volgens voorschrift is gesmeerd en afgesteld — en de terugtrekveer de koppelingshefboom op de versnellingsbak, met de Bowdenkabel nog terugtrekt, moet de koppelingstift licht kunnen draaien. Is dit niet het geval, dan heeft het enkele nastellen van de schotelveer geen zin doch moet de axiale speling van de koppelingsdrukstift, door wegnemen van een onder de eindplaat gemonteerde vulringen, worden vergroot. Dan het noodzakelijke spannen van de schotelveer als volgt verrichten:

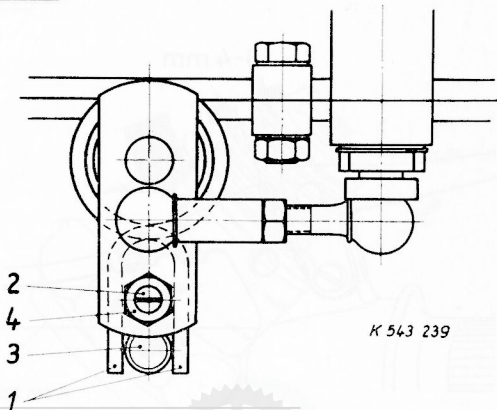
Draai de 3 bouten aan de schotelveer zóver aan, zonder krachtinspanning, tot de veer plat ligt. Daarna iedere bout weer gelijkmatig $2\frac{1}{2}$ omdraaiingen uitdraaien. Dit is zeer belangrijk, daar anders de eindplaat door een scheef voorgespannen schotelveer, kantelt en er dus niet geheel kan worden ontkoppeld. Na deze afstelling de bouten door de einden van de borgplaat weer zekeren.

Als de koppelingsdrukstift genoeg axiale speling had, moeten de 3 bouten, na terugbuigen van de borgplaat, eveneens worden ingedraaid en $2\frac{1}{2}$ omdraaiing teruggedraaid.

Instellen kan alleen Uw dealer.

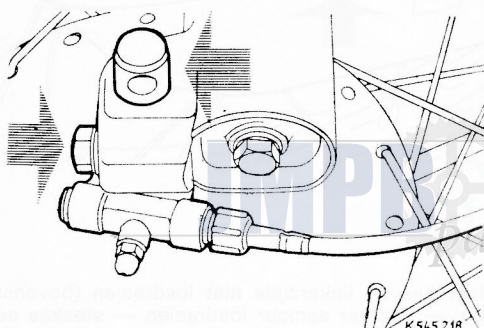
Koppeling en schakeling

Voetschakeling instellen



1. Vrijstand inschakelen tussen 1e en 2e versnelling.
2. Kontroleren of de beide benen van de terughaalveer 1 (z.o.z.) evenwijdig staan en aan beide zijden tegen de excenterbout 2 en de aanslagbout 3 drukken. Anders de veerbenen verbuigen.
3. Achterwiel met de hand draaien en gelijktijdig de 1e versnelling inschakelen.
4. Schakelhefboom langzaam naar boven laten komen. Kort voor het bereiken van de ruststand van de hefboom moet er in de motor het inspringen van de schakelpal te horen zijn.
5. Is dit niet het geval, dan contraamoer 4 iets losdraaien en met schroevendraaier de excentrische nok 2 verdraaien, zodat punt 4 klopt.
6. Achterwiel draaien en 2e versnelling inschakelen (naar boven).
7. Hetzelfde als punt 4, maar nu naar beneden in ruststand.

8. Eventueel corrigeren zoals in punt 5.
9. Wanneer zowel naar boven als naar beneden het inspringen van de schakelpal hoorbaar is, dan kan de contramoer 4 vastgezet worden.
10. Als eindkontrolle alle versnellingen proberen. Deze moeten gemakkelijk ingeschakeld kunnen worden.



Voorwiel
demonteren

De remkabel uit de nok van de naaf nemen en ook uit de remsleutel haken (eventueel stelschroef indraaien om voldoende ruimte op de kabel te krijgen).

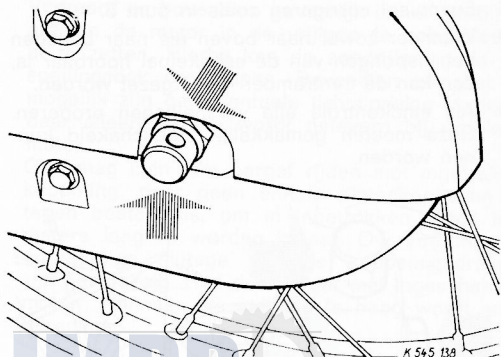
Klembout losdraaien (linker pijl). Asmoer aan de rechterkant van het wiel losdraaien.

Aan de linkerzijde kan nu een pen door het gat van de as (zie rechter pijl) gestoken worden en met een lichtdraaiende beweging de as eruit getrokken worden. De telleraandrijving valt er nu tussenuit.

Bij de montage in omgekeerde richting erop letten dat de meeneemlijnen van de telleraandrijving in de uitsparingen van de naaf geplaatst worden daar anders de aandrijving defect raakt

Wielen en remmen

Achterwiel demonteren



Moer aan de linkerkzijde **niet** losdraaien (bovenste pijl). — Rechter asmoer losdraaien — steekas aan de kop (onderste pijl) met de pen, welke bij de pijpsleutel behoort, tegenhouden en uittrekken. Let voordien op hoe de remverankering zat, om te weten hoe deze weer te monteren.

Bromfiets iets opzij laten hellen, wiel in asrichting uit de elastische koppeling van het kettingwiel trekken — wiel tegen het spatbord houden — remdeksel uitnemen — wiel schuin naar achter/onder uitnemen.

Daar de linker moer (bovenste pijl) vast blijft zitten, blijft de kettingspanning gelijk.

Inbouwen in omgekeerde volgorde — let erop, dat de 5 rubbers goed in de uitsparingen van de kettingwielhouder geschoven worden.

Voor het bandenafnemen de band geheel leeg laten lopen — de hiel van de band tegenover het ventiel in het midden van de velg drukken — daarna, niet met een schroevendraaier, maar met goede bandafnemers, de band afnemen, **te beginnen bij het ventiel.**

Ook bij het omleggen van de band is het de truc, om tegenover het ventiel de hiel van de band in het midden van de velg te leggen en van hieruit naar links en rechts gelijkmatig de band om te leggen, waarbij dan steeds de hiel van de band in het midden van de velg gehouden wordt. Wanneer men de kunst verstaat, de band goed in het midden van de velg te houden, kan de band zonder gereedschap geheel met de hand omgelegd worden, **en nu eindigen bij het ventiel.**

Gebruik nooit scherpe voorwerpen bij het bandafnemen of -omleggen!

**Banden afnemen
en omleggen**

Iedere veerbeen dient gevuld te zijn met 110 ccm hydraulische olie Shell 4001, dus beslist geen motorolie of iets dergelijks.

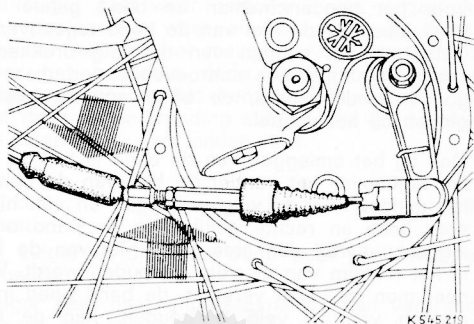
Oliestand controle: balhoofdkap verwijderen — de inbussluitdoppen eruit draaien — door de opening een peilstok van 29 cm lengte steken — wanneer de peilstok 1 tot 2 cm met olie is bedekt dan is het peil in orde.

Te veel olie veroorzaakt een stugge vering.

**Telescoop voorvork
hydraulisch**

Wielen en remmen

Handrem stellen



Door slijtage van de remvoering, wordt mettertijd de vrije slag van de remmen groter. Het nastellen is eenvoudig: Eerst de rubber huls naar achter trekken (linker pijl) — dan de contra moer losdraaien (rechter pijl) — stelschroef uit het langwerpige zeskant draaien, totdat de vrije slag weer kort genoeg is — contra moer weer vastzetten — rubberhuls terugschuiven. Is de stelschroef geheel uitgeschroefd, dan kan de remhefboom op de rem sleutel één tand worden verzet.

