

KREIDLER

BEDIENUNGSANLEITUNG MOFA MF 24

Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer

4

Merkblatt

Einleitung – Führerschein – Haftpflichtversicherung – Garantie – Original-KREIDLER-Teile

5

Leicht zu finden

Typenschild und Fahrgestellnummer – Motornummer – Werkzeug – Cockpit – Schalter am Lenker rechts

8

Richtige Kleidung?

Schutzhelm – Nierenschutzgurt – Handschuhe

12

Startvorbereitungen

Sehr wichtig! – Papiere – Fahrzeug entsichern – Kraftstoff im Tank? – Kraftstoffhahn – Reifenluftdruck – Signal – Bremsen – Kupplung

13

Motor starten

Starthilfe – Motor starten – Lichtkontrolle

15

Richtig Schalten

Start – Kupplung – Gangwechsel – Im Stand – Goldene Regel

16

Einfahren

Fahrzeug abbremsen

17

Richtig bremsen will gelernt sein – Gut fahren zu können bedeutet nicht nur, sich auf gerader oder kurvenreicher Strecke fortbewegen. Auch das gefühlvolle und sichere Abbremsen eines Zweirades gehört dazu und will gelernt sein.

Anhalten und Parken

19

Motor abstellen – Fahrzeug abstellen (Parken)

Benzin und Öl

19

Super bringt nichts ein – Öl ist nicht Öl – Selbstmischend – Das Mischungsverhältnis – Motorschmierung bergab

Pflege und Wartung

21

Wartungsplan

Motor

24

Öl ablassen – Öl einfüllen – Ölstand kontrollieren – Zylinderkopfschrauben –

BEDIENUNGSANLEITUNG MOFA MF 24

	Seite		Seite
Motorbefestigungsschrauben – Zylinder, Kolbenboden und Auspuff		Bereifung	39
Zündanlage		Reifendruck – Reifengröße und Typ – Profiltiefe	
Zündzeitpunkt einstellen – Zündkerze – Zündkerzenpflege – Elektrodenverschleiß – Elektrodenabstand 0,4 mm – Wasser- schutz-Zündkerzenstecker		Lenkung	40
Kraftstoffanlage und Auspuff	28	Steuerkopf-(Lenkungs-)Lager nachstellen	
Luftfilter, Vergaser und Auspuff – Benzin- hahn mit Filter reinigen – Luftfilter reinigen – Vergaser reinigen – Vergaser einstellen – Auspuff reinigen		Fahrgestell	40
Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel	35	Bowdenzüge	41
Kettenspannung unter Kontrolle halten – Kettenspannung einstellen – Radspur kontrollieren – Kettenschloß – Pflege von Kette, Kettenrad und Kettenritzel		Bowdenzüge ölen – Gaszug einstellen – Kupplungszug nachstellen – Schaltzüge nach- stellen – Handbremse (Vorderrad) nach- stellen – Rücktrittbremse (Hinterrad) nachstellen	
Räder und Bremsen	36	Elektrische Anlage	43
Räder auf Schlag prüfen – Festsitz der Felgen kontrollieren – Bremsbelag- kontrolle – Vorderrad ausbauen – Hinterrad ausbauen – Bremsenpflege – Bremsen nachstellen		Beleuchtungsanlage . . . – Scheinwerfer- lampe auswechseln – Rücklicht- bzw. Bremslichtlampe auswechseln – Blink- lampe auswechseln – Blinkanlage	
		Fahrzeugreinigung	47
		Winterfahrt	47
		Voraussetzungen schaffen – Reifenluft- drücke – Profiltiefe – Seilzüge – Streusalz	

	Seite
Winterschlaf	48
Motor konservieren – Fahrgestell konser- vieren – Während der Standzeit – Wieder- inbetriebnahme	
Störungen und deren Beseitigung	50
Technische Daten	52
Elektrischer Schaltplan	56

Wichtige Angaben zu Fahrzeug und Fahrer

Typ:	Baujahr:
Motor-Nr.:	
Fahrgestell-Nr.:	
Schlüssel-Nr.:	(wichtig!)
Name des Besitzers:	
Straße:	
Wohnort:	
Telefon:	
Erstmals in Betrieb genommen am:	
Besondere Ausstattung am Fahrzeug:	
Allgemeine Betriebserlaubnis:	
Haftpflicht-Versicherungs-Nr.:	
Versicherungs-Gesellschaft:	
Straße:	
Ort:	
Telefon:	

Merkblatt

Einleitung

Diese Bedienungsanleitung soll über die grundsätzliche Bedienung, Pflege und Wartung Ihrer neuen KREIDLER informieren. Nehmen Sie sich bitte deshalb genügend Zeit, die Bedienungsanleitung sorgfältig zu studieren. Wie für jede gute Maschine sind auch für Ihre KREIDLER die richtige Bedienung sowie sorgfältige Pflege und gewissenhafte Wartung für einen störungsfreien Betrieb unerlässlich.

Führerschein

Das Mofa Flott MF 24 dürfen Sie schon nach Erreichen des 15. Lebensjahres fahren, sofern Sie im Besitz einer Prüfbescheinigung sind. Sollten Sie zum 1. 4. 1980 bereits 15 Jahre alt oder älter gewesen sein oder sollten Sie bereits einen Führerschein besitzen, dann benötigen Sie diese Prüfbescheinigung nicht.

Haftpflichtversicherung

Das Mofa ist steuer- und zulassungsfrei. Es muß eine Haftpflichtversicherung mit einer Dek-

kungssumme von mindestens 500 000,- DM abgeschlossen werden, empfehlenswert ist aber eine Versicherung mit einer Deckungssumme von 2 000 000,- DM pauschal, die gegenüber der Mindestdeckung 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.

Garantie

Beim Kauf des Fahrzeuges 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 Werkstatt 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.

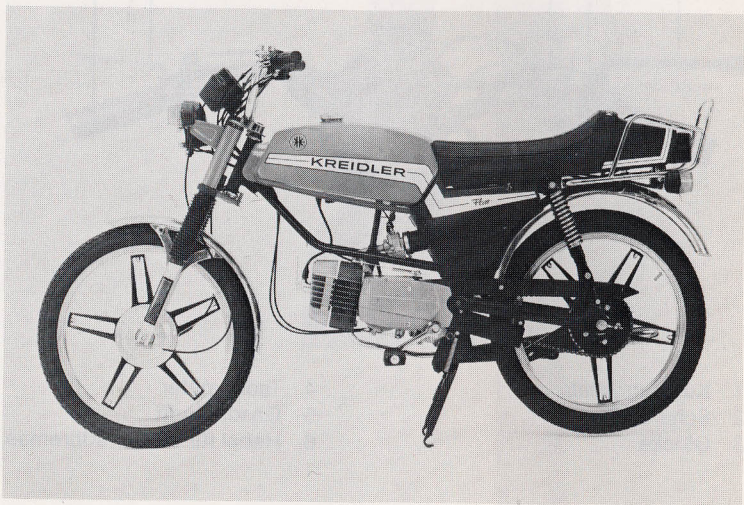
Ohne Pflegedienstvermerke in der Garantiekarte keine Garantieleistungen!

Original-KREIDLER-Teile

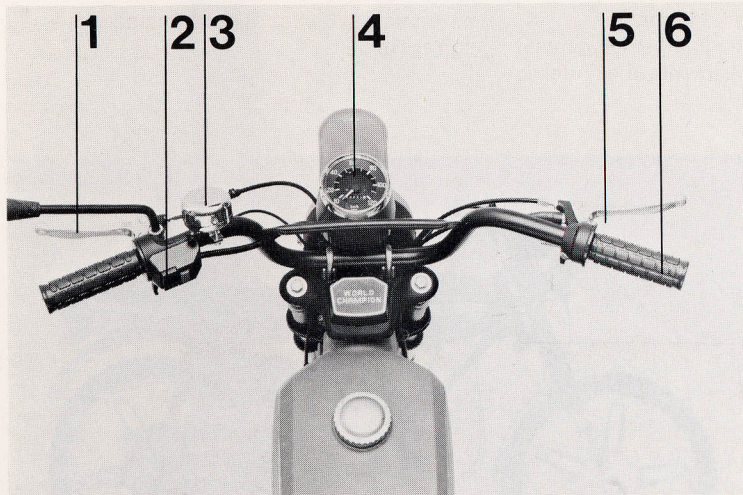
Im Bedarfsfall nur Original-KREIDLER-Teile verwenden – versteht sich von selbst, denn nur so stehen einwandfreie Qualität und Funktion von vornherein fest.

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

Flott MF 24



Leicht zu finden

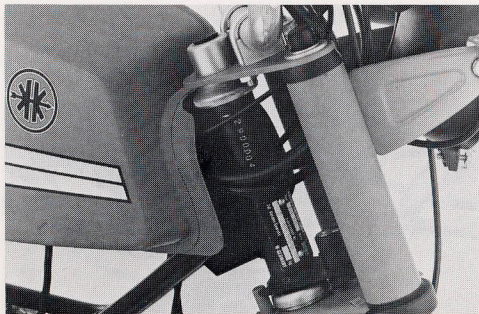


- 1 Kupplungshebel
- 2 Schaltdrehgriff
- 3 Glocke

- 4 Tachometer
- 5 Gasdrehgriff
- 6 Hebel für Vorderradbremse

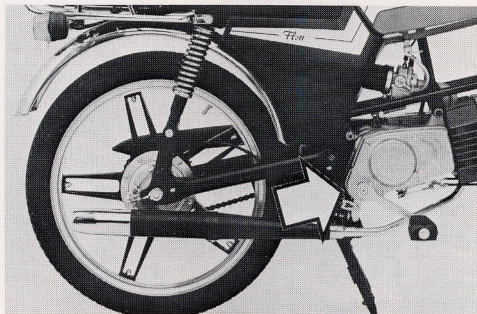
Typenschild und Fahrgestellnummer

finden Sie auf dem Steuerkopfrohr.
Das Typenschild und die Fahrgestellnummer
haben den Wert eines Dokuments und dürfen in
keinem Fall geändert oder entfernt werden.



Motornummer

ist rechts am Rücken des Motorgehäuses eingeschlagen.

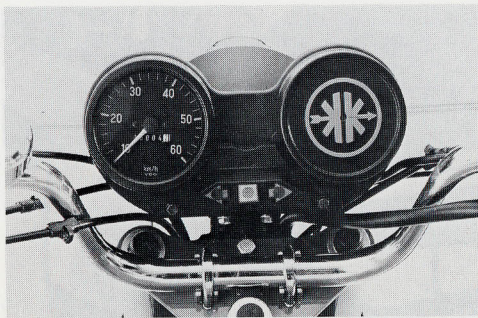
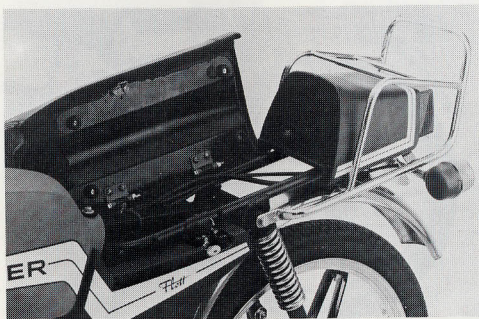


Werkzeug

befindet sich im Stauraum der Heckverkleidung. Sie haben Zugriff, wenn Sie auf der linken Fahrzeugseite das Sitzbankschloß öffnen und die Sitzbank zur Seite klappen.

Cockpit

Links Tachometer mit Kilometerzähler; rechts ein Blinddeckel, der nach Demontage die nachträgliche Montage eines Drehzahlmessers erlaubt.

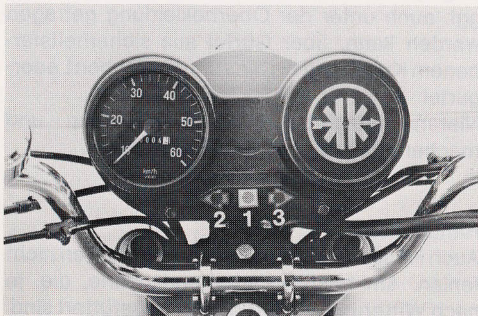


Kontroll-Leuchten

1 = Signalleuchtenattrappe

2 = Blinker links (grün)

3 = Blinker rechts (grün)



Schalter am Lenker rechts

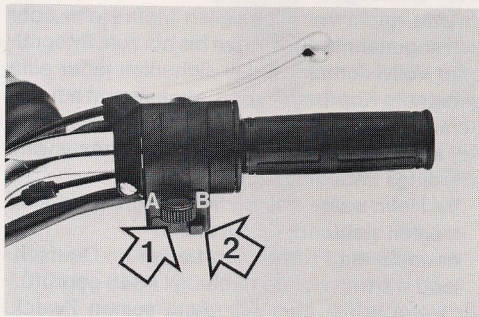
Blinkerschalter (1):

Stellung A = Blinker rechts

Stellung B = Blinker links

Kurzschlußschalter (2)

Ebenfalls am Lenker rechts befindet sich der Lichtschalter (o. Abb.).



Richtige Kleidung?

Auch ein Mofa-Fahrer sollte an seine eigene Sicherheit denken und ein Minimum an motorradgerechter Kleidung tragen.

Schutzhelm

Das Tragen eines Schutzhelmes ist zwar kein Muß – im Falle eines Sturzes oder Unfalles kann er Sie aber vor folgenschweren Kopfverletzungen bewahren.

Der KREIDLER-Händler hält ein so reichhaltiges und vielfältiges Helmangebot bereit – die Palette reicht vom speziellen Mofa-Helm über den sogenannten Jet-Helm bis hin zum Integral- oder Vollvisierhelm – daß sicherlich jeder eine geeignete Kopfbedeckung, abgestimmt auf den persönlichen Geschmack, finden wird.

Auf zwei Dinge sollten Sie bei der Helmauswahl allerdings unbedingt achten:

- Ihr Helm sollte aus Sicherheitsgründen eine weithin sichtbare Farbe haben
 - er sollte ein Prüfzeichen tragen (in Deutschland werden Helme nach DIN 4848 geprüft).
- Ihr Helm erfüllt aber nur dann seinen Zweck,

wenn Sie ihn auch tatsächlich aufsetzen und ihn nicht, wie man häufig beobachten kann, auf dem Gepäckträger oder am Arm hängend spazieren fahren.

Nierenschutzgürtel

Nierenerkältungen oder gar Entzündungen sind eine sehr schmerzhaft Angelegenheit. Deshalb ist das Anlegen eines Nierenschutzgürtels auch in warmen Jahreszeiten zum Schutz gegen Zugluft sehr empfehlenswert. Auch hier reicht das Angebot vom leichten Gürtel aus Gummi, der ggf. auch unter der Oberbekleidung getragen werden kann, über Gürtel aus sicherheitsfarbenem Kunststoff bis hin zum modischen Leder-gürtel.

Nierenschutzgürtel wärmen, schützen und machen obendrein eine schlanke Figur.

Handschuhe

Auch Handschuhe dürfen bei Mofa-Touren nicht fehlen. Am besten Lederhandschuhe, die, je nach Witterung, gefüttert oder ungefütert sind.

Startvorbereitungen

Sehr wichtig!

Bitte beachten Sie, daß Sie für die Verkehrssicherheit Ihres Fahrzeugs selbst verantwortlich sind (§ 23 StVZO und § 31 StVO).

Der Fahrzeug-Halter ist dazu verpflichtet, sich regelmäßig vom einwandfreien technischen Zustand seines Fahrzeugs zu überzeugen und festgestellte Mängel sofort zu beheben.

Papiere

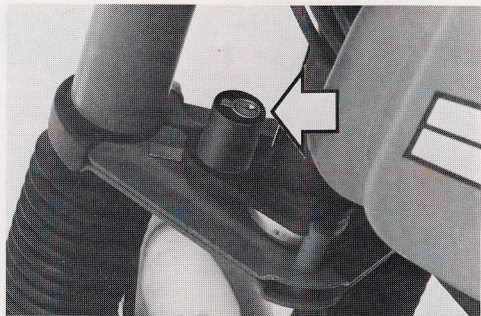
Haben Sie alle Papiere zur Hand? Denken Sie bitte daran, daß Sie während der Fahrt Ihre Prüfbescheinigung bzw. Ihren Führerschein, die Betriebserlaubnis sowie den Versicherungsnachweis ständig mit sich führen müssen!

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 Motorenmord!

Benzin/Öl-Gemisch 50 : 1 muß es sein.

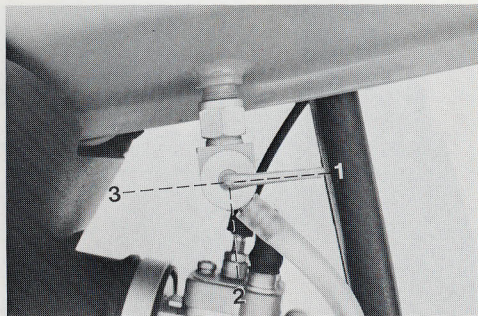
Dem Tankwart auf die Finger gucken und korrekte Ölbeigabe mit eigenen Augen kontrollieren (s. Kap. „Benzin und Öl“).

Kraftstoffhahn

Hebelstellung 1: geschlossen

Hebelstellung 2: geöffnet

Hebelstellung 3: Reserve



Reifenluftdruck

nicht durch Daumendruck prüfen, sondern unbedingt mit einem Luftdruck-Meßgerät 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 und Gang einlegen.

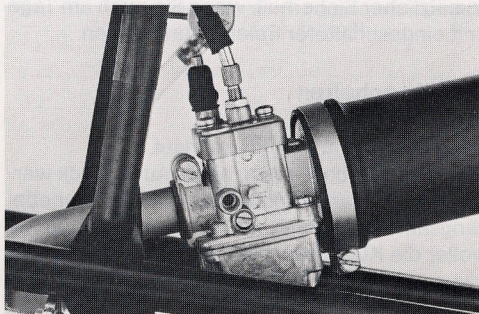
Die Maschine muß sich bei gezogenem Kupplungshebel mit Leichtigkeit schieben lassen.

Motor starten

Starthilfe

Den oben aus dem Vergaser herausragenden Druckstift hochziehen (bewirkt Gemischanreicherung für leichten Kaltstart).

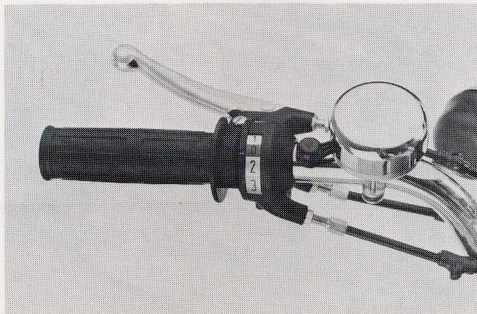
Beim Gasgeben geht der Stift von selbst auf Normal-(Fahrt-)Stellung.



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 schalten. Keinesfalls Gewalt anwenden!



Motor starten

Fahrzeug vom Ständer nehmen.

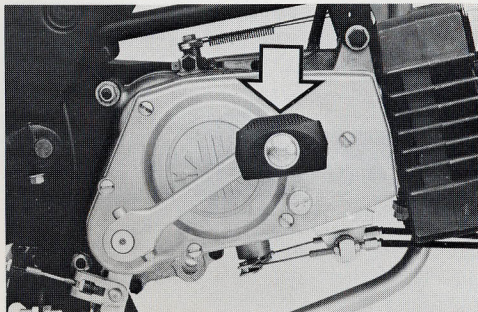
Kupplungshebel ziehen.

Das linke oder rechte Pedal auf Kickstellung (schräg nach oben) bringen.

Kupplungshebel loslassen und Gasdrehgriff ca. 4 mm aufziehen (bis Widerstand spürbar).

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 und 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 Licht einschalten.

Scheinwerfer, Rücklicht, Bremslicht und Blinkleuchten prüfen.

Übrigens produzieren Sie ein ganzes Stück zusätzlicher Sicherheit, wenn Sie auch am Tage mit eingeschalteter Beleuchtung fahren.

Richtig schalten

Start

Motor dreht langsam im Leerlauf.

Kupplungshebel ziehen, einen Augenblick warten und 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, sondern Leerlauf einlegen.

Gangwechsel

ist Übungssache.

Während die rechte Hand das Gas zudreht, zieht die linke Hand den Kupplungshebel.

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 Steigungen

zu niedrig drehen lassen, denn das hieße, ihn quälen.

Der Motor soll bei Bummeltempo ruckfrei drehen, also flott laufen und somit: immer rechtzeitig zurückschalten.

Einfahren

wie in früheren Zeiten anhand von besonderen Einfahrvorschriften ist nicht erforderlich.

Der Flott-Motor ist bereits im Neuzustand vollgasfest.

Fahrzeug abbrem sen

Richtig bremsen will gelernt sein

Gut fahren zu können bedeutet nicht nur, sich auf gerader oder kurvenreicher Strecke fortbewegen. Auch das gefühlvolle und sichere Abbremsen eines Zweirades gehört dazu und will gelernt sein.

Stets bremsbereit sein

Gleichgültig wo Sie sich mit Ihrem Fahrzeug bewegen – ob im dichten Stadtverkehr, auf ebener Landstraße oder auf unbefestigten Feldwegen – Sie müssen ständig mit unerwarteten Hindernissen rechnen und deshalb stets bremsbereit sein.

Beide Bremsen benutzen

Benutzen Sie bei allen Bremsvorgängen grundsätzlich beide Bremsen!

Benutzen Sie bei allen Bremsvorgängen grundsätzlich beide Bremsen.

Bremsen Sie weich und gefühlvoll, d. h. betätigen Sie den Handbremshebel und den Rücktritt allmählich und vergrößern Sie dabei den Zug oder den Druck in der Art, daß die Räder möglichst nie blockieren. Sollte es trotzdem einmal dazu kommen, Bremskräfte sofort wieder verringern. Blockierende Räder sind nicht mehr lenkbar, stören das Gleichgewicht und bringen Sie leicht zu Fall.

Berücksichtigen Sie beim Einsatz der Bremsen auch stets die Beschaffenheit der Fahrbahn-

oberfläche – auf glattem Asphalt läßt es sich besser bremsen als auf Straßen, die vor wenigen Tagen mit Feinsplitt belegt wurden.

Achtung nach längerer Standzeit!

Sobald Ihr Fahrzeug über eine längere Zeit nicht gefahren wurde, sollten Sie die Bremsen besonders vorsichtig benutzen.

Besonders nach Tagen mit feuchter Witterung oder im Winter nach Fahrten auf salzgestreuten Straßen, bildet sich auf dem Bremsring der Trommelbremse relativ schnell eine leichte Rostschicht, die eine Blockierneigung erzeugt. Deshalb nach längerer Standzeit stets einige Probepremungen durchführen.

Anhalten und Parken

Zurückschalten auf Getriebeleerlauf.
Gasdrehgriff in Leerlaufstellung drehen.

Motor abstellen

Kurzschlußschalter am Lenker rechts so lange drücken, bis der Motor still steht.

Fahrzeug abstellen (parken)

Kraftstoffhahn zudrehen, sonst könnte der Motor voll Kraftstoff laufen.

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 Flott-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.

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 wegen der bei noch nicht betriebswarmem Motor anfallenden sauren Verbrennungsprodukte – und 2T-Öl hinterläßt denkbar wenig Verbrennungsrückstände – positive Auswirkungen: Im Bereich der Verbrennung bleibt der Motor weitreichend sauber – kein Verbrennungsklingeln, keine Glühzündungen, keine Zündkerzenstörungen durch Kerzenbrücken, saubere Kolbenauflflächen und Kolbenringnuten, Kolbenringe außer Klemmgefahr.

Selbstmischend

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

Das Mischungsverhältnis

muß ungeachtet der verwendeten Ölsorte 50 :1 betragen.

Motorschmierung bergab

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

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 Zylinderdemontage		
Motorbefestigungsschrauben auf festen Sitz prüfen	x	x	x	6000 km
Zylinderkopf, Kolbenboden, Auspuffstutzen des Zylinders reinigen, Kolbenringe prüfen, ob frei beweglich		x	x	6000 km ◆

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	x		x	6000 km ■
Luftfilter reinigen			x	6000 km ■●
Vergaser einstellen	x	x	x	6000 km ■●
Auspuffanlage reinigen		x	x	6000 km ◆
Antriebskette, Kettenrad, Kettenritzel				
Kette im belasteten Zustand prüfen, ggf. nachspannen				
Kettenrad und Kettenritzel prüfen, ggf. erneuern		x	x	6000 km ●
Kette schmieren, Spur prüfen	x	x	x	6000 km ●
Lenkung				
Steuerkopflager auf Spiel prüfen, evtl. einstellen	x	x	x	6000 km
Räder und Bremsen				
Räder auf Schlag prüfen	x	x	x	6000 km
Schrauben von Felge und Speichen kontrollieren, ggf. nachziehen (Verbundrad)	x		x	6000 km ●
Dicke der Bremsbeläge vorn und hinten prüfen – Mindestdicke 2 mm			x	6000 km

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

Bereifung

Reifen-Luftdruck prüfen	x	x	x	6000 km ●
-------------------------	---	---	---	-----------

Profiltiefe messen – Mindesttiefe 1 mm		x	x	6000 km ●
--	--	---	---	-----------

Fahrgestell

Am Fahrgestell sämtl. Schrauben und Muttern nachziehen	x	x	x	6000 km ●
--	---	---	---	-----------

Bowdenzüge

Bowdenzüge ölen 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 ●
-------------------------	---	---	---	-----------

■ mind. 1 x im Jahr

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

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

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.

Motor

Öl ablassen

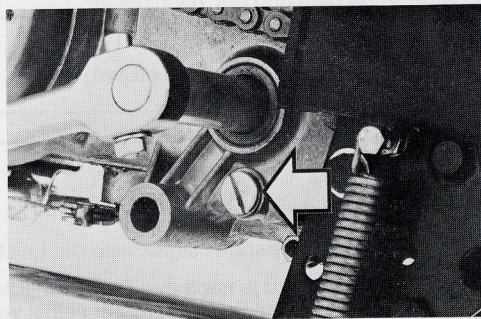
Zünderdeckel abnehmen.

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.

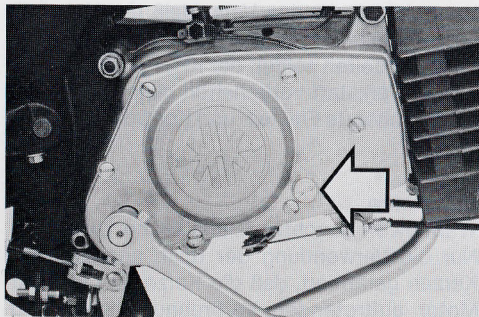
Vorgeschriebene Ölmenge und Ölsorte einfüllen (richtiger Ölstand: Unterkante Einfüllbohrung).

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.

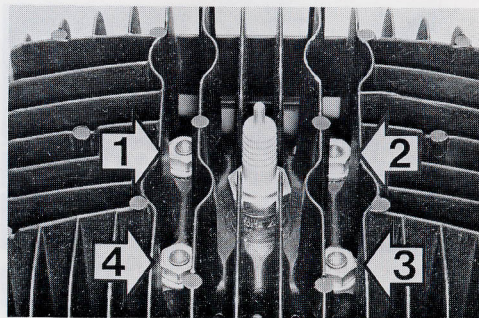
Kupplungszug und Schaltzüge einstellen

s. Kap. „Bowdenzüge“.

Zylinderkopf-Schrauben

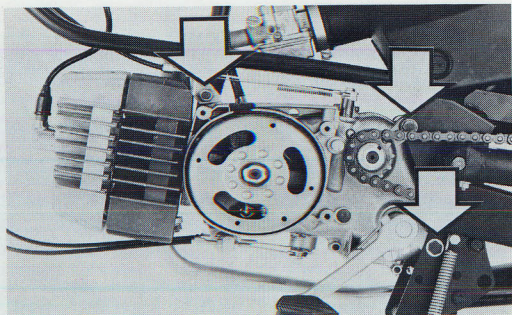
in der vorgeschriebenen Reihenfolge (1-4-3-2) nachziehen.

Zylinderkopfschrauben müssen zunächst nach



500 km und dann **jeweils** 500 km nach einer Demontage des Zylinderkopfes mit einem Drehmomentschlüssel **mit** vorgeschriebenem Anzugsdrehmoment (s. Techn. Daten) nachgezogen werden.

Motorbefestigungsschrauben
regelmäßig auf festen **Sitz** prüfen.



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

Zündanlage

Der Motor ist mit 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 Flott-Motor auftretenden Verbrennungstemperatu-

ren 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.

Abhilfe: Außenelektrode nachbiegen auf

Elektrodenabstand 0,4 mm

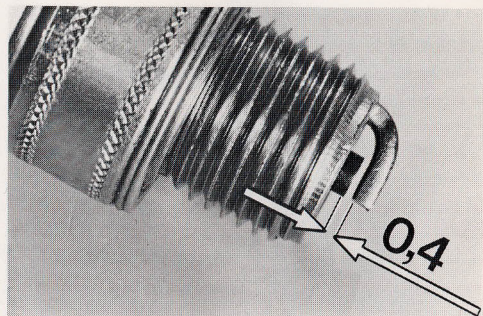
Nicht mit dem Fingernagel oder mittels Postkarte messen, sondern mit der 0,4 mm Fühlerlehre – ebensogut kann es ein genau 0,4 mm

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

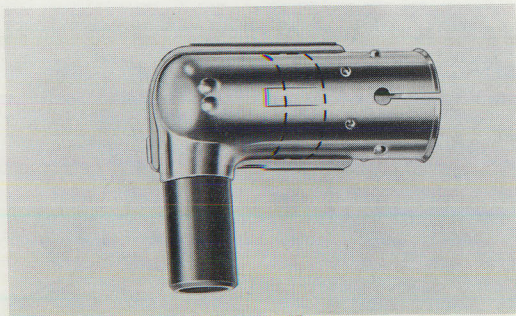
ist kein Luxus, sondern ein kluger Zug, denn nach so langer Laufzeit sind die Elektroden in der Regel schon stark abgebrannt.



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

Luftfilter, Vergaser und Auspuff

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.

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.

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.

Der ganze Gasweg von Saugschalldämpfer-Mündung über Luftfilter, Vergaser, Motor und Auspuffrohr bis Auspuffdämpfer-Ende ist ein überaus komplexes, geschlossenes Schwin-

gungssystem; darin hat alles eine genau aufeinander abgestimmte Funktionsordnung. Änderungen sind immer Eingriffe in die Konstruktion mit negativen Folgen.

Benzinhahn mit Filter reinigen

Tank völlig entleeren.

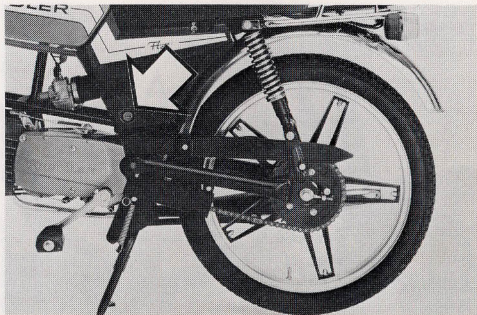
Überwurfmutter abschrauben, Kraftstoffhahn vom Tank abnehmen.

Sieb durch Ausblasen sorgfältig säubern.
Bei der Montage die Dichtung erneuern.

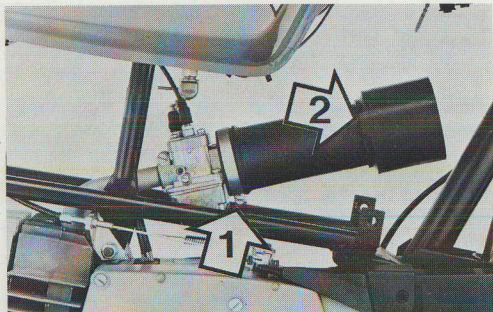
Luftfilter reinigen

Dazu Saugschalldämpfer vom Vergaser abnehmen:

beide Seitenverkleidungen abbauen.

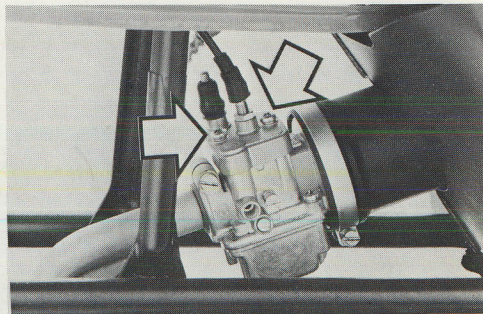


Klemmschelle (1) am Vergaser lösen und Saugschalldämpfer vom Vergaser abziehen.
Saugschalldämpfergehäuse (2) mittels Schraubenzieher öffnen.
Luftfilter sorgfältig mit Preßluft reinigen.



Vergaser reinigen

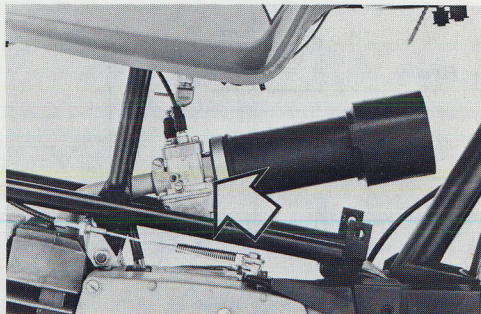
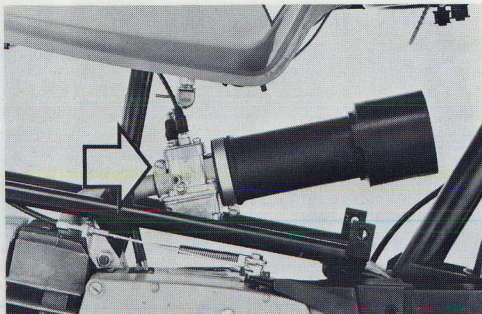
Saug Schalldämpfer vom Vergaser abmontieren.
Zwei Schrauben am Vergaserdeckel herausdrehen.
Vergaser samt Gasschieber und Startkolben vom Vergasergehäuse abnehmen.



Klemmschelle lösen und Vergaser vom Ansaugkrümmer abziehen.

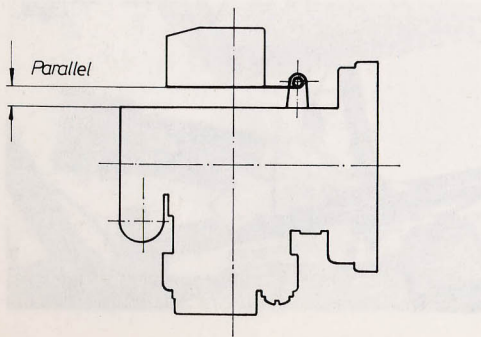
Befestigungsschrauben vom Schwimmergehäuse herausdrehen und Gehäusedeckel abnehmen.

Haltestift vom Schwimmer seitlich herausziehen und Schwimmer abnehmen (auf Schwimmernadel achten!)



Bei der Montage des Schwimmers darauf achten, daß

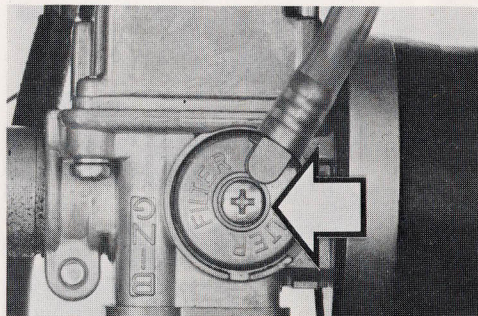
- a) die Schwimbernadel richtig sitzt – Rundung der Nadel liegt am Halteblech des Schwimmers an,
- b) der Schwimmer parallel zum Vergasergehäuse ausgerichtet ist.



Filterdeckel nach Herausdrehen der Kreuzschlitzschraube abnehmen.

Sämtliche Vergaserteile sorgfältig mit sauberem Benzin reinigen.

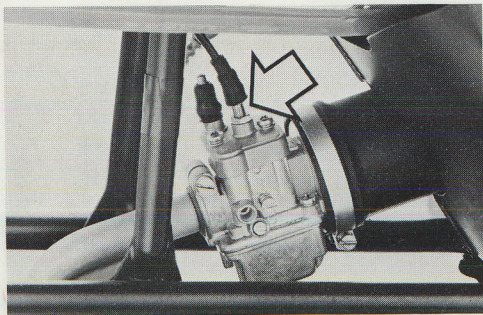
Düsen mit Preßluft durchblasen. Niemals mit scharfen Gegenständen wie z. B. Nadeln reinigen wollen.



Vergaser einstellen (bei warmem Motor)

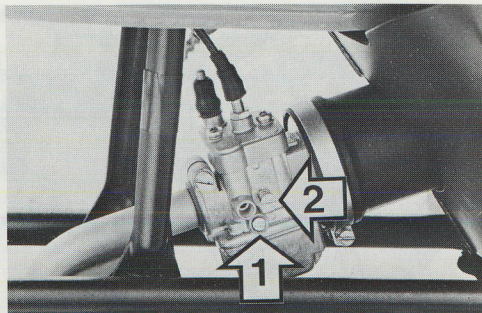
Gegenmutter lösen und Gaszug-Einstellschraube so weit verdrehen, bis am Gasdrehgriff ein Leerweg von ca. 3 mm erreicht wird. Gegenmutter festziehen.

Luftregulierschraube (1) durch Rechtsdrehung ganz in das Vergasergehäuse hineinschrauben.



Anschließend Luftregulierschraube (1) um die im Datenteil dieser Bedienungsanleitung angegebene Umdrehungszahl wieder zurückdrehen. Mittels der Gasschieberstellschraube (2) die gewünschte Leerlauf-Drehzahl des Motors einstellen.

Die Luftregulierschraube (1) durch Linksdrehung langsam weiter öffnen, bis die Motordrehzahl ansteigt und anschließend die L.-Schraube (1) wieder um eine Viertel-Rechtsdrehung schließen.



Auspuff reinigen

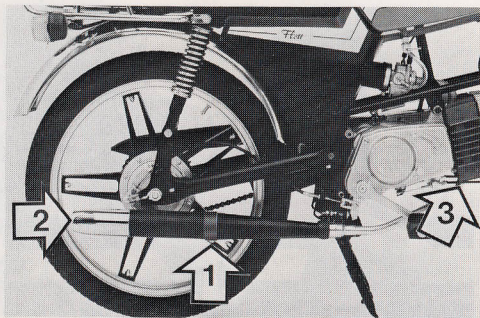
Bei einem Zweitakt-Motor setzen sich im Schalldämpfer Rückstände ab, die Bohrungen in den Dämpferkammern werden dadurch kleiner und die Motorleistung läßt nach. Deshalb ist die Auspuffanlage regelmäßig von den Rückständen zu reinigen.

Klemmschelle (1) lösen.

Schalldämpfer vom Auspuffrohr abziehen.

Schalldämpferendkappe mit Steckschlüssel SW 10 abschrauben (2).

Auspuffrohr vom Zylinder abschrauben (3).



Von allen Teilen die Rückstände mit einem Schraubenzieher oder mit einem Dreikantschaber entfernen.

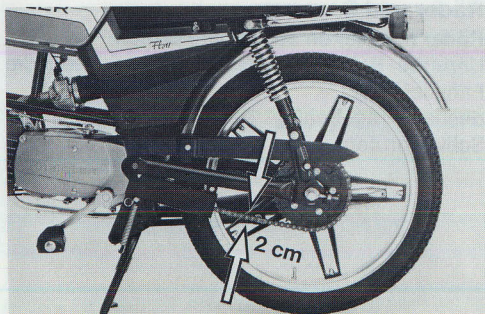
Die Auspuffanlage mit einem Schweißbrenner oder mit einer Lötlampe auszubrennen wäre unzeitgemäß, weil die damit verbundene Rauchentwicklung die Umwelt verschmutzt; außerdem werden die Chromteile durch das Ausbrennen unansehnlich.

Beim Zusammenbau Asbestschnüre (zur Abdichtung) wieder sorgfältig einlegen.

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 unten 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



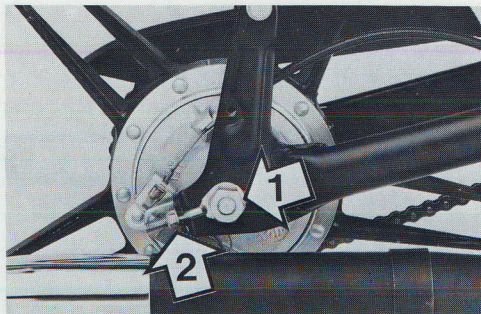
gleich. An der straffsten Stelle soll 2 cm Spiel bestehen.

Kettenspannung einstellen

Auf der rechten Seite die Achsmutter (1) lockern. Die Einstellmutter der Kettenspanner rechts und links (2) gleichmäßig anziehen, bis die vorgeschriebene Spannung erreicht ist. Achsmutter (1) festziehen.

Radspur kontrollieren

So hoch als möglich über dem Boden eine

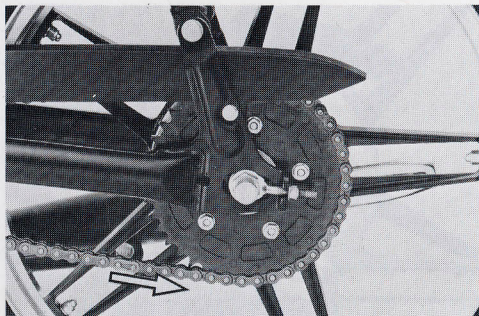


gerade Latte an die Räder legen, um festzustellen, ob Vorder- und Hinterrad genau fluchten (in einer Linie laufen).

Wenn nicht, Hinterradstellung durch Einstellen an den Kettenspannern entsprechend korrigieren (2 cm Kettenspiel 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 und Reifen auf Schlag prüfen

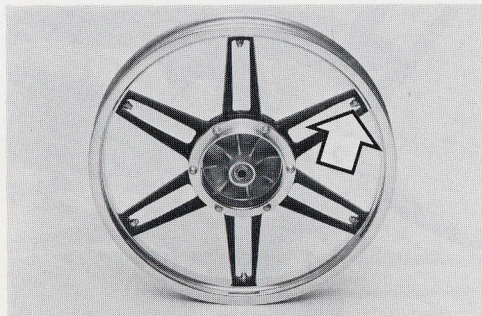
Unrunde Reifen und Räder beeinflussen die Fahrsicherheit, deshalb regelmäßig Reifen und Räder auf Schlag prüfen.

Festsitz der Felgen kontrollieren

Die Befestigungsschrauben von Felgen und Speichen des Verbundrades regelmäßig auf festen Sitz prüfen.

Bremsbelag-Kontrolle

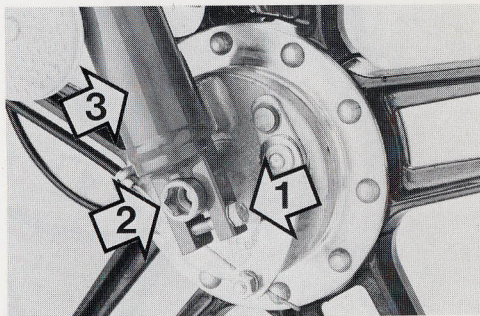
Dazu die Räder ausbauen und den Bremsdeckel zusammen mit den Bremsbelägen vom Rad abnehmen.



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).

Vorderrad ausbauen

Auf der rechten Fahrzeugseite:
Schraube (1) herausdrehen.
Innensechskantmutter (2) herausdrehen.

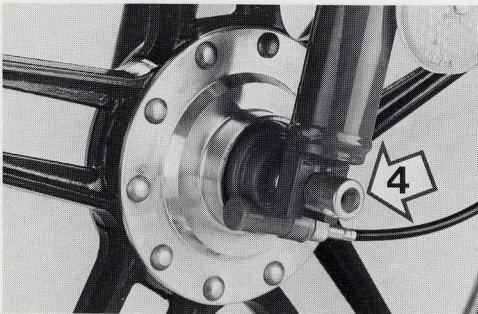


Auf der linken Fahrzeugseite:
Mit einem Schraubenzieher Steckachse etwas herausziehen.

Vorderrad nach unten aus der Gabel herausziehen.

Bei der Montage darauf achten, daß die Scheibe (3) zwischen Gabel und Tachometerantrieb sitzt.

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



festziehen.

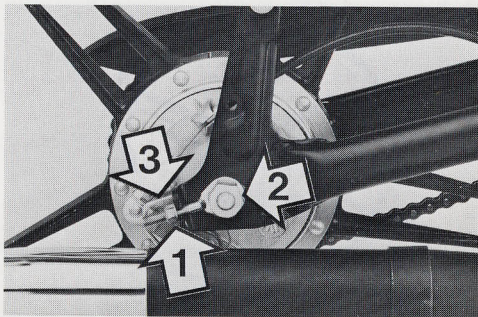
Hinterrad ausbauen

Muttern der Kettenspanner (1) links und rechts abschrauben. Auf der rechten Fahrzeugseite die Achsmutter (2) abschrauben. Rad etwas nach vorn drücken und die Kette vom Kettenrad abnehmen.

Steckachse nach links herausziehen.

Bremshalter (3) nach hinten wegziehen.

Hinterrad nach unten aus dem Fahrzeug nehmen.



Bremsenpflege

Bremsdeckel (auch Bremsbackenträger oder Bremsschild genannt) aus der Trommel ziehen; alle Teile mit einem trockenen Pinsel entstauben.

Kein Benzin oder Öl auf die Beläge kommen lassen, denn mit Öl oder Fett behaftete Beläge sind unbrauchbar!

Immer funktionstüchtige Bremsen haben, vor allem, wenn gewohnheitsmäßig sanft gebremst wird:

auf verkehrsarmer Straße und griffigem Straßenbelag zwischendurch aus höherem Tempo drei oder vier Gewaltbremsungen hintereinander praktizieren.

Dadurch bekommen die Beläge jenen „Schliff“, der wieder frische und wirkungsvolle Belag-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 Daumendruck, sondern mit dem Hand-Luftdruckprüfer an der Tankstelle und das gleichzeitig mit jeder Tankfüllung.

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

Reifengröße und Typ

können Sie den Techn. Daten am Ende dieser Bedienungsanleitung 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.

Lenkung

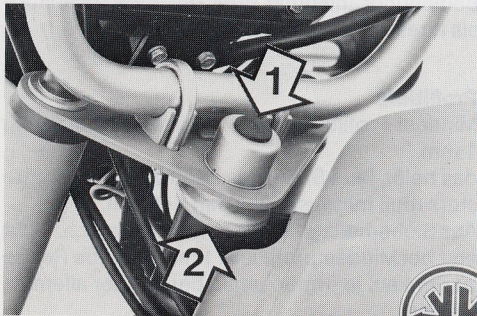
Steuerkopf-(Lenkungs-)Lager nachstellen

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 hiervon hängt die exakte Vorderradführung ab und damit die Längs- und Kurvenstabilität der Maschine, sprich Fahrsicherheit.



Abdeckstopfen entfernen und Innensechskantmutter (1) SW 12 lösen, den gerändelten Gewindekonus (Pfeil 2) von Hand oder mittels einer Rohrzange ein wenig niederschrauben.

Besser zuviel als zu wenig Lagerspiel 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 und die Gabel muß ganz leicht in die rechte bzw. linke Endstellung kippen.

Fahrgestell

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

Bowdenzüge

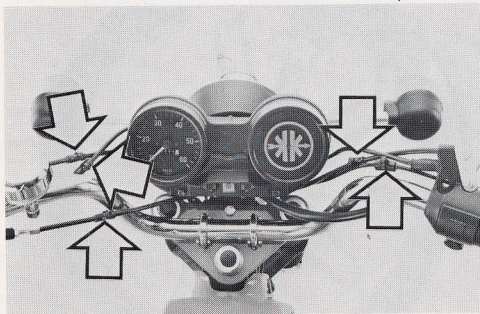
Bowdenzüge ölen

An den Bowdenzugöhlern regelmäßig etwas Öl hineinträufeln und dabei die Züge mehrmals betätigen.

Schwergängigkeit und Einfrieren (im Winter) werden dadurch verhindert.

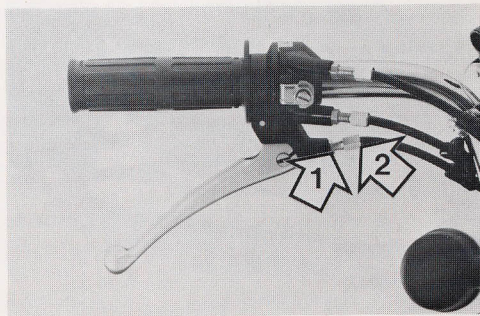
Gaszug einstellen

siehe Kap. „Vergaser einstellen“.



Kupplungszug nachstellen

Gegenmutter (1) lösen;
Stellschraube (2), soweit verdrehen, bis
gewünschtes Spiel (ca. 3–4 mm Leerweg) am
Kupplungshebel erreicht ist.
Gegenmutter festziehen.



Schaltung einstellen

Am Schaltdrehgriff 2. Gang einstellen.

Schaltbalken unter dem Motor quer zur Fahrtrichtung stellen.

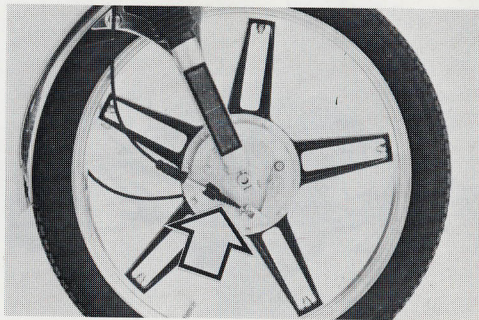
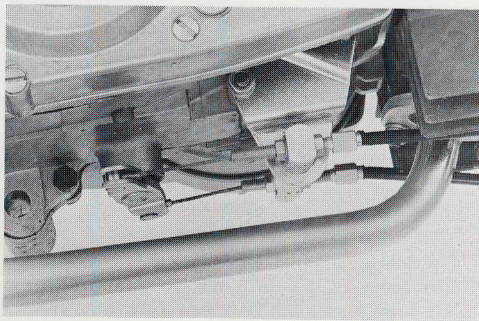
An den Stellschrauben die Seilzüge so einstellen, daß in Zugrichtung ein Spiel von 0,3–0,5 mm vorhanden ist.

Handbremse (Vorderrad) nachstellen

Am Vorderrad-Bremsdeckel Gummihülle zurückschieben. Gegenmutter lösen.

Einstellschraube soweit verdrehen, bis am Handbremshebel das gewünschte Spiel erreicht wird. Gegenmutter festziehen.

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 angebremst, die

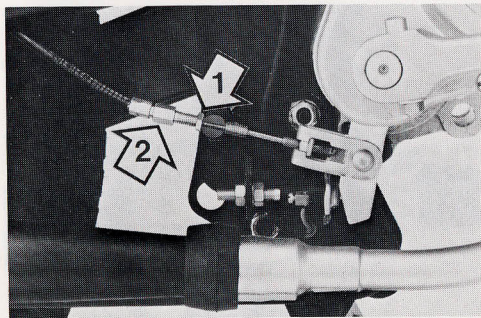


Bremskraft bemessen und notfalls mit ganzer Handkraft eine Vollbremsung (Notbremsung) ausgeführt werden.

Rücktritt-(Hinterrad-)Bremse nachstellen

Gegenmutter (1) lösen und Einstellschraube (2) so stellen, daß am Pedal ein Leerweg von ca. 3 cm zu messen ist.

Gegenmutter (1) festziehen.



Elektrische Anlage

Beleuchtungsanlage

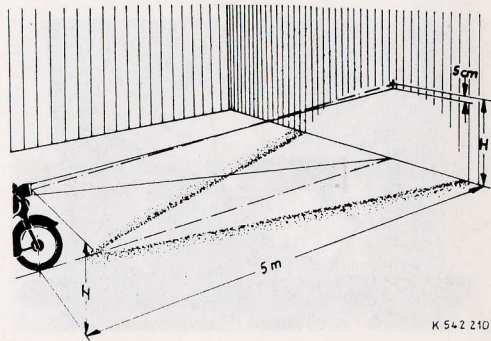
vor jeder Fahrt überprüfen.

Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, sollten Sie wiederholt die Scheinwerfereinstellung kontrollieren.

Dazu das Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen und Motor starten.

Hell-Dunkel-Grenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als die Scheinwerfermitte liegen.

Ist eine Einstellkorrektur erforderlich, Schein-



K 542 210

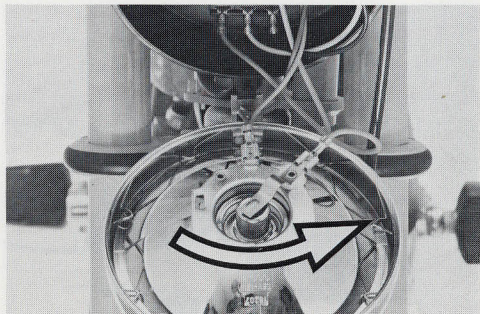
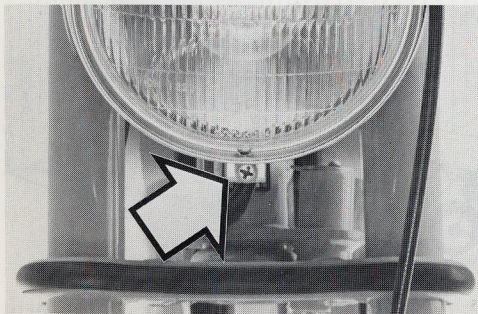
werfer-Befestigungsschrauben etwas lockern,
Scheinwerfer richtig stellen,
Befestigungsschrauben wieder festziehen.

Scheinwerfer-Lampen auswechseln

Scheinwerfervorderteil abschrauben.

Kontaktbügel schwenken und Scheinwerfer-
Lampe nach hinten aus dem Scheinwerferein-
satz herausziehen.

Die neue Lampe (absolut frei von Fingerabdrück-
en und Schmutz) in den Scheinwerfereinsatz
einsetzen.



Rücklicht-bzw. Bremslichtlampe auswechseln

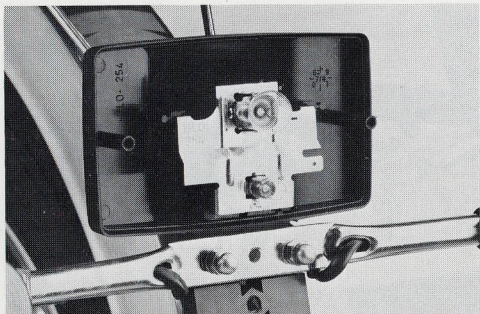
Zwei Kreuzschlitzschrauben am Lichtaustritt herausdrehen und Lichtaustritt abnehmen.

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.



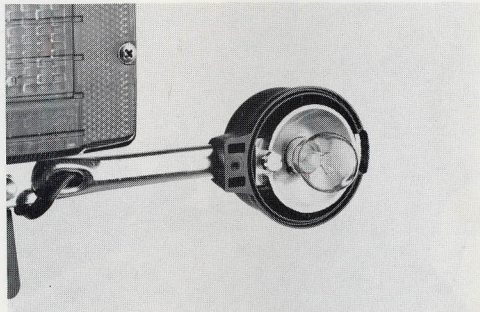
Blinklampe auswechseln

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!



Blinkanlage

Das Mofa „Flott“ ist mit einer Wechselstrom-Blinkanlage ausgerüstet.

Der Blinkgeber ist leicht zugänglich, wenn der Tank abmontiert wird.

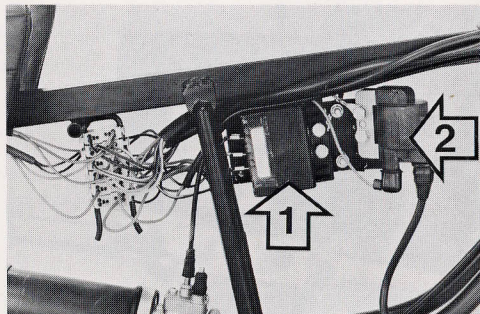
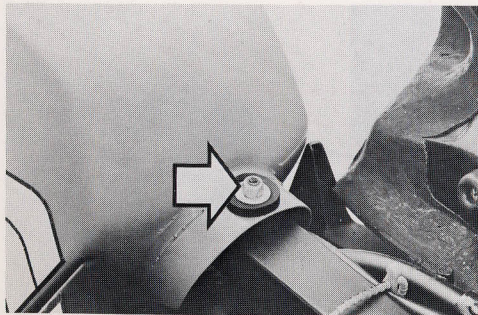
Kraftstoffhahn schließen und Kraftstoffschlauch vom Kraftstoffhahn abziehen.

Sitzbankschloß öffnen und Sitzbank zur Seite klappen.

Mutter abschrauben und Tank nach hinten vom Rahmen abziehen.

1 = Blinkgeber

2 = Zündspule



Fahrzeugreinigung

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 FLORETT 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 Schmutzteilchen säubern, damit Sie die zu waschenden Teile nicht unnötig verkratzen. Schmutzkrusten vor dem Waschen aufweichen. Nach dem Waschen das Fahrzeug mit einem sog. „Autoleder“ abledern, möglichst alle vorhandenen Roststellen mit Kreidler-Ausbesserungslack beseitigen und alle lackierten Teile ab und zu mit einem handelsüblichen wachshaltigen Lackpflegemittel behandeln.

Für Chromteile gibt es Chromputz- und Chromschutzmittel, deren Anwendung vor Beginn des

Winters und bei der Frühjahrs-Generalreinigung besonders empfehlenswert ist.

Die Kunststoffteile an Ihrem Fahrzeug mögen die vorgenannten Pflegemittel nicht. Im Handel sind zwar spezielle Kunststoffreiniger erhältlich, ein gebräuchliches Kunststoffreinigungsmittel aus dem Haushalt erfüllt aber auch seinen Zweck.

Winterfahrt

Voraussetzungen schaffen

und für unproblematischen Kaltstart sorgen – durch passenden Zündkerzen-Wärmewert, korrekten Elektrodenabstand, nicht zu alte Zündkerze und einwandfreie Zündzeitpunkt-Einstellung – Einzelheiten siehe Abschnitt „Zündanlage“ – ferner an zweckmäßige Vergaser-Justierung denken, beschrieben im Abschnitt „Vergaser“.

Reifenluftdrücke

senken erbringt nicht bessere Haftkraft zwischen Reifen und Fahrbahn, wohl aber schlech-

tere Reifen-Seitenführung – daher im Winter grundsätzlich die vorgeschriebenen Reifendrucke 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.

Seilzüge

von Kupplung und Bremse am Lenker und Seilzug der Fußbremse aushängen und dünnflüssiges Öl in die Seilzug-Hüllen laufen lassen, damit eingedrungenes Wasser nicht einfrieren und die Züge blockieren kann.

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 durch Salzfraß hervorgerufene Oberflächenbeschädigungen lassen sich trotz hervorragender Qualität des Grundmaterials nie mehr auspolieren!

Winterschlaf

Wird das Fahrzeug längere Zeit stillgelegt, sollten Sie Fahrgestell und Motor unbedingt konservieren, damit Ihnen bei der Wiederinbetriebnahme unliebsame Überraschungen erspart bleiben.

Motor konservieren

Motor über eine Strecke von 30–40 km betriebswarm fahren. Benzinhahn schließen und Motor solange laufen lassen, bis er aufgrund von Kraftstoffmangel stehen bleibt.

Getriebeöl ablassen und gegen frisches Getriebeöl ersetzen.

Zündkerze herausschrauben und Vergaser samt Ansaugschalldämpfer abbauen.

Kolben in die obere Totpunktlage bringen, in den

Ansaugkrümmer ca. 20 ccm Korrosionsschutzöl (z. B. Benzinzusatzmittel „Desolite“ für Zweitaktmotoren) einfüllen und anschließend den Motor bei ausgeschalteter Zündung und geschlossenem Benzinhahn über den Kickstarter einige Male durchtreten, damit sich das Schutzöl gleichmäßig im Motorinneren verteilt. Kerze einschrauben und Vergaser samt Ansaugschalldämpfer montieren.

Fahrgestell konservieren

Ganze Maschine gründlich reinigen und sämtliche Roststellen entfernen.

Alle nichtlackierten Metallteile mit einem Korrosionsschutzöl aus der Sprühdose einnebeln oder mit einem säurefreien Korrosionsschutzfett (z. B. Vaseline) behandeln.

Lackierte Teile mit einem wachshaltigen Lackpflegemittel schützen, wovon mattschwarz lackierte Teile allerdings einen leichten Glanz erhalten.

Kraftstoffbehälter vollständig mit Kraftstoffgemisch auffüllen, aber nur dann, wenn das Fahrzeug in einem feuersicheren Raum abgestellt

wird. Andernfalls den Kraftstoffbehälter vollständig entleeren und mit Motorenöl ausspülen. Alle Schmierstellen wie auch die Kette gründlich fetten. In die Seilzughüllen dünnflüssiges Öl laufen lassen, damit die Züge nicht einrosten können.

Zur Entlastung der Reifen das Fahrzeug auf den Ständer stellen und die Reifen mit dem vorgeschriebenen Luftdruck füllen.

Fahrzeug in einem trockenen Raum abstellen und möglichst mit einer Plane zudecken.

Während der Standzeit

In Abständen von ca. 4 Wochen den Motor bei ausgeschalteter Zündung und geschlossenem Benzinhahn über den Kickstarter einige Male durchdrehen.

Keinesfalls den Motor des stillgelegten Fahrzeugs starten und kurzzeitig laufen lassen. Der Motor würde dabei nicht genügend warm werden und das beim Verbrennungsvorgang entstehende Kondenswasser würde unerwünschte Korrosion im Motor hervorrufen.

In regelmäßigen Abständen Reifenluftdruck prüfen und ggf. Luft nachfüllen.

Wiederinbetriebnahme

Motor bei herausgeschraubter Zündkerze und geschlossenem Benzinhahn mehrmals über den Kickstarter durchdrehen.

Bei Lagerung des Fahrzeugs mit vollgefülltem Kraftstoffbehälter das Fahrzeug mehrmals kräftig hin und her schütteln – möglicherweise hat sich das Kraftstoffgemisch bei einer längeren Standzeit entmischt!

Motor starten.

Störungen und deren Beseitigung

Motor springt nicht an

Kraftstoffbehälter leer oder Kraftstoffhahn geschlossen. Starthilfe bei kaltem Motor nicht benützt.

Düsen oder Kraftstoffhahn-Sieb verschopft.

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 Kurzschlußschalter.

Wenn der Motor nicht anspringt, könnte bei abgestellter Maschine und unverschlossenem Kraftstoffhahn fortwährend Kraftstoff in den Motor laufen, wenn der Schwimmernadelsitz 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 betätigt 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 das 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 nach Einschalten des Lichtes stehen.

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

Unterbrecher falsch eingestellt.

Technische Daten

Mofa Flott MF 24

Motor

Typ	liegender Einzylinder-Zweitaktmotor
Bohrung/Hub	40 mm/39,7 mm
Dauerleistung	1 kW (1,5 PS)
bei U/min	3500
Kühlung	Fahrtwind
Zylinderkopfmuttern	Anzugsdrehmoment 14 ... 16 Nm (1,4 ... 1,6 kpm)

Kraftübertragung

Primärtrieb	Schrägverzahntes Zahnradpaar
Kupplung	4-Lamellen-Kupplung im Ölbad
Getriebe	3-Gang-Handschaltung
Übersetzungsverhältnisse	1. Gang = 1:3,21
1./2./3. Gang	2. Gang = 1:1,81
	3. Gang = 1:1,31

Mofa Flott MF 24

Getriebeölfüllung	Getriebeöl SAE 80 $\frac{1}{4}$ Ltr. (250 ccm)
Sekundärtrieb	Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{9}{16}$ " , 98 Glieder einschl. Schloß
Kettenritzel	11 Zähne
Kettenrad	40 Zähne

Zündanlage

Typ	Kontaktgesteuerter Ducati-Schwunglichtmagnetzünder
Leistung	6 V 19,6/5 - 26 W
Zündzeitpunkt v. o. T.	1,25 mm
Kontaktöffnung	0,4 mm
Zündkerze	Bosch W 7 A (entspr. 175 T 1), BERU 14-7 A (entspr. 175/14)
Elektrodenabstand	0,4 mm

Vergaser

Typ	BING 15/10/101
Hauptdüse	43
Nadeldüse	2,10 A
Düsennadel	46 - 052
Nadelstellung	3

Mofa Flott MF 24

Leerlaufdüse	26
Öffng. d. Leerl.-Luftschr.	1,5 Umdrehungen
Starterdüse	60

Kraftstoffanlage

Tankinhalt	8,5 Ltr., davon sind ca. 1,5 Ltr. Reserve
Mischungsverhältnis	50 : 1
Öl	selbstmischendes 2-Takt-Markenöl
Normverbrauch nach DIN	ca. 1,9 Ltr./100 km

Fahrgestell

Rahmen	Doppelschleifen-Rohrrahmen
Federung vorn	Teleskopgabel
Federung hinten	Langarmschwinge mit Federbeinen in offener Sportbauweise

Räder und Bremsen

Räder vorn und hinten	Aluminium-Gußräder in KREIDLER-Verbundbauweise 1,35 x 17
Bereifung vorn und hinten	2¼ - 17 Moped
Reifenluftdruck vorn/hinten	1,5/2,5 atü

Mofa Flott MF 24

Bremsen vorn und hinten	Leichtmetall Vollnabenbremsen 120 mm \varnothing – selbstzentrierend
Bremsbeläge	aufgeklebt, Belagstärke mind. 2 mm

Beleuchtungseinrichtung

Scheinw. (zwangsgesch.)	M 3 – 6 V 15 W
Schlußl. (zwangsgesch.)	HL 6 V 4 W
Bremslicht	G 6 V 5 W
Instrumentenbeleuchtung (zwangsgeschaltet)	J 6 V 0,6 W
Blinkleuchten	P 25 – 1 – 6 V 21 W
Signalleuchten für Blinker	6 V 1,2 W, Signalleuchte mit Glühlampe vergossen: Teile-Nr. 27.78.75

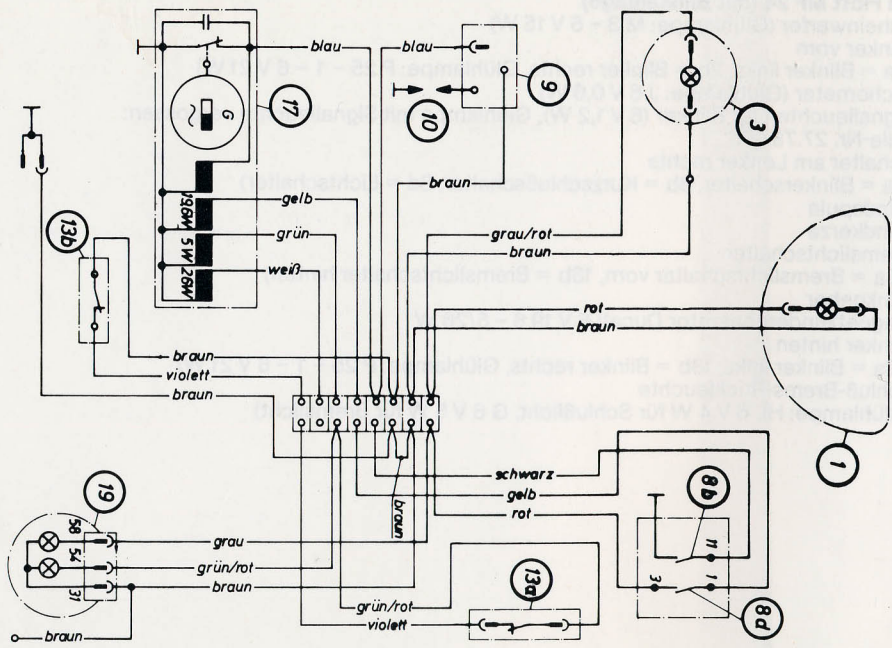
Maße und Gewichte

Länge	ca. 1780 mm
Breite	720 mm
Höhe (unbelastet)	ca. 960 mm
Sitzhöhe (unbelastet)	740 mm
Radstand	ca. 1190 mm
Leergewicht (vollgetankt)/zul. Ges.-Gew.	ca. 66 kg/170 kg

Elektrische Schaltpläne

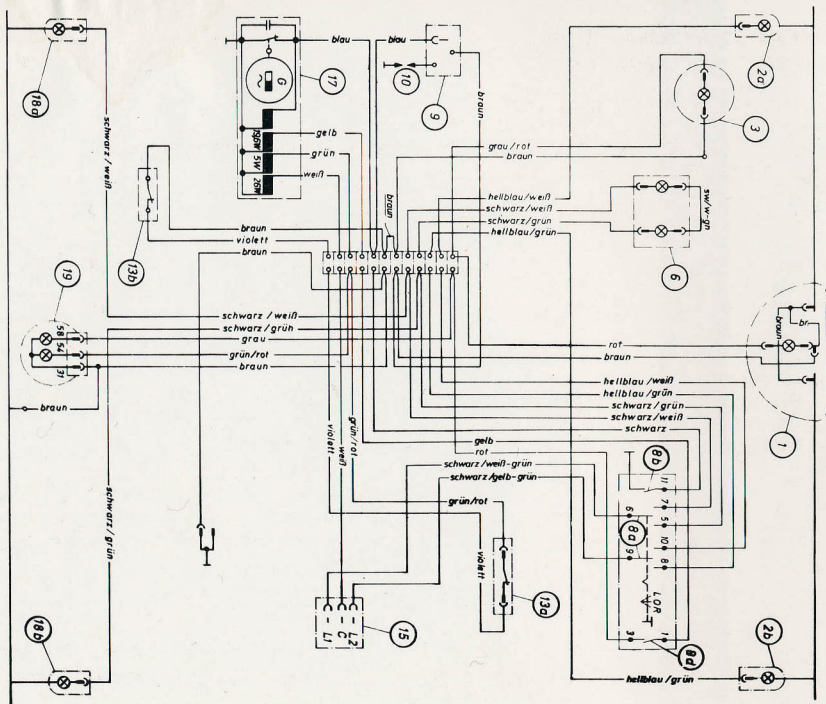
Mofa Flott MF 24 (ohne Blinkanlage)

- ① Scheinwerfer (Glühlampe: M 3 – 6 V 15 W)
- ③ Tachometer (Glühlampe: J 6 V 0,6 W)
- ⑧ Schalter am Lenker rechts
(8b = Kurzschlußschalter, 8d = Lichtschalter)
- ⑨ Zündspule
- ⑩ Zündkerze
- ⑬ Bremslichtschalter
(13a = Bremslichtschalter vorn, 13b = Bremslichtschalter hinten)
- ⑮ Blinkgeber
- ⑰ Magnetzündergenerator Ducati 6 V 19,6 – 5/26 W
- ⑲ Schluß-Brems-Rückleuchte
(Glühlampe: HL 6 V 4 W für Schlußlicht, G 6 V 5 W für Bremslicht)



Mofa Flott MF 24 (mit Blinkanlage)

- ① Scheinwerfer (Glühlampe: M 3 – 6 V 15 W)
- ② Blinker vorn
(2a = Blinker links, 2b = Blinker rechts, Glühlampe: P 25 – 1 – 6 V 21 W)
- ③ Tachometer (Glühlampe: J 6 V 0,6 W)
- ⑥ Signalleuchten für Blinker (6 V 1,2 W), Glühlampe mit Signalleuchte vergossen:
Teile-Nr. 27.78.675
- ⑧ Schalter am Lenker rechts
(8a = Blinkerschalter, 8b = Kurzschlußschalter, 8d = Lichtschalter)
- ⑨ Zündspule
- ⑩ Zündkerze
- ⑬ Bremslichtschalter
(13a = Bremslichtschalter vorn, 13b = Bremslichtschalter hinten)
- ⑮ Blinkgeber
- ⑰ Magnetzündergenerator Ducati 6 V 19,6 – 5/26 W
- ⑱ Blinker hinten
(18a = Blinker links, 18b = Blinker rechts, Glühlampe: P 25 – 1 – 6 V 21 W)
- ⑲ Schluß-Brems-Rückleuchte
(Glühlampe: HL 6 V 4 W für Schlußlicht, G 6 V 5 W für Bremslicht)



**KREIDLER WERKE GMBH
FAHRZEUGWERKE
7014 KORNWESTHEIM**