

KREIDLER

Flory

BEDIENUNGSANLEITUNG MOFA MF 20/MF 22

Motor-
Nr.

2 504242

BEDIENUNGSANLEITUNG MOFA MF 20/MF 22

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
		Anhalten und Parken	15
		Motor abstellen – Fahrzeug abstellen (Parken)	
		Benzin und Öl	16
		Super bringt nichts ein – Öl ist nicht Öl – Selbstmischend – Das Mischungsverhältnis – Motorschmierung bergab	
		Pflege und Wartung	18
		Wartungsplan	
		Motor	21
		Öl ablassen – Öl einfüllen – Ölstand kontrollieren – Zylinderkopfschrauben – Motorbefestigungsschrauben – Zylinder, Kolbenboden und Auspuff	
		Zündanlage	23
		Zündzeitpunkt einstellen – Zündkerze – Zündkerzenpflege – Elektrodenverschleiß – Elektrodenabstand 0,4 mm – Wasserschutz-Zündkerzenstecker	
		Kraftstoffanlage und Auspuff	25
		Kraftstoffsieb reinigen – Vergaser, Luft-	
Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer	4		
Merkblatt	4		
Leicht zu finden	7		
Typenschild und Fahrgestellnummer – Motornummer – Blinkerschalter am Lenker links – Werkzeug			
Startvorbereitungen	10		
Fahrzeug ensichern – Kraftstoff im Tank? – Kraftstoffhahn – Reifenluftdruck – Signal – Bremsen – Kupplung – Starthilfe – Leerlauf einlegen – Motor starten – Lichtkontrolle			
Richtig Schalten	13		
Start – Kupplung – Gangwechsel – im Stand – Goldene Regel			
Einfahren	14		

	Seite		Seite
filter und Auspuff – Vergaser abnehmen – Gasschieber herausnehmen – Diesen reinigen – Leerlauf einstellen – Saugschalldämpfer abnehmen und reinigen – Ohne Saugschalldämpfer . . . – Auspuff reinigen		Fahrgesteil	36
Lenkung	29	Bowdenzüge und Bremsgestänge	36
Steuerkopf-(Lenkungs-)Lager nachstellen		Bowdenzüge ölen – Gaszug einstellen – Kupplungszug nachstellen – Schaltzug nachstellen – Handbremse (Vorderrad) nachstellen – Bremsgestänge fetten – Rücktrittbremse (Hinterrad) nachstellen	
Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel	30	Elektrische Anlage	40
Kettenspannung unter Kontrolle halten – Kettenspannung einstellen – Radspur kontrollieren – Kettenschloß – Pflege von Kette, Kettenrad und Kettenritzel		Beleuchtungsanlage . . . – Scheinwerferlampe auswechseln – Rücklicht- bzw. Bremslichtlampe auswechseln – Blinklampe auswechseln – Blinkbaustein	
Räder und Bremsen	32	Fahrzeugreinigung	43
Räder auf Schlag prüfen – Tachometerantrieb abschmieren – Bremsbelagkontrolle – Vorderrad ausbauen – Hinterrad ausbauen – Bremsenpflege – Bremsen nachstellen		Winterfahrt	44
Bereifung	35	Voraussetzungen schaffen – Reifenluftdrücke – Profiltiefe – Streusalz	
Reifendruck – Reifengröße und Typ – Profiltiefe		Winterschlaf	44
		Maschine konservieren	
		Störungen und deren Beseitigung	45
		Technische Daten	48
		Elektrische Schaltpläne	52

Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer

Typ:  Baujahr: _____

Motor-Nr.: _____

Fahrgestell-Nr.: _____


Schlüssel-Nr.: _____

Name des Besitzers: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

Telefon: _____

Erstmals in Betrieb  am: _____

Besondere Ausstattung  am Fahrzeug: _____

Allgemeine Betriebserlaubnis: _____

Haftpflicht-Versicherungs- Nr.: _____

Versicherungs-Gesellschaft: _____

Straße: _____

Ort: _____

Telefon: _____

Merkblatt

Das Mofa Flory MF 20/MF 22 dürfen Sie schon nach Erreichen des 15. Lebensjahres ohne Führerschein fahren, wobei Sie die Betriebserlaubniskarte und den Versicherungsnachweis ständig mit sich führen müssen.

Das Mofa ist steuer- und zulassungsfrei. Es muß eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens 500 000,— DM abgeschlossen werden, empfehlenswert ist aber eine Versicherung mit einer Deckungssumme von 2 000 000,— DM pauschal, die gegenüber der Mindestversicherung nur unwesentlich teurer ist.

Das Mofa muß mit einem Versicherungskennzeichen versehen sein, das Ihnen erstmals bei Beantragung der Haftpflichtversicherung und dann jedes Jahr neu von der Versicherungsgesellschaft zugeteilt wird.

Beim Kauf des Fahrzeugs wird dem Kunden eine Garantiekarte mit Pflegedienstkarte ausgehändigt, die Sie zu jedem Werkstattbesuch mitnehmen sollten. Die im Wartungsplan aufgeführten Arbeiten planmäßig ausführen lassen. Getätigte Dienste werden von der Werk-

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

Ohne Pflegedienstvermerke in der Garantiekarte keine Garantieleistungen!

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

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

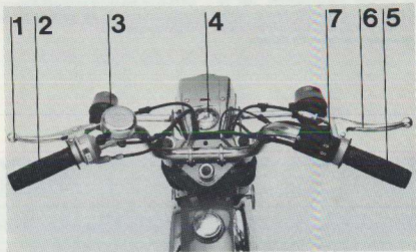
Bitte auf Seite 4 die Fahrzeugdaten usw. eintragen. Wenn sie zur Hand sein sollen, muß nicht erst am Fahrzeug nachgesehen werden.

Flory MF 20
(ohne Blinkanlage)

Flory MF 22
(mit Blinkanlage)



Leicht zu finden

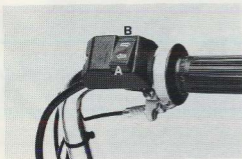


- | | | | |
|---|------------------|---|----------------------------|
| 1 | Kupplungshebel | 5 | Gasdrehgriff |
| 2 | Schalt-drehgriff | 6 | Hebel für Vorderradbremse |
| 3 | Glocke | 7 | Blinkerschalter (Flory 22) |
| 4 | Tachometer | | |

**Blinkerschalter am Lenker rechts
(nur MF 22)**

Stellung A = Blinker links

Stellung B = Blinker rechts



Werkzeug

unter dem Gepäckträger. Zum Herausnehmen Rückwand nach innen drücken und Nase aus dem Schlitz des Gepäckträgers drücken.

Ein Schloß, das Ihnen der KREIDLER-Händler auf Wunsch gern nachträglich einbaut, schützt Ihr Bordwerkzeug vor fremdem Zugriff.



Startvorbereitungen

Fahrzeug entsichern

Schlüssel in das Lenkschloß einstecken. Den Schlüssel ca. 45° nach links drehen und gleichzeitig hochziehen. Schlüssel loslassen und abziehen.



Kraftstoff im Tank?

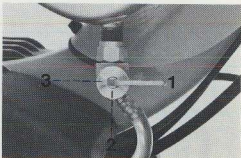
Pures Benzin wäre Motormord! Benzin/Öl-Gemisch 50:1 muß es sein — dem Tankwart auf die Finger gucken und korrekte Ölbeigabe mit eigenen Augen kontrollieren (s. Kap. „Benzin und Öl“).

Kraftstoffhahn

Hebelstellung 1: geschlossen

Hebelstellung 2: geöffnet

Hebelstellung 3: Reserve



Reifenluftdruck

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

Signal

Glocke ausprobieren.

Bremsen

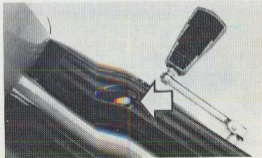
prüfen – durch Zug der Handbremse und Tritt auf die Rücktritt-Bremse – dabei Maschine kurz schieben.

Kupplung

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

Starthilfe

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

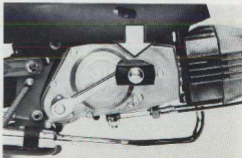
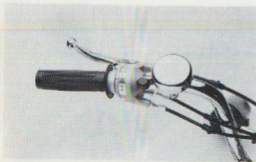


Leerlauf einlegen

mit eingelegtem Gang kann man den Motor nicht antreten. Läßt sich im Stand ein Gang nicht einschalten, Fahrzeug etwas hin- und herschieben und dabei auf „0“ schalten – keinesfalls Gewalt anwenden.

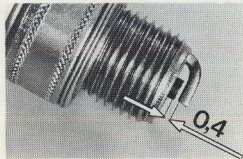
Motor starten

Fahrzeug vom Ständer nehmen. Kupplungshebel ziehen – das linke oder rechte Pedal auf Kickstellung (schräg vorne oben) bringen. Kupplungshebel loslassen. Pedal mit dem Fuß kräftig abwärts drücken und dabei etwas Gas geben.



Kommt der Motor nicht beim ersten Tritt, Kupplungshebel wieder ziehen – Pedal mit Fuß oder Hand $\frac{3}{4}$ Umdrehungen durchziehen – dann Startvorgang wiederholen.

Springt der Motor schlecht an, so ist in der Regel der Elektrodenabstand an der Zündkerze zu groß. Diesen bei Bedarf nachbiegen auf 0,4 mm (entspricht etwa Fingernageldicke).



Lichtkontrolle

Bei laufendem Motor prüfen, ob Scheinwerfer und Rücklicht brennen. Da das Licht zwangsgeschaltet ist, d. h. sobald der Motor läuft, brennt auch die Beleuchtung, kann die Beleuchtung nicht mehr über einen Schalter eingeschaltet werden.

Bremslicht durch Zug am Handbremshebel und Tritt auf Rücktrittbremse bei laufendem Motor prüfen.

Blinker rechts und links bei laufendem Motor einschalten.

Richtig schalten

Start

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

Kupplung

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

Gangwechsel

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

Im Stand

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

Goldene Regel

zur Handhabung der Motordrehzahl: Motor in den unteren Gängen, zumal bei neuem Motor, nicht sinnlos auf volle Drehzahl treiben – andererseits: Motor aber auch niemals mit zu hohem Gang langsam fahrend oder auf Stei-

gungen zu niedrig drehen lassen, denn das hieße, ihn quälen – der Motor soll bei Bummeltempo ruckfrei drehen, also flott laufen – somit: immer rechtzeitig zurückschalten.

Einfahren

wie in früheren Zeiten anhand von besonderen Einfahrvorschriften ist nicht erforderlich – der Flory-Motor ist bereits im Neuzustand vollgasfest.

Anhalten und Parken

Zurückschalten auf Getriebeleerlauf „0“ – Gasdrehgriff in Leerlaufstellung drehen.

Motor abstellen

Kurzschlußbetätigung am Scheinwerfer drücken bis Motor stillsteht.



Fahrzeug abstellen (parken)

Kraftstoffhahn zudrehen – sonst könnte der Motor voll Kraftstoff laufen – Gefahr von **Flüssigkeitsschlag!**

Fahrzeug auf Kippständer stellen – abschließen am Lenkschloß (Diebstahlsicherung): Schlüssel einstecken – durch Linksdrehung (ca. 45°) entriegeln, axial eindrücken und gleichzeitig Lenker nach rechts einschlagen bis zur Einrastung des Schloßzylinders – Schlüssel loslassen und aus Einsteckstellung abziehen.



Benzin und Öl

Super bringt nichts ein

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

Öl ist nicht Öl

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

bere Kolbenlaufflächen und Kolbenringnuten, Kolbenringe außer Klemmgefahr.

Selbstmischend

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

Das Mischungsverhältnis

muß ungeachtet der verwendeten Ölsorten 50:1 betragen, d. h. auf 50 Teile Normalkraftstoff kommt 1 Teil Öl.

Motorschmierung bergab

Bei Talfahrten ohne Gas (und natürlich eingeschaltetem Gang!) wird der Motor vom Hinterrad her angetrieben — da Mischungsschmierung, erhält der Motor nur dann Öl, wenn er auch Gas erhält — Benzin braucht der Motor nur, wenn er leisten muß, Öl will er immer —

daher ist etwas Gasfütterung bei Talfahrt zwar kein Muß, doch ein Soll mit nützlichem Effekt: Ölspende an Kolben und Zylinder statt Hungerschmierung.

Pflege und Wartung

Wartungsplan

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

Motor

Getriebeölwechsel bei warmem Motor	x		x	6000 km ■
Getriebeölstand-Kontrolle, ggf. nachfüllen	x	x	x	6000 km ●
Kupplungsspiel prüfen, ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km
Schaltung kontrollieren, ggf. nachstellen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopfschrauben nachziehen	x	dann jeweils 500 km nach jeder Zylindermontage		
Motorbefestigungsschrauben auf festen Sitz prüfen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopf, Kolbenboden, Auspuffstutzen des Zylinders reinigen, Kolbenringe prüfen, ob frei beweglich		x	x	6000 km ◆

Zündanlage

Zündkerze prüfen, ggf. erneuern		x	x	6000 km ◆
Unterbrecherkontakt prüfen, ggf. einstellen, Unterbrecher mit verschmorten Kontakten erneuern		x	x	6000 km
Zündzeitpunkt prüfen	x	x	x	6000 km
Schmierfilz am Unterbrecher einfetten			x	6000 km

Pflege- und Wartungsdienst bei km	500	3000	6000	alle weiteren
Kraftstoffanlage und Auspuff				
Benzinhahn mit Filter reinigen	x		x	6000 km ■
Vergaser reinigen und einstellen	x		x	6000 km ■
Luftfilter reinigen			x	6000 km ■ ●
Auspuffanlage reinigen		x	x	6000 km ◆
Lenkung				
Steuerkopflager auf Spiel prüfen, evtl. einstellen	x	x	x	6000 km ●
Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel				
Kette im belasteten Zustand prüfen, ggf. nachspannen, Kette schmieren, Spur prüfen	x	x	x	6000 km ●
Kettenrad und Kettenritzel prüfen, ggf. erneuern		x	x	6000 km ●
Räder und Bremsen				
Räder auf Schlag prüfen	x	x	x	6000 km ●
Dicke der Bremsbeläge vorn und hinten prüfen – Mindestdicke 2 mm			x	6000 km
Bereifung				
Reifen-Luftdruck prüfen	x	x	x	6000 km ●
Profiltiefe messen – Mindesttiefe 1 mm		x	x	6000 km ●

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

Fahrgestell

Am Fahrgestell **sämtl.** Schrauben und Muttern nachziehen

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

Bowdenzüge und Bremsgestänge

Bowdenzüge ölen **und** ggf. nachstellen

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

Bremsgestänge **fetten** und ggf. nachstellen

x	x	x	6000 km ■
---	---	---	-----------

Elektrische Anlage

komplette **Beleuchtungsanlage** prüfen, (auch vor jedem **Fahrtantritt**)

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

Scheinwerfer **einstellen**

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

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

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

■ mind. 1 x im **Jahr**

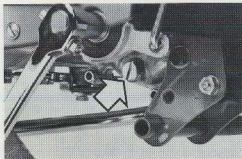
◇ ggf. auch öfter **bei** spürbarem Nachlassen der Leistung oder der Endgeschwindigkeit

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

Motor

Öl ablassen (bei warmem Motor)

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

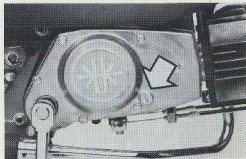


Öl einfüllen

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

Ölstand kontrollieren

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



**Kupplungsspiel prüfen bzw.
Schaltung kontrollieren**

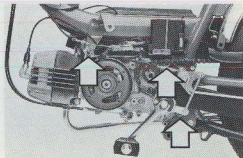
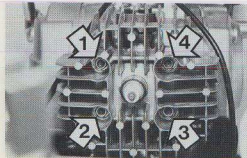
s. Kapitel „Bowdenzüge“

Zylinderkopf-Schrauben

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

Zylinderkopf-Schrauben müssen zunächst nach
500 km und dann jeweils 500 km nach einer
Demontage des Zylinderkopfes mit einem
Drehmomentschlüssel mit vorgeschriebenem
Anzugsdrehmoment (s. Techn. Daten) nachge-
zogen werden.

Motorbefestigungsschrauben
regelmäßig auf festen Sitz prüfen.



Zylinder, Kolbenboden und Auspuffstutzen

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

Zündanlage

Der Motor ist mit einem kontaktgesteuerten Schwunglicht-Magnetzünder ausgestattet.

Zündzeitpunkt-Einstellung

kann sich durch den Verschleiß der Unterbrecherkontakte im Laufe der Zeit verändern. Einstellarbeiten sollten der KREIDLER-Kundendienst-Werkstatt vorbehalten bleiben, die über entsprechende Einstell- und Kontrollgeräte verfügt.

Zündkerze

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

Zündkerzen-Pflege

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

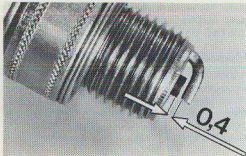
Elektroden-Verschleiß

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

Elektrodenabstand 0,4 mm

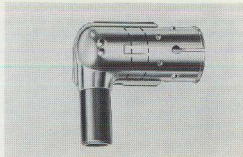
Nicht mit dem Fingernagel oder mittels Postkarte messen, sondern mit der 0,4 mm Fühlerlehre – ebensogut kann es ein genau 0,4 mm starkes Blech eigener Anfertigung sein – nachbiegen: durch sanfte Schläge etwa mit dem Drehstift (Dorn) des Zündkerzenschlüssels auf die Außen-Elektrode.

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



Wasserschutz-Zündkerzenstecker

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

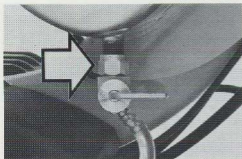


Kraftstoffanlage und Auspuff

Kraftstoffsieb reinigen

Tank völlig entleeren.

Überwurfmutter abschrauben, Kraftstoffhahn vom Tank abnehmen. Sieb durch Ausblasen säubern. Bei der Montage der Dichtung erneuern.



Vergaser, Luftfilter und Auspuff

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

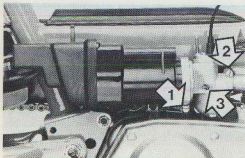
Der ganze Gasweg von Saugschalldämpfermündung über Luftfilter, Vergaser, Motor und Auspuffrohr bis Auspuffdämpfer-Ende ist ein überaus komplexes, geschlossenes Schwingungssystem – darin hat alles eine genau aufeinander abgestimmte Funktionsordnung – Änderungen sind immer Eingriffe in die Konstruktion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

Bohrung der Hauptdüse größer machen in der Hoffnung auf mehr Motorleistung: Völlig verfehlt – der Motor würde mehr Benzin verbrauchen, mehr Ölkohle ansetzen und die Kerze verrußen, aber keinen Deut schneller, was er übrigens auch nicht darf, oder zugkräftiger laufen.

Den Auspuff lauter machen führt keineswegs zur vermeintlichen Betonung der Fahrerpersönlichkeit, sondern einzig und allein zu grober Belästigung der Umwelt und zur gesetzeswidrigen Manipulation.

Vergaser abnehmen

Saug Schalldämpfer abnehmen, dazu Klemmschelle (1) lösen und Saug Schalldämpfer nach hinten abziehen. Vergaser-Klemmschraube (2) lösen und Vergaser nach hinten vom Ansaugstutzen abziehen. 3 = Gasschieber-Einstellschraube.

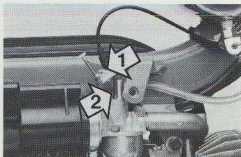


Gasschieber herausnehmen

Selten erforderlich, zumal die Stellung der Düsen-nadel nicht verändert werden soll – die beiden Befestigungsschrauben (1) des Vergaserdeckels abschrauben und den Gasschieber (2) aus dem Gehäuse herausziehen.

Schwimmergehäuse öffnen

Schwimmerdeckel abschrauben, Schwimmer abnehmen: Stift herausziehen – Halteblech des Schwimmers dabei nicht verbiegen! Das



Halteblech des Schwimmers betätigt die Schwimmemnadel.

Sie erkennen ebenfalls die Hauptdüse (das Messingteil mit dem Schlitz für den Schraubenzieher) und darunter die Nadeldüse (mit dem Sechskant).

Bei der Montage des Schwimmers die Schwimmemnadel nicht verkehrt einsetzen (Spitze nach oben in die Düse, abgerundetes Ende schaut heraus).

Düsen reinigen

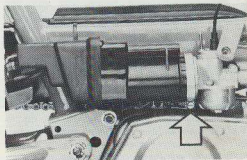
Hauptdüse und Nadeldüse mit Luft aus eigener Puste oder mit Preßluft durchblasen. Niemals mit scharfen Gegenständen wie Nadeln usw. reinigen wollen.

Leerlauf einstellen

Der Motor muß dazu betriebswarm sein. Gaszugeinstellschraube am Gasdrehgriff möglichst weit hineindrehen, dann mit einem Schraubenzieher die Gasschieber-Stellschraube nachkorrigieren. Drehung nach rechts: Motor läuft schneller, Drehung nach links: Motor läuft langsamer. Anschließend Spiel am Gaszug korrigieren.

Saugerschalldämpfer abnehmen und reinigen

Klemmschelle am Vergaser lösen, Saugerschalldämpfer vom Vergaser abziehen. Kammerdeckel von der Ansaugkammer abziehen. Der Ansaugfilter ist in die Ansaugkammer eingegossen und läßt sich nicht entfernen. Alle Teile mit Benzin reinigen, Filter trocknen, mit Motoröl benetzen, Saugerschalldämpfer zusammenbauen, auf den Vergaser schieben und befestigen.



Ohne Saugschalldämpfer

oder ohne den darin liegenden Luftfilter fahren, wäre grundfalsch. Der Motor würde weniger Leistung haben. Ohne Luftfilter kann es durch Staub = Schmirgel zu rapidem Motorverschleiß kommen.

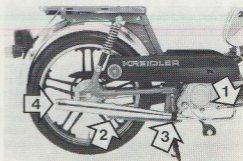
Auspuff reinigen

Bei einem Zweitakt-Motor setzen sich im Schalldämpfer Rückstände ab, die Bohrungen in den Dämpferkammern werden dadurch kleiner und die Motorleistung läßt nach. Deshalb ist die Auspuffanlage regelmäßig von den Rückständen zu reinigen.

Auspuff vom Fahrzeug abbauen, dazu Klemmschellen am Zylinder (1) und am Schalldämpfer (2) lösen.

Schalldämpfer vom Auspuffrohr abziehen (3) und Schalldämpfer öffnen: mit Steckschlüssel SW 10 Endkappe abschrauben (4) und Endkappe und Schalldämpfereinsatz abziehen. Von allen Teilen die Rückstände mit einem Schraubenzieher oder Dreikantschaber entfernen. Beim Zusammenbau Asbestschnüre (zur Abdichtung) wieder sorgfältig einlegen.

Die Auspuffanlage mit einem Schweißbrenner oder mit einer Lötlampe auszubrennen wäre unzeitgemäß, weil die damit verbundene Rauchentwicklung die Umwelt verschmutzt; außerdem werden die Chromteile durch das Ausbrennen unansehnlich.



Lenkung

Steuerkopf-(Lenkungs-)Lager nachstellen

Maschine auf den Ständer stellen – Teleskopgabel von vorn oberhalb der Radachsfäuste mit den Händen fassen und wechselweise vor/zurück drücken – wird Spiel in der Steuerkopflagerung deutlich, muß nachgestellt werden, denn hiervor hängt die exakte Vorderadführung ab und damit die Längs- und Kurvenstabilität der Maschine, sprich Fahr-sicherheit.

Mutter (1) mittels Innensechskantschlüssel lösen, dazu Gummikappe (2) abnehmen, den gerändelten Gewindekonus (3) von Hand oder mittels einer Rohrzange ein wenig niederschrauben. Besser zuviel als zu wenig Lager-spiel geben, denn das Lagerspiel wird etwas verringert, sobald die Gegenmutter festgezogen wird.

Richtige Einstellung bedeutet: Die Lagerung muß mit deutlicher Leichtgängigkeit praktisch spielfrei sein – an keiner Stelle des Gesamt-Lenkeinschlags darf die Lenkung klemmen – die Gabel muß ganz leicht in die rechte bzw. linke Endstellung kippen.



Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel

Kettenspannung unter Kontrolle halten

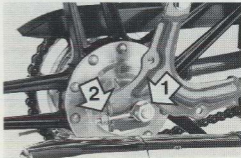
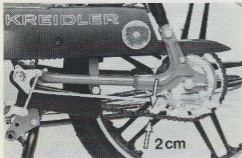
Um die Spannung der Antriebskette (auf der linken Fahrzeugseite) zu kontrollieren, das Fahrzeug auf den Ständer stellen und die Kette in der Mitte ihrer freien Länge mit einem Schraubenzieher nach oben und unter drücken – eine Gesamt-Bewegungsstrecke von 2 cm ist richtig.

Achtung: Das Hinterrad einige Male durchdrehen und fortlaufend das Kettenspiel prüfen –

die Spannung ist nicht in jeder Kettenstellung gleich – an der straffsten Stelle soll 2 cm Spiel bestehen.

Kettenspannung einstellen

Auf beiden Seiten die Achsmuttern (1) lockern. Die Einstellmutter (2) der Kettenspanner gleichmäßig anziehen, bis die vorgeschriebene Spannung erreicht ist. Achsmuttern festziehen.



Radspur kontrollieren

So hoch als möglich über dem Boden eine gerade Latte an die Räder legen, um festzustellen, ob Vorder- und Hinterrad genau fluchten (in einer Linie laufen) – wenn nicht, Hinterradstellung entsprechend korrigieren (2 cm Kettenspiels beachten).

Kettenschloß

Die Verschlußfeder ist eine Spange aus Flachstahl, deren geschlossene Seite immer in die Laufrichtung der Ketten weisen muß.



Pflege von Kette, Kettenrad und Kettenritzel

Siehe Wartungsplan – regelmäßig ein Kettenfett aufbringen – Öl taugt nicht, ist zu dünnflüssig, wird abgeschleudert.

Bei Kettenerneuerung darf die neue Kette nie auf einem abgenutzten Kettenrad und Kettenritzel, bzw. eine verschlissene Kette nie auf neuem Kettenrad und Kettenritzel aufgelegt werden. Ihr KREIDLER-Händler wird Ihnen gern helfen, den Verschleißzustand dieser Teile zu beurteilen.

Räder und Bremsen

Räder auf Schlag prüfen

Unrunde Reifen und Räder beeinflussen die Fahrsicherheit, deshalb regelmäßig Reifen und Räder auf Schlag prüfen.

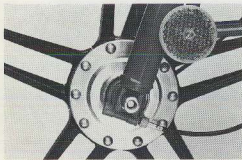
Tachometerantrieb abschmieren

Ist nicht mehr notwendig. Der Tachometerantrieb ist wartungsfrei.

Bremsbelag-Kontrolle

Dazu die Räder ausbauen und den Bremsdeckel zusammen mit den Bremsbelägen vom Rad abnehmen.

Neuer Belag ist 3,5–4 mm dick, spätestens bei 2 mm Belagdicke müssen neue Bremsbacken eingebaut werden (Beläge allein lassen sich nicht erneuern, sie sind aufgeklebt) – Pflege siehe kommenden Abschnitt.



Vorderrad ausbauen

Auf der rechten Fahrzeugseite:

Schraube (1) herausdrehen

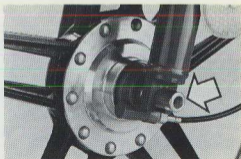
Innensechskantmutter (2) herausdrehen

Auf der linken Fahrzeugseite:

Mit einem Schraubenzieher Steckachse etwas herausziehen. Vorderrad nach unten aus der Gabel herausziehen.

Bei der Montage darauf achten, daß die Scheibe (1) zwischen Gabel und Tachometerantrieb sitzt.

Vor dem Festziehen der Innensechskantmutter Fahrzeug einige Male am Lenkerbügel kräftig nach unten stauchen, Innensechskantmutter festziehen, Sechskantschraube festziehen.



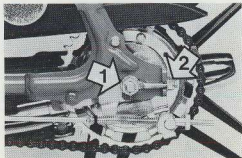
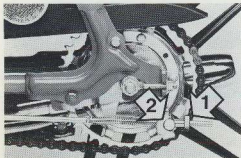
Hinterrad ausbauen

Bremsgestänge aushängen – dazu Rändelmutter (1) soweit zurückdrehen, bis der Haltebolzen (2) vom Bremshebel (3) abgenommen werden kann.

Auf beiden Fahrzeugseiten die Achsmuttern (1) abschrauben, die Kettenspanner (2) lösen und von der Achse abnehmen.

Rad nach vorn drücken und aus der Schwinge nach unten herausnehmen.

Kette vom Kettenrad abnehmen.



Bremsenpflege

Bremsdeckel (auch Bremsbackenträger oder Bremsschild genannt) aus der Trommel ziehen – alles mit trockenem Pinsel entstauben, auch ausblasen mit Preßluft in der Werkstatt ist richtig – kein Benzin oder Öl auf die Beläge kommen lassen – mit Öl oder Fett behaftete Beläge sind unbrauchbar – Beläge zwecks besserer Bremswirkung aufrauen wollen, wäre völlig verfehlt.

Immer funktionstüchtige Bremsen haben: Vor allem, wenn gewohnheitsmäßig sanft gebremst wird, zwischendurch aus höherem Tempo drei oder vier Gewaltbremsungen hintereinander praktizieren – dadurch bekommen die Beläge jenen „Schliff“, der wieder frische und wirkungsvolle Belagmaterial-Oberfläche zur Wirkung kommen läßt.

Bremsen nachstellen

durch Bremsbelag-Abrieb (Verschleiß) wird der Leerweg des Bremshebels am Lenker und des Rücktritts mit der Zeit größer – s. Kap. „Bowdenzüge“.

Bereifung

Reifendruck

Bei kalten, das heißt, noch nicht warmgefahrenen Reifen prüfen – nicht etwa durch Dauendruck, sondern mit dem Hand-Luftdruckprüfer oder an der Tankstelle und das gleichzeitig mit jeder Tankfüllung – Druckprüfer-Skalen in „bar“ (neue Norm) brauchen nicht zu irritieren, 1 bar ist praktisch genau 1 atü (= Atmosphären-Überdruck).

Die angegebenen Luftdruckwerte (s. Techn. Daten) gelten für Sommer- wie Winterbetrieb.

Reifengröße und Typ

können Sie den Techn. Daten am Ende dieses Büchleins oder der Betriebserlaubnis Ihres Fahrzeuges entnehmen.

Profiltiefe

Mindest-Profiltiefe (die Polizei kontrolliert): 1 mm, das heißt, jede Stelle des Laufflächen-Profilmusters muß mindestens 1 mm tief sein – aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich, nicht erst bei Mindestprofiltiefe 1 mm an neue Reifen zu denken, je früher, umso besser, vor allem im Winter.

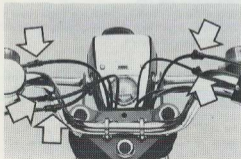
Fahrgestell

Am Fahrgestell sämtl. Schrauben und Muttern regelmäßig auf festen Sitz prüfen.

Bowdenzüge und Bremsgestänge

Bowdenzüge ölen

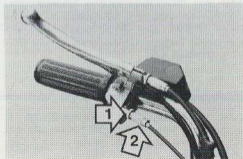
An den Bowdenzugöhlern regelmäßig etwas Öl hineinträufeln und dabei die Züge mehrmals betätigen – Schwergängigkeit und Einfrieren (im Winter) wird dadurch verhindert.



Gaszug einstellen

Zunächst am Vergaser bei warmem laufendem Motor den richtigen Leerlauf einstellen (s. Kap. „Leerlauf einstellen“).

Am Gasdrehgriff Kontermutter (1) lösen. Einstellschraube (2) so verdrehen, bis gewünschtes Spiel am Drehgriff vorhanden ist – Drehung der Einstellschraube nach links = weniger Spiel, Drehung nach rechts = mehr Spiel.



Kupplungszug nachstellen

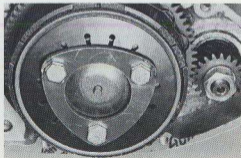
Kontermutter (1) lösen; Stellschraube (2), so weit verdrehen, bis gewünschtes Spiel (ca. 3–4 mm Leerweg) am Kupplungshebel erreicht ist.



Kupplung rutscht

Sollte trotz korrekter Zugseil-Einstellung die Kupplung bei losgelassenem Hebel nicht voll greifen, sondern rutschen: Kundendienst-Werkstatt aufsuchen.

Das Foto zeigt die Kupplung bei abgenommenem Kupplungsdeckel.



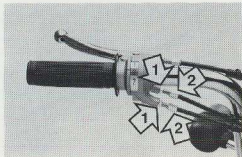
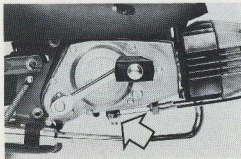
Schaltzug nachstellen

2. Gang einlegen – Schaltbalken an der Motorseite muß genau quer zur Fahrtrichtung stehen.

Wenn nicht, Kontermuttern (1) am Schaltdrehgriff lösen und Einstellschrauben (2) in Schaltdrehgriff hineindrehen. Schaltbalken auf der Motorunterseite quer zur Fahrtrichtung einstellen – dabei ggf. das Hinterrad etwas hin und her bewegen.

Beide Einstellschrauben (2) aus dem Schaltdrehgriff herausdrehen bis an den Schaltzügen kein Spiel mehr vorhanden ist.

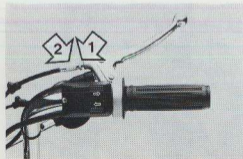
Kontermuttern (1) festziehen und Gänge bei laufendem Motor und gezogener Kupplung mehrmals durchschalten.



Handbremse (Vorderrad) nachstellen

Kontermutter (1) lösen und Einstellschraube (2) soweit verdrehen, bis gewünschtes Spiel am Bremshebel erreicht ist.

Nach eigener Handgröße einstellen – dem Hebel so viel Leerweg geben, daß bei kraftvoller Bremsung die Hand nicht zur Faust wird, sondern die Finger noch etwas gestreckt und damit aktiv bleiben – nur so kann feinfühlig abgebremst, die Bremskraft bemessen und notfalls mit ganzer Handkraft eine Vollbremsung (Notbremsung) ausgeführt werden.



Bremsgestänge fetten

Bremsgestänge an allen Umlenkpunkten und am Bremshebel mit etwas Fett versehen. Fettmenge so dosieren, daß Kleidung davon bei Fahrbetrieb nicht beschmutzt wird.

Rücktrittbremse (Hinterrad) nachstellen

Rändelmutter so stellen, daß am Fußpedal ein Leerweg von ca. 3 cm zu messen ist.



Elektrische Anlage

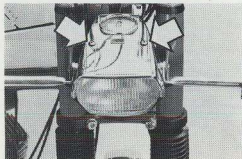
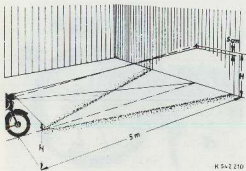
Beleuchtungsanlage

vor jeder Fahrt überprüfen. Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, sollten Sie wiederholt die Scheinwerfereinstellung kontrollieren. Dazu das Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen und am Lichtschalter „Abblendlicht“; (geht nur bei laufendem Motor) einschalten. Hell-Dunkel-Grenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als die Scheinwerfer-

mitte liegen. Ist eine Einstellkorrektur erforderlich, Scheinwerfer-Befestigungsschrauben etwas lockern, Scheinwerfer richtig stellen, Befestigungsschrauben wieder festziehen.

Scheinwerfer-Lampe auswechseln

Zwei Kreuzschlitzschrauben herausdrehen. Scheinwerferoberteil abheben (evtl. die beiden Scheinwerferbefestigungsschrauben lösen) und zur Seite legen.



Kontaktbügel nach oben schwenken und Scheinwerferbirne nach hinten aus dem Scheinwerfereinsatz herausziehen. Die neue Birne (absolut frei von Fingerabdrücken und Schmutz) in den Scheinwerfereinsatz einsetzen.

Rücklicht- bzw. Bremslichtlampe auswechseln

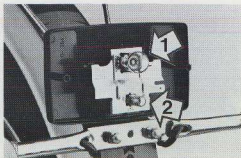
Zwei Kreuzschlitzschrauben am Lichtaustritt herausdrehen und Lichtaustritt abnehmen.

Obere Lampe = Bremslicht

Untere Lampe = Rücklicht

Lampen etwas in den Lampenträger hineindrücken und nach Drehung nach rechts oder links aus dem Lampenträger herausziehen.

Neue Lampen müssen absolut frei von Fingerabdrücken oder Schmutz sein.

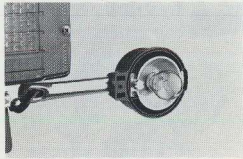
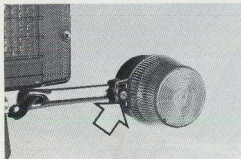


Blinklampe auswechseln

Schraube am Blinkerglas herausdrehen.
Blinkerglas abnehmen.

Glühlampe etwas in die Fassung hineindrücken, dann eine kleine Linksdrehung – die Lampe ist frei und kann aus der Fassung herausgenommen werden.

Neue Lampe nach dem Einsetzen mit einem sauberen Tuch abwischen und nicht mehr mit den Fingern berühren!



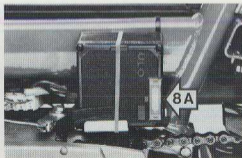
Blinkbaustein

Die Blinkanlage wird mit Gleichstrom von einem Blinkbaustein versorgt, in dem Trockenakku und Blinkgeber integriert sind.

Eine 8 A-Schmelzsicherung verhindert plötzliches Entladen.

Der Blinkbaustein ist wartungsfrei.

Die lackversiegelten Schrauben nicht herausdrehen, da sonst Verlust evtl. Garantiesprüche!



Fahrzeuginnenreinigung

Nicht nur die ständige Überwachung der Funktionstüchtigkeit bewahrt Sie vor unliebsamen Überraschungen und unnötigen Geldausgaben, auch die regelmäßige Pflege der Lack-, Chrom- und Kunststoffteile erhält auf lange Sicht den Wert Ihres Fahrzeuges.

Waschen Sie Ihr KREIDLER-Mofa regelmäßig, denn Straßenschmutz und Verunreinigungen der Luft, besonders in Industriegebieten, greifen die Oberfläche Ihres Fahrzeugs an. Verwenden Sie am besten reichlich kaltes oder lauwarmes Wasser und einen Schwamm, den Sie während der Fahrzeugwäsche häufig von den darin haftenden Schmutzteilen säubern, damit Sie die zu waschenden Teile nicht unnötig verkratzen. Schmutzkrusten vor dem Waschen aufweichen. Nach dem Waschen den Lack ab und zu mit einem handelsüblichen Hartwachs behandeln.

Für Chromteile gibt es Chromputz- und Chromschutzmittel, deren Anwendung vor Beginn des Winters und bei der Frühjahrs-Generalreinigung besonders empfehlenswert ist.

Die Motorverkleidung (Kunststoff) mag die vorgenannten Polier- und Schutzmittel nicht. Im Handel sind zwar spezielle Kunststoffreiniger erhältlich, ein gebräuchliches Kunststoffreinigungsmittel aus dem Haushalt erfüllt aber auch seinen Zweck.

Winterfahrt

Voraussetzungen schaffen

für unproblematischen Kaltstart sorgen – durch passenden Zündkerzen-Wärmewert, korrekten Elektrodenabstand, nicht zu alte Zündkerze und einwandfreie Zündzeitpunkt-Einstellung.

Reifenluftdrücke

senken erbringt nicht bessere Haftkraft zwischen Reifen und Fahrbahn, wohl aber schlechtere Reifen-Seitenführung – daher im Winter grundsätzlich die vorgeschriebenen Reifenluftdrücke einhalten, siehe Techn. Daten.

Profiltiefe

Mit Reifen fahren, die noch mindestens 2 mm Profiltiefe aufweisen, ungeachtet der Vorschrift, die besagt, daß die Mindestprofiltiefe 1 mm

betragen muß – neue Reifen haben eine Profiltiefe von 3,5–4 mm.

Streusalz

ist ungemein aggressiv, greift durch Korrosion Metall und Lack gleichermaßen an – am besten unmittelbar nach der Fahrt die Maschine gründlich waschen – die trockene Maschine mit einem Korrosionsschutzöl aus der Sprühdose versorgen ist gut, aber keine Garantie gegen Salzfraß. Einmal vom Salzfraß beschädigte Oberflächen lassen sich nicht mehr aufpolieren!

Winterschlaf

Maschine konservieren

Die ganze Maschine gründlich reinigen – alle blanken Metallteile mit einem Korrosionsschutzöl aus der Sprühdose einnebeln, zum Schutz gegen Rost – lackierte Teile können mit einem wachshaltigen Lackpflegemittel behandelt werden, wovon mattschwarz lackierte Teile allerdings einen leichten Glanz erhalten. Bei laufendem Motor Benzinbahn schließen,

laufen lassen, bis der Vergaser leer ist – sonst: Benzin verdunstet aus dem Vergaser, Öl bleibt zurück und kann Bohrungen und Düsen verlegen – gegebenen Benzinvorrat ruhig im Tank belassen.

Zündkerze heraus-schrauben – 2–3 cm Korrosionsschutzöl (zum Beispiel das Benzinzusatzmittel Desolite für Zweitaktmotoren) einfüllen – 2. Gang einlegen, Motor von Hinterrad aus durchdrehen, um das Schutzöl im Motorinneren zu verteilen.

Maschine zur Entlastung der Reifen auf den Ständer stellen – auf keinen Fall die Luft aus den Reifen ablassen, sie dürfen den Winter über nicht „platt“ sein.

Störungen und deren Beseitigung

Motor springt nicht an

Kraftstoffbehälter leer oder Kraftstoffhahn geschlossen. Starthilfe bei kaltem Motor nicht benutzt (Stift niederdrücken).

Düsen oder Kraftstoffhahn-Sieb verstopft.

Elektrodenabstand an der Zündkerze zu groß oder Fremdkörper zwischen den Elektroden (auf 0,4 mm nachbiegen bzw. reinigen).

Störung der Zündanlage.

Zur Prüfung neue Zündkerze in Kerzenstecker einführen, an Masse halten und Motor durchdrehen. Springt kein Funke über, so liegen Zündstörungen vor.

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

Wenn der Motor nicht anspringt, könnte bei abgestellter Maschine und unverschlossenem Kraftstoffhahn fortwährend Kraftstoff in den Motor laufen wenn der Schwimmemadelsitz des Vergasers verschmutzt ist.

Zum Starten Kraftstoffhahn zumachen und Gasdrehgriff auf „Vollgas“ stellen und durchstarten. Kommt der Motor trotzdem nicht, Zündkerze herausschrauben und Motor ohne Kompression mit Hilfe der Pedale öfters durchtreten (geht von Hand!). Anschließend eine trockene Zündkerze einsetzen und starten.

Motor springt an, bleibt jedoch kurz darauf wieder stehen oder nimmt kein Gas an

Kraftstoffhahn ist zu; der Motor läuft nur so lange, bis das Schwimmergehäuse entleert ist. Oder der Motor ist noch kalt, so daß Starthilfe nochmals niedergedrückt werden muß (Gasdrehgriff nur bis zum fühlbaren Anschlag aufziehen). Hauptdüse im Vergaser verstopft.

Motor läuft im 4-Takt und qualmt aus dem Auspufftopf

Schwimmernadel bleibt hängen, so daß der Motor überfettet läuft.
Schwimmer verbogen, so daß Niveau nicht mehr stimmt (Kundendienst aufsuchen).
Luftfilter verschmutzt.

Motorleistung läßt nach

In der Auspuffanlage Durchgangslöcher verrußt (reinigen). Kolbenringe festgeklebt (Kundendienst aufsuchen). Gasschieber geht nicht ganz hoch (Einstellschraube nachregulieren).
Luftfilter verschmutzt.
Bremsen schleifen (Rückzugfedern holen Bremsbacken und Bowdenzüge nicht mehr zurück).
Hinterradkette steif oder zu stramm.
Zündzeitpunkt verstellt (Kundendienst aufsuchen).

Motor hat hohen Leerlauf

Gasschieber hängt (Vergaser demontieren, Abrieb oder Fremdkörper entfernen).
Bowdenzug in Ordnung bringen.
Schieberanschlagschraube zu weit hineingedreht.

Motor bleibt im Leerlauf stehen

Zündkerzen-Elektrodenabstand zu groß (nachbiegen auf 0,4 mm).
Unterbrecher falsch eingestellt.

Störungen an der Blinkanlage

Blinker leuchten nicht auf

Blinkgeber tickt nicht

Blinkerschalter defekt, Stromkreis unterbrochen (Sicherung), Masseverbindung schlecht.

Blinker leuchten nicht oder ganz schwach,

Blinkgeber tickt leicht

Batterie zu schwach, größere Strecke fahren.