De vrije slag kan men het best naar de grootte van de hand instellen. Men moet er zorg voor dragen, dat er altijd een vrije slag in het handle blijft, daar anders de remschoenen gaan aanlopen, hetgeen een vlotte slijtage geeft, terwijl de motor nu niet alleen de berijder, maar ook de remmen moet trekken. De ingetrokken handle mag niet tegen het stuur komen, aangezien men dan niet meer kan nagaan, of de remmen wel voor 100 % werken.

Wat u moet weten over spaken

Bij een nieuwe bromfiets, zult U na enige tijd, (100 tot 500 km) bemerken, dat de spaken van het achterwiel, en in mindere mate van het voorwiel, los gaan zitten. De oorzaak hiervan is, dat de nieuwe spaken zich hebben aangepast, zich zijn gaan „zetten” en hierdoor iets zijn gerekt.

Spaken zijn er echter op gemaakt, om goed gespannen in een wiel de krachten op te nemen. Wordt de spaakspanning minder, dan worden de spaken min of meer gebogen tijdens tijden en remmen, wat tot gevolg heeft, dat er spaken gaan breken, waardoor andere spaken hun werk moeten overnemen, die dan ook spoedig breken enz.

Controleer de eerste 500 km regelmatig de spanning van Uw spaken. Wanneer enkele los gaan zitten niet aarzelen, maar onmiddellijk de spaken laten naspannen door Uw dealer. Dit voorkomt veel narigheid.

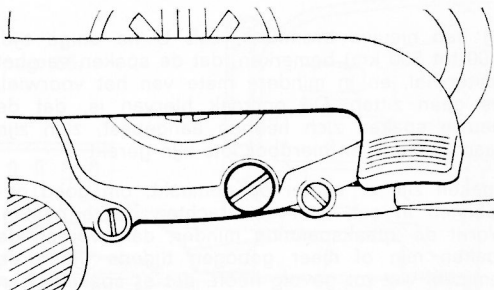
Wanneer er enkele spaken gebroken zijn, niet alleen deze vernieuwen, maar het gehele wiel laten overspaken, aangezien er in de andere spaken, door overbelasting hoogstwaarschijnlijk haarscheurtjes zijn ontstaan, waardoor deze spoedig ook zullen breken, en er dus voortdurend nieuwe spaken zullen moeten worden ingezet, zonder resultaat.

Dus:

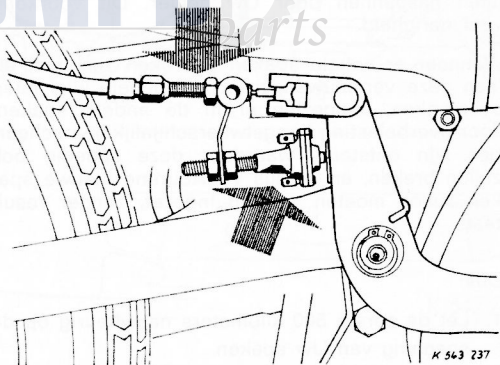
1. Let de eerste 500 kilometers nauwkeurig op de spanning van Uw spaken.
2. Laat deze meteen natrekken, wanneer ze los zitten.
3. Bij breuk van een of meer spaken moet het gehele wiel worden overgespaakt.

Wielen en remmen

Voetrem instellen



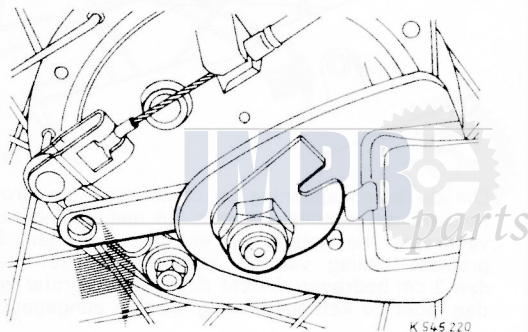
Het is noodzakelijk voor het bijstellen van de achterrem altijd eerst het voetpedaal in de juiste stand te plaatsen, d.w.z. het voetvlak moet horizontaal en ongeveer gelijk met bovenkant uitlaatpijp zijn.



Deze instelling wordt geregeld door de stoplichtschakelaar, die met behulp van de twee moeren (onderste pijl) versteld kan worden. Deze moeren goed vastzetten.

Daarna de kabelstelbout (bovenste pijl) zo verdraaien dat het voetvlak van de hefboom 3 à 4 mm vrije slag heeft (niet te krap nemen, anders blijft de rem slepen).

Indien de stelschroef geheel is uitgedraaid dan de remsleutel op de achternaaf losnemen (zie pijl) en enige tandjes terugzetten, daarna opnieuw de remkabel stellen (zie boven).



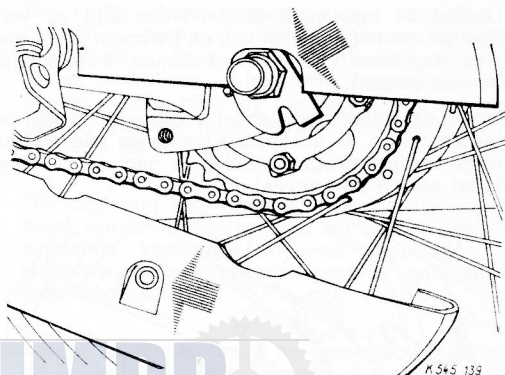
Nieuwe remvoering is 3,5 tot 4 mm dik, wanneer deze is afgesleten tot ca 1,5 mm, moeten de remsegmenten worden vernieuwd. Bij controle van de remvoeringen, waarbij natuurlijk de remdeksels afgenomen moeten worden, kan meteen de remtrommel van stof worden ontdaan, met een droge doek of kwast. Ook uitblazen met perslucht (werkplaats) is goed. Geen benzine en helemaal geen olie op de voeringen laten komen!

Boven en onder de steekas zitten de beide kettingkasthelften vast met een boutje.

Wanneer deze eruit gedraaid worden kan men de beide helften van elkaar trekken daar zij aan de voorzijde scharnierend zijn gemonteerd.

**Kettingsspanning
nastellen**

Wielen en remmen



Om de kettingspanning te controleren, de bromfiets op de standaard zetten, en met een schroevendraaier de ketting op en neer bewegen. De grootste uitslag van de ketting mag niet meer dan 2 cm bedragen. Mocht deze uitslag groter zijn, dan moet de kettingspanning worden aangepast.

Linker asmoer losdraaien (rechter pijl) — stand van de kettingspanner onthouden — rechter asmoer losdraaien — met de excenterspanners de as iets naar achter bewegen totdat de juiste kettingspanning is verkregen. Met behulp van de strepen op de kettingspanners kan men een evenwijdige asverplaatsing aftellen. Wanneer men helemaal zeker wil zijn van een juiste sporing, kan men een rechte lat langs de wielen leggen.

Voor het onderhoud van de ketting, zie het onderhoudsschema (iedere 1500 km invetten).

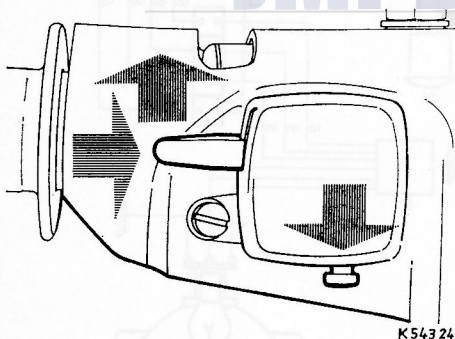
Sluitschakel

Het veertje van de sluitschakel moet altijd met het dichte einde in de bewegingsrichting van de ketting wijzen.

De vliegwielmagneet zorgt ook voor de verlichting.
De verlichting werkt alleen bij draaiende motor.
De lichtsakelaar zit bij de linker hand.

Knop links (linker pijlen) naar boven: licht ingeschakeld.
2 standen - dim of groot licht.
naar onder: licht uitgeschakeld.

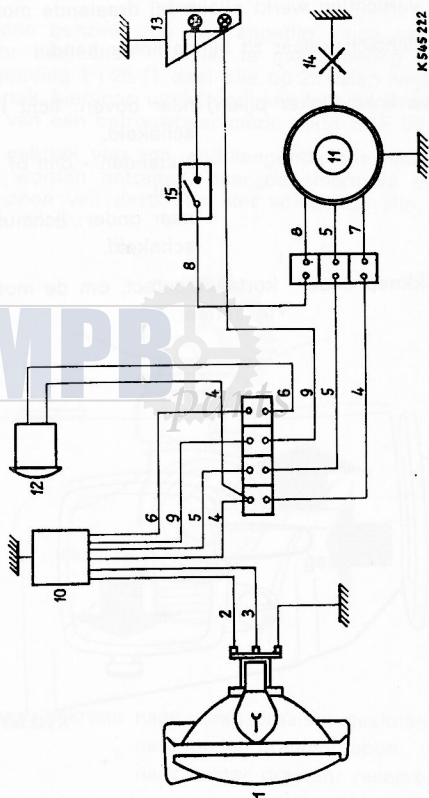
Drukknop onder: kortsluitcontact, om de motor af te zetten.



