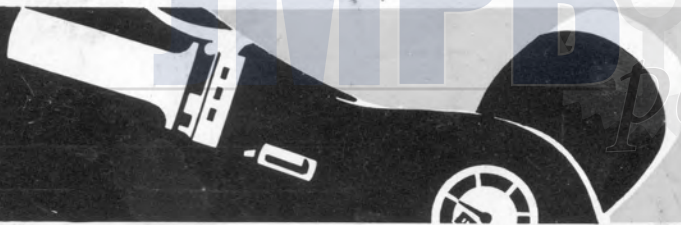


KREIDLER FLORETT

BROMFIETS

IMPRI

parts



INSTRUCTIEBOEKJE

PRIJS F 1,25

KREIDLER FLORETT

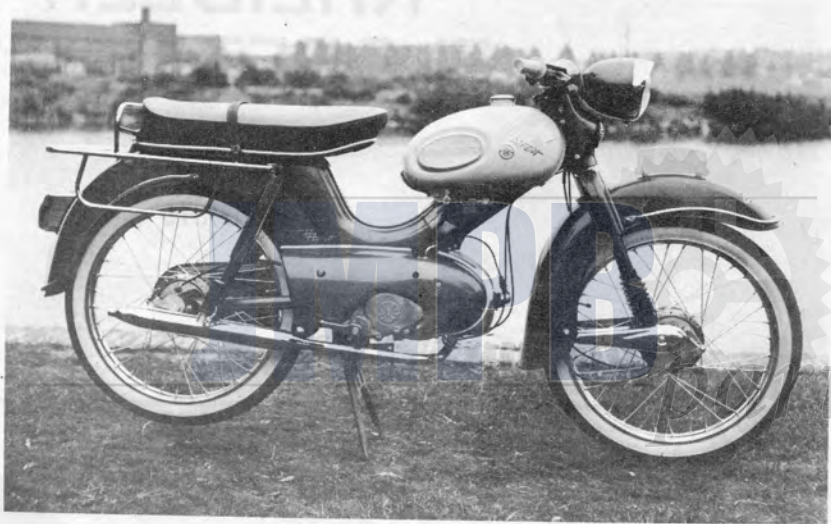
JMPB

BROMFIETS



parts

INSTRUCTIEBOEKJE



INHOUDSOPGAVE

	Pag.		Pag.
Voorwoord	5	1. Werking van een tweetactmotor	20
Identificatie	6	2. De motor	21
Persoonlijk memorandum	7	3. Olievul- en -aftapplug	22
Technische gegevens	8/11	4. Versnellingsbakolie verversen	23
Voor alles ... veilig verkeer	12	5. Carburateur	24
Voor de start	13	6. Ontstekingsinstallatie	26
Brandstofkraan open voor de eerste rit	14	7. Ontstekingsafstelling controlleren	27
3 versnellingen — goed schakelen	16	8. Bougie	29
Stoppen	18	9. Koppeling	31
Rit beëindigen	18	10. Rijwielgedeelte	34
Waarom moet Uw bromfiets worden ingereden!	18	11. Verlichting	36
Ken Uw bromfiets	19	12. Remmen	39
		13. Wielen uitnemen en inzetten	40

INHOUDSOPGAVE

vervolg van pagina 3

	pag.		pag.
14. Voorwiel	40	Goed smeren betekent goed rijden	51
15. Achterwiel	41	1. Motor	51
16. Snelheidsmeter	42	2. Versnellingsbak	51
Een goed onderhouden bromfiets		3. Voor- en achtervering	52
presteert meer	44	4. Wielnaven en aandrijving van	
Gereedschappen	45	snelheidsmeter	53
1. Bowdenkabels en schakeling		5. Bowdenkabels	53
controleren	46	6. Ketting	54
2. Remmen	48	7. Stuur	54
3. Bouten en moeren	48	8. Balhoofdagering	55
4. Achterlicht	49	Goede raad	56
5. Ontkolen	49	Onderhoudsschema	58
6. Reinigen	49	Smeerschema	59
7. Winterberging	50	Storingen en opheffingen	60

VOORWOORD

L. S.

Het feit, dat U uit de veelheid van merken, de Kreidler-Florett bromfiets hebt gekozen, is voor ons een aanleiding U te feliciteren met Uw keuze.

U hebt niet de eerste de beste bromfiets gekocht; U hebt weloverwogen bij de aanschaf het accent op soliditeit en levensduur gelegd en daarom was Uw beslissing „de KREIDLER”!

Wij zijn er van overtuigd, dat KREIDLER Fahrzeugbau Uw bromfiets met de hoogst mogelijke precisie heeft gefabriceerd. De nieuwste vindingen op het gebied van de metallurgie zijn er in verwerkt.

De Kreidler-ingenieurs ontwierpen niet alleen de op alle race-circuits zo gevreesde 50 cc racemachines, doch in de eerste plaats een solide gebruiksmachine, die opvalt door reservekracht en uitzonderlijke levensduur.

Teneinde Uw Kreidler in tip-top conditie te houden is het raadzaam de in dit boekje genoemde behandelings- en onderhoudsvorschriften zorgvuldig te bestuderen en regelmatig te herlezen.

Het behoeft wel geen betoog, dat bij eventuele reparatie uitsluitend originele Kreidler-onderdelen U de „Kreidler-betrouwbaarheid” kunnen garanderen.

Wij wensen U vele genoeglijke en vooral veilige kilometers op Uw Kreidler-Florett!

De importeur voor Nederland: **VAN VEEN IMPORT N.V.**

Haarlemmerweg 518

Amsterdam-W.

Telefoon 020—18 61 62 *

Showroom: Willem de Zwijgerlaan 17—19

Telefoon 020—18 56 62

IDENTIFICATIE



Afbeelding 2
Framenummer



Afbeelding 3
Motornummer



Afbeelding 4
Identiteitsplaatje

U wordt verzocht, direct na het in ontvangst nemen van Uw Kreidler Florett Type K 53/1 NL, pagina 7 „Persoonlijk Memorandum” in te vullen.

P E R S O O N L I J K M E M O R A N D U M

Framenummer:

Motornummer:

Sleutelnummer:

RAI/TNO-nummer: NL B 2003

Naam van de eigenaar:

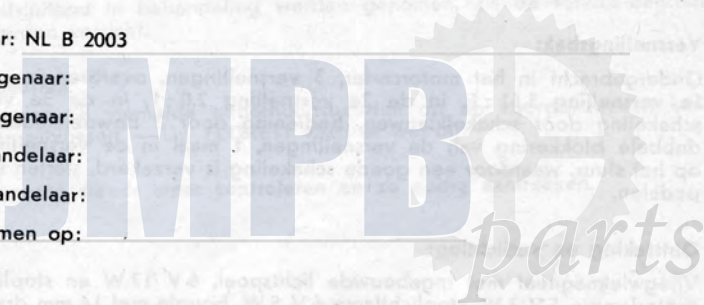
Adres van de eigenaar:

Naam van de handelaar:

Adres van de handelaar:

In gebruik genomen op:

Bijzonderheden:



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:

1-cylinder tweetactmotor, geforceerde koeling, boring 40 mm, slag 39.5 mm, compressieverhouding 8.5 : 1, cilinderinhoud 49 cc, vlakke zuiger, omkeerspoeling, lichtmetalen cilinder met hardchroom wand.

Versnellingsbak:

Ondergebracht in het motorcarter, 3 versnellingen, overbrengingsverhouding in de 1e versnelling 3.61 : 1, in de 2e versnelling 2.0 : 1, in de 3e versnelling 1.31 : 1, schakeling door schakelklauwen, bediening door 2 Bowdenkabels vanaf het stuur, dubbele blokkering van de versnellingen, 1 maal in de versnellingsbak en 1 maal op het stuur, waardoor een goede schakeling is verzekerd, starten van de motor door pedalen.

Ontsteking en verlichting:

Vliegwielmagneet met ingebouwde lichtspoel, 6 V 17 W en stoplichtspoel 6 V 5 W, achterlampje 5 V 3 W, stoplichtlamp 6 V 5 W, bougie met 14 mm draad, Bosch 175 T 1, voorontsteking 1.65 mm voor b.d.p., koplamp 130 mm Ø, duplolaamp 6 V 15/15 W, lichtschakelaar met kortsluitcontact op het stuur, bel, bougiekap VDE 0879, ontstoord.

Carburateur: Bing, van het ringvlottertype, doorlaat 10 mm Ø, type 1/10/77 met semi-automatische choke, hoofdsproeier 56, naaldsproeier 2.15, sproeiernaald in 2e inkeping gasschuif nr. 8, nat luchtfilter.

Aandrijving:

Van krukas naar koppeling, primaire overbrenging, door helicoidale (schuinvertande) tandwielen, overbrengingsverhouding 3.67 : 1, meervoudige koppeling in oliebad. van versnellingsbak naar achterwiel door versterkte ketting, $\frac{1}{2} \times 3\frac{3}{16}$ ", verhouding 10 : 36 tanden, 100 schakels inclusief verbindingsschakel, ketting loopt in gesloten kettingkast.

Rijwiel:

Geperst stalen frame, voorvering: zwevende vork met instelbare wrijvingsdemper, achtervering: scharnierende vork met hydraulische dempers, kettingspanning instelbaar door excenters, 3-puntsophanging van de motor.

Wielen:

Stalen velgen 1.5 A — 19.

Banden 23 x 2.50

Bandenspanning: solo voor 1,25, achter 1,8 atm.; met duopassagier voor 1,4, achter 2,50 atm.

Remmen:

Lichtmetalen volle remnaven met ingegoten stalen voering, Ø remtrommel 116 mm, bediening van de voorrem door middel van Bowdenkabel en remhandle, de achterrem door een Bowdenkabel met terugtraprem.

Tank:

Sporttank, inhoud ca. 9,2 liter, waarvan ca. 1,8 liter reserve, brandstofkraan met reserve-stand.

Beplating:

Om de berijder te beschermen tegen vuil is de motor met afneembare beplating bekleed.

Uitrusting:

Buddy-seat en voetrusten voor de duopassagier, stuurbeplating met ingebouwde snelheidsmeter/kilometerteller, schaalbereik 0—60 km/h, stuurslot. Accessoires: beenschilden, kofferrek, spiegel etc.

Maten:

Totale lengte	1870 mm
Totale breedte	650 mm
Zadelhoogte	800 mm
Stuurbreedte	550 mm
Grondspeling	168 mm

Gewicht:

Rijklaar 72 kg, toelaatbaar totaalgewicht 245 kg.

JMPB
parts

VOOR ALLES... VEILIG VERKEER

Het intensieve verkeer zal meerdere malen hoge eisen aan Uw reactievermogen stellen. Daarom moet Uw KREIDLER FLORETT altijd in goede conditie zijn! En wanneer U dan een verkeerscontrole meemaakt, zal men U, als Uw brommer in tip-top-conditie is, vriendelijk goede reis wensen.

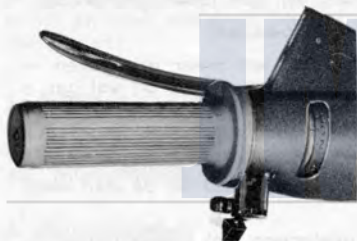
Controleer daarom vóór iedere rit of...

- de remmen goed werken;
- Bowdenkabels en bedieningsorganen goed functioneren;
- de banden op spanning zijn;
- de verlichting brandt;
- alle bouten en moeren goed vastzitten;

Wanneer U met de techniek een weinig vertrouwd bent, hebt U bij deze controles goede hulp van de set gereedschappen, die bij de FLORETT behoort.

Voor het rijden met DE KREIDLER FLORETT zijn slechts weinig handgrepen nodig, die U vlug zult beheersen.

Let op de juiste bandenspanning (zie pagina 10). Vóór de start moet het schakelhandle in de vrijstand (0 op afbeelding 5) staan. Na het begin van een rit de werking van de voet- en handrem even proberen. U krijgt daardoor een gevoel van zekerheid en vervult Uw plicht tegenover de andere verkeersdeelnemers.



Voor een goede rit is een gevulde tank noodzakelijk. Het beste is benzine te kopen van een gerenommeerd merk en dito olie, SAE 50, die van te voren door de benzine moet worden gemengd. De mengverhouding is 1 : 25. De inhoud van de brandstoftank is 9.2 liter, waarvan 1.8 liter reserve.

Afb. 5 Schakelhandle in de vrijloop



Afbeelding 6
Brandstofkraan

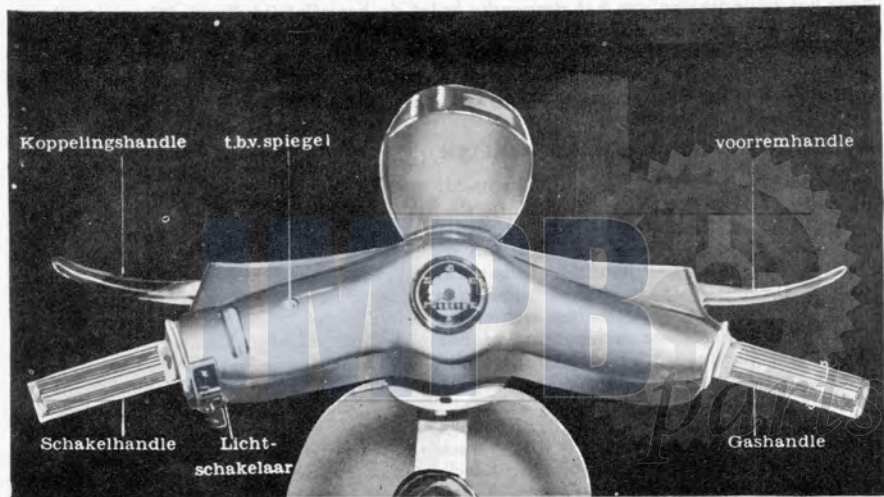


Afbeelding 7
Stift voor startschuif

BRANDSTOFKRAAN OPEN VOOR DE EERSTE RIT

Nadat U de brandstofkraan hebt geopend — vleugel naar onder — klapt U de standaard naar achter.

- Voor het in gebruik nemen het schakelhandle in de vrijloop zetten (0 op afbeelding 5).
- op de carburateur de stift van de startschuif indrukken (afbeelding 7), doch geen gas geven;
- motor starten met de pedalen;
- zodra de motor loopt, wat meer gas geven — daardoor opent de startschuif. Pas bij vol gas is de startschuif geheel geopend; de stift steekt dan ca. 16 mm uit de carburateur (afbeelding 7);
- zo mogelijk de motor niet bij stilstaand rijwiel laten warmdraaien, doch direct na de start wegrijden.
- daartoe, na het opstappen, het koppelingshandle intrekken en, door verdraaien van het schakelhandle, de 1e versnelling inschakelen — koppelingshandle, onder gelijktijdig gasgeven, langzaam loslaten. Als de 1e versnelling niet gelijk „pakt“, is het raadzaam de koppeling, met het schakelhandle in de 0-stand, nog even los te laten.



Afb. 8 Bedieningsorganen op het stuur

Door het opendraaien van het gashandle krijgt de bromfiets snelheid. Bij een snelheid van 10 km/h naar de 2e versnelling schakelen — hierbij het gas afsluiten. Na het opvoeren van de snelheid tot ca. 20 km/h kunt U naar de 3e versnelling schakelen — daarbij moet bij het overschakelen steeds het gas worden teruggenomen en het koppelingshandle worden ingetrokken.

3 VERSNELLINGEN — GOED SCHAKELN

Het schakelen gebeurt met de linkerhand, waarbij U slechts het koppelingshandle behoeft in te trekken en naar de gewenste versnelling schakelt. Als U, bij het nemen van een helling, bemerkt, dat de snelheid zakt en het toerental van de motor terugloopt (wat altijd het geval zal zijn) dan direct terugschakelen naar een lagere versnelling. De motor zal dan direct de helling gemakkelijk nemen. Boven gekomen schakelt U weer naar de dichtst bijgelegen hogere versnelling en zet de rit voort. In het stadsverkeer op dezelfde manier handelen. Komt U bij een verkeerslicht, of moet U om een andere reden stoppen, neemt U het gas terug, brengt de bromfiets met de remmen tot stilstand of laat hem uitlopen — trek vóór het stoppen de koppeling in en schakel terug naar de vrijloop; koppelingshandle weer loslaten. De motor draait nu met het stationaire toerental. Het moet worden afgeraden om, bij ingeschakelde versnelling en ingetrokken koppelingshandle, bij een kruispunt minuten lang te wachten, voordat kan worden verder gereden.

Bij het weer weggrijden het koppelingshandle intrekken, de 1e versnelling inschakelen en het koppelingshandle, onder gelijktijdig gas geven, langzaam loslaten. Het verder opschakelen geschiedt dan weer zoals is omschreven.

Bij stijgingen altijd tijdig terugschakelen en met het vereiste toerental rijden. Bij afdalingen niet kilometers lang met gesloten gashandle rijden daar de motor dan te weinig smering krijgt. Het is beter om, bij lange afdalingen, af en toe het kortsluitcontact in te drukken en daarbij heel kort vol gas te geven. Hierdoor krijgt de motor de benodigde olie om de krukas, lagers en de zuiger te smeren — zoals reeds eerder werd gezegd, is de verhouding olie/benzine 1 : 25. Daar een tweetactmotor, op grond van zijn constructie, bij het terugnemen van gas niet als motorrem werkt, heeft het geen zin bergafwaarts naar een lagere versnelling terug te schakelen. De motor komt hierdoor onnodig op een slijtagebevorderend toerental en remt de bromfiets toch nauwelijks af. Verkeerd en bovendien gevaarlijk is het om, bij het afdalen in de vrijloop te schakelen en de motor af te zetten. Eerstens kan de aandrijfas in de versnellingsbak drooglopen en eventueel „vreten“ daar de smering, door de afgezette motor achterwege blijft en tweedens bent U niet meer in staat om andere weggebruikers Uw nadering kenbaar te maken door lichtsignalen, daar er alleen stroom voorhanden is bij draaiende motor.