Blinker leuchten nur vorn oder hinten

Anschlüsse an den Blinkleuchten und Glühbirnen prüfen.

Blinker blinkt vorne rechts und hinten links oder umgekehrt

Anschlüsse sind vertauscht, richtig, d. h. farbgleich anschließen.

Blinkgeber tickt schnell, Blinker leuchten nicht auf

Kabel auf Masseschluß prüfen.

Blinker leuchten nicht, Blinkgeber tickt nicht, Anschlüsse alle richtig

Blinkbaustein durch Tauschen prüfen.

Technische Daten

Mofa Flory MF 20/22

Motor

Typ	liegender Einzylinder-Zweitaktmotor
Bohrung/Hub	40 mm/39,7 mm
Hubraum	49,9 ccm
Dauerleistung	1,1 kW (1,5 PS)
bei min^{-1}	3500
Kühlung	Fahrtwind
Zylinderkopfmuttern	Anzugsmoment 14 ... 16 Nm (1,4 ... 1,6 kpm)

Kraftübertragung

Primärtrieb	Schrägverzahntes Zahnradpaar
Kupplung	4-Lamellen-Kupplung im Ölbad
Getriebe	2-Gang-Handschaltung
Übersetzungsverhältnisse	1. Gang = 1:3,21
1. und 2. Gang	2. Gang = 1:1,81

Mofa Flory MF 20/22

Getriebeölfüllung	Getriebeöl SAE 80 ¼ Ltr. (250 ccm)
Sekundärantrieb	Rollenkette 1/2 x 3/16", 100 Glieder einschl. Schloß
Kettenritzel	16 Zähne
Kettenrad	42 Zähne

Zündanlage

Typ	Kontaktgesteuerter BOSCH-Schwunglichtmagnetzünder
Leistung	6 V 19/10-5 W
Zündzeitpunkt v. o. T.	1,25 mm
Zündkerze	BOSCH 175 T 1, BERU 175/14, Champion L 86
Elektrodenabstand	0,4 mm

Vergaser

Typ	BING 1/10/152
Hauptdüse	62
Nadeldüse	2,15
Düsennadel	46-042
Nadelstellung	2

Kraftstoffanlage

Tankinhalt	5,6 Ltr., davon sind 0,6 Ltr. Reserve
Mischungsverhältnis	50:1
	selbstmischendes 2-Takt-Markenöl
Normverbrauch	1,95 Ltr./100 km

Fahrgestell

Rahmen	Rohrrahmen
Federung vorn	Teleskopgabel
Federung hinten	Schwinge mit Federbeinen in offener Sportbauweise

Räder und Bremsen

Räder	Aluminium-Räder in KREIDLER-Verbundbauweise 1.60 x 17
Bereifung vorn und hinten	2 1/4-17 Mop. (21 x 2,25)
Reifenluftdruck vorn/hinten	1,5/2,5 atü
Bremsen	Leichtmetall Vollnabenbremsen
Bremsbeläge	aufgeklebt, Belagstärke mind. 2 mm

Mofa Flory MF 20/22

Beleuchtungseinrichtung

Scheinwerfer	6 V 15 W (dauerabgeblendet, zwangsgeschaltet)
Rücklicht	6 V 4 W (ohne Blinkanl.)/6 V 2 W (mit Blinkanl.)
Bremslicht	6 V 5 W

Blinkanlage (MF 22)

Blinkleuchten	6 V 21 W
Batterie und Blinkgeber	integriert in Blinkbaustein ULO 801 85
Sicherung	im Blinkbaustein 8A

Maße und Gewichte

Länge	ca. 1745 mm
Breite	660 mm
Höhe (unbelastet)	ca. 1050 mm
Sitzhöhe (unbelastet)	810 mm (einstellbar)
Radstand	ca. 1140 mm
Leergewicht (vollgetankt)	ca. 59–60 kg (je nach Ausstattung)
zul. Gesamtgewicht	170 kg
Bergsteigfähigkeit	ca. 28%

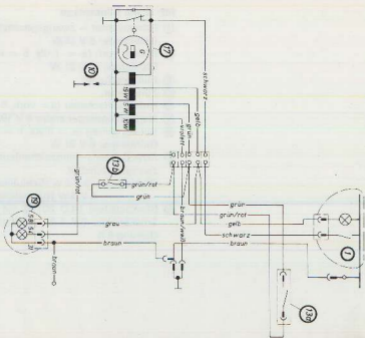
Zubehör zur nachträglichen Montage

Abschließbarer Werkzeugkasten, Beinschild, Packtaschenhalter, Packtaschen, Gepäckkorb hinten
Blinkanlagen-Nachrüstsatz (MF 20)

Elektrische Schaltpläne

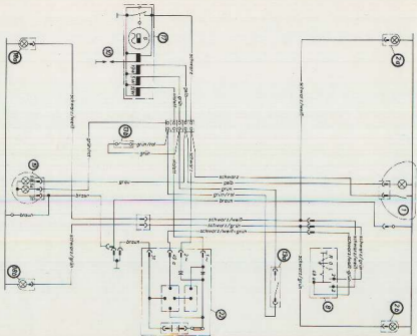
MF 20 ohne Blinkanlage

- ① Scheinwerfer – zwangsgeschaltet
Glühlampe: 6 V 15 W
- ⑩ Zündkerze
- ⑬ Bremslichtschalter (a = vorn, b = hinten)
- ⑰ Magnetzündgenerator 6 V 19/10–5 W
- ⑲ Schluß-Brems-Kennzeichenleuchte –
zwangsgeschaltet
Glühlampen: 6 V 4 W (Schlußlicht)
6 V 5 W (Bremslicht)



MF 22 mit Blinkanlage

- ① Scheinwerfer – zwangsgeschaltet
Glühlampe: 6 V 15 W
- ② Blinker vorn (a = links, b = rechts)
Glühlampe: 6 V 21 W
- ⑧ Blinkerschalter
- ⑩ Zündkerze
- ⑬ Bremslichtschalter (a = vorn, b = hinten)
- ⑰ Magnetzündergenerator 6 V 19/10-5 W
- ⑱ Blinker hinten (a = links, b = rechts)
Glühlampe: 6 V 21 W
- ⑲ Schluß-Brems-Kennzeichenleuchte –
zwangsgeschaltet
Glühlampen: 6 V 2 W (Schlußlicht)
6 V 5 W (Bremslicht)
- ⑳ Blinkbaustein ULO 801 85 mit integriertem
Trockenakku 6 V 1 Ah, Blinkgeber und Si-
cherung 8 A



**KREIDLER WERKE GMBH
FAHRZEUGWERKE
7014 KORNWESTHEIM**