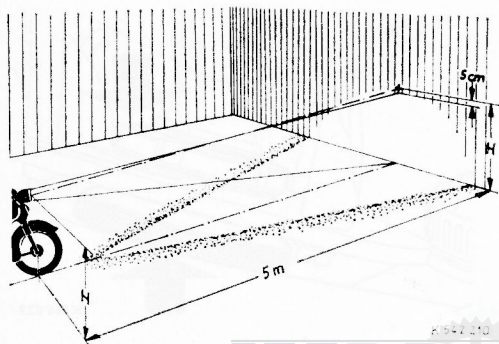
Schakelaar

Schema elektrische installatie

1. Koplamp
inbouw
2. rood
3. geel
4. zwart
5. geel-rood
6. groen-rood
7. grijs
10. Lichtschake-
laar op stuur
11. Vliegwi-
elontsteking
12. Claxon
(in Nederland
niet toegestaan)
13. Achterlicht
+ stoplicht
14. Bougie
15. Stoplicht-



Koplampinstelling



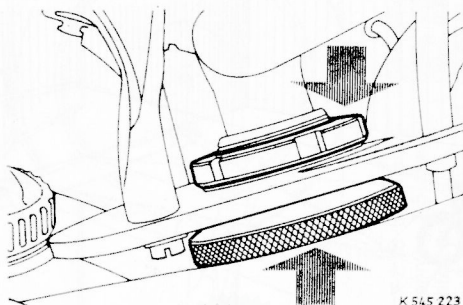
Opdat andere weggebruikers niet worden verblind, moet de koplampinstelling voldoen aan de hiervoor door de wet gestelde eisen.

Om de instelling te controleren en eventueel te corrigeren moet de bromfiets voor een blinde muur worden gezet, zoals op de tekening is aangegeven.

Op 5 meter afstand moet de lichtgrens van het dimlicht, bij belaste bromfiets 5 cm lager liggen, dan de hoogte tot het hart van de koplamp bedraagt.

Wanneer er een afwijking is, dan dient de complete koplamp verdraait te worden, hiervoor de 2 bouten waarmee de koplamp in de beugel vastzit iets losdraaien en na het verstellen weer vastzetten.

Balhoofd instellen



Zet het voertuig op de standaard — wanneer men nu de voorvork aan de onderzijde van de spatbord vasthoudt en naar voren en achter beweegt, kan men nu controleren of het balhoofdlager speling heeft.

Wanneer men een duidelijke speling constateert, dan moet het balhoofdlager nagesteld worden.

Contramoor losdraaien (bovenste pijl) — met een waterpomptang de kartelmoer iets vaster draaien — lager weer op speling controleren — kartelmoer niet te vast zetten, daar de contramoer hem nog eens extra aandrukt — de instelling is juist, wanneer het balhoofd juist geen speling meer heeft, of nog maar zeer weinig speling.

Daarbij moet het stuur, wanneer het voertuig op de standaard staat, even gemakkelijk naar links als naar rechts draaien. Gaat het stuur ook maar ergens iets zwaar, dan moet het balhoofd meer speling gegeven worden.

Hoe beter het bandenprofiel is, hoe veiliger men op sneeuw en ijs kan rijden. Wanneer de wegen glad zijn, kan men het best de bandenspanning iets lager aanhouden dan normaal.

Weest voorzichtig met remmen. Uw remmen blokkeren vlugger dan normaal, omdat de grip op de weg veel geringer is.

Vocht kan de bowdenkabels en de gasschuif doen vastvriezen — daarom moeten deze vaker worden geolied (met een dunne olie).

Voor koude start blz. 28 en 48 nalezen.

Machine en motorblok grondig reinigen, en met een anti-corrosie-olie innevelen. Met dichte benzinekraan de motor starten, en zo de carburateur leeg draaien (bij langere stilstand ontstaat er gommvorming in de benzine en verstopt zeven en sproeiers). — Door het bougiegat ca. 2 cc olie in de cilinder gieten — met het achterwiel de motor in de 2e versnelling ronddraaien (de olie wordt dan verdeeld over cilinder en krukkast). Bougie inschroeven — machine op de standaard zetten — de banden mogen nooit „plat” staan.

Rijden in de winter

Overwinteren

Technische gegevens

Motor	Bromfiets type: K 53/21 NL Rijkskeur: NL - B 0134 Type: B 15/3 Principe: Tweetact met omkeerspoeling Boring: 40 mm Slag: 39,5 mm Cilinderinhoud: 49 cc Compressieverhouding: 1 : 8,1
Carburateur	Type: Bing 1/10/77 Doorlaat: 10 mm Ø Hoofdsproeier: 56 Naaldsproeier: 2,15 Sproeiernaald: no 2 Naaldstand: 2e inkeping van boven Gasschuif: no 8
Koppeling	Meervoudige natte plaatkoppeling met diafragmaveer Drieversnellingsmechanisme, voetgeschakeld met schuifwielen
Versnellingsbak	Overbrengingsverhoudingen: Motor-koppeling: 77:21 tanden = 3,67 1e versnelling: 47:13 tanden = 3,61 2e versnelling: 40:20 tanden = 2,00 3e versnelling: 34:26 tanden = 1,31 Kettingoverbrenging: 36:10 tanden = 3,60 Ketting: Rollenketting 1/2"x3/16": 100 schakels

Technische gegevens

Stroombron: Bosch Vliegwielmagneet-ontsteking
 Vermogen: 6 V/17 W + 5 W
 Ontstekingstijdstip: 0,9 mm voor BDP
 Bougie: Bosch W 175 T 1
 Bougiekap: Ontstoord volgens VDE 0879
 Koplamp: 130 mm Ø
 Duplolamp: 6 V 15/15 W

Electrische installatie

Frame: Geperst stalen frame
 Achtervering: Swingarm met oliegedempte telescoopveren
 Voorvork: telescoopvork, hydraulisch gedempt, olie: Shell 4001, 110 ccm per veerbeen

Rijwielgedeelte

Wielen: 21 x 2,75
 Remmen: Lichtmetalen volle remnaven Ø 116 x 20 mm
 Voor- en achternaaf met steekas

Brandstof en olie

Brandstof: Mengsmering 1 : 25
 1 deel tweetaktolie op 25 delen gewone benzine
 Geen zelfmengende olie gebruiken
 Tankinhoud: 12,5 liter, waarvan ca 1,8 liter reserve
 Versnellingsbak: Oliehoeveelheid: 325 cc versnellingsbakolie C 80

Afmetingen

Grootste lengte: 1880 mm
 Grootste breedte: 650 mm
 Zadelhoogte: 760 mm
 Stuurbreedte: 555 mm

Gewicht

Gewicht: 73 kg
 Toelaatbaar
 totaalgewicht: 275 kg

WIJZIGINGEN VOORBEHOUDEN!

Onderhoudsschema van de

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	en verder alle
Olieverversen van versnellingsbak, bij warme motor, met versnellingsbakolie Kreidler KG 80	X	X			X	6000 km
Oliepeil in versnellingsbak controleren en eventueel bijvullen			X	X		3000 km
Vrije slag van de koppeling controleren en eventueel instellen	X	X	X	X	X	1500 km
Schakeling controleren en eventueel nastellen	X		X		X	3000 km
Onstekingstijdstip controleren	X	X	X		X	3000 km
Electrode-afstand aan de bougie controleren = 0,35 mm	X	X	X	X	X	1500 km
Smeervilt van onderbreker licht invetten met Bosch-vet Ft 1 v 4			X		X	6000 km
Cilinderkopmoeren natrekken 1,5 kg/m	X					
Motorbevestiging en wielmoeren op vastzitten controleren	X	X	X		X	6000 km
Uitlaatpoort schoonmaken, controleren of zuigerveren nog niet in de sponningen zijn vastgekleefd, kool uit sponningen verwijderen					X	6000 km

KREIDLER FLORETT

	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	en verder alle
Zeef in brandstofkraan schoonmaken	X	X	X	X	X	3000 km
Carburateur en luchtfilter schoonmaken	X	X	X	X	X	3000 km
Uitlaatsysteem geheel ont- kolen	X	X	X	X	X	3000 km Wanneer motor- vermogen min- der wordt eerder
Kettingkast controleren	X	X	X	X	X	1500 km
Spaken op spanning contro- leren en evt. bijspannen	X	X	X		X	3000 km
Beide wielen controleren op slingeren Sporing controleren	X	X	X	X	X	1500 km
Balhoofdlager op speling controleren	X		X		X	3000 km
Rem- en koppelinghandle en bowdenkabels oliën	X		X		X	3000 km
Remmen controleren en evt. kabels nastellen	X	X	X		X	1500 km
Telleraandrijving door- smeren	X	X	X	X	X	1500 km
Remsleutel van voor- en achterwiel invetten			X		X	3000 km
Voor- en achterwiellager en balhoofdlager opnieuw invetten						10000 km

Oorzaak van storingen

Motor slaat niet aan

Storing in de benzinetoevoer:

Brandstoftank leeg of kraan dicht.

Zeefje in de carburateur verstopt.

Storing in de ontsteking.

Licht niet uitgeschakeld.

Electrodenafstand van de bougie te groot, of pareltjes aan de bougie (afstand terugbuigen tot 0,35 mm; resp. reinigen).

Om te controleren of de ontsteking defect is, een nieuwe bougie in de bougiedop steken, tegen massa houden en de motor ronddraaien.

Wanneer geen vonk overspringt, is de ontsteking defect.

Mogelijke defecten aan de ontsteking:

Bougiedop slaat door wegens vochtigheid — bougiekabel slecht — vet of vuil op de onderbrekerscontacten — massasluiting in het kortsluitcontact.

Wanneer de motor niet aanslaat kan dit ook nog de volgende oorzaak hebben: Wanneer men bij afgezette motor heeft vergeten de brandstofkraan te sluiten, is het mogelijk, dat door een vuiltje op de vlotternaaldzitting, de benzine rechtstreeks in de motor is gelopen — men noemt dit: „de motor is verzopen”.

Om te starten, de benzinekraan sluiten, gas geheel open draaien en doorstarten. Slaat de motor dan nog niet aan, dan de bougie uitschroeven en de motor zonder compressie flink rondtrappen. Na enige minuten een droge bougie inzetten, en starten.

N.B. Tijdens het rondtrappen van de motor de kortsluitknop ingedrukt houden.

Oorzaak van storingen

Brandstofkraan dicht, de motor loopt zolang, tot de vlotterkamer leeg is. Of de motor is nog zeer koud, zodat de startschuif nogmaals moet worden gebruikt.

Hoofdsproeier verstopt.

Vlotternaald is blijven hangen, zodat de motor een te rijk mengsel krijgt.

Vlotternaald is verbogen, zodat het vlotterkamerepeil niet meer klopt. (Uw dealer verhelpt dit.)

Een poetslap onder de buddyseat verstopt de luchtaanzuigaten.

Luchtfilter vervuild.

Nazien of er geen poetslamp onder de buddyseat ligt.

Verstopte uitlaatgaten. (Ontkolen.)

Zuigerveren vastgekleefd. (Dealer raadplegen.)

Gasschuif gaat niet geheel open. (Kabelstelschroef verstellen.)

Luchtfilter vervuild. (Reinigen in wat motorbrandstof.)

Aanzuiggeruisdemper niet dicht. (Afdichten.)

Remmen lopen aan. (Vrije slag nastellen.)

Ketting te strak of zwaar vervuild.

Ontsteking niet meer op tijd. (Dealer laten controleren.)

Motor slaat aan, maar slaat kort daarna weer af, of reageert niet op gasgeven

Motor blijft viertakten en rookt uit uitlaat

Motorvermogen wordt minder

Oorzaak van storingen

Motor loopt te snel stationnair

Gasschuif blijft hangen. (Carburateur demonteren slijtsel of vuil verwijderen.)

Gaskabel in orde brengen.

Krukassimmeringen zijn lek. (Dealer raadplegen.)

Schakeling is niet trefzeker

Voetschakelpedaal op juiste instelling controleren.

Koppeling blijft slippen

Vrije slag van koppeling controleren — koppelingskabel kan versleten zijn (wanneer een draadje van de binnenkabel breekt of ombuigt, bestaat de kans, dat de kabel in de buitenkabel blijft steken, waardoor de koppeling niet geheel kan terugkomen).

Koppelingskabel moet dan worden vernieuwd.

Koppelingsdrukstift heeft geen speling, of onderste koppelingsplaat is kromgetrokken door oververhitting. (Dealer laten controleren.)

Motor slaat af bij inschakelen van licht

Massasluiting in lichtschakelaar.

Electrodeafstand bougie te groot (Nastellen op 0,35 mm.)

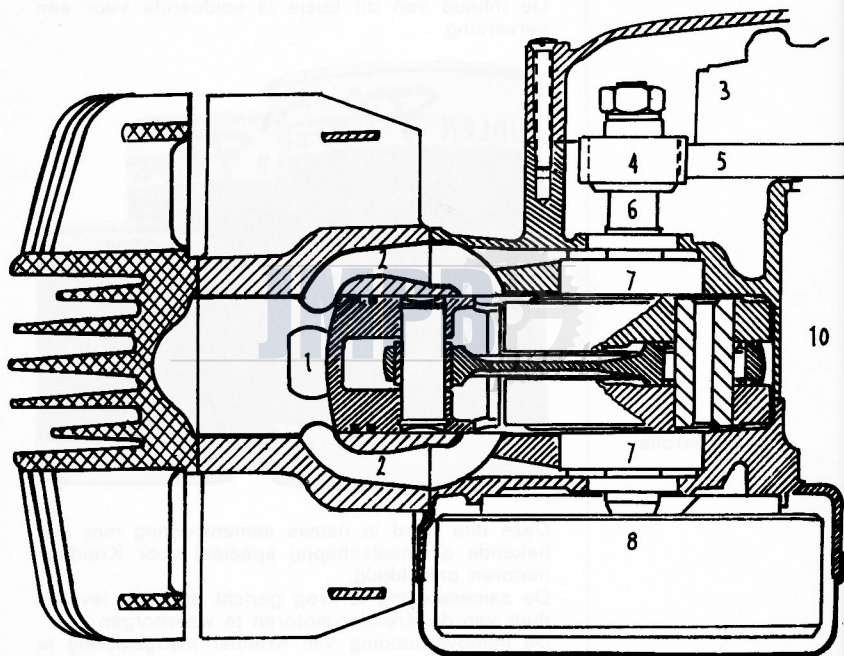
Onderbrekercontacten fout ingesteld.

Water in aanzuigeruisdemper en frame

Achterdeel van frame niet dicht, zodat water van het achterwiel in het frame wordt geslingerd. (Dealer laten controleren.)

Bij het wassen is water door de aanzuiggaten onder de buddyseat gekomen.

Aanzuigeruisdemper niet goed aangesloten aan frame en carburateur.



- | | | |
|-----------------|---------------|-------------------|
| 1. Uitlaatpoort | 5. Tandwiel | 8. Vlieg wiel |
| 2. Spoelpoorten | 6. Krukas | Magneetontsteking |
| 3. Koppeling | 7. Kogellager | 9. Schoepenrad |
| 4. Tandwiel | | 10. Carter |

Olie

Carterolie

Deze transmissie-olie voldoet aan alle technische eisen en waarborgt zowel zomer als winter een soepel schakelen van de versnellingsbak. De inhoud van dit busje is voldoende voor één verversing.

Mengsmeerolie



Deze olie werd in nauwe samenwerking met een bekende oliemaatschappij speciaal voor Kreidler-motoren ontwikkeld.

De samenstelling is erop gericht de hoge levensduur van de Kreidler-motoren te waarborgen.

De mengverhouding van Kreidler mengsmering is 1 : 25.

Mengsmeerolie, inh. 1 ltr

incl. BTW f 2,90

Carterolie, inh. 325 cc

incl. BTW f 2,—

N.B. Vraagt bij Uw dealer uitsluitend de originele Kreidler carter- en mengsmeer-olie.



KREIDLER-IMPORT:



VAN VEEN IMPORT N.V.

Haarlemmerweg 518, Amsterdam-W.

Telefoon 0 20 — 18.61.62 *

Showrooms Willem de Zwijgerlaan 17-19