Ook is het verkeerd om, bij een afdaling, alleen het koppelingshandle in te trekken en de motor in de vrijloop te laten draaien. Geen enkele meervoudige platenkoppeling in oliebad houdt het uit wanneer hij kilometers lang, in ingetrokken stand, gedurende de afdaling wordt belast. Oververhitting en vroegtijdige slijtage van de koppelingsdrukstift zijn het gevolg van deze handeling.

Rijd bergaf met ingeschakelde versnelling. Wanneer U de snelheid te hoog wordt, dan de bromfiets even afremmen. De FLORETT heeft voor en achter een lichtmetalen, volle naafrem, die ook bij langdurig gebruik niet oververhit worden.

HET STOPPEN

Dit geschiedt door het terugnemen van gas en naar de vrijloop schakelen. Gelijktijdig de beide remmen gebruiken tot de bromfiets tot stilstand is gekomen — niet te hard remmen, daar dit grote slijtage van de banden en remvoering tot gevolg heeft.

RIT BEEINDIGEN

Als de rit wordt beëindigd is het voldoende om het gas terug te nemen, de motor af te zetten door middel van het kortsluitcontact en de brandstofkraan te sluiten. Blijft de bromfiets lange tijd staan, is het aanbevelenswaard, bij gebruik van het kortsluitcontact, gelijktijdig vol gas te geven; hierdoor komt extra mengsel in het carter. Bij stilstaande motor dan toch beslist de brandstofkraan sluiten.

WAAROM MOET UW BROMFIETS WORDEN INGEREDEN!

Omdat U dan daarna veel plezier van Uw bromfiets beleeft. Bedenk — alles is nieuw. Cylinder, zuiger, zuigerveren en de lagers. Inderdaad heeft de motor op de testbank lange tijd gelopen — tot het leveren van zijn maximumprestaties komt hij pas wanneer hij onder alle omstandigheden is bereiden d.w.z bergop- en bergafwaarts, door kuilen, over slecht wegdek — met en zonder bagage; dit alles echter met zorgzame behandeling.

Gedurende de eerste 500 km **beslist niet** met vol gas rijden. Ook niet uit angst te lang in de 1e versnelling rijden, doch zo snel mogelijk opschakelen naar de hogere versnellingen. Ook het maken van korte ritten wordt ontraden, daar de motor dan niet op bedrijfstemperatuur komt!

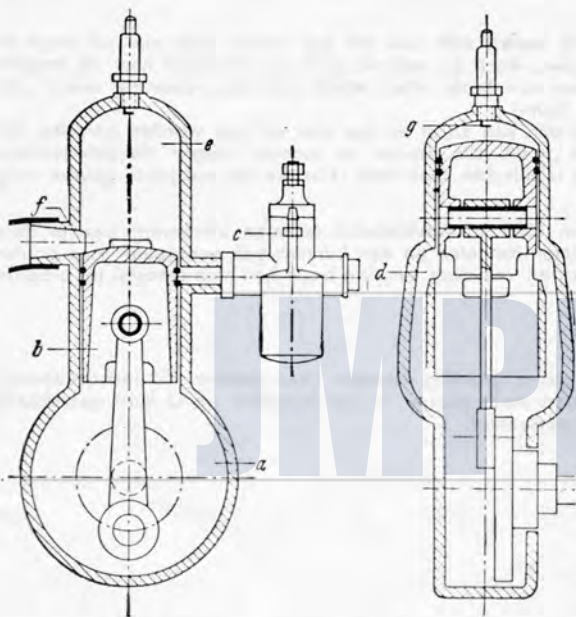
Zodra 500 km zijn afgelegd, dan kan zo af en toe met vol gas worden gereden. Na 1500 km is de motor beslist „los”. Alle bouten en moeren kregen de gelegenheid zich te zetten — de motor is ingelopen. Ook hebt U in die tijd het juiste gevoel voor schakelen gekregen.

Vergeet niet de 500 km- en 1500 km-servicebeurt te laten uitvoeren; daarna deze beurten om de 1500 km te laten herhalen en dan kunnen ook eventuele losse bouten worden aangetrokken. De kosten van deze beurten beperken zich meestal tot arbeidsloon, olie en smeervet.

KEN UW BROMFIETS

Neem de tijd en leer de motor grondig kennen. Lees daarom dit instructieboekje regelmatig door. U krijgt dan meer plezier in Uw brommer en U kunt gemakkelijk vaststellen of alles goed functioneert.

JMPB
parts



Afb. 9. Werking van de tweetactmotor

1. Werking van de tweetactmotor

Tweetactmotoren zijn zeer eenvoudig van constructie. In het carter „a” wordt, bij naar boven gaande zuiger „b”, het brandstofmengsel uit de carburateur „c” aangezogen. Door de daarop volgende neergaande beweging van de zuiger wordt het mengsel gecompriëerd (samengeperst). Zodra bij de neergaande beweging van de zuiger de zuigerkop de uitlaatpoort „f” vrijgeeft, stromen de verbrande gassen van de vorige arbeidsslag, via de poort „f”, knaldemper en uitlaatpijp naar buiten.

Bij de verdere neergaande beweging van de zuiger wordt het overstroomkanaal „d” eveneens door

de zuigerkop vrijgegeven, waardoor het samengeperste mengsel in de cilinder „e” stroomt.

Door de opgaande zuiger wordt het brandstofmengsel in de cilinder gecompriemd. Kort voor de zuiger weer aan de neergaande beweging zal beginnen, wordt het gecompriemde mengsel tot ontbranding gebracht door de bougie „g” en de eigenlijke arbeidslag begint; de verbrande gassen zetten uit en jagen de zuiger naar onder. Tijdens deze neergaande beweging van de zuiger komt de uitlaatpoort „f” weer vrij en, zoals reeds gezegd, stromen de verbrande gassen naar buiten.

De opwaartse slag van de zuiger wordt de compressieslag genoemd, de neerwaartse de arbeidslag.

De aan de benzine toegevoegde olie wordt in het carter, door de centrifugaalkracht, voor het grootste deel rondgeslingerd, waardoor de glijdende delen van de vereiste oliefilm worden voorzien.

2. De motor

De KREIDLER-motor en de versnellingsbak zijn samen in een lichtmetalen blok ondergebracht.

De motor (met omkeerspoeling) is op 3 punten in het frame gehangen. De koelventilator zorgt voor goede koeling. De 2 maal gelagerde krukas heeft op beide krukappen linkse draad en draait in grote kogellagers. Het big-endlager (onderste drijfstanglager) is een rollenlager. De boven- en onderkant van de met 2 zuigerveren uitgeruste zuiger, bedienen inlaat-, overstroom- en uitlaatpoort. In het midden van de cilinderkop bevindt zich de bougie. De smering van de motor geschiedt door bijvoeging van olie aan de benzine, in de verhouding

olie : benzine = 1 : 25.



Afb. 10. Olievulplug

3. Olievul en -aftapplug

In rijrichting gezien bevindt zich aan de onderkant van het carterdeksel de olievulplug (afbeelding 10). Als de voorgeschreven 0.25 liter olie zich in het carter bevindt, is het niveau zodanig, dat de olie zichtbaar is als de vulplug wordt verwijderd. Wanneer U de brommer enigszins naar rechts laat overhellen moet er olie uit de vulopening lopen — is dit niet het geval, dan olie bijvullen tot de olie aan de onderkant van de vulopening staat.

De olieaftapplug (afbeelding 11) bevindt zich aan de linkerkant van het carter, onder de trapas.

4. Versnellingsbakolie verversen.

Het verversen mag uitsluitend bij bedrijfswarme motor worden gedaan. Hiervoor moet zowel de aftapplug aan de linkerkant van de motor als de vulplug aan de rechterkant van de motor worden verwijderd (afbeelding 10 en 11). Zodra geen olie meer uit de aftapopening vloeit, de machine een keer naar links en rechts laten overhellen, totdat uit beide openingen geen olie meer vloeit.

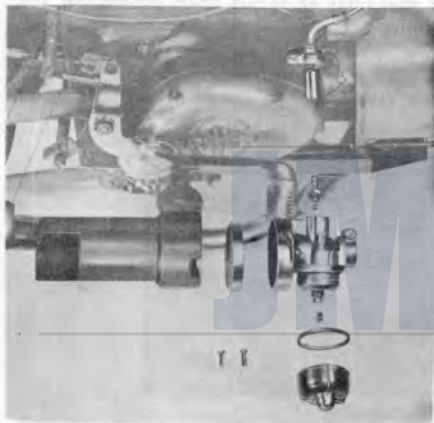
Daarna de aftapplug, voorzien van pakkingring, weer in het carter draaien en 250 cc versnellingsbakolie SAE 80 in het carter gieten — hierbij de bromfiets iets naar links laten overhellen. Bij het indraaien van de vulplug voor goede afsluiting zorgen.



Afb. 11. Olieaftapplug

5. Carburateur

De Bingcarburateur, type 1/10/77 met ringvlotter, met luchtfilter en 10 mm doorlaat, is met een semi-automatische startinrichting uitgerust. Door het neerdrukken van de stift (afbeelding 7) wordt de luchtdoorgang afgesloten door een schuif. Hierdoor wordt een rijk mengsel, benodigd voor het starten, verkregen. Daar bij vol gas de schuif automatisch teruggaat, het gashandle slechts zóver opendraaien als voor het stationair draaien van de motor nodig is. Bij het weggrijden tenminste eenmaal kort vol gas geven, waardoor de startschuif zichzelf opent. Is de startschuif open, d.w.z. in de stand voor normaal mengsel, steekt de stift ca. 16 mm uit de carburateur.



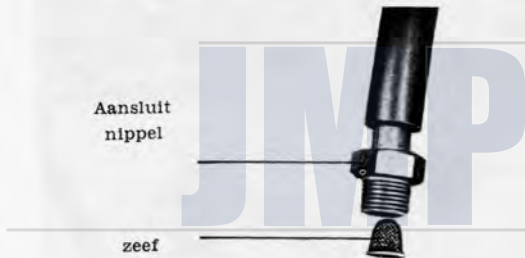
De natte luchtfilter wordt door de aanzuiggeruisdemper in het carburateurhuis gedrukt. Derhalve bij de reiniging (iedere 1500 km) het filterelement eerst in de zitting van de demper leggen en dan de demper met filter op het carburateurhuis schuiven. Het woord „Streckblech” op het filterelement moet naar de carburateur gericht zijn.

Afb. 12. Carburateur en aanzuig-geruisdemper in gedemonteerde toestand

De gunstigste afstelling voor de carburateur wordt verkregen met hoofdspoeier 56, sproeiernaald in het tweede slot.

De brandstoftoevoer naar carburateur gaat via de aansluitnippel met zeef (afbeelding 13) naar de vlotterkamer. Door de vlotter en de vlotternaald wordt het brandstofniveau op peil gehouden.

Regelmatig de luchtfilter reinigen en spoelen in olie; hierdoor wordt de lucht zó gezuiverd, dat een lange levensduur, grote prestatie en een normaal brandstofverbruik wordt verkregen.



Afb. 13. Aansluitnippel met zeef

De aanzuiggeruisdemper voert de motor de voor de verbranding benodigde lucht uit het frame toe, waartoe de demper met een bocht aan het frame verbonden is. Via de boringen in de rug van het frame, onder de buddy-seat, komt de lucht in het frame.

Bij het wassen van Uw machine, zorgen, dat er via deze boringen en ook bij de verbinding frame/aanzuiggeruisdemper geen water binnendringt.

Deze aansluiting op het frame **nooit** laten vervallen, omdat anders door het achterwiel opgeworpen straatvuil rechtstreeks in de carburateur belandt, hetgeen sterke slijtage veroorzaakt.

6. Vliegwielmagneet

De op de kruktaf gemonteerde vliegwielmagneet (afbeelding 16) met lichtspoel 6 V - 17 W, levert behalve ontstekingsstroom ook de stroom voor koplamp en achterlicht. Voor controle van de ontsteking moet het rooster worden verwijderd (afbeelding 14 en 15).



Afb. 14. Rooster verwijderen



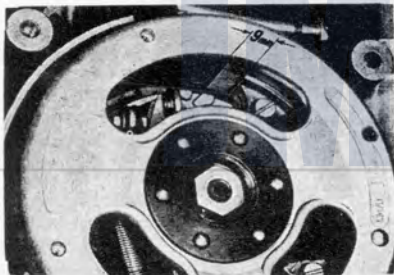
Afb. 15. Vliegwielmagneet
(Rooster en deksel afgenomen)

Iedere 3000 km moet het ontstekingstijdstip worden gecontroleerd en zo nodig opnieuw worden afgesteld. Ingebrande contactpunten moeten worden gevlakt of worden vervangen door nieuwe.

7. Ontstekingsafstelling controleren

De ontsteking is goed afgesteld, wanneer 1.65 mm voor het bovenste dode punt van de zuiger de bougievonk overspringt — d.w.z. de contactpunten juist beginnen te openen.

bovenste dode punt voorontsteking



Afb. 16 Stand van het vlegwiel bij goede poolschoenafstand



Afb. 17 Vlegwielmagneet

STA OP

ORIGINELE

KREIDLER

ONDERDELEN

JMPB

parts

De contrôle en afstelling is zeer eenvoudig.

Het vliegwiel zo draaien dat de onderbreker geheel geopend is. Nu met een voelmaat van 0.3 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 (afb. 17). 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.

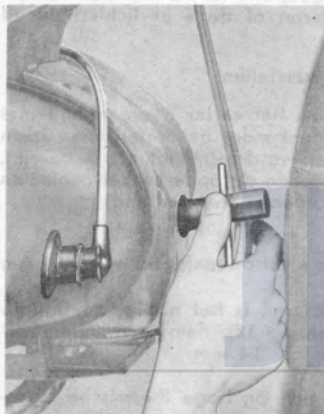
8. Bougie

De bougie moet een warmtegraad van 175 hebben. De electrodenafstand moet 0.4 mm zijn (zie afbeelding 19).

Om van goede prestaties van de motor verzekerd te zijn, is het nodig, de bougie na 1000 km uit de cylinderkop te draaien (zie afbeelding 18), hem te reinigen met een staalborstel en de electrodenafstand af te stellen op 0.4 mm.

Door de in benzine en olie bevindende dopes kan zich bij hoge thermische belasting van de motor en een sterk verontreinigd luchtfilter een brug tussen de centrale en massa-electrode vormen (parelen). Dit zal echter bij een regelmatig onderhouden luchtfilter zelden voorkomen. Is een brug, zoals genoemd, aanwezig, dan knalt de uitlaat en carburateur — eventueel slaat de motor geheel af.

In zo'n geval de bougie uit de cilinderkop draaien en de elektroden reinigen. De bougie is hierna weer bruikbaar.



Afb. 18
Bougie uitdraaien



Afb. 19
Electrodenafstand der bougie

Welke bougie voor een bepaalde manier van rijden het geschiktst is, kan door „bougielezing” worden vastgesteld. Een donkere bougie, met elektroden die bedekt zijn met roet wordt niet warm genoeg; in dit geval een bougie met lagere warmtegraad gebruiken.

Is de bougie daarentegen bij de isolator en om de centrale elektrode te licht en hebben zich daar kleine korreltjes (pareltjes) genesteld, dan wordt de bougie te heet en moet een bougie met een hogere warmtegraad worden gemonteerd. Als bij een „bougielezing” om de isolator een ree- tot koffiebruine aanslag is te zien is de warmtegraad van de bougie goed. Het is raadzaam altijd een reservebougie voorhanden te hebben.



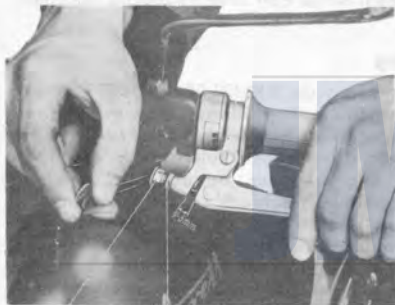
beschermhuls stelbout contraoer

Afb. 20 Koppeling afstellen
bij de motor

9. Koppeling

De koppeling van de KREIDLER FLORETT is een meervoudige platenkoppeling, die in oliebad loopt. De koppeling is uitgerust met zware schoetveer. Door de robuuste uitvoering wordt de slijtage tot een minimum beperkt. De afstelling van de koppeling geschiedt bij de Bowdenkabel (onder) zie afbeelding 20. Hiertoe eerst de rubberbeschermhuls afnemen. Bij de afstelling van de koppeling zorgen, dat het koppelingshandje (afbeelding 21) op het stuur een speling heeft van 4-5 mm. De hoofdafstelling altijd doen met de onderste afstelbout — na de afstelling de contraoer weer vastzetten. Latere afstellingen kunnen, zoals op afbeelding 21 is te zien, bij het stuur worden gedaan.

Als de koppeling, ondanks de goed afgestelde speling op het stuur, tijdens de rit begint te slippen kan het zijn, dat de schotelveer niet meer de nodige druk uitoefent. Dit treedt in, als de bekleding, na vele duizenden kilometers, door slijtage iets dunner is geworden. Voor het bijstellen van de schotelveer de brandstofkraan sluiten en de machine op de linkerzijde leggen, omdat bij deze werkzaamheid aan de koppeling de versnellingsbakolie niet behoeft te worden afgetapt. Rechtermotorbeplating en koppelingsdeksel verwijderen.



stelbout contraamoer
Afb. 21. Koppeling afstellen op het stuur



Afb. 22 Koppeling (koppelingsdeksel
afgenomen)

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 der onder de eindplaat gemonteerde vulringen, worden vergroot. Dan het noodzakelijke spannen van de schotelveer als volgt verrichten:

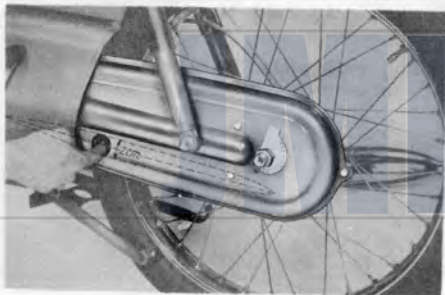
Draai de 3 bouten aan de schotelveer zóver aan, zonder krachtsinspanning, tot de veer plat ligt. Daarna iedere bout weer gelijkmatig $2\frac{1}{2}$ omdraaiingen uitdraaien. Dit is zeer belangrijk, daar anders de eindplaat door een scheef voorgespannen schotelveer, kantelt en er dus niet geheel kan worden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

Laat deze werkzaamheden aan de koppeling echter uitsluitend verrichten door Uw Kreidler-dealer, aangezien van een juiste afstelling het goed functioneren van de koppeling afhangt.

10. Rijwielgedeelte

Gepers stalen frame, lange zweefarm met instelbare schokdemping. Achtervork met hydraulisch gedempte veerelementen. Kettingspanning door excenters af te stellen (zie afbeelding 23). De doorhang van de ketting kan via de inspectie-opening worden gecontroleerd. Als de spanning goed is, kan de ketting zowel 1 cm naar boven als naar onder bewogen worden. Bij het spannen moet de steekasmoer en de moer van de ashuls worden losgedraaid. Bij het verdraaien van de excenters erop letten, dat als bij het verdraaien van de linkerexcenter b.v. 1 kerf wordt verdraaid, ook de rechter 1 kerf moet worden verdraaid; welke afstand deze ook onderling hebben.



Afb. 23 Ketting spannen



Afb. 24 Stuurslot

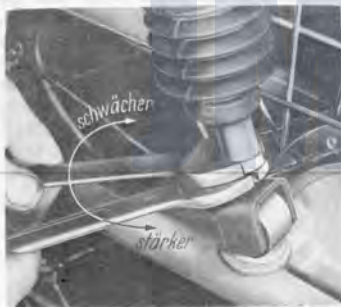
De kerven zijn zó aangebracht, dat bij verstelling van een kerf, altijd gelijke verstelling in de richting van de asgleuf volgt.

Het spannen van de ketting moet bij onbelaste, van de standaard gezette machine worden uitgevoerd. Na deze werkzaamheden het sporen van de wielen controleren.

De schokdemping van de voorvork kan aan Uw rijwijze en de conditie van te berijden wegen worden aangepast (zie afbeelding 25).

Hiertoe de harmonicahuls over de borst van de as naar boven schuiven. Met behulp van een steeksleutel en een combinatietang (de laatste voor het losdraaien van de contramoer) kunt U, door de steeksleutel naar rechts te draaien de demping zwaarder,

door naar links te draaien lichter stellen. Daarna de contramoer weer vastdraaien. Als U na een proefrit hebt ondervonden, dat de vering naar wens is, de harmonicahuls weer over de borst van de as schuiven. Beide dempers ongeveer gelijk instellen.



Het stuurslot is in het balhoofd aangebracht (zie afbeelding 24). Bij het op slot zetten van het voertuig moet het stuur naar links worden gedraaid. De sleutel met een lichte draaiing naar links in het slot steken. Daardoor schuift het slot in de boring. Met een lichte draaiing naar rechts kan de sleutel weer uit het slot worden getrokken.

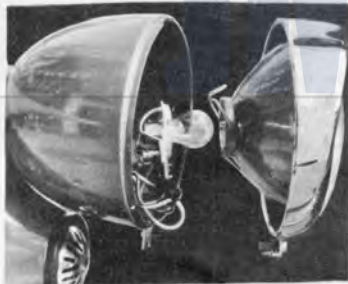
Afb. 25 Schokdemping afstellen

Om van slot te zetten de sleutel insteken en met een lichte draaiing naar links het slot weer uit de grendeling trekken, terwijl daarna de sleutel, door een korte draai naar rechts, uitgenomen kan worden.

11. Electriche installatie.

De verlichting wordt verzorgd door de lichtspoel in de vliegwielmagneet. Daarom kunnen koplamp en achterlicht uitsluitend branden bij lopende motor. De reflector (afbeelding 26) heeft een diameter van 130 mm en een duplo-gloeilamp van 15/15 W. De afstelling van de koplamp moet worden gecontroleerd. Deze moet zó zijn, dat bij belaste machine, op 5 m afstand opgesteld, de lichtgrens 5 cm lager licht dan de

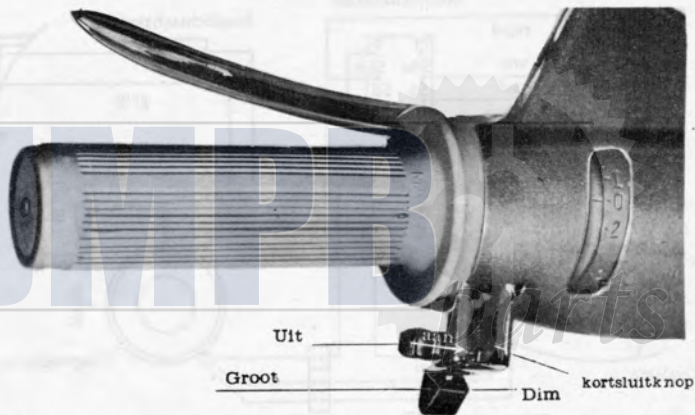
hoogte van bodem tot het midden van de koplamp. Blijkt bij deze contrôle, dat de koplamp niet goed is afgesteld, dan moet hij naar boven of onder verdraaid worden. In zo'n geval de lamprand verwijderen. Met behulp van een 10 mm pijpsleutel de zeskantmoer, aan de achterkant van het koplamphuis, losdraaien en de koplamp naar onder of boven verstellen.



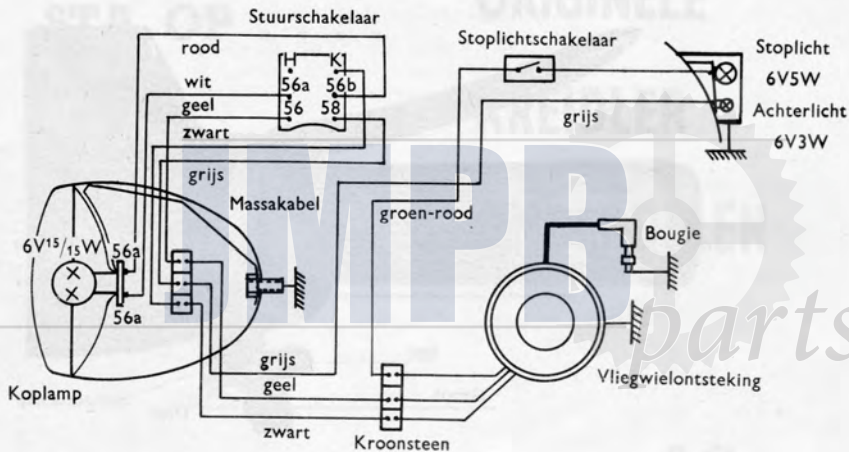
Afb. 26 Koplamp gedemonteerd

Links op de stuurbeplating bevindt zich de gecombineerde licht/dimschakelaar met kortsluitcontact.

De aansluitingen van vliegwielmagneet naar koplamp, schakelaar en achterlicht zijn te zien op het bedradingsschema (afbeelding 28).



afb. 27



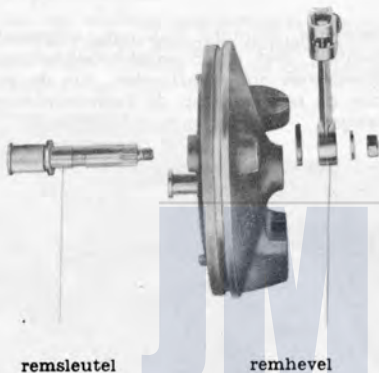
BEDRADINGSSHEMA 1965

12. Remmen

Beide wielen zijn met een licht metalen vollenaafrem, diameter 116 mm, uitgerust. Het bijstellen van de voor- en achterrem geschiedt met de Bowdenkabelstelbout (afbeelding 28 en 30). Na het afstellen de contramoeren goed vastzetten. Als de afstelling op deze manier niet meer mogelijk is, dan de remhevel op de kerfveranding verzetten; gelijktijdig wat vet op de as aanbrengen.



Afb. 29 Bijstellen van de achterrem



Bij het nastellen van de remmen nagaan of de wielen, bij losgelaten remhandle, licht lopen! Overigens moet U als goede rijder de snelheid overwegend met het gashandle regelen. Remmen alleen bij uitzondering gebruiken. Als in de loop der tijd de remvoering versleten is, deze laten vervangen. Goede remmen bevorderen de verkeersveiligheid. De remvoeringen zijn vastgekit op de segmenten.

Afb. 30 Remhevel

13. Wielen uitnemen en inzetten

14. Voorwiel (afbeelding 31)

Bij het uitnemen eerst de Bowdenkabel uit de remhevel nemen. In dit geval moet de stelbout, onderaan de remkabel, worden losgedraaid. Nadat de Bowdenkabel en aandrijving van snelheidsmeter losgemaakt zijn, kunnen de asmoeren worden los-



Afb. 31 Voorwiel uitnemen

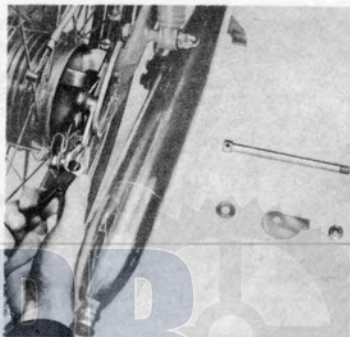
uitsparingen van het kettingtandwiel komen en de remnok, zoals op afbeelding 32 is te zien, weer in de groef van het remdeksel wordt geschoven. Daarna kan de steekas weer worden ingeschoven en na het aanbrengen van de kettingspanners, voorzien van onderlegging, de asmoer worden aangetrokken. Op de juiste kettingspanningen, zoals op pag. 34 is omschreven, letten.

gedraaid. Nu kan het wiel uit de voorvork worden genomen. Inzetten in omgekeerde volgorde, doch de nok op de asstomp moet in de gleuf van het remdeksel komen. De asmoeren goed aantrekken en van tijd tot tijd controleren.

15. Achterwiel (afbeelding 32)

Bij het uitnemen van het achterwiel de Bowdenkabel uit de remhevel nemen. Om dit te vergemakkelijken kan de stelbout iets worden losgedraaid (zie afbeelding 29). Vervolgens de rechte asmoer losdraaien. Na het verwijderen van de kettingspanners en onderleggingen, kan de steekas van links en de remhouder van rechts (zie afbeelding 32 worden uitgetrokken.

Inzetten in omgekeerde volgorde. Zorgen, dat de 5 stootrubbers goed in de daarvoor bestemde



Afb. 32 Achterwiel uitt nemen

16. Snelheidsmeter

Om de tellerklok of -kabel te demon-
teren, de stuurplaat losmaken en iets
opheffen.

STA OP

ORIGINELE

KREIDLER

ONDERDELEN

JMPB

parts

EEN GOED ONDERHOUDEN BROMFIETS PRESTEERT MEER

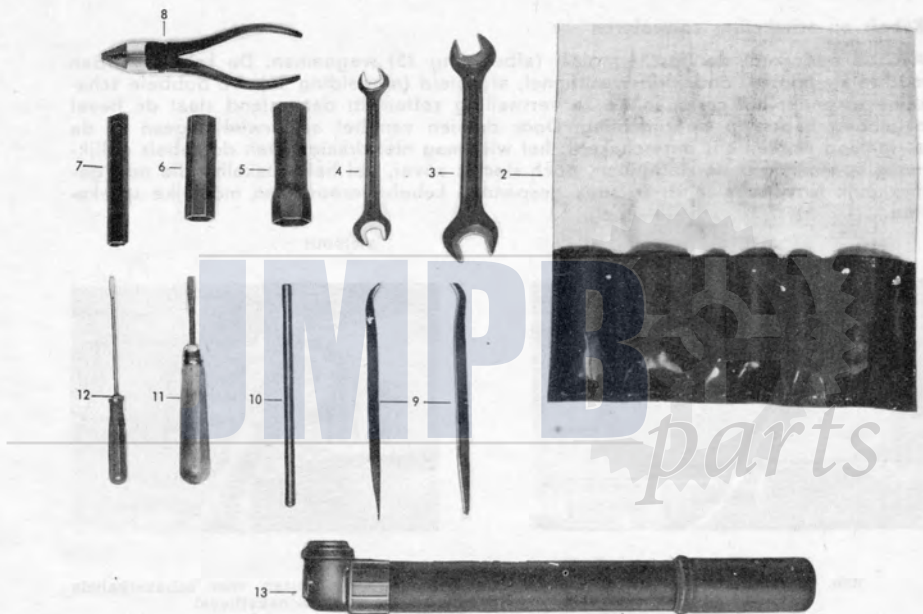
Uw KREIDLER FLORETT is tegen heel wat bestand. Dit wil echter niet zeggen, dat hij zelfs het normale onderhoud kan ontberen. Het tegendeel is waar, want de machine moet in staat blijven U bergop- en bergafwaarts, op goede en slechte wegen, met en zonder bagage, naar de door U gewenste bestemming te brengen.

Het bij de bromfiets behorende gereedschap (afbeelding 34) is in een gereedschapkastje onder de brandstoftank ondergebracht. Voor het uitnemen eerst het dekselslot opendraaien met de stuurslotsleutel, daarna kan het deksel naar onderen worden geopend. Zorgen, dat het gereedschap goed is verpakt, zodat het niet kan rammelen; goed verpakt gereedschap kan gemakkelijk worden uitgenomen en opgeborgen.

De luchtpomp bevindt zich onder de buddy-seat.



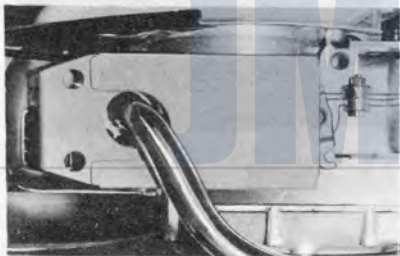
Afb. 33 Gereedschapkastje openen



Afb. 34 Gereedschappen

Kabels en schakeling controleren

Aan de onderkant de beschermplaat (afbeelding 35) wegnemen. De kabels worden met de stelbouten, onder de luchtfunnel, afgesteld (afbeelding 36). De dubbele schakelhevel onder het carter in de 2e versnelling zetten. In deze stand staat de hevel nagenoeg haaks op de rijrichting. Door draaien van het achterwiel nagaan of de versnelling werkelijk is ingeschakeld; het wiel mag niet draaien. Dan de kabels gelijkmatig spannen met de stelbouten, doch slechts zóver, dat het schakelhandle nog gemakkelijk te verdraaien is. Te strak gespannen kabels veroorzaken moeilijke schakeling.



Afb. 35 Bescherming van de schakelkabels



Afb. 36 Afstelbouten voor schakelkabels en schakelhevel

Afstelling van de schakeling controleren:

Vrijloop inschakelen — het achterwiel moet gemakkelijk kunnen worden gedraaid. 1e en 3e versnelling inschakelen. Het nokje aan het koppelingshevel moet in beide gevallen in de uitsparing van de draaigreep vallen. Het achterwiel mag ook bij ingeschakelde 1e en 3e versnelling niet kunnen worden verdraaid. De schakelkabels zijn goed afgesteld als zij in de eindstand nog een kleine speling van ca. 0.3 - 0.5 mm hebben, of, als met de vinger op het vrije eind, tussen nippel en stelbout, wordt gedrukt, moet hier een speling van 3 tot 5 mm voorhanden zijn (afbeelding 37).

Bij een eventueel vervangen van de schakelkabels moeten de beide stelbouten geheel worden ingedraaid. De nippels kunnen dan worden uitgehaakt. Hierna bij het schakelhandle het dekseltje van de schakelrol verwijderen en de rol, met de kabels, uitnemen. Voor het inzetten van de nieuwe kabels de draaigreep en de schakelhevel op de motor in de 1e versnelling zetten, waarbij de nok aan het koppelingshandle, zoals hierboven omschreven, weer in de uitsparing van het schakelhandle moet vallen. Hierna de beide nieuwe kabels in de schakelrol aanbrengen, kabels kruislings in de rol aanbrengen de rol weer in het schakelhuis plaatsen; hierbij zorgen, dat — zoals op afb. 38 is aangegeven, het merkteken op de rol tegenover het merkteken op het huis komt te staan.



Afb. 37 Schakelafstelling controleren



De kabelstelbouten onder de motor, geheel indraaien, de kabels in de schakelhevel aanbrengen en het geheel afstellen zoals op pag. 46 is omschreven.

Afb. 38 Schakelrol

2. Remmen

Deze moeten, buiten de controle vóór iedere rit, regelmatig, iedere 1500 km worden gecontroleerd en zo nodig bijgesteld, zodat een goede werking van de remmen is verzekerd — zie ook pagina 39.

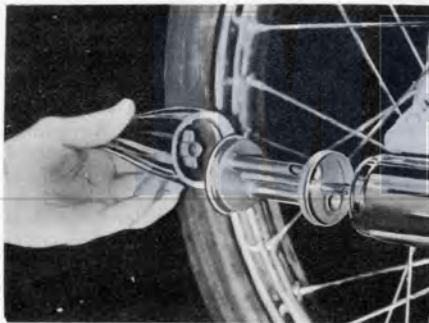
3. Bouten en moeren

Alle bouten en moeren regelmatig controleren en zo nodig aantrekken. Bij deze gelegenheid ook de spaken controleren (zie pagina 58) en zo nodig laten bijspannen.

4. Achterlicht

Bij het begin van een rit, vooral bij avond, U er van overtuigen, dat, behalve de koplamp, ook het achterlicht brandt. Een nieuwe gloeilamp is goedkoper dan een

„bon” of langdurig verblijf in een ziekenhuis, wanneer U tengevolge van een niet brandend achterlicht van achter wordt aangereden. Voorzichtige rijders zullen altijd een reserve 2 Watt gloeilamp voor het achterlicht bij zich hebben.



Afb. 39 Uitlaat (gedemonteerd)

5. Ontkolen

De uitlaat (knaldemperbinnenwerk en staartstuk) afbeelding 39, verbrandingsruimte van de cilinderkop, zuiger en het uitlaatkanaal moeten iedere 3000 km worden ontkoold. In het bijzonder moet aandacht worden besteed aan de boringen in het knaldemperbinnenwerk, die absoluut vrij van koolaanslag moeten worden gemaakt. In de motor en uitlaat zet zich op den duur koolaanslag vast, die de prestatie van de motor zeer nadelig beïnvloedt. Dit ontkolen kunt U het beste door Uw dealer laten doen.

6. Reinigen

Na het wassen moet minstens eens per 4 of 6 weken de lak worden behandeld met een goede polish, waardoor uitdrogen en scheuren wordt voorkomen. Ook de chroomdelen voortdurend onderhouden met een chroompasta om ze tegen roest te beschermen.

WINTERBERGING

a) Rijwielgedeelte

Het rijwielgedeelte grondig reinigen en insmeren met anti-corrosie-olie. Ontluchttingsgaatje in de tankdop dichtplakken met b.v. een stukje pleister. De brandstof aftappen, of beter nog, de tank **geheel** vullen.

Voor de winterberging kan het beste gebruik worden gemaakt van een droge ruimte, waarin weinig temperatuursverschillen optreden.

b) Motor

Bij draaiende motor de brandstofkraan sluiten en de motor de brandstof, die nog in de carburateur aanwezig is, laten verbruiken. Dit omdat bij langdurige stilstand de olie naar de sproeier zakt, verharst, waardoor de sproeier verstopt raakt. Bovendien zal in de benzine gumvorming ontstaan, die ook verstoppingen met zich zal brengen. Bougie uit de cylinderkop draaien en een eetlepel anticorrosie-olie in de cylinder gieten.

2e versnelling inschakelen en het achterwiel enige malen ronddraaien; hierdoor wordt de anti-corrosie-olie over de cylinderwand en draaiende delen in het carter verdeeld.

GOED SMEREN BETEKENT GOED RIJDEN

Benzine en olie mengen in een mengkan en, bij het in de tank gieten, gebruik maken van een zeef, om binnendringen van ongerechtigheden te voorkomen. Storingen door vuil in de brandstof, zoals b.v. verstopte sproeiers enz. zijn minstens zo lastig als storingen van andere aard en moeten dus zorgvuldig worden geweerd. Van tijd tot tijd de zeef in de brandstofkraan en aansluitnippel (zie afbeelding 13) verwijderen en zorgvuldig reinigen, bij voorkeur met perslucht. In geen geval de zeven bewerken met een naald of iets dergelijks, want daardoor worden de mazen groter en laten vuil door. Dit vuil zou in de carburateur terecht komen en de sproeier verstopen!

1. Motor

De motor wordt door de olie, die door de benzine is gemengd, gesmeerd. De mengverhouding is 1 : 25, d.w.z. 1 deel olie op 25 delen benzine (zie pagina 13). Nooit z.g. zelfmengende tweefactolie gebruiken! Deze is n.l. te dun (SAE 30)!

2. Versnellingsbak

Na de eerste 500 km bij warme motor de olie aftappen (zie pagina 22 en 23, afbeelding 10 en 11) De olie-aftapplug (afbeelding 10) ontdoen van vuil, weer in het carter draaien en dit vullen met 250 cc verse versnellingsbakolie SAE 80 (de viscositeit = vloeibaarheid, van versnellingsbakolie SAE 80 is gelijk aan die van motorolie SAE 20 en 30). In geen geval dikke versnellingsbakolie gebruiken, daar dan, in het bijzonder bij koud weer, de versnellingsbaktandwielen zeer moeilijk zullen draaien. Verdere olieverseringen zoals aangegeven in het smeerschema.



3. Voor- en achtervering

De voor-zweefarm is gelagerd op silent blocks en behoeft, buiten eventuele afstelling van de schokdempers, (zie pagina 35) geen bijzonder onderhoud. **Bij het aantrekken van bouten en moeren van de zweefarmlagering zorgen, dat door de zich onder het spatbord bevindende klem, de snelheidsmeterkabel en remkabel niet worden afgekneld!** Daarom bij het aantrekken van bouten en moeren van de zweefarmlagering altijd tegenhouden met een steeksleutel. Zie afbeelding 40.

De achtervering moet voor de eerste keer na 500 km, daarna iedere 1500 km worden gesmeerd.

Afb. 40 Bouten aantrekken van de zweefarmlagering



Afb. 41
Snelheidsmeteraandrijving

4. Wielnaven en snelheidsmeteraandrijving

Voor het smeren van de snelheidsmeteraandrijving (afbeelding 41) moet eerst de kabel worden verwijderd.

De wielnaven moeten iedere 10.000 km uit elkaar worden genomen, de onderdelen gereinigd, en de kogellagers in nieuw lagervet verpakt. Deze werkzaamheden kunt U het best door Uw Kreidler-Dealer laten uitvoeren.

5. Bowdenkabels

Iedere 1500 km de Bowdenkabels uithaken en enige druppels olie, vermengd met benzine, in de buitenkabels laten lopen. Er bestaan handige smeearparaten voor dit werk.

Looprichting van de ketting



Afb. 42 Looprichting van de ketting

Sluitveer

6. Ketting

Iedere 3000 km de ketting afnemen en het vuil er af borstelen met een stevige, droge borstel. Daarna de ketting grondig reinigen in wasbenzine; hierbij de schakels laten draaien om hun lagerpenen. De ketting vervolgens naspoelen in zuivere benzine en geheel laten drogen.

Dompel de ketting in een blik met talkvet of speciaal kettingvet, dat vloeibaar is gemaakt boven een pan kokend water — zet het vetbad niet direct op het vuur, daar het vet niet te heet mag worden. De grote oliemaatschappijen brengen hiervoor handige, ronde blikken met speciaal kettingvet in de handel, welke voor lange tijd voldoende zijn. Nog beter is, gebruik te maken van UNIVIS-kettingvet, dat een grote kleefkracht heeft en in hoge mate hittebestendig is.

Laat het vet geheel afkoelen en neem dan de ketting uit het vetbad. Wrijf het teveel aan vet er af en monteer de ketting weer. **Het gesloten eind van de sluitveer moet in rijrichting staan!** (zie afbeelding 42).

7. Draaipunten

De draaipunten van de bedieningsorganen moeten iedere 1500 km worden geolied.

8. Balhoofdlagers

De balhoofdlagers moeten na 10.000 km worden gedemonteerd, gereinigd en opnieuw worden verpakt in lagervet.

Iedere 3000 km moet de balhoofdspeling worden gecontroleerd. Hiertoe de schroefbouts losdraaien, balhoofdbeplating met een naar rechts draaiende beweging (afbeelding 43) afnemen en de gekartelde stelcone aandraaien (afbeelding 44).



Afb. 43 Balhoofdbeplating
afnemen



Afb. 44 Stelcone aandraaien

GOEDE RAAD

Als U de volgende raadgevingen opvolgt en Uw instructieboekje regelmatig herleest, zult U zeer veel plezier van Uw KREIDLER FLORETT beleven.

1. Na het beëindigen van een rit de brandstofkraan sluiten.

Bij openstaande kraan en toevallig vervuilde vlotternaalddzitting (in de carburateur) loopt brandstof in het carter. Hierdoor startmoeilijkheden en zelfs motorschade; carterexplosie — brandstof boven de zuiger, waardoor drijfstangbreuk.

2. Ontstekingstijdstip regelmatig controleren (zie ook pagina 27).

Als deze contrôle wordt nagelaten, kan het ontstekingstijdstip zich wijzigen door slijtage van het fiberblokje van de onderbreker. De motor zal hierdoor langzaam maar zeker minder presteren, terwijl ook startmoeilijkheden zullen optreden.

3. Afstelling van de carburateur niet wijzigen — brandstofzeef in aansluitnippel en filterelement regelmatig reinigen (zie pagina 23).

De gunstigste carburateurafstelling is op pagina 9 en 25 behandeld. Een verandering in deze afstelling zal zeer zeker de prestatie van de motor nadelig beïnvloeden; dit moet dus nagelaten worden.

Bij een vervuild luchtfilter krijgt de motor te weinig brandstof, loopt onregelmatig en wordt oververhit.

4. Voor een goed aanslaan van de motor, regelmatig lopen en topprestaties is een schone bougie vereist.

5. De kartelmoer van het ventiel moet altijd goed aangedraaid zijn, daar anders het gevaar bestaat, dat de binnenband verschuift en het ventiel uit de band wordt gerukt.
6. **Houd U precies aan de voorgeschreven service-beurten.**
Laat de service-beurten op tijd en op de voorgeschreven km-stand uitvoeren. U voorkomt daardoor schade aan de brommer. Aanspraken voor garantie kunnen uitsluitend in behandeling worden genomen, als de service-beurten op tijd werden verricht.
7. **Onderhoudsbeurten.**
De op pagina 58 vermelde onderhoudsbeurten op de voorgeschreven km-stand laten uitvoeren — Uw FLORETT vaart er wel bij!
8. **Bouten en moeren steeds weer controleren en zo nodig aantrekken.**
-

ONDERHOUDSSCHEMA VOOR „KREIDLER FLORETT“

Uit te voeren bij	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	verder iedere km
Motor						
1. Luchtfilter reinigen	*	*	*	*	*	1500
2. Aanzuigergeruisdemper inwendig reinigen			*	*	*	3000
3. Zeefje van carburateur reinigen			*		*	3000
4. Speling van de koppeling controleren	*	*	*	*	*	1500
5. Schakelkabels controleren (weinig speling)	*	*	*	*	*	1500
6. Uitlaat demonteren en reinigen			*		*	3000
7. Uitlaatbocht ontkolen			*		*	3000
8. Motor ontkolen			*		*	6000
Rijwielgedeelte						
1. Bouten en moeren aantrekken	*		*		*	3000
2. Speling van balhoofd controleren	*		*		*	3000
3. Sporing van de wielen controleren	*	*	*	*	*	1500
4. Wielen controleren op slingeren	*	*	*	*	*	1500
5. Spaken controleren	*		*	*	*	3000
6. Remmen controleren - zo nodig bijstellen	*	*	*	*	*	1500
7. Kettingspanning controleren	*	*	*	*	*	1500
Electr. Installatie						
1. Verlichting en afstelling koplamp controleren	*	*	*	*	*	1500
2. Onderbreker contactpunten controleren contacten zo nodig reinigen en afstellen			*		*	3000
3. Ontstekingsstijp controleren - 21° voor b.d.p. = 1.65 mm zuigerweg			*		*	3000
4. Smeervilt van onderbrnok spaarzaam invetten			*		*	3000
5. Bougie reinigen (electrodenafstand 0,4 mm)	*	*	*	*	*	1500

SMEERSHEMA VOOR „KREIDLER FLORETT”

Uit te voeren bij		500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	verder iedere km
●	Versnellingsbakolie verversen	*				*	6000
●	Oleestand controleren - zo nodig bijvullen		*	*	*		1500
✱	Koppelings- en schakelkabel oliën	*	*	*	*	*	1500
■	Remsleutel van voor- en achterwiel invetten			*		*	3000
▲	Aandrijving van snelheidsmeter smeren		*	*	*	*	1500
∨	Ketting reinigen en opnieuw invetten			*		*	3000
✱	Ketting oliën	*	*		*		1500
▼	Achtervering smeren	*	*	*	*	*	1500
✱	Bowdenkabels oliën		*		*	*	1500
■	Naaf- en balhoofdlagers opnieuw verpakken in vet						10 000

- Versnellingsbakolie SAE 80
- * Motorolie SAE 40-50
- Heetlagervet (b.v. Univiston)
- ▲ Smeervet van een gerenommeerd merk
- ∨ Kettingvet

STORINGEN EN HUN OPHEFFING

1. *De motor slaat niet aan:*

- brandstofkraan gesloten
- brandstoftank ledig
- brandstofleiding of -kraan verstopt
- startschuif sluit niet
- carburateur vull
- ontstekingskabel los of beschadigd
- ontstekingsvonk te zwak
- licht ingeschakeld
- ontstekingsspoel defect
- bougie defect
- kortsluitkabel of -schakelaar maken kortsluiting

2. *Motor start moeilijk en slaat weer af:*

- brandstofkraan gesloten
- brandstofleiding of carburateur vervuild
- tank leeg

3. *Motor slaat tijdens de rit af:*

- brug over de bougie-electroden
- bougie met verkeerde warmtegraad
- oververhitting door verkeerde afstelling van ontsteking
- tank leeg

- brandstofkraan openen
- brandstof tanken
- brandstofleiding en -kraan reinigen
- Bowdenkabel controleren en zo nodig vernieuwen
- carburateur reinigen
- ontstekingskabel vastmaken of vernieuwen
- ontsteking geheel laten testen
- licht uitschakelen
- ontstekingsspoel vervangen
- bougie vervangen
- kabel en schakelaar controleren en sluiting verhelpen

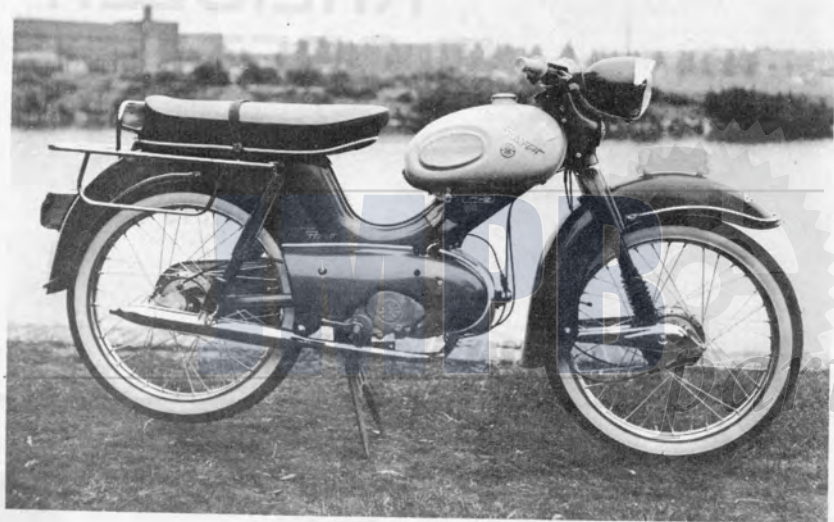
- brandstofkraan openen
- brandstofleiding en carburateur reinigen — eventueel brandstof vervangen
- brandstof tanken

- bougie reinigen
- bougie met warmtegraad 175 inzetten
- ontsteking goed afstellen — 1.65 mm voor b.d.p.
- brandstof tanken

4. *Prestatie van de motor loopt terug:*

- onregelmatige brandstoftoevoer
- oververhitting door te kort aan brandstof — leiding of sproeiers verstopt
- bougie met te lage warmtegraad (gloeiontsteking)
- carburateur loopt over (vlotternaald uitgeslagen of krom) — lekke vlotter
- aanzuigen van valse lucht
- verkeerde afstelling van ontsteking
- uitlaat verstopt door koolaanslag — zuigerveren versleten of vastgekoekt
- brandstofleiding en zeef reinigen
- brandstofleiding en carburateur reinigen
- bougie met warmtegraad 175 inzetten
- carburateur nazien — vlotternaald en vlotter vervangen
- isolatiebus van carburateur vervangen — cilinderkopmoeren aantrekken
- ontsteking goed afstellen — 1.65 mm voor b.d.p.
- cilinder en uitlaat ontkolen — zuigerveren vervangen

JMPB
parts



IMPR

KREIDLER FLORETT IMPORT:

VAN VEEN IMPORT N.V.

Haarlemmerweg 518, Amsterdam - W.

Telefoon 020 — 18.61.62 *