

# AL TOM



## KREIDLER

*Florett*

VERDENSREKORD I FART ● VERDENSREKORD I KVALITET

# Spar mange timer

# Spar mange ærgrelser

For en dygtig fagmand er denne reparationsvejledning sikkert alt for udførlig. Alligevel har vi, for det tilfældes skyld, at De vil slå visse arbejdsmetoder efter, lagt vægt på en fuldstændig og grundig oversigt.

Selv om KREIDLER/Florett motoren – takket være sin enkle konstruktion – er let at blive fortrolig med, vil De sikkert sætte pris på disse udførlige monteringsanvisninger, inden De går i gang med arbejdet.

Naturligvis kan man selv »opdage« en motor, og selv for en fagmand er sådan en motoropdagelse en spændende ting, men det tager tid og koster dermed også penge. Derfor tror vi, at De gør bedst i at læse denne reparationsvejledning godt igennem og skaffe Dem et overblik over motorens konstruktion, således at De i det daglige arbejde kan spare tid, ved straks at kunne udføre det nødvendige arbejde. De ved lige så godt som vi, at tid er penge. Jo bedre forberedt man er, jo bedre udnytter man tiden.



Med venlig hilsen



KREIDLER/Florett importøren for DANMARK

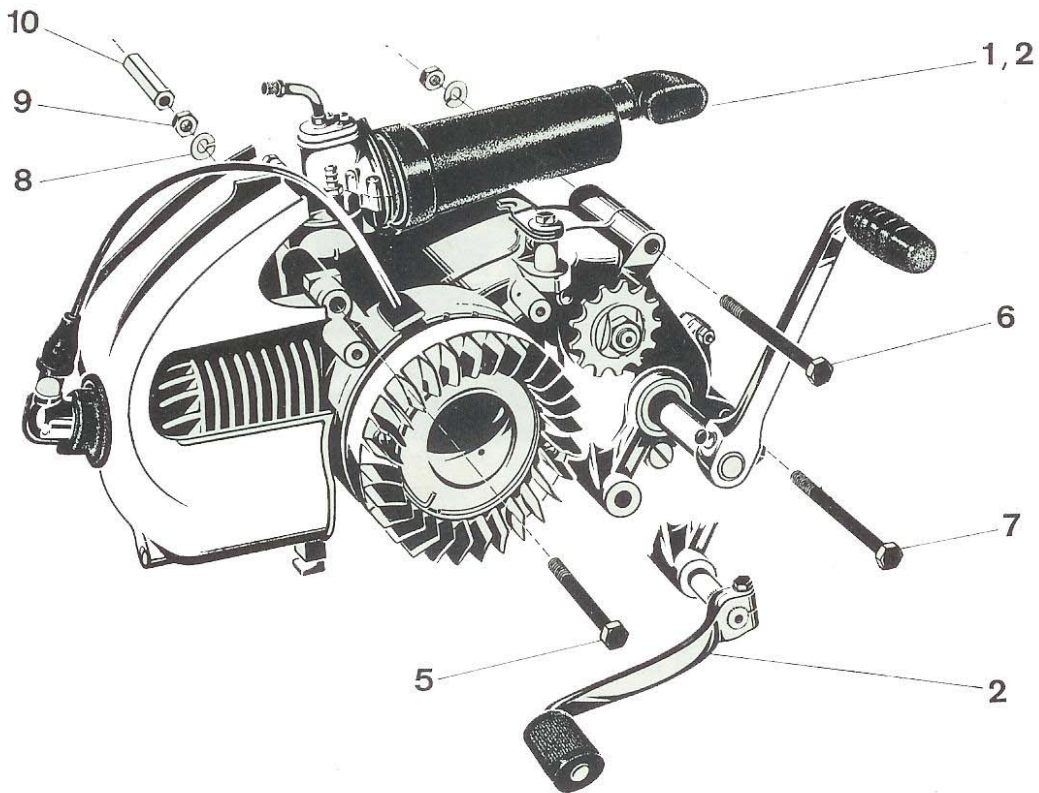
**J. A. HANSEN-MOTOR<sup>A/S</sup>**  
4300 HOLBÆK (03) 43 16 18\*

Alle illustrationer tilhører KREIDLER FAHRZEUGBAU, 7014 Kornwestheim, VESTTYSKLAND og enhver gengivelse, helt eller i uddrag, er forbudt.

# ALT OM

## KREIDLER

*Florett*



**KREIDLER**  
*Florett* 



Husk altid at opgive nøjagtigt:

STEL Nr. \_\_\_\_\_ og MOTOR Nr. \_\_\_\_\_

ved forespørgsler. Ved bestilling af dele, opgiv korrekt KF nr. \_\_\_\_\_  
eller ved benævnelse af delene sammen med stel og motor nr. Det er  
absolut nødvendigt for korrekt ekspedition.

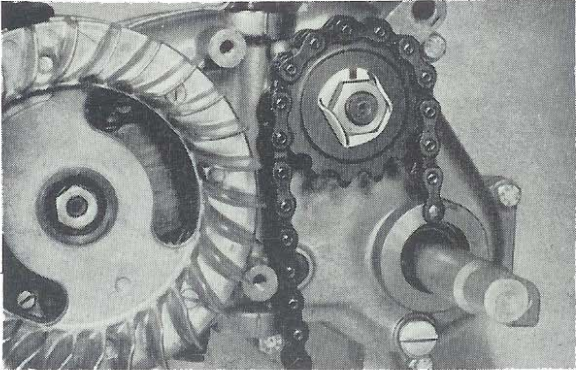


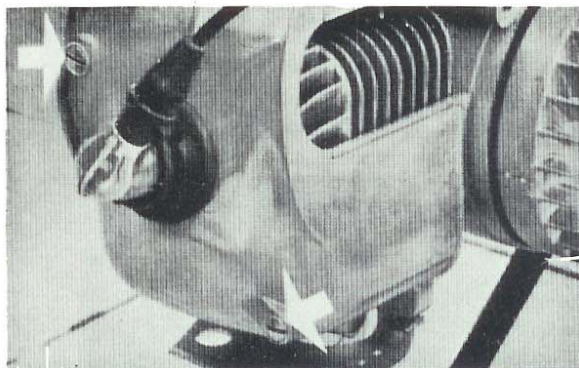
## Det finder De på side nr.:

Motor udtages af stel. Motor indsættes i stel .....	6- 7
Indstilling af fodgear .....	8-10
Indstilling af koblingskabel .....	11
Indstilling af carburator .....	11-33
Motoren adskilles .....	12-18
Kontrol-eftersyn inden motoren samles .....	19
Motoren samles .....	20-33
Fodgear samles .....	21-23
Gearkassen samles .....	24-26
Koblingen samles .....	27-28
Svinghjul monteres .....	29
Cylinder og stempel monteres .....	30
Tændingsindstilling .....	31
Fodgearpedalaksel monteres .....	32
TEKNISKE DATA OG JUSTERINGSMÅL .....	33
Forgaffel adskilles og samles .....	34-35
Smøreskema og serviceplan .....	36-37
»Tommelfinger-regel« for eftersyn af brugte .....	38
Hvad gør man ved startvanskeligheder .....	39
Sådan rettes fejlen .....	40
Vejledning: Knallert ombygges til motorcykel .....	42
Indbygning af modstand til bylys .....	43
Motortavle nr. 5 .....	44
Motortavle nr. 6 .....	45
Indstilling af fodgear på 4 og 5 gears mc .....	46
Montering af 7 HK og 10 HK tuningssæt .....	47
Elektronisk omdrejningstæller .....	49
Testprøver for tændingsanlæg .....	49
Motor - stander (reparations-motor-holde-stander) ....	50
Specialværktøj .....	51
KREIDLER-Mofa .....	52-53

### Musik til arbejdet

KREIDLER/Florett grammofonplade indsunget af BILL RAMSEY på en frisk beat-melodi, ledsaget af KREIDLER-motorens summen i høje omdrejninger, kan købes for et mindre beløb.

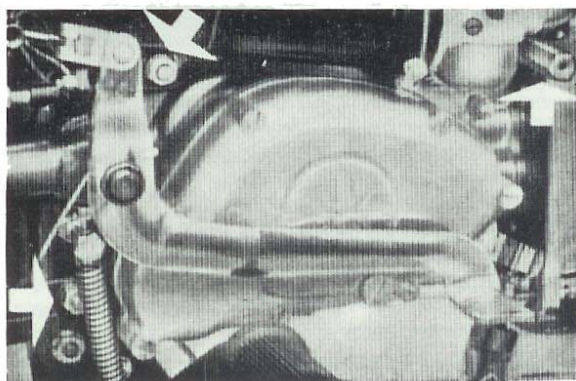
- Tag kilebolten ud ved kickstarterarmen. Tag kickstarterarmen af.
- Tag venstre motorsidedæksel af** Tag de 3 gummiropper i venstre motorsidedæksel af. 3 stk. 6 mm bolte holder dækslet. Løs disse med en 10 mm topnøgle. Drej motorsidedækslets bageste del opad, tryk gearpedalen nedad og tag dækslet af.
- Tag kædekassen af** Kædekassen afmonteres let ved at løsne de 4 stk. 6 mm fastspændingsbolte med en 10 mm nøgle.
- Kædehjulet afmonteres** Bøj låseskiven for kædehjulet ud. Hold kædehjulet fast med kædehjulsaftager KF 884 (se billede nr. 2). Kædehjulsaftageren har ringen om kickstarterakslen. Løs møtrikken, den har højregevind. Træk kædehjulet ud med en kloaftrækker. Ved montering af kædehjul og møtrik bør ny låseskive KF 470 monteres.
- 
- 2
- Tag koblingskablet ud** Drej med en 10 mm fastnøgle udkoblingsakslen på oversiden af motoren i baghjulets retning. Tag koblingskablet ud og læg kablet ovenpå koblingsarmen. Tag tilbagetræksfjedren ud.
- Tag højre motorsidedæksel af** Løs de 3 stk. 6 mm bolte, som fastspænder højre motorsidedæksel. Tag sidedækslet af.
- Tag carburatoren af** Løs klemmeskruen, som fastspænder carburatoren. Tag hele carburatoren med indsugningsforkammeret af.
- Ledningsnettet** Tag ledningerne ud af ledningssamlemuffen.
- Tag udstødningsrøret af** Udstødningsrøret er fastspændt på cylinderen. Løs 8 mm klemmebolt og dennes møtrik. Lydpotten er fastspændt ved holderen med 2 stk. 8 mm bolte. Løs disse bolte og tag hele udstødningssystemet af.



3

Tag blæser-skærmen omkring cylinderen af. Løs 2 stk. linsehovedskruer 6 mm. Skru tændrøret ud, træk blæser-skærmen frem og derefter nedad. Se billede nr. 3.

Tag blæser-  
skærmen af



4

3 stk. motorophængningsbolte (to  $8 \times 95$  og én  $8 \times 85$ ) løsnes og trækkes ud. Tag motoren ud og fremad. Vigtigt ved motorens genindsætning: bolte  $8 \times 95$  indsættes fra kædesiden, ellers strejfer kæden ved boltenden. Motoren rengøres med benzin og petroleum. Brug aldrig vand.

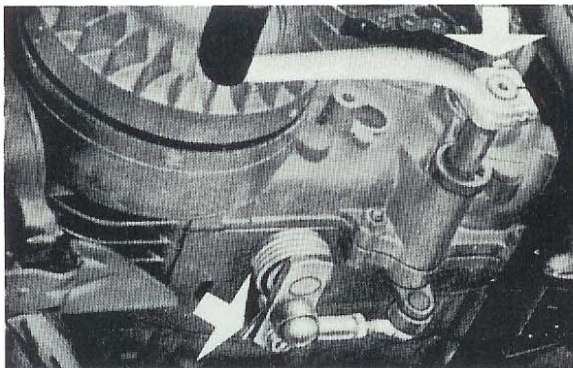
Tag motoren  
ud af stellet

Indsætning af motoren i stellet sker i omvendt rækkefølge.

Montering af  
motor i stellet

### Fodgearpedal

Fodgearpedalen kan indstilles, hvis denne står ugunstigt for foden. Løs klemmebolten, tag pedalarmen af. Der er nøttænder i akslen og i gearpedalarmen. Derfor kan gearpedalarmen forskydes i tænderne op eller ned efter behov. Sæt fodgearpedalarmen på igen. Stram klemmebolten.



5

### Indstilling af fodgear

#### Udviderbolt (excentrik)

Gearjustering foretages på udviderbolt (excentrik) med kærviskrue. Se billede nr. 5 og tegning nr. 6, hvor udviderbolt er mrk. nr. 2. Udviderbolten KF 430 er monteret på motorens underside på gearvælgerarmens højre side.

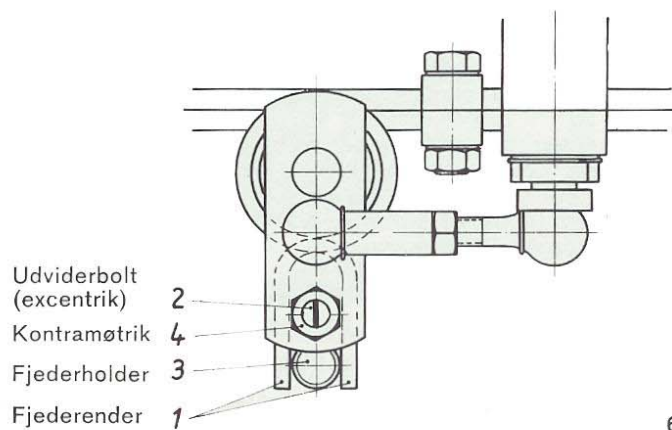
**PAS PÅ.** Kærviskruen i udviderbolt for neutraliseringsfjeder skal altid stå sådan, at kærven følger gearvælgerens sideflader. Det vil sige på tværs af motorens længde. Udviderboltens højdepunkt skal være nærmest neutraliseringsfjederen – det er til motorens venstre side.

**Husk derfor: Kærviskruen skal altid stå på tværs af motoren,** – gør den ikke det, mangler der muligvis et gear.



Forbindelsesleddet KF 426 under motoren, se tegning nr. 6, består af 2 justerbare kugleskåle. Den korrekte indstilling er følgende:  
Totallængde, målt med en skydelære uden på de 2 kugleskåle fra yderste punkt til yderste punkt skal være 65,5 mm.

**Justeringsmål  
for gearvælgerens  
forbindelsesled**

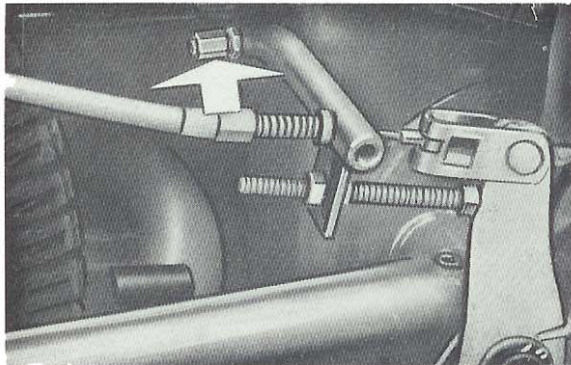


1. Start motoren, skift gear i tomgang. Baghjulet skal kunne drejes frit uden gearstøj.
2. Kontrollér om begge sider af neutraliseringsfjederen (1) er parallelle og berører begge sider af udviderbolt (2) og fjederholder (3). I nødstilfælde bøj forsigtigt fjederenderne på plads med egnet værktøj. Kontrollér om låsering KF 114 er monteret på fjederholder (3).
3. Drej baghjulet og skift med hånden på fodgearpedalen ved konstant tryk nedad til 1. gear.
4. Lad fodgearpedalen langsomt komme op igen. Kort før, gearpedalen når frigear, skal et let klik høres i motorens indre, og det bekræfter, at palerne er på plads.
5. Kommer der ikke noget klik, er palerne ikke på plads. Løs kontramøtrik (4) og drej med en skrue-trækker i kærven på udviderbolten (2) en ubetydelighed til en af siderne. Når klikket fremkommer, fastspænd kontramøtrik (4).
6. Drej baghjulet og skift med hånden på fodgearpedalen ved konstant tryk opad til 2. gear.
7. Lad gearpedalen langsomt komme ned. Kort før den når frigear, skal klikket høres igen.
8. Fremkommer klikket til frigear fra 1. og 2. gear, er yderligere afprøvning ikke nødvendig. Gearindstillingen er korrekt.

Grundindstilling: Enden af koblingskablet er monteret på en stelbøjle ved bagskærmen. Tilgang fra venstre side. Indstil ved hjælp af stilleskruen koblingskablet til frigang 4 til 5 mm.

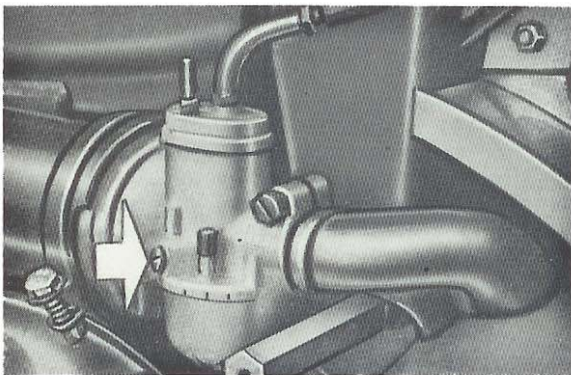
Spænd kontramøtrikken fast. Se billede nr. 7. Glem ikke gummipropen til bagskærmen KF 371.

Justering af koblingskablet foretages på justerskruen på koblingshåndtaget. Frigangen i koblingsgrebet skal være 3 til 4 mm.



7

Bing carburator: Stilleskruen til gasspjældet, midt på carburatoren, se billede nr. 8, drejes efter behov, henholdsvis til højre og venstre. Højredrejning = motoren løber hurtigere. Venstredrejning = motoren løber langsommere. Justering for tomgang på denne stilleskrue bør kun foretages, når motoren er varm.



8

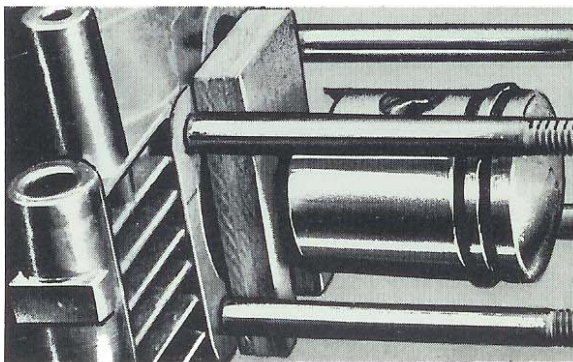
**Indstilling af  
koblingskabel****Indstilling af  
carburator****Justering****Bing carburator-  
indstilling**

**Olie-aftapning**

Ved udtømning af olie fra gearkassen skrues olie-aftapningsskruen under kickstarterakslen (se billede nr. 10) og oliepåfyldningsskruen ved koblingsdækslet af.

**Tag cylinderen af**

Afmontering af cylinderen. Løs 4 topmøtrikker, pas på ikke at tabe tilhørende underlægningskiver. Tag topstykket af. Tag cylinderen af. Beskyt stempellet mod beskadigelser, sæt holdefod for stempel KF 882 mellem krumtaphus, plejlstang og stemplets underkant. Se billede nr. 9. Ved afmontering af stempel, slå aldrig på stempelpinden. Benyt aftrækker KF 1285. Ved montering af pindbøsning (bronzebøsning) benyt aftrækker. Ved montering af stempel: **PAS PÅ: pilen i stempeltoppen skal altid vende nedad mod udstødning.**

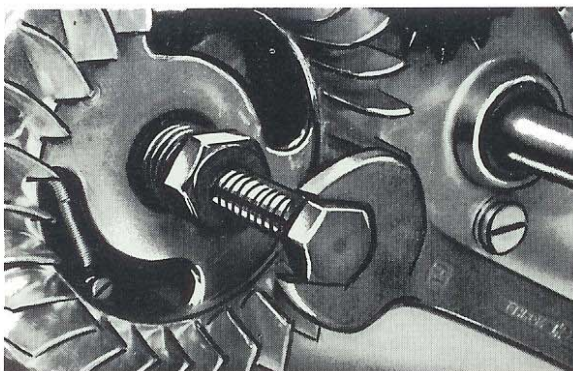


**Støvdæksel**

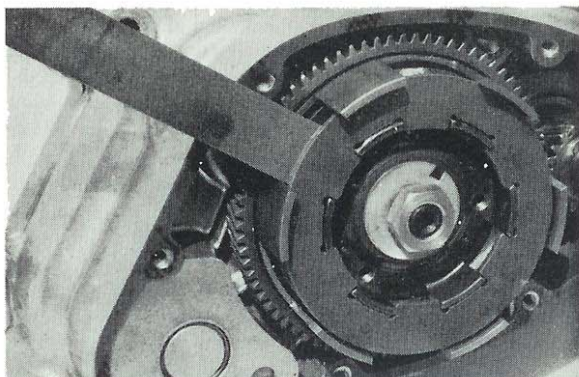
Støvdækslet fra svinghjulet afmonteres. Tag låsespringfjedren af. Dækslet har 3 noter, som skal være udfør tilsvarende 3 udskæringer i blæserhjulet. Benyt fjederenden til at tage støvdækslet ud.

**Træk svinghjuls-magneten af**

Træk svinghjulsmagneten af (se billede nr. 10). Sekskantmøtrikken 10×1 løsnes fra krumtapsakslen. **PAS PÅ – den har venstregevind.** Ved afmontering skal møtrikken drejes til højre. Træk svinghjulet af med aftrækkeren KF 879. Pas på noten i krumtapsideakslen. Løs 4 kærvskrue i ankerpladen og tag ankerpladen ud.



Løs fra koblingsdækslet alle 7 kærnskruer 6×40. Tag koblingsdækslet og pakning af. Bøj sikringsblikket fra koblingens 3 justeringsbolte ud, tag boltene ud. Tag sikringsblikket, klemmefjeder for koblingsplader, koblingspladerne og koblingstrykstift (kort) med krave ud. Pas på: koblingstrykstiften har udligningsskiver.

**Koblingen  
adskilles**

11

Bøj sikringsblikket ud ved møtrikken, som holder koblingsnavet. Hold koblingsnavet fast med modholder-specialværktøjet KF 883 (holdenøgle for kobling). Løs møtrikken, den har højregevind.

**Advarsel: Benyt aldrig en skruetrækker eller et jernrør til at sætte mellem koblingslamellerne i stedet for holdenøglen.** Koblingslamellerne trykkes skæve, og de vil klemme på koblingspladerne. Korrekt afmontering, se billede nr. 11.

**Koblingsnavet  
afmonteres**

## Motoren adskilles



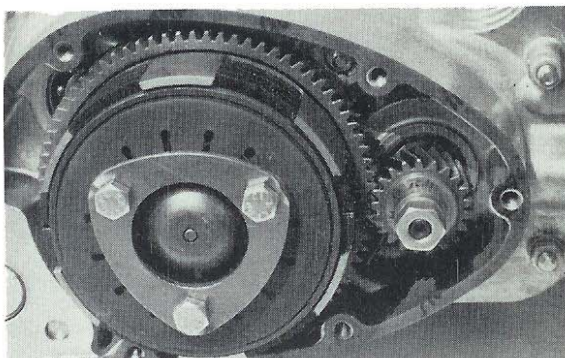
### Koblingsnavet afmonteres

Tag koblingsnavet ud. Hvis koblingsnavet sidder fast, benyt de tidligere afskruede 3 justeringsbolte som aftrækker ved en ensartet iskruning. Pas på den underlagte tokantskive KF 400. Koblingshjulet tages med hånden ud fra akslen. Pas på udligningskiven, som er bag det store tandhjul.

### Løs det skråtskærne drivhjul på krumtapsakslen

Løs møtrikken. **PAS PÅ: den har venstregevind.** Drej kun møtrikken halvt af, således at kioaftrækkeren ikke beskadiger krumtapsideaksleens gevind. Se billede nr. 12.

**PAS PÅ VED MONTERING:** Møtrikken har venstregevind. **Spænd møtrikken godt fast**, ellers løber drivhjulet rundt på krumtapsideakslen og i kickstarteren føles det, som motoren glider i koblingen.



12

### Krumtaphuset adskilles

Krumtaphuset adskilles. Løs samtlige 10 bolte. I svinghjuls-siden har den nederste fritsiddende bolt 6×80 en kobberpakning KF 146, som holder olie fra gearkassen væk fra tændings- og lysanlæg. Løft venstre krumtaphushalvdel op (tændings-siden). Vær opmærksom på de 2 styrebøsninger for sammensætning af de to krumtaphuse. Hvis bøsningerne går med op, sæt disse tilbage i højre krumtaphushalvdel. Pas på udlignings-skiverne, som ligger på kickstarteraksel, koblingsaksel og træk-aksel. Bliver udligningsskiverne hængende ved de 3 lejesider, sæt dem tilbage på akslerne.

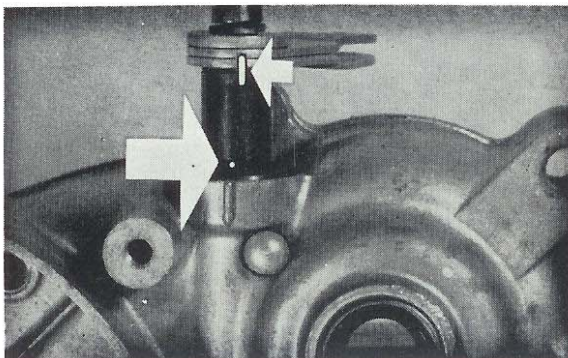
### Krumtappen udtages

Krumtappen løftes op. Bemærk sideakslerne. Venstre side (tændingssiden) har notgang. Kendetegn fra fabrikken: indbrændt metalskrift på plejlstangen viser til tændingssiden. Leje-ringene på krumtappen afmonteres med aftrækker for sidelejer KF 881. For det tilfælde, at krumtappen KF 447 er defekt, anbefaler vi at indsende krumtappen til J. A. HANSEN-MOTOR A/S, KREIDLER-afd., 4300 HOLBÆK, for reparation. **PAS PÅ:** ombygges motoren med 7 HK eller 10 HK tuningssæt til banekørsel, anbefaler vi at indsende krumtappen til os for udskiftning af plejlstangssæt med bronzebøsning, til plejlstangssæt med specielt udmålte nålelejer, beregnet for meget høje motoromdrejninger. **Bemærk:** bronzebøsningen til stempelpinden i en plejlstang må aldrig udskiftes med nåleleje, da denne plejlstang ikke er hærdet til nåleleje.

Tag kickstarterakslen op. Koblingsakslen sammen med geargaflen kan kun afmonteres ved, at gearvælgerakslen KF 443 skubbes 7-8 mm ud af krumtaphuset. Låseskiven KF 117 må først fjernes. Se afsnit: Gearvælgeren udtages side 17. Nu er tappen på skiftegaflens hoved frigjort fra indgreb i skiftepladens gaffelarm. Koblingsakslen sammen med geargaflen kan tages op. Tag trækakslen op.

**Gearkassen  
adskilles**

Efter grundig rengøring af krumtaphuset indvendigt med afvaskning af lejer i benzin eller petroleum, opvarmes krumtaphushalvdelen til ca. 150 grader. Lejeskåle og kuglelejer falder ud af sig selv eller ved et let slag mod et træunderlag. Advarsel: koldmontering ødelægger lejerne.

**Udtagning af  
kuglelejer**

13

Udkoblingsakslen tages ud. Slå nitten med det halvrunde hoved ud. PAS PÅ: Ved montering af nitten KF 124 (genindslagning) bruges altid ny pakning KF 91. Tag ikke armen på udkoblingsakslen af uden grund. Hvis det er påkrævet, markér stillingen inden afmontering. Ved montering af udkoblingsakslen bringes kørnerprik og fremstøbt streg i krumtaphuset ud for hinanden. Se billede nr. 13. Efterse inden montering af udkoblingsakslen, at der ingen defekter har på fladstykket, som er trykside mod koblingsstift.

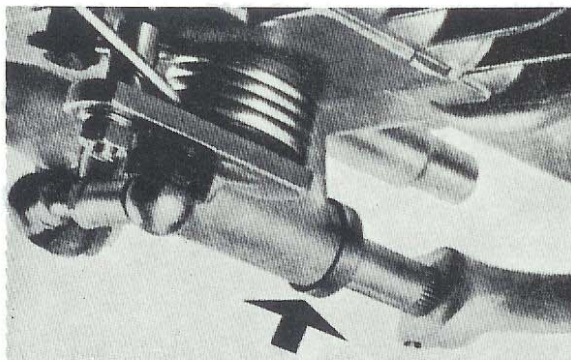
**Udtagning af  
udkoblingsakslen**

## Motoren adskilles



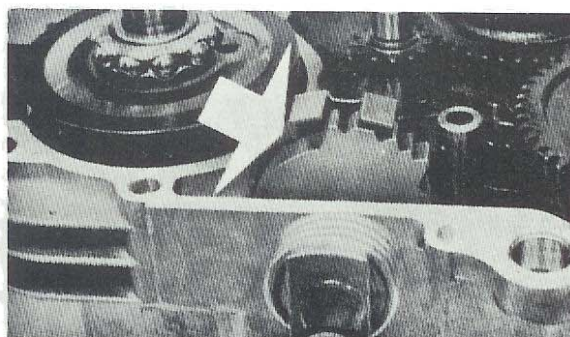
### Fodgear adskilles

Tag fodgearpedalen af. Tag låseringen af. Tag det indstillelige forbindelsesled af. Låsefjedrene i de to kugleskåle trækkes ud. Træk gearpedalakslen ud. Pas på skiver og pakringe.



14

Videre afmontering af gearvælger og gearsystemet kan først ske, når venstre krumtaphushalvdel er afmonteret. Se side 17.



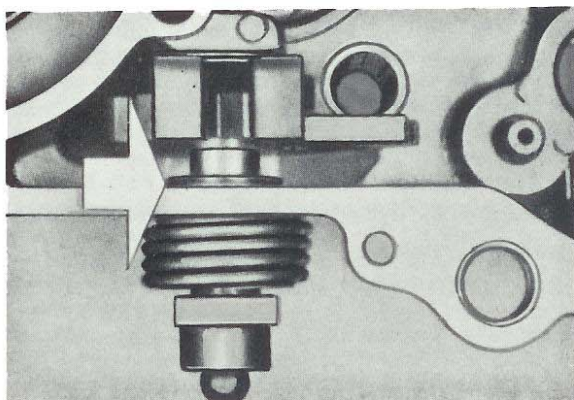
15

### Gearvælger

Når venstre krumtaphushalvdel er afmonteret, er gearvælgeren og fodgearsystemet tilgængeligt.

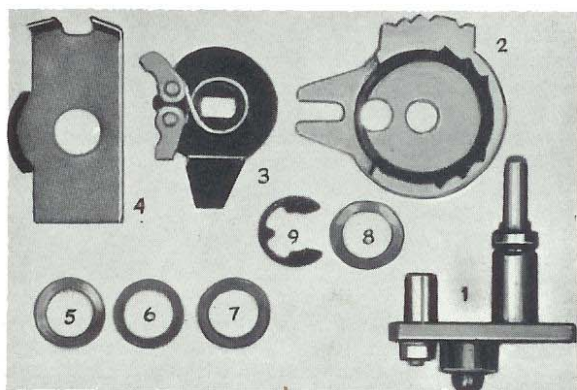


For at få hele fodgearsystemet ud, må låseskiven KF 117 trykkes ud af notrillegangen i gearvælgerakslen. Låseskiven kan drejes sådan, at åbningen er opad. Afdæk hullerne til venstre og højre for gearvælgerakslen med plastic, således at der ikke falder dele ind i motoren. Tryk låseskiven ud. Pas på skiverne ved udtagning af gearvælgeren. Der er en skive mellem låseskiven og krumtaphuset. Andre skiver ligger helt oppe mellem medbringer og krumtaphus. Hvis gearvælgeren KF 443 skal udskiftes, er det ikke nødvendigt at udtage gearsystemet, som holdes på plads, mens gearvælgeren udskiftes.

**Gearvælgeren  
udtages**

16

Hvis gearsystemet skulle falde fra hinanden, gør det ikke noget. På billede nr. 17 nedenunder kan De se enkeltdele i gearsystemet, og på næste side findes specifikationen.



17

Disse dele er:

1. Gearvælger komplet KF 442
2. Skifteplade KF 432
3. Medbringer KF 433  
Stift for skiftepal KF 120  
Skiftepaler KF 434  
Skiftefjeder KF 435
4. Holder for gearskiftepaler KF 436
5. Udligningsskive KF 439
6. Udligningsskive KF 438
7. Afstandsbøsning KF 437
8. Udligningsskive KF 463
9. Låseskive for gearvælgeraksel KF 117

Ved anvendelse af nye dele kan man vælge udligningsskiver efter behov.

Efter grundig rengøring af alle udtagne motordele afgøres, hvad der skal fornyes.

Efterse herudover skiftehjul KF 387, om stifterne er beskadiget i enderne. Er alle 4 stifter KF 379 ikke runde mere, bør de udskiftes. Beskadigelse af stifterne skyldes manglende udkobling og beskadigede stifter kan være årsag til, at motoren springer ud af 1. eller 3. gear under kørslen. Kan De ikke selv udskifte stifterne, kan De indsende skiftehjulet til J. A. HANSEN-MOTOR A/S, KREIDLER-afd., 4300 HOLBÆK, og vi afsender det igen samme dag, som vi modtager det.

På modellerne fra før 1970 har fabrikken indbygget en forstærkning i tændkablet, der har form som en flad skive, og den er monteret 5 mm før indgangen i tændspolen. Hvis der på en eller anden måde er rykket lidt kraftigt i tændkablet, kan denne skive blive trukket gennem isoleringen på tændkablet, og det bevirker, at den kraftige gnist kan springe over til krumtaphuset. Derved opstår der manglende eller periodevis gnist i tændkablet. Tag en bidetang og klip 1 cm af tændkablet i den ende, som drejes ind i tændspolen. Derved fjernes denne forstærkning, og gnistoverspring forhindres.

Fabrikken har løst problemet på alle motorer fra 1970 og fremefter, idet fabrikken har indlagt en plastic-isoleringsplade i venstre krumtaphus, mellem tændspole og mod krumtaphussiden. Denne isoleringsplade må ikke fjernes.

For det tilfælde, at krumtappen KF 447 er defekt, anbefaler vi, at De indsender krumtappen til J. A. HANSEN-MOTOR A/S, KREIDLER-afd., 4300 HOLBÆK, for reparation. PAS PÅ: Ombygges motoren med 7 HK eller 10 HK tuningssæt til banekørsel, anbefaler vi at indsende krumtappen til os for udskiftning af plejlstangssæt med bronzebøsning til plejlstangssæt med specielt udmålte nålelejer, beregnet for meget høje motoromdrejninger. Husk: Bronzebøsningen til stempelepinden i en plejlstang må aldrig udskiftes med nåleleje, da denne plejlstang ikke er hærdet til nåleleje.

### Skiftehjul

### Tændkabel efterses på motorer fra før 1970

### Krumtap

**Opvarmning af  
krumtaphuset**

Højre krumtaphushalvdel opvarmes. 120 graders varme er nødvendig for isætning af lejer og lejeskåle. Advarsel: Koldmontering ødelægger kuglelejerne. Ved opvarmning: brug kogeplade eller ovn, benyt ikke svejsebrænder.

**Simmerringe  
isættes**

Simmerringene presses på plads. Efterse omhyggeligt korrekt montering .

**Krumtappen  
monteres**

Når lejeskålen i højre krumtaphushalvdel er indsat, indsmøres denne i olie. Herefter indsættes krumtappen. **PAS PÅ:** Venstre krumtapsideaksel har notgang til svinghjulsmagneten. **Derfor skal krumtappen ved montering i krumtaphuset vende således, at sideakslen med notgang vender til tændingssiden (venstre side).** Krumtappen kan vendes forkert ved montering, følg derfor ovennævnte retningslinier.

**Stempel  
monteres**

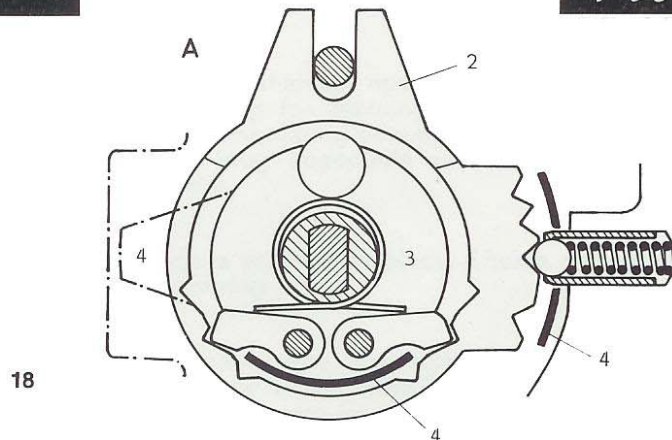
Ved montering af stempel: **PAS PÅ: Pilen i stempeltoppen skal altid vende nedad mod udstødning.** Det er meget vigtigt, da stempel og cylinder kan blive ødelagt ved forkert montering. **Slå aldrig på stempelpinden ved montering af denne,** benyt aftrækker KF 1285.

Husk begge låseringene for stempelpinden med korrekt montering. Kontrollér at låseringene er helt nede på plads i rillegangene i stemplet.

## FODGEAR-SYSTEMET samles

Ved DE, at liter - effekten i en 49 cc KREIDLER/*Florett*  
racer er på 300 HK - !

Fodgearsystemet monteres

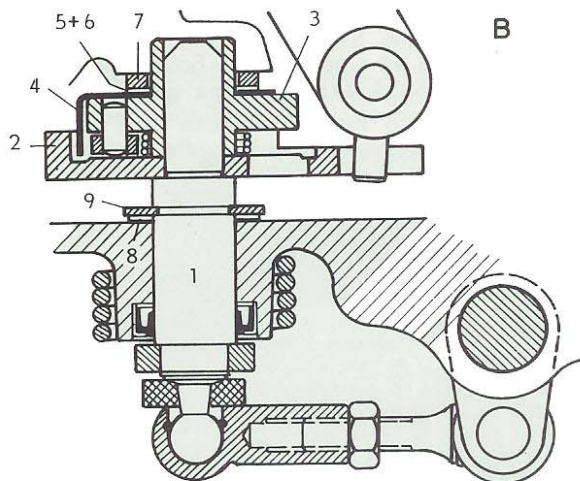


Før gearkassen samles, må fodgearsystemet monteres.

1. Sæt de to stifter KF 120 for gearskittepaler i medbringeren KF 433 (3). Montér de to skiftepaler KF 434 på stifterne, således at ryggen på palerne kommer til at vende mod fjederenderne på gearskittefjedren KF 435. Se tegning nr. 18.
2. Hold medbringeren (3) sådan, at palerne ligger ovenpå. Sæt nu fra neden holderen for skiftepalerne KF 436 (4) således, at de to paler bliver trykket fra hinanden gennem den højtstående kant. Se tegning nr. 18.

3. Skiftepladen KF 432 lægges på fra oven. Nu danner skiftepladen (2), medbringeren (3) og palholderen (4) én enhed. Hold disse dele godt sammen ved indsætning i krumtaphuset, ellers glider de.

**Fodgearsystemet samles**



19

Sæt afstandsbøsning KF 437 (7) og udligningsskiver KF 438-439 (5 og 6) på medbringer KF 433 (3). Sæt gearskiftet på plads i krumtaphuset. Tegning nr. 19 viser hvordan.

Før gearvælgerakslen KF 443 sættes ind, pas på, at neutraliseringsfjedren KF 431 er på sin plads. Se tegning nr. 19. Sæt gearvælgerakslen ind. Tryk låseskiven KF 117 (9) fast i gearvælgerakslens neddrejede rillegang for låseskiven.

Justér sløret ved medbringeren (3). Sløret på gearvælgeren KF 443 må ikke overstige 0,3 mm. Brug i nødstilfælde tilsvarende udligningsskive KF 438-439 (8).

**BEMÆRK:**

Simmerring KF 151 for gearvælger bør udskiftes ved adskillelse for at være helt sikker på, at gearolie ikke løber ud. Tryk ikke simmerringen skævt ind – åbningen i simmerringen skal vende indad i motoren. Tegning nr. 19 viser sæde for simmerring.

**HUSK:**

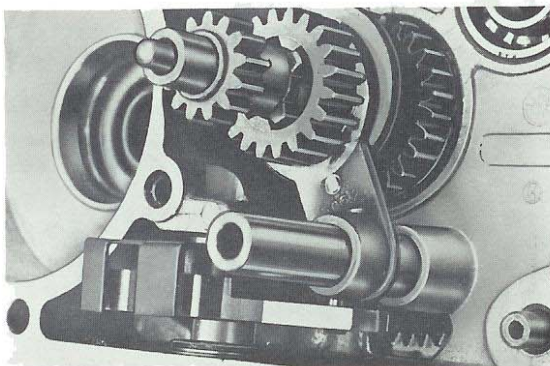
Udviderboltens (excentrikkens) højdepunkt skal være nærmest neutraliseringsfjedren – det er til motorens venstre side. Kærnskruen i udviderbolten skal altid stå sådan, at kærven følger gearvælgerens sideflader. Det vil sige på tværs af motorens længde. **Kærnskruen skal altid stå på tværs af motoren**, – gør den ikke det, mangler der muligvis et gear.

Justeringsmål for forbindelsesleddet KF 426: total-længde, målt med en skydelære udenpå de 2 kugleskåle fra yderste punkt til yderste punkt, skal være 65,5 mm.

**Gearkassen  
samles**

Gearkassen samles. Kuglelejerne indfedtes. Koblingsakslen KF 386, hvorpå koblingen løber, indsættes med de 3 mindre tandhjul 13, 20, 26 tds., sammen med skiftegaflen KF 385, og denne indsættes i krumtaphusets lejboring, som ligger nærmest gearvælgeren. Skiftegaflen må skubbes ind i det midterste 20 tds. gearhjuls gaffelrille. Se billede nr. 20.

**PAS PÅ:** Tappen på skiftegaflens hoved skal samtidig sættes i indgreb på skiftepladens gaffelarm KF 432. Dette skal altid gøres, inden koblingen monteres.

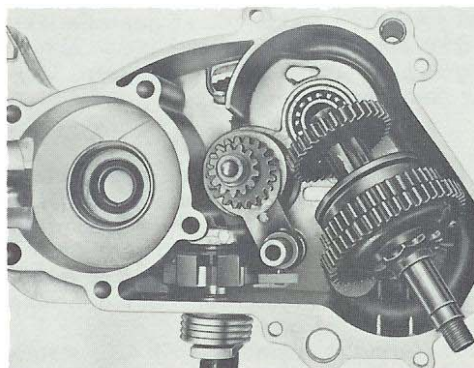


20

**20 tds. gearhjul  
på koblingsakslen**

Løft 20 tds. gearhjul på koblingsakslen KF 386 sammen med skiftegaflen op til det mindste gearhjul 13 tds. Sæt så den komplette trækaksel med de tre større gearhjul 34, 40, 47 tds. ind i krumtaphuset. Det mindste gearhjul først. Det midterste gearhjul må være rigtigt monteret. **Bemærk:** Skiftehjulets gaffelrillegang skal vende mod koblingen.

Trækakslen indføres i kugleleje. Alle tre gearsæt er nu sat ind. I koblingsakslens hulboring sættes nu fra denne åbne del af krumtaphuset, i koblingsakslens venstre side, 6 mm stål kuglen ind og derefter koblingsstift KF 381 (lang), godt indsmurt i olie. Pas nøje på, at den flade ende af koblingsstiften vender ind mod kuglen, og den kugleformede ende rager ud fra koblingsakslen (mod tændingssiden). Se billede nr. 21.

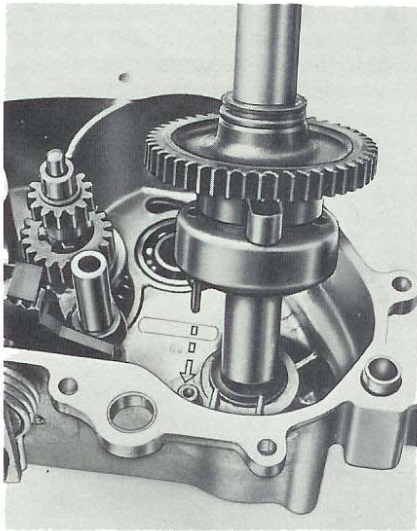


21



Indsætning af kickstarterakslen. Sæt afstandsskiven 2 mm KF 405 på fremstøbt boringshul i krumtaphus for kickstarteraksel, før kickstarterakslen føres ind i boringshullet. Kickstarterakslens bremsefjeder KF 418 har i den lukkede ende en lige arm. Sæt denne arm i indgreb mellem de to højtstående fremstøbte kanter i bunden af krumtaphuset.

Stik den 8 mm udstående ende af ståltrådkickstarterfjederen KF 406 ind i hullet på stopbolt KF 351 for kickstarter. Drej akslen til højre med en 12" gaffelnøgle ved kilebolten. Tryk samtidig let med hånden ovenpå akslen, indtil kickstarteranslaget er på plads.



22

Efterse om tandhjul 13 tds. KF 386,  
tandhjul 47 tds. KF 378,  
kickstarterhjul 48 tds. KF 421  
alle har nøjagtigt samme højde.

**PAS PÅ:**

**Gearkassen må kun samles, når disse 3 gearhjul er i samme højde. Kontrollér med fingeren, at disse 3 gearhjul i indgreb er i samme plan.**

Kickstarterfjederen afmonteres med en skruetrækker ved at vride den største diameter på fjederen (som er den yderste tråd) op over kickstarterhusets kant. Fjederen drejes højre om og ud af huset. Montering af kickstarterfjederen: Tag den inderste trådfjeder, lige ved overgangen til ydre trådfjeder, og vrid denne over kickstarterhusets kant. Derefter drejes fjederen højre om, indtil den er på plads på tappene.

**Kickstarterakslen monteres**

**Kontrol for rigtig samling af gearkassen**

**Udskiftning af kickstarterfjeder**

**Armens stilling på udkoblingsakslen**

Kontrollér stillingen på armen KF 359 til udkoblingsakslen KF 480. Armen og udkoblingsakslen har nøttænder. Armen skal stå vinkelret til udkoblingsakslens fladstykke i akslens nederste ende. Hvis den ikke gør det: løs fastspændingsskrue KF 40 ved armen. Indstil armen i nøttænderne til korrekt stilling: Armen vinkelret til udkoblingsakslens fladstykke. Spænd fastspændingsskruen godt fast. Se side 15 og side 28. Efterse inden montering af udkoblingsakslen, at denne ingen defekter har på fladstykket, som er trykside mod koblingsstift.

**Kontrollér sløret i akslerne**

Efterprøv sløret i akslerne. Krumtaphusets samlingsflader indfedtes. De to styrebøsninger KF 352 skal nu være monteret i de tilsvarende bøjingshuller i krumtaphusets hjørne halvdel. Benyt krumtaphuspakning KF 440. Spænd den venstre krumtaphushalvdel på med mindst 5 bolte.

Krumtapakslens sideslør: 0,05–0,1 mm –  
brug om nødvendigt udligningsskiver  
KF 374 = 0,1 mm  
KF 375 = 0,2 mm  
KF 376 = 0,15 mm

Koblingsakslens sideslør: 0,1–0,2 mm –  
brug om nødvendigt udligningsskiver  
KF 380 = 0,1 mm  
KF 282 = 0,3 mm  
KF 383 = 0,5 mm

Trækakslens sideslør: 0,1–0,2 mm –  
brug om nødvendigt udligningsskiver  
KF 341 = 0,1 mm  
KF 342 = 0,3 mm  
KF 343 = 0,5 mm

Kickstarterakslens sideslør: 0,1–0,3 mm –  
brug om nødvendigt udligningsskiver  
KF 344 = 0,3 mm

**Korrekt sideslør**

Sløret i akslerne er i orden, hvis de under »afprøvningsen« angivne mål for sløret passer. Det er vigtigt, at målene passer på alle akslerne. Tag venstre krumtaphushalvdel af igen. Pas på alle udligningsskiverne, de bliver hængende på lejesiderne i krumtaphuset, men de hører til på akslerne. Indfedt kuglelejer og legebøsninger.

Efterse om krumtaphuspakningen og begge styrebøsninger for samling af krumtaphusene sidder perfekt. Klæb pakningen på **uden brug** af flydende pakning, kun fedt er påsmurt krumtaphusets samlingsflader. Sæt venstre krumtaphushalvdel på. Husk sikringsfjeder-skiverne til møtrikkerne. Spænd bolte, henholdsvis møtrikker, ensartet fast. Sæt straks holdefod for stempel KF 882 under stemplet. **Husk:** I svinghjulssiden har den nederste fritsiddende bolt 6×80 en kobberpakning KF 146, som holder olie fra gearkassen væk fra tændings- og lysanlæg.

**Krumtaphuset  
samles**

Sæt det store koblingshjul KF 403 (det med 77 tdr. og pånitted koblingsskål) på koblingsakslen KF 386.

**PAS PÅ:** Udligningsskive KF 344 = 0,3 mm skal lægges mellem bagsiden af koblingshjulet mod bronzebøsningen og mod kuglelejet KF 135. Sæt tokantskiven KF 400 på koblingsakslen og herefter koblingsnavet KF 404 på koblingsakslens tokant. Sæt låseblink KF 115 på. Bliktappen bøjes ind i boringshul. Sæt møtrikken KF 74 på, den har højrevind. Benyt modholderspecialværktøj KF 883 (holdenøgle for kobling). Spænd møtrikken. Se side 13, billede nr. 11. **Advarsel:** **Benyt aldrig en skruetrækker eller et jernrør til at sætte mellem koblingslamellerne i stedet for holdenøglen.** Koblingslamellerne trykkes skæve, og de vil klemme på koblingspladerne.

**Koblingen  
samles**

Sløret mellem koblingshjul KF 403 og kugleleje KF 135 skal være mellem 0,2 og 0,3 mm. Hvis der er for lidt slør, tag skiven ud. Når det korrekte slør er til stede, spænd møtrikken KF 74 til og lås denne med det derunder liggende låseblink KF 115.

**Kontrollér  
sløret**

Det skråtskårne drivhjul KF 401 monteres: Tør højre krumtapsideaksel og konus i drivhjulet tørt. Sæt drivhjulet på. Sæt afstandsring KF 402 og fjederring KF 102 på. **PAS PÅ:** Ved montering af møtrikken **KF 72, den har venstregevind, spænd møtrikken godt fast**, ellers løber drivhjulet rundt på krumtapsideakslen, og i kickstarteren føles det, som motoren glider i koblingen.

**Drivhjul 21 tds.**

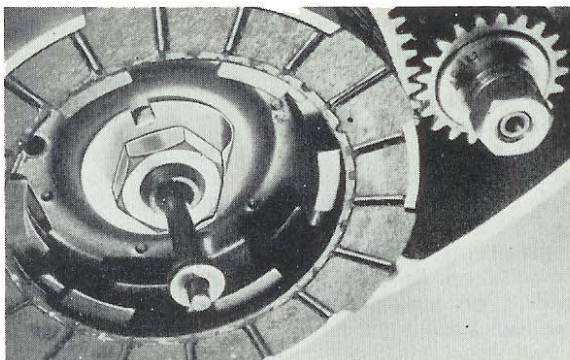
Sæt koblingspladerne ind: Fyld hullet i koblingsakslen KF 386 med fedt. Sæt den korte koblingsstift KF 396 ind. I koblingen er der 4 stk. fiber koblingsplader KF 393 og 3 stk. stål koblingsplader KF 394. Sæt skiftevis fiber koblingsplade og stål koblingsplade ind. **Begynd med fiber koblingspladen. PAS PÅ: Den første fiber koblingsplade skal under klemmefjedren KF 498, som løftes med en skruetrækker.** Når koblingspladerne er sat ind, sæt så dækpladen KF 391 på den yderste fiber koblingsplade. I dækpladens bue, som vender udefter, er der hul til den korte koblingstrykstift KF 396. Efterse at dækpladens udskæringer er udfor koblingsnavets lameller. (Lameller = de 6 tappe, som holder koblingspladerne). Se billede nr. 23, side 28.

**Koblingspladerne  
monteres**

**Kontrol**

**Koblings-funktions-kontrol:** Drej koblingsarmen KF 359 på oversiden af krumtaphuset i kabelretning. Med hånden trykker De ned på dækplade KF 391. Når koblingsarmen drejes, må dækpladen begynde at hæve sig, **hvis koblingsarmen som udgangsstilling står vinkelret på krumtaphuset.** Brug om nødvendigt udligningsskive på koblingstrykstiftens tap. Udligningsskive KF 398 = 0,5 mm og udligningsskive KF 399 = 1,5 mm.

**Bemærk:** Sløret mellem trykstift og dækpladen skal være 0,4 mm.



23

**Spænd koblingens fjederplade****Koblingen justeres**

Koblingens fjederplade KF 395 sættes på med den hvælvede side udefter. Sæt den trekantformede trykplade KF 392 og det trekantformede låseblik KF 397 på. **Spænd herefter de 3 stk. justeringsbolte KF 22 ensartet i bund uden magt, til den spændte fjederplade KF 395 ligger i plan med dækpladen KF 391. Løs nu de 3 justeringsbolte KF 22 ensartet 2 1/2 omgang tilbage. Derved sikres ensartet tryk på koblingsfjederene.** Sæt omhyggeligt låseblikket KF 397 om justeringsboltene.

**Kontrol**

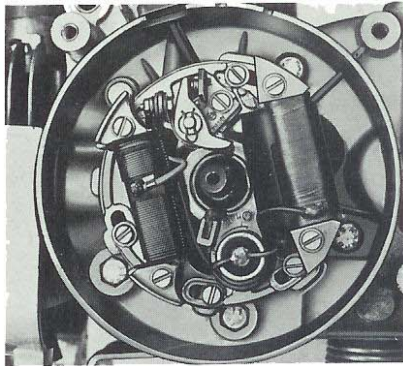
Tryk med hånden på kickstarteren og se på koblingen, som nu løber langsomt rundt. Der må ikke være slyng i koblingen. Efterse om alle koblingspladerne arbejder ud og ind ved udkobling. Hvis én eller flere af koblingspladerne ikke arbejder frem og tilbage, efterse koblingslamellerne (de 6 tappe som holder koblingspladerne) på det store koblingshjul KF 403. En eller flere af disse koblingslameller kan være trykket og derved klemme på koblingspladerne. Koblingspladerne skal have fuld frigang mellem koblingslamellerne.

**Luk koblingshuset**

Koblingshuset samles. Indfedt sammensætningsfladerne på krumtaphus og koblingsdæksel. Pakning KF 407 og koblingsdæksel sættes på. Stram de 7 fastspændingsskruer i koblingsdækslet.

Tændingsankerpladen komplet KF 331 monteres på venstre krumtapsideaksel. Efterse kontaktsæt forinden montering. Er platinfladerne ikke 100 pct., bør de afslibes eller udskiftes. Benyt kun org. platiner i kontaktsæt KF 327. På alle motorer fra 1970 er monteret en plastic-isoleringsplade i venstre krumtaphus, tændingssiden, mellem tændspole og mod krumtaphus-siden. Denne isoleringsplade må ikke fjernes. På motorer fra før 1970 har fabrikken indbygget en forstærkning i tændkablet, der har form som en flad skive, og den er monteret 5 mm før indgangen i tændspolen. Hvis der på en eller anden måde er rykket lidt kraftigt i tændkablet, kan denne skive blive trukket gennem isoleringen på tændkablet. Derved opstår der manglende eller periodevis gnist i tændkablet. Drej tændkablet ud af tændspolen, tag en bidetang og klip 1 cm af tændkablet i den ende, som drejes ind i tændspolen. Derved fjernes denne forstærkning. Gnistoverspring hindres. Men dette gøres kun på motorer fra før 1970, som ikke har monteret ovennævnte isoleringsplade.

Tændkablet lægges mellem ankerpladen og øverste fremstøbt hulboring for kærvskrue. Pas på kablet ikke kommer i klemme.



24

Tændingsankerpladen fastspændes med 4 kærvskruer KF 57 og ankerpladen drejes i de 4 ovale huller, så langt ankerpladen kan komme til højre, det vil sige, kærvskruerne fastspændes i de ovale hullers venstre side.

Undersiden af svinghjulet må som det øvrige tændings- og lysanlæg være fuldstændigt rent. Metalspæner ved magneterne anretter skade. **PAS PÅ:** Noten KF 153 sættes fast i krumtappens venstre sideaksel med fedt. Sæt svinghjulet på. Pas på, at svinghjulets notgang får fat med indgreb i noten. Sæt fjederskive KF 102 og møtrik KF 72 på. **PAS PÅ: Møtrikken har venstregevind.** Spænd møtrikken fast.

**Montér  
 tændingsanker-  
 pladen**

**Svinghjulet  
 monteres**

**Cylinderen  
påsættes**

Montering af cylinder. Sæt cylinderpakning KF 365 på krumtaphuset. Tag en oliekanne og indsmør den hårdtforkromede cylinderflade i olie. Efterse om ringgangene i stemplet er helt rene. Hvis ikke må ringgangene renses helt op. **Husk: Pilen i stempeltoppen skal altid vende nedad mod udstødning.** Dette er meget vigtigt, da stempel og cylinder kan blive ødelagt ved forkert montering.

Drej stempelringene på plads i ringgangene, således at låsestifterne er midt i stempelrings-åbningerne. Tryk stempelringene sammen efter hinanden med hånden uden brug af magt, skub derefter forsigtigt cylinderen ned over stempelringene, én ad gangen. Det er meget vigtigt, at stempelringene monteres omhyggeligt, og der må på ingen måde anvendes metalgenstande til brug ved montering af stempelringene. Tag stempelholderen KF 882 ud. Sæt toppakning KF 366 på. **Advarsel:** Benyt kun org. toppakning, denne er forstærket med metalindlæg mod varme. Sæt topstykket på. 4 stk. skiver KF 84 og 4 stk. møtrikker KF 69 monteres. Topstykket spændes fast med de 4 møtrikker, som spændes over kors med 1,6 mkg.

**Advarsel:** Ved udskiftning af stempelringe, benyt kun org. stempelringe. Monteres uoriginale støbejernstempelringe, bliver den hårdtforkromede cylinderflade ødelagt.

**Kædehjulet  
påsættes**

Kædehjulet monteres. Den drejede flangeside på kædehjulet vender udefter. Sæt kædehjulet på trækakslen, sæt låseblok KF 470 og møtrik KF 74 på. Møtrikken har højregevind. Benyt kædehjulsaf tager KF 884 til fastspænding af møtrikken. Bøj låseblokken på plads.

Nær tændkablets udgang fra krumtaphusets venstre side findes på kanten af krumtaphuset to kærvedskæringer ud for svinghjulet.

På selve svinghjulet findes en kørnerprikmarkering.

Kørnerprikken på svinghjulet ved forreste kærvedskæring = stempel nøjagtig i øverste dødpunkt.

Kontrollér denne stilling som sikkerhed for korrekt notindgreb KF 153 i svinghjul og sideaksel.

Kørnerprikken ved bageste kærvedskæring har ingen interesse for knallertmotor. Det er tændingsindstilling for motorcykelmotor eller knallertmotor ombygget til motorcykelmotor. Denne indstilling er = 0,9 mm fortænding.

Korrekt tændingsindstilling = 2 mm fortænding.

Fremgangsmåde: Tændingsankerpladen KF 331 drejes i de 4 ovale huller så langt, ankerpladen kan komme til højre. Det vil sige, **at kærvedskruerne fastspændes i de 4 ovale hullers venstre side.**

Afbryderkontaktåbningen (kontaktafstand mellem platinerne) = 0,5 mm.

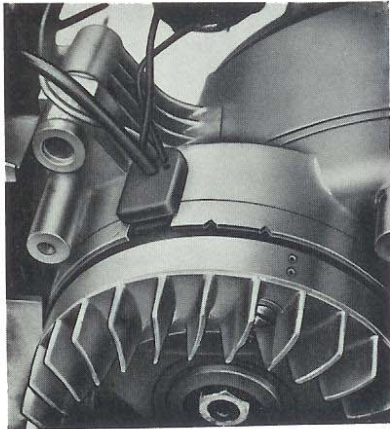
Kørnerprikken's placering i svinghjulet bliver 6 mm til højre for den bageste kærvedskæring i krumtaphuset.

Støvdækslet KF 347 (dækplade for svingjuls magnet) har 3 noter, som skal være udfor tilsvarende 3 udskæringer i blæserhjulet. Efter indsætning, drej støvdækslets noter væk fra udskæringerne. Sæt springlåsefjedren KF 339 på plads.

Motoren bør **ikke** køre uden støvdæksel.

### Indstilling af tænding

### Støvdækslet monteres

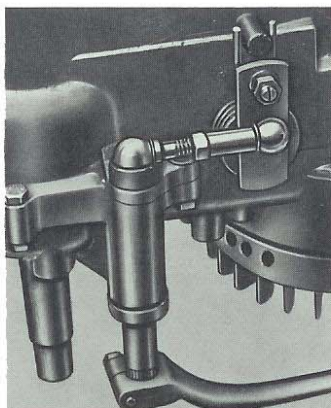


### Fodgearpedalakslen monteres

Sæt fodgearpedalakslen KF 425 på plads indsmurt i fedt. Sæt omhyggeligt pakringene KF 15 på plads, udligningsskiver, yderdæksel KF 422 og låsering KF 109 for yderdæksel monteres. Justér gearpedal-akslens sideslør = 0,1–0,3 mm. Om nødvendigt benyt udligningsskiver: KF 438 = 0,2 mm, KF 439 = 0,5 mm. **Husk:** Kærviskruen i udviderbolt for neutraliseringsfjeder skal altid stå sådan, at kærven følger gearvælgerens sideflader. Det vil sige på tværs af motorens længde. Udviderboltens højdepunkt skal være nærmest neutraliseringsfjederen – mod motorens venstre side.

**Kærviskruen skal altid stå på tværs af motoren.**

Justeringsmål for forbindelsesleddet KF 426: Total-længde, målt med en skydelære uden på de to kugleskåle fra yderste punkt til yderste punkt, skal være 65,5 mm. Se afsnit: Indstilling af fodgear side 9.



26

### Olie påfyldes gearkasse

I koblingshusdækslet på motorens højre side findes oliepåfyldningsskrue KF 340. Her påfyldes en ¼ liter gearolie SAE 80. Oliepåfyldningsskruen er samtidig kontrolsted for den rigtige gear-oliestand. Husk altid pakningen KF 144 ved oliepåfyldningsskruen KF 340 og ved olieaftapningsskruen KF 340, der findes lige under kickstarterakslen.

### Motoren monteres

I omvendt rækkefølge monteres motoren i stellet som ved udtagning. Se siderne 6 og 7.



**TEKNISKE DATA OG JUSTERINGSMÅL**

For at kunne reparere en KREIDLER/Florett Mokick **knallert er det absolut nødvendigt at kende og nøje følge disse faste udgangspunkter og justeringsmål.**  
Benzin + olie i benzintanken = 4 % blanding  
Blandingsforhold 1 : 25.

¼ liter gearolie SAE 80.

Boring = 40 mm. Slaglængde = 39,7 mm.

Tolerance i cylinderen mellem stemplet = 0,02 mm.

Tolerance i cylinderen mellem åbningen i stempelringene = 0,02 mm.

Krumtappe med nåleleje for stempelpind. Da hvert nåleleje er udmålt med 1/1000 mm's nøjagtighed, oplys ved bestilling det tolerance-nr., som med metalskrift er indskrevet på plejlstangen ved nåleleje.

Nåleleje komplet for plejlstangsløje KF 563. Da hvert nåleleje er udmålt med 1/1000 mm's nøjagtighed, oplys ved bestilling, det tolerance-nr., som med metalskrift er indskrevet på plejlstangssølen.

De første 500 km fra ny. Strålespids str. 56 og carburatorens nål for gasspjæld sat i hak nr. 2 fra oven. Efter 500 km sættes låsen i øverste hak på gas-spjældsnålen. Derved sænkes nålen i carburatoren og motoren får mindre benzin. Ved 1500 km udskiftes strålespids str. 56 til str. 54, og nålen flyttes tilbage til hak nr. 2 fra oven.

<b>Varmeværdi = glødetal</b>	<b>175</b>	Bosch W 175 T1
Ombygget til motorcykel	260	Bosch W 260 T1
Motorcykel	260	Bosch W 260 T1

Elektrodeafstand = 0,4 mm.

Tændrørshætte KF 363 (Beru OA 4/14 støjdæmpet).

Kontakt afstand mellem platinerne = 0,5 mm.

Fortænding = 2 mm før øverste dødpunkt.

Afrivningsmål 7-12 mm.

Kærvskruen i udviderbolt KF 430 (excentrikken) under motoren skal altid stå på tværs af motorens længde.

Justeringsmål for forbindelsesleddet KF 426 under motoren: Totallængde, målt med en skydelære uden på de 2 kugleskåle fra yderste punkt til yderste punkt, skal være 65,5 mm.

Krumtapakslens sideslør: 0,05-0,1 mm.

Koblingsakslens sideslør: 0,1 -0,2 mm.

Trækakslens sideslør: 0,1 -0,2 mm.

Kickstarterakslens sideslør: 0,1 -0,3 mm.

Sløret mellem koblingshjul KF 403 og kugleleje KF 135 skal være mellem 0,2-0,3 mm.

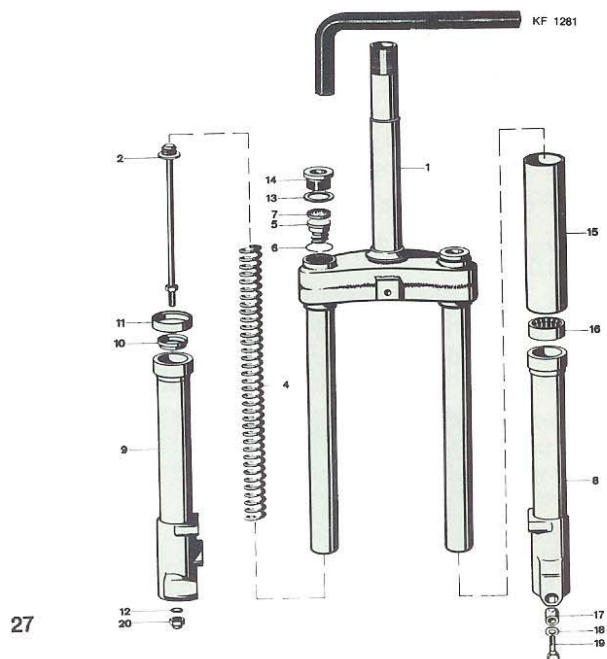
Sløret på gearvælgerakslens KF 443: 0,1-0,3 mm.

Sløret mellem trykstift og dækplade = 0,4 mm.

Spænd de 3 justeringsbolte KF 22 ensartet i bund uden magt, til den spændte fjederplade KF 395 ligger i plan med dækpladen KF 391. Løs de 3 justeringsbolte KF 22 ensartet 2½ omgang tilbage.

**Benzin + olieblanding  
i benzintanken**
**Gearolie**
**Cylinder**
**Stempel-tolerance**
**Stempelring-tolerance**
**Nåleleje for  
stempelpind**
**Nåleleje for  
plejlstangsløje**
**Carburator**
**Tændrør**
**Elektrode-afstand**
**Fortænding**
**Fodgearindstilling**
**Justeringsmål for  
forbindelsesleddet**
**Justeringsmål for  
sløret i akslerne**
**Kobling**
**Koblings 3  
justeringsbolte**

## Forgaffel I – fra 1967



27

Forgaffel adskilles: Bundmøtrik nr. 20 afmonteres, olierør nr. 9 trækkes lidt ned, lad olien løbe ud. Derefter trækkes olierøret helt ud. Topmøtrik nr. 14 skrues op med umbrakonøgle KF 1281. Fjeder nr. 4 trykkes op fra neden og tages ud fra oven. Crom dækrør nr. 15 trækkes ned og fri. Montering og samling af forgafflen i omvendt rækkefølge og som vist på billedet. Fjedren nr. 4 indfedtes, inden den monteres. Påfyldning af olie sker ved topmøtrik nr. 14.

**Bemærk: Brug kun hydraulik-olie.** Almindelig olie påvirkes af temperaturen.

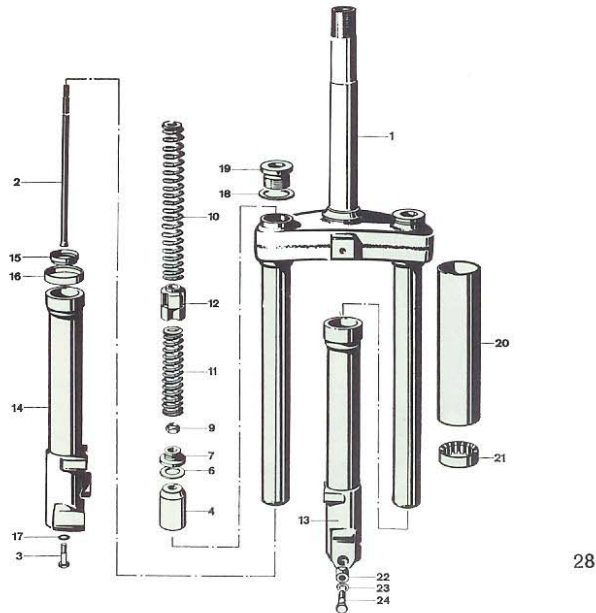
0,1 l hydraulik-olie i hvert ben.

KF nr. 1286 hydraulikolie.

Fedt til forgaffelfjedre: Gastrolease Graphited.

Ved montering af forgafflen er det vigtigt med korrekt lejeslør i styrfittingssæt. **Indstillingen er rigtig, når styrlejet løber uden slør eller kun har lidt slør, derved må styret falde ganske let til begge sider.**

## Forgaffel II — fra 1967



Forgaffel adskilles: Bundmøtrik nr. 3 afmonteres. Olierør nr. 14 trækkes lidt ned, lad olien løbe ud. Derefter trækkes olierøret helt ud. Topmøtrik nr. 19 skrues op med umbrakonøgle KF 1281. Fjedrene 10 og 11 trækkes op eller hældes ud. Delene 2, 4, 6, 7 og nr. 9 er tilbage. Nr. 2 skubbes fra neden op i gaffelrøret og med en 13" topnøgle løsnes møtrik nr. 9. Derefter skubbes nr. 2 ud for neden af gaffelrøret. 4-6 og 7 hældes ud af gaffelrøret. Forgaflen samles i omvendt rækkefølge og som vist på billedet. Fjedrene 10 og 11 indfedtes inden montering. Påfyldning af olie sker ved topmøtrik nr. 19. **Bemærk: Brug kun hydraulik-olie.** Almindelig olie påvirkes af temperaturen.

0,11 liter hydraulik-olie i hvert ben.

KF nr. 1286 hydraulikolie.

Fedt til forgaffelfjedre: Gastrolease Graphited.

Ved montering af forgaflen er det vigtigt med korrekt lejeslør i styrfittingssæt. **Indstillingen er rigtig, når styrelejet løber uden slør eller kun har lidt slør, derved må styret falde ganske let til begge sider.**

# SMØRESKEMA

# KREIDLER/Florett

Indfædt hjullejer efter hver 10.000 km <b>Castrollease LM</b>	Smørefilt ved knikser fedtes ind hver 6000 km Bosch FT 1 V 4	Forgaffellejer efter hver 10.000 km <b>Castrollease LM</b>	Koblings-bremse- og gaskabel smøres efter hver 3000 km <b>Castrol 30</b>	Speedometerdrev smøres efter hver 3000 km <b>Castrollease DK</b>	Indfædt hjullejer efter hver 10.000 km <b>Castrollease LM</b>
--	---	---	---	---	--

Benzin + olie i benzintanken:  
4 %s blanding = 1:25  
2-takt selvblændende olie eller  
SAE 40-50 olie

★

Luftryk baghjul  
1 person: 26 lbs.  
2 personer: 32 lbs.

Om vinteren kan det meget anbefales at indsprøjte hele maskinen i rustolie for at undgå de kraftedige angreb fra det salt, som bruges på gaderne.

★

Luftryk forhjul  
1 person: 20 lbs.  
2 personer: 24 lbs.

Bole i bremse dæksel smøres efter hver 3000 km <b>Castrollease LM</b>	Kæden indfedtes hver 1500 km <b>Castrollease Graphited</b>	Fodbremsearmslejer smøres hver 3000 km <b>Castrollease DK</b>	Gearkasseolie. Første skift ved 500 km derefter hver 6000 km <b>Castrol ST 80</b> Mokick 0.25 ltr. GT-MC 0.35 ltr	Teleskopforgaffel, olie skiftes hver 10.000 km. 0.11 ltr. i hvert ben <b>hydraulik-olie KF 1286</b> Forgaffeljedrene indsmøres i fedt <b>Castrollease Graphited</b>	Bole i bremse dæksel smøres hver 3000 km <b>Castrollease LM</b>
--	---	--	--	--	--

KREIDLER/Florett import: J. A. HANSEN-MOTOR A/S . KREIDLER AFD. . 4300 HOLBÆK . TELF. (03) 431618\*

# KREIDLER/*Florett* SERVICE-PLAN

udføres ved	500 km	1500 km	3000 km	4500 km	6000 km	og desuden hver
Olieskift ved varm motor, 1/4 liter gearolie SAE 80 f. eks. CASTROL SAE 80 Mobilolle GX 80, ESSO XP 80	x	x			x	6000 km
Afprøvning af oliestand, evt. efterfyldning		x	x	x		3000 -
Karburator og luftfilter renses	x	x	x			3000 -
Si i benzinhanen renses						3000 -
<b>Hele udstødningsanlægget renses</b>						3000 -
Topstykke, cylinder og stempel renses						6000 -
Cylinderbolte efterspændes	x	x	x			3000 -
Tænding kontrolleres	x	x				3000 -
Smørefilt ved afbryderen indfedtes let						6000 -
Elektrodeafstand ved tændrør kontrolleres - 0,4 mm	x	x	x	x		1500 -
Gear kontrolleres, evt. justeres	x		x			3000 -
Kædespænding kontrolleres, kæde indfedtes	x	x	x	x		1500 -
Motorophæng og hjulmøtrikker kontrolleres for fastsiddelse	x	x	x			6000 -
Koblingslør prøves, evt. justeres	x	x	x	x		1500 -
Styrhovedleje (kronrør) kontrolleres for slør	x		x			3000 -
Begge hjul prøves for sporing	x	x	x	x		1500 -
Eger kontrolleres, evt. efterspændes især ved Alu-fælg	x		x			3000 -
Bremser prøves, evt. justeres	x	x	x	x		1500 -
Lysanlæg prøves	x		x			3000 -
Bremse- og koblingsgreb samt Bowdenkabler smøres	x		x			3000 -
Stiverbolte til for- og baghjulsbremse indfedtes			x			3000 -
Speedometerdrevet smøres grundigt (se brugsanvisningen)		x	x	x		1500 -
For- og baghjulslæjer samt styrlejer fedtes på ny				x		10000 -



**DERES KREIDLER/*Florett* fortjener at blive vedligeholdt - følg denne serviceplan**

KREIDLER SERVICE

KREIDLER/Florett import: J. A. HANSEN - MOTOR A/S · KREIDLER AFD. · 4300 HOLBÆK · TELF. (03) 431618\*



KREIDLER SERVICE

**Eftersyn af brugte KREIDLER/Florett Mokick knallerter – følg denne tommelfinger-regel:**

**Manglende trækraft**

Hvis knallerten ikke har tilstrækkelig trækraft, vil De hurtigere kunne finde fejlen, når De bruger følgende udgangspunkter:

Efterse tænding: fortænding = 2 mm før øverste død-punkt.

Efterse strålespids: Strålespidsen skal være str. 54 og gasspjældsnaalen sat i hak nr. 2 fra oven.

Efterse kontaktsæt: Kontaktafstand mellem platinerne = 0,5 mm. – Platinerne skal være helt rene.

Efterse tændrør: Glødetal 175 BOSCH W 175 T1.

Elektrodeafstand = 0,4 mm.

Har knallerten denne justering, og trækker den ikke tilfredsstillende, så må videre undersøgelser foretages, men med ovennævnte indstillinger som udgangspunkt:

**Rensning af udstødningsrør**

Tag udstødningsrøret af, rens dette for sod ved bøjningen til cylinderen, i lyd-potten ved fløjten og inde i de to huller i lyd-potten. **Er lyd-potten stoppet her, taber knallerten trækraft og soder tændrør. Der skal være luft gennem udstødningsrør og lyd-potte, således at knallerten kan komme op på fuld ydelse. Det er ikke nok, at endestykket er rensset, det gælder hele udstødningsrøret.** En tynd cykelkæde er god til at rens udstødningsrøret med.

Manglende trækraft kan også skyldes: **at de to huller under twinsadlen, som er lufttilførsel til carburatoren, er stoppet. Efterse om tvist, vaskeskind, remme for sidetasker el. lign. lukker for hullerne.**

Er hullerne lukkede, falder trækraften omgående. Undersøg derfor straks, om disse huller er lukket. Ingen tænker på den pudseklud eller det vaskeskind, som er lagt op under twinsadlen.

Ret fejlen, rens tændrøret.

**Husk:**

Er tændrøret sort indvendigt, så er strålespidsen for stor, udstødningsrøret stoppet eller de to lufttilførselshuller dækket.

Er tændrøret lysegråt, så er strålespidsen for lille.

**Korrekt tændrør: lysebrun aflejring på isolatoren.**

Hvad gør man, hvis en KREIDLER/Florett Mokick knallert ikke vil starte?

Vanskeligheder med at starte

Fremgangsmåden er følgende:

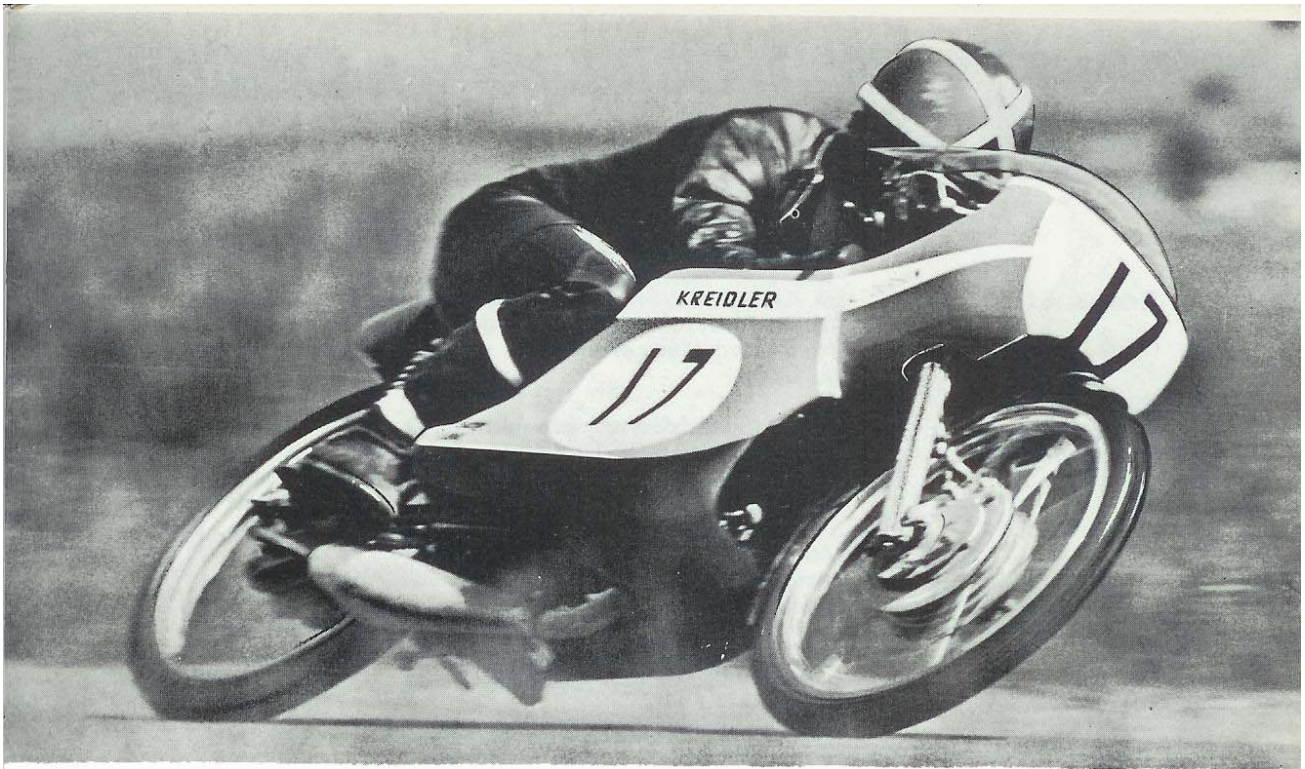
1. Er benzintilførsel i orden?  
2. Er tænding i orden?
1. Tændrøret tages ud fra motoren og sættes igen ind i tændrørshætten. Tændrøret lægges på motordækslet og med hånden trykkes på kickstarteren. Derved kan man kontrollere, om der er gnist i tændrøret. Er der det, så taler alt for, at benzintilførslen ikke er i orden. Så må man efterse, om der er nok benzin på benzintanken, eller om reservehanen ikke er slået til. Er dette i orden, kan der være luft i benzintilførselsslangen, og det fjernes let ved at tage slangen af og lade benzinen løbe ned i slangen, til den løber over, og så sætte denne på igen til svømmerhuset. Er der ikke luft i benzinslangen, er sidste udvej urenheder i carburatoren. Det vil sige, at snavs eller vandperler kan samle sig ved strålespidsen og forhindre benzintilførsel til motoren. Svømmerhus og strålespids må renses, og dersom det viser sig, at der er mange vandperler, må det stærkt anbefales at blæse benzintanken helt ren med luft, således at vandperler ikke fortsat kommer i carburatoren. Når benzintank og carburator er helt rene, kan dette ikke skabe flere problemer.
2. Men er der ikke gnist i tændrøret, kan det skyldes tændrøret. Der kan være »koks« i tændrøret, som danner overgang, eller elektroden kan være brændt ned. Det må da renses og rettes. Elektrodeafstand = 0,4 mm. Evt. er nyt tændrør nødvendigt. Husk, det er meget vigtigt med rigtigt glødetal. Til knallert = 175 (Bosch W 175 T1), ombygget til motorcykel eller motorcykel = 260 (Bosch W 260 T1). Men skyldes manglende gnist ikke tændrøret, så går man videre i rækkefølgen, og det kan da være overgang i tændrørshætten. Tag tændrørshætten af og afprøv gnisten direkte fra tændkablet. Kommer der ikke gnist fra tændkablet, må platinerne efterses. Platinfladerne skal være helt rene, og er de ikke det, må evt. urenheder files bort med en platinfil. Platinernes afstand justeres til = 0,5 mm. På motorer fra før 1970 har fabrikken indbygget en forstærkning i tændkablet, der har form som en flad skive, og den er monteret 5 mm før indgangen i tændspolen. Hvis der på en eller anden måde er rykket lidt kraftigt i tændkablet, kan denne skive blive trukket gennem isoleringen på tændkablet. Derved opstår der manglende eller periodevis gnist i tændkablet. Drej tændkablet ud af tændspolen, tag en bidetang og klip 1 cm af tændkablet i den ende, som drejes ind i tændspolen. Derved fjernes denne forstærkning. Gnistoverspring forhindres. Men dette gøres kun på motorer fra før 1970 og kun på motorer, der ikke har monteret en plastic-isoleringsplade i venstre krumtaphus mellem tændspolen og mod krumtaphussiden. Er dette i orden, kan manglende eller dårlig tænding skyldes periodevis overgang i condensator eller tændspole. Som regel er det condensatoren, der går først i stykker, men rettes denne fejl ikke hurtigt, går det ud over tændspolen.
3. Sidste mulighed for manglende tænding kan skyldes dårlig kontaktforbindelse ved tændingsafbryderen i lyskontakten.

#### SÅDAN RETTES FEJLEN

1. Fejl: Motoren har en tør skrigende lyd, der kommer fra motorens venstre side.  
Årsag: Knikserfiltet er tørt.  
Fejlen rettes sådan: Indfedt knikserfilt ved platinerne.
2. Fejl: Der er bankelyd i motoren.  
Årsag: Stemplet er vendt forkert.  
Fejlen rettes sådan: Pilen i stempeltoppen skal altid vende nedad mod udstødning.
3. Fejl: Motoren springer ud af 1. og 3. gear under kørslen.  
Årsag: Grundet manglende udkobling er stifterne i skiftehjulet beskadiget.  
Fejlen rettes sådan: 4 nye stifter KF 379 monteres i skiftehjul KF 387.
4. Fejl: Motoren glider i koblingen.  
Årsag: manglende frigang ved koblingsgrebet, møtrik på det skråtskårne drivhjul på højre krumtapsideaksel ikke fastspændt, koblingen ikke justeret.  
Fejlen rettes sådan: Justér frigang i koblingskablet ved koblingsgrebet til mellem 3–4 mm. Møtrik KF 72 fastspændes på drivhjul KF 401, pas på, den har venstregevind. Koblingen justeres. Se vejledning side 28.

**HUSK:** Manglende trækraft skyldes i langt de fleste tilfælde, at udstødningsrøret og lyd-potten er stoppet.





KREIDLER/Florett – verdens absolut hurtigste knallert – i spidsen foran hele verdens-  
eliten i 50 cc klassen – på vej til en ny sejr i kampen om verdensmesterskabet.

141 km/tim.  
kørte KREIDLER/Florett  
på DJURSLAND RING  
– den absolut hurtigste  
i 50 cc knallert-klassen

Ny dansk hastighedsrekord

den hollandske  
verdensrekordkører  
C. Van Dongen på  
sin KREIDLER/Florett  
i Danmark.



**VEJLEDNING MED ÆNDRING AF KREIDLER/Florett  
KNALLERT TIL MOTORCYKEL FOR 2 PERSONER:**

**Ydelse: 6 HK**

En KREIDLER/Florett knallert og en KREIDLER/Florett motorcykel koster cirka det samme i grundpris. På motorcyklen er der en omsætningsafgift på ca. kr. 1300,-.

**Ombygningssæt  
til motorcykel**

Fremgangsmåden er følgende:  
Man køber en KREIDLER/Florett knallert som 16-årig, og først når knallerten er 1½ til 2 år gammel, ændrer man den til motorcykel. Det gøres ved hjælp af et ombygningssæt. Nødvendige dele er:  
Motorcykel-cylinder med stempel  
Motorcykel-topstykke  
Indsugningsrør  
Carburator  
Indsugningsforkammer og tragt  
Udstødningssystem (udstødningsrør, lydpotte, spændebånd)  
Kontakt til parkeringslys (bylys)  
Modstand for parkeringslys (bylys)  
Bagsædefodhvilere  
Stålwire til twinsadlen  
Kædehjulene kan udskiftes efter hastighedsbehov.

**Betaling af  
omsætningsafgift**

Når motorcyklen er klar, fremstilles denne til synsvurdering hos toldvæsenet for betaling af omsætningsafgift. Hvis knallerten fremstilles til vurdering straks efter, at denne er købt som ny, vil omsætningsafgiften blive på samme størrelse som afgiften på motorcyklen. Det kan naturligvis ikke betale sig. Men når knallerten er 1½ til 2 år gammel, falder omsætningsafgiften, og derfor giver det mulighed for at købe ombygningssættet indenfor en prisramme, så det kommer til at koste cirka, hvad en motorcykel havde kostet.

Det vil sige, at man kan ombygge sin knallert til motorcykel for 2 personer for cirka det samme beløb, som hvis man havde købt en KREIDLER/Florett motorcykel fra ny, men nu har man haft glæde af at køre på den som knallert, indtil man fyldte 18 år og kunne få kørekort.

**Indregistrering**

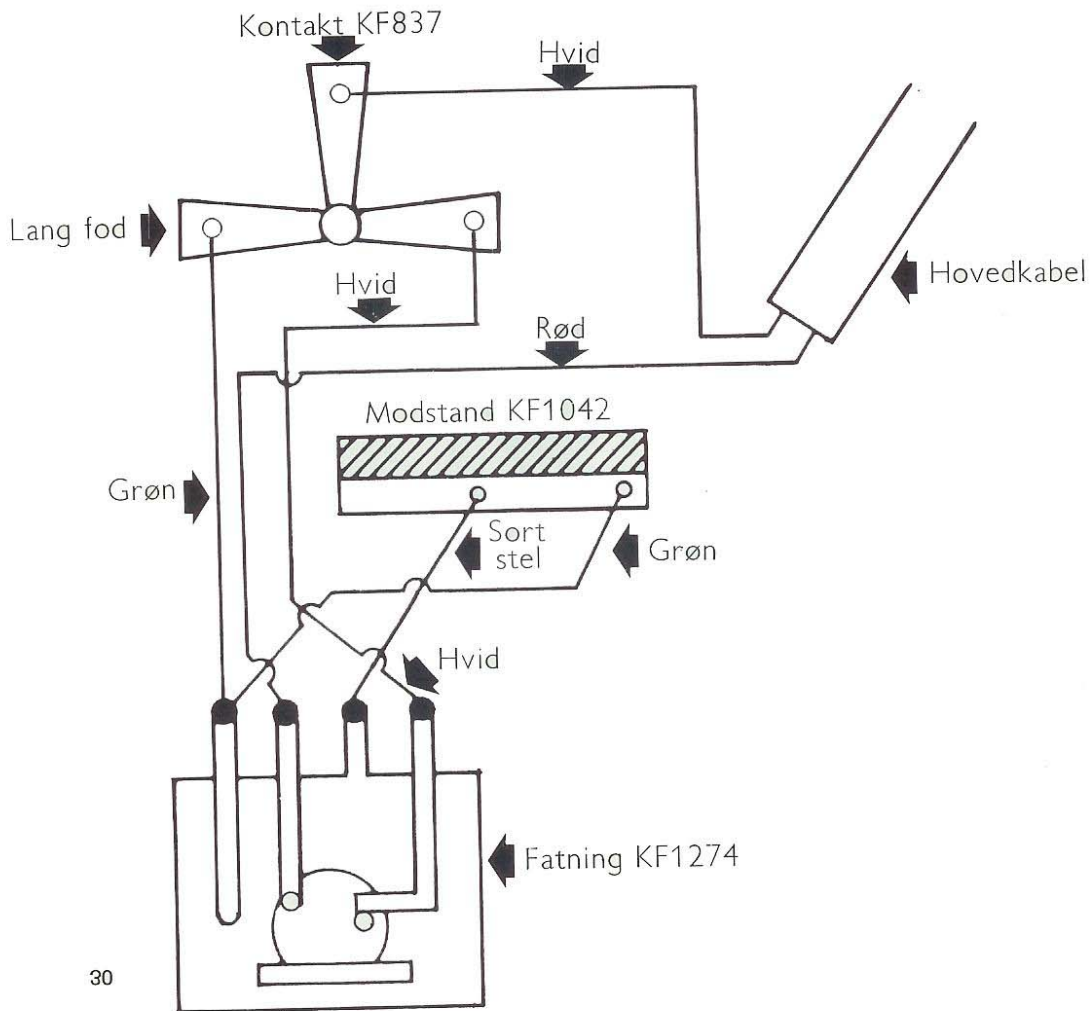
Når motorcyklen er vurderet hos toldvæsenet, skal den fremstilles til syn hos bilinspektøren, og derefter skal papirerne afleveres til politiets motorkontor til lige med et forsikringsbevis, og så kan nr.-pladen udleveres.

**Nr.-plade**

Hvis knallerten kun er nogle måneder gammel, og man ønsker den ændret til motorcykel, kan det bedre betale sig at kontakte KREIDLER-forhandleren og få et byttetilbud på en ny KREIDLER/Florett motorcykel.

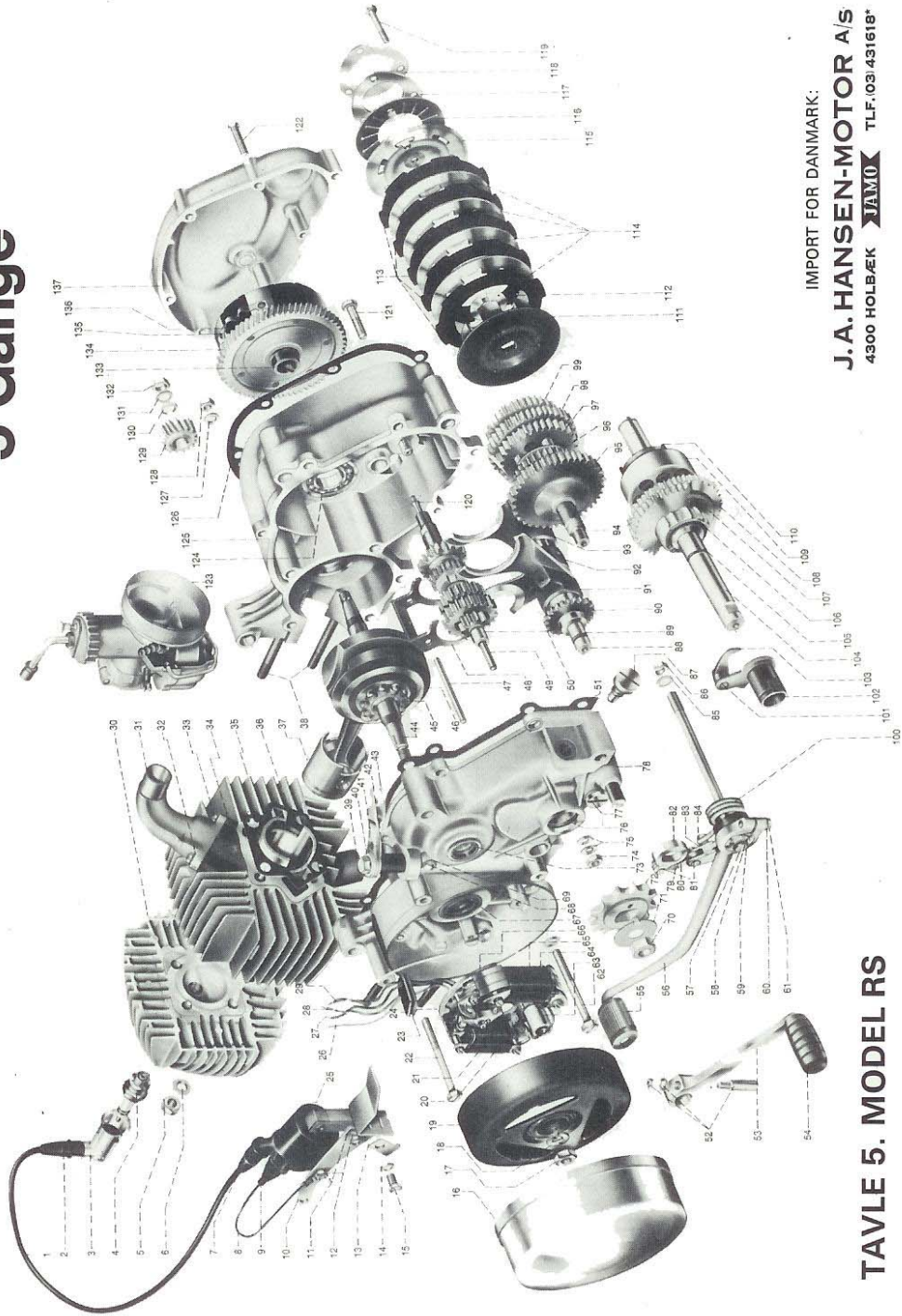
**Gælder for årgang 1968/69/70**

Vejledning for montering af modstand og bylys-kontakt i forlygte på KREIDLER/Florett knallert, som skal ændres fra knallert til motorcykle.



**50-ccm-Motor  
fahrtwindgekühlt  
5 Gänge**

**KREIDLER**  
*Florett*

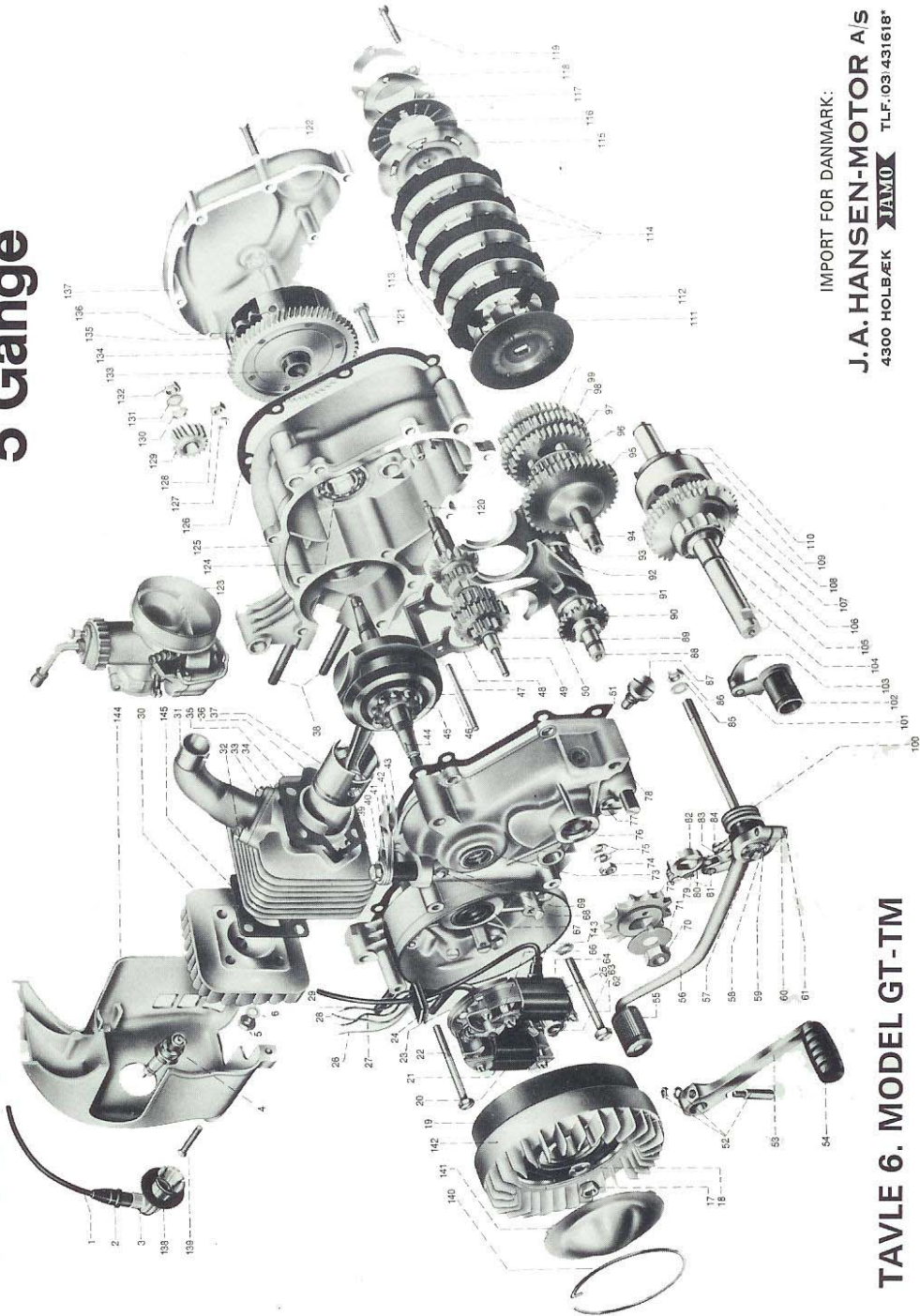


IMPORT FOR DANMARK:  
**J. A. HANSEN-MOTOR A/S**  
4300 HOLBÆK **JAMO** TLF. 03.431618\*

**TAVLE 5. MODEL RS**

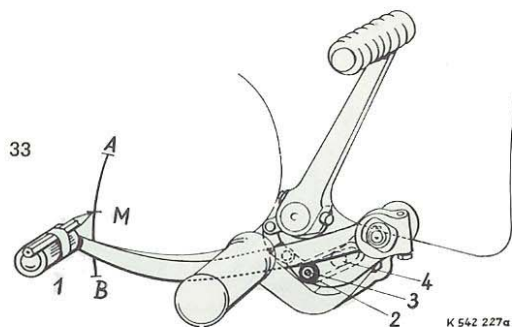
**50-ccm-Motor  
gebläsegekühlt  
5 Gänge**

**KREIDLER**  
*Florett*



IMPORT FOR DANMARK:  
**J. A. HANSEN-MOTOR A/S**  
4300 HOLBÆK  TLF. 03/431618\*

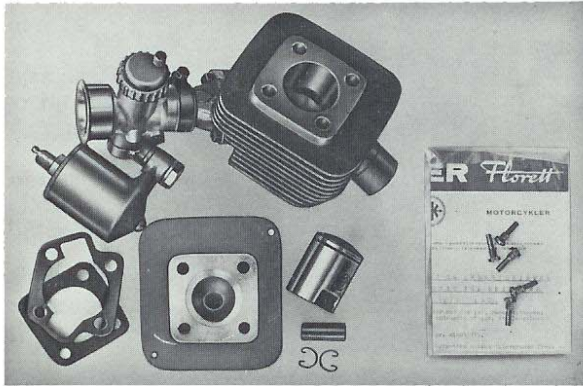
**TAVLE 6. MODEL GT-TM**



1. Fodgeararmen sættes i frigeare mellem 1. og 2. gear.
2. En blyant fastgøres på fodgearpedalen med isolerbånd som vist på ovennævnte skitse.
3. Et stykke pap skubbes ind mellem motordækslet og fodgearpedalen og fastgøres på motordækslet med isolerbånd.
4. Baghjulet drejes, og med hånden på gearpedalen, med vedvarende tryk nedad, indkobles 1. gear. **Fodgeararmen fastholdes i den nederste stilling, så langt ned den kan komme, og her afmærkes stillingen på papstykket med den på fodgearpedalen fastgjorte blyant.** Efterse at fodgearpedalen i denne stilling er helt fri og ikke stoppes af fodhvilerørret. Om nødvendigt bøjes fodhvilerørret ned, således at fodgearpedalen er fri. Den nederste stilling er på skitsen markeret med bogstav B.
5. Nu indkobles med vedvarende tryk opad 2. gear, idet baghjulet drejes, til gearet er indkoblet. **Fodgeararmen fastholdes i den øverste stilling i 2. gear, og denne stilling afmærkes på papstykket.** Den øverste stilling er på skitsen markeret med bogstav A.
6. Midterpunktet mellem A og B udmåles. På skitsen er midterpunktet markeret med bogstav M.
7. Kontramøtrikken på excentrikken løsnes. Blyantspidsen skal nu indstilles, således at denne kommer nøjagtigt udfor midterpunktet M. Gearpedalen er stadig i 2. gear. Med en skruetrækker drejes i kærven på excentrikken (udviderbolten) til venstre eller højre efter behov, indtil blyanten er udfor midterstillingen M.  
**Vigtigt:** Kun ved en nøjagtig midterstilling fremkommer en perfekt gearskiftefunktion.
8. Kontramøtrikken fastspændes, men pas på, at excentrikken ikke drejer med og derved ændrer fodgeararmens stilling. **Alle gear er nu korrekt indstillet.**

Ovennævnte fremgangsmåde kan kun benyttes til 4- og 5-gears KREIDLER/Florett motorcykler. Den er hurtig og effektiv, men det må gøres omhyggeligt.

**Monteringsanvisning og indstillings-data for 7 PS tuningsæt  
 for KREIDLER/Florett motorcykel (til bane)**



34

Følg denne anvisning meget nøje:

Tuningsættet består af: Racercylinder med stempel, racertopstykke, indsugningsrør, racercarburator med indsugnings-tragt, strålespidser og pakninger.

Udvikler ved ca. 9000 omdrejninger pr. minut 7 PS.

Udstødningsrøret afkortes 5-6 cm. Lydpotten rykkes tilsvarende frem. Lydpotten fastgøres med et stykke fladjern.

Fortænding = 1,6-1,8 mm før øverste dødpunkt. Kontaktafstand mellem platinerne = 0,35-0,40 mm.

Tændrør: **BOSCH W 260 T1** eller **BOSCH W 280 T 13 S**.

**Superbenzin:** Blandingsforhold 1:25. Anvend kun olie af bedste mærker som f. eks. CASTROL Monograde. (Der må ikke anvendes olie, som giver bundfald).

På den øverste del af sideskærmen foretages en mindre udskæring, så der bliver plads til racercarburatoren.

De 4 små rør i lydpotteindsatsen skal være åbne. Der skal ikke ændres på udstødningssystemet. Regelmæssig rensning af lyd-potten er nødvendig.

**Pilen på stempeltoppen skal vende mod udstødning.**

Meget vigtigt, da stempel og cylinder ellers vil blive ødelagt. Kontaktsættet udskiftes med et racerkontaktsæt, bestillingsnr. KF 1177. Tændingstidspunktet må ofte efterkontrolleres, mindst for hver 1000 km, det samme gælder for rensning af udstødningssystemet. Rensning af cylinder, stempel og topstykke er nødvendigt med regelmæssige mellemrum, og især skal sod skrubes væk fra ringgangene i stemplet, således at stempelringene kan slutte fuldstændig tæt. Det er meget vigtigt, at stempelringene monteres omhyggeligt, og der må på ingen måde anvendes metalgenstande til brug ved montering af stempelringene.

Er krumtappen forsynet med plejlstangssæt med bronzebøsning, anbefaler vi at indsende krumtappen til J. A. HANSEN-MOTOR A/S, KREIDLER-afd., 4300 HOLBÆK, for udskiftning af plejlstangssæt til plejlstangssæt med specielt udmålte nålelejer beregnet for meget høje motoromdrejninger. HUSK: Bronzebøsningen til stempelpinden i en plejlstang må aldrig udskiftes med nåleleje, da denne plejlstang ikke er hærdet til nåleleje.

Motoren bør være i upåklagelig stand (krumtap, simmerringe, tændingsindstilling, kontaktsæt, smøring af knikserfilt, sidelejer ovs.), da der ellers ikke kan forventes fuld ydelse.

**Ydelse  
 Montering**

**Tænding**

**Tændrør  
 Benzin + olie**

**Lydpotten**

**Stempel**

**Kontaktsæt**

**Rensning  
 for sod**

**Stempelringene**

**Krumtappen**

**Motoren**

**Svømmerhus**

Svømmerhuset må altid stå absolut lodret.

**Tilkørsel**

Det anbefales at tilkøre cylinder med stempel med en strålespids str. 95 eller 100. Efter 300 km's kørsel kan der skiftes til en mindre strålespids str. 90 eller str. 85.

Ved rigtig montering og indstilling af tuningssættet må motoren være villig til at tage gassen fuldt ud og nå de høje omdrejninger uden ujævn motorgang.

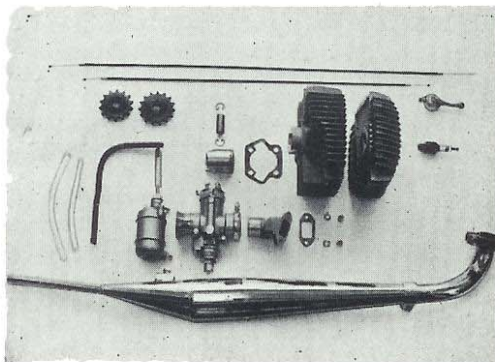
**Tændrør**

Tændrøret må have en lysebrun aflejring på isolatoren. Skulle tændrøret være sort indvendigt, er strålespidsen for stor. Er tændrøret lysegråt, er strålespidsen for lille.

Under tilkørselen bør man være opmærksom på, at motoren ikke udsættes for prøver, som indebærer risiko for, at stemplet sætter sig.

**Garanti**

Ved montering af tuningssæt bortfalder enhver garanti på KREIDLER/Florett, og importøren påtager sig intet ansvar over for myndighedernes godkendelse, forsikringspørgsmål eller for noget andet forhold, som ejeren kan blive draget til ansvar for i forbindelse med montering af tuningssæt. Der ydes ingen garanti på tuningssæt.



35

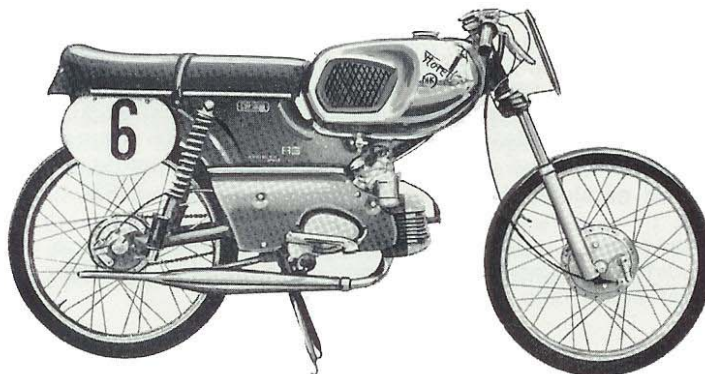
**10 HK tuningssæt**

10 PS tuningssæt med ca. 13.000 omdrejninger pr. minut for KREIDLER/Florett motorcykel (til bane). Forlang speciel monteringsanvisning med indstillingsdata. Se billede nr. 35 og 36.

**14- til 16-årige**

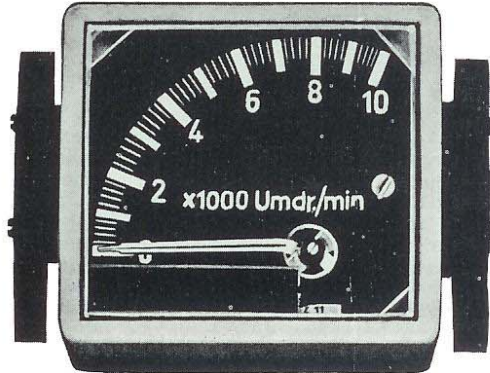
Danmarks Motor Union har åbnet en klasse for 14-16-årige, og der er regler for 16-18-åriges kørsel i TT-løb.

**10 HK tuningssæt  
monteret**



36



**Elektronisk  
omdrejningstæller**

37

Kan det passe, at motoren er i dårlig stand, ingen fart, ingen trækraft – hvem véd?

Tag venstre motordæksel af, sæt omdrejningstællers + ledning til gul ledning i samlemuffen og ÷ ledning til stel. Start motoren og drej gashåndtaget i bund. Se på viseren i omdrejningstælleren. Den afslører omgående motorens tilstand. Sammenlign omdrejningerne med en motor i perfekt stand.

Omdrejningstælleren er lynhurtig og effektiv i brug. Den kan indbygges i en emballageæske, hvorigennem der sættes en gummistrop. På den måde kan man sætte omdrejningstælleren på benzintanken, og gummistroppen fastgøres rundt om tanken.

KF 3111 elektronisk omdrejningstæller til 12.000 omdrejninger. – Ved bestilling kan omdrejningstælleren leveres til højere antal omdrejninger.

**TEST-PRØVER FOR TÆNDINGSANLÆG**

38

Til hurtig og nøjagtig afprøvning af tændingsanlæg: tændspoler, kondensatorer, tændrør.

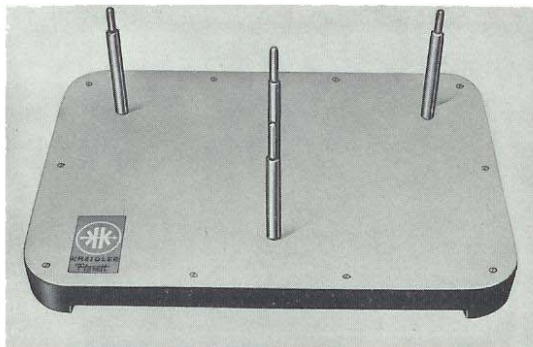
KF 1284 testprøver for tændingsanlæg.

**Test-prøver for  
tændings-anlæg**

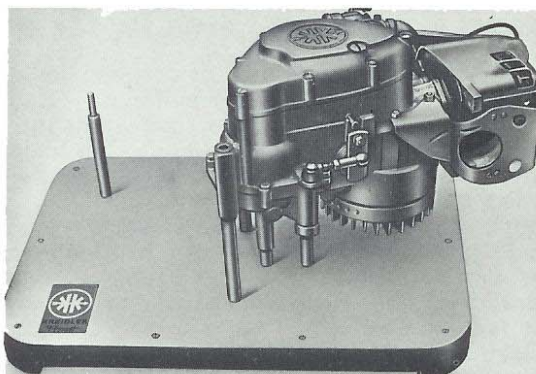
**Motor-stander**

**MOTOR-STANDER**  
(Reparations-motor-holde-stander)

39



40



I denne motor-stander kan motoren vendes med venstre eller højre side opad efter ønske.

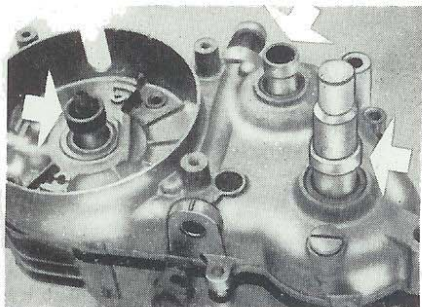
Denne motor-stander er helt uundværlig til motor-reparationer. Den er hurtig og praktisk i brug. Skal motoren adskilles fra venstre side, sætter De motoren ned over de 3 flangebolte, der passer ind i hullerne til motorens opspændingsbolte.

Skal motoren adskilles fra højre, vender De blot motoren og sætter den ned over de 3 flangebolte, der passer ind i hullerne til motorens opspændingsbolte. Motoren sidder fast og ligger godt foran Dem til at arbejde med. Pladen er overtrukket med galvaniseret plade, og olie fjernes let.

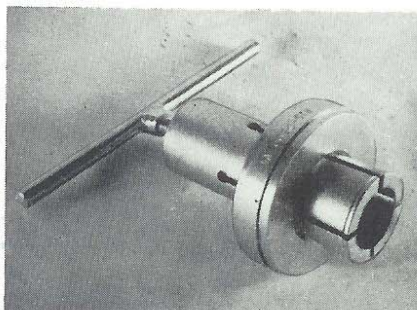
KF 1282 motor-stander.

# Specielt **KREIDLER** *Florett* værktøj

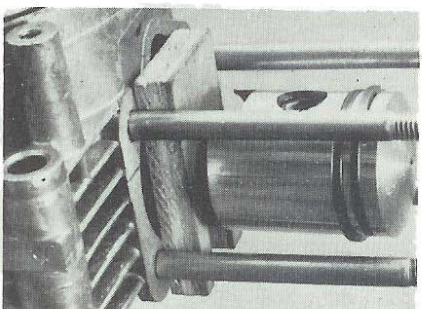
- for alle KREIDLER/FLORETT knallerter og motorcykler -



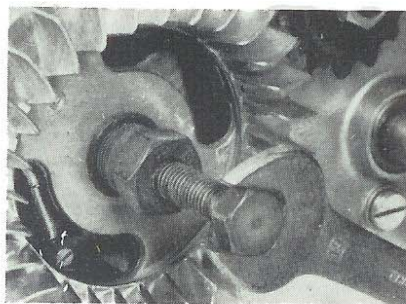
Aftrækkerringe for simmerringe  
Nr. KF 885 - 15 mm for trækaksel  
Nr. KF 880 - 17 mm for krumtap  
Nr. KF 886 - 20 mm for krank- og  
kickstarteraksel



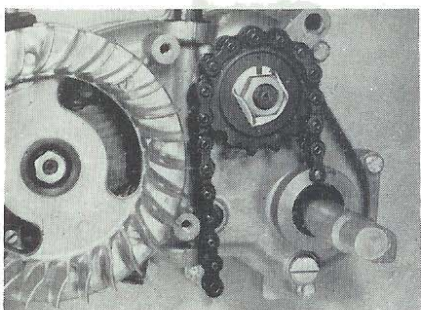
Aftrækker for sidelejer  
Nr. KF 881



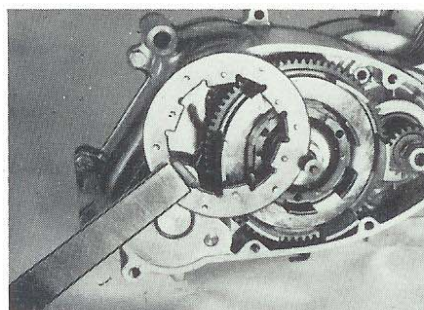
Holdefod for stempel  
Nr. KF 882



Svinghjulsaftrækker  
Nr. KF 879



Kædehjulsaftager  
Nr. KF 884

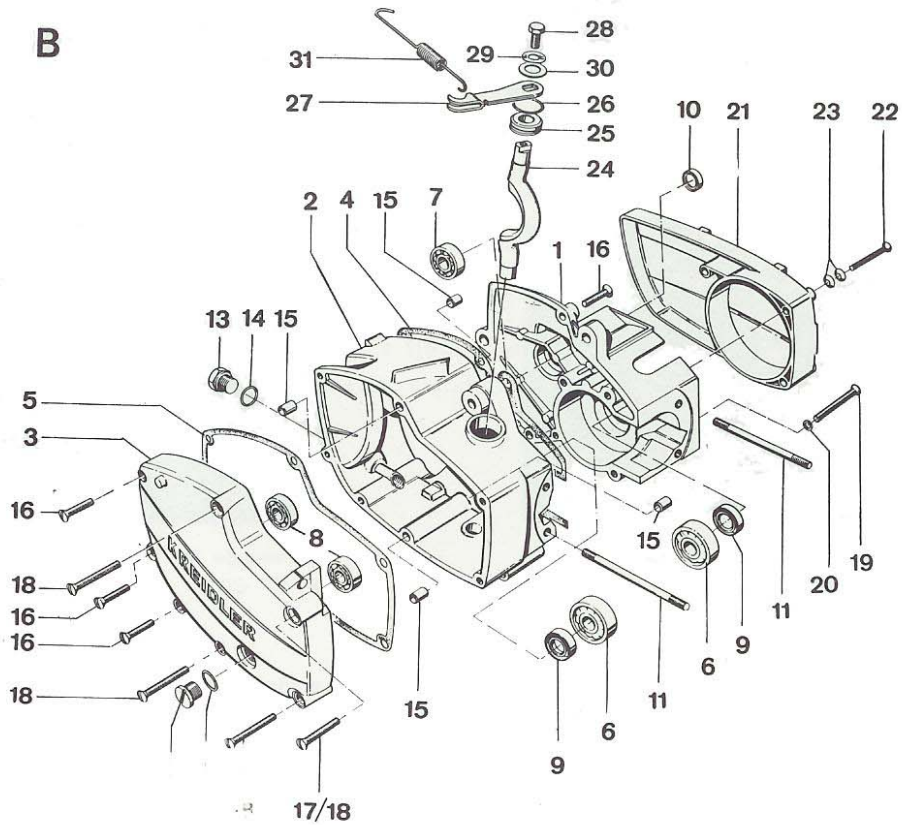
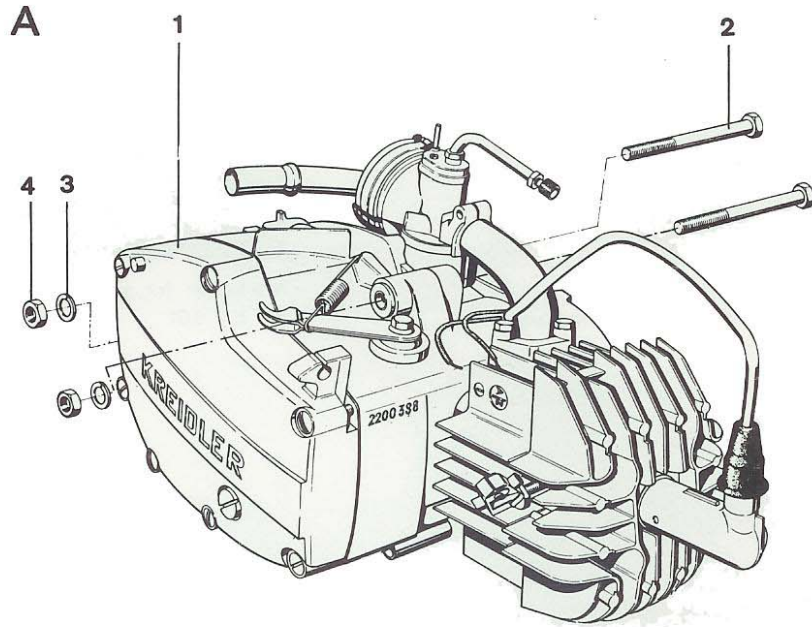


Holdenøgle for kobling  
Nr. KF 883

**Til forhandleren:** Til værkstedet leverer vi det komplette værktøjssæt opsat på præsentabel træplade. På pladen er påsat KREIDLER/Florett monogrammer. Har De ikke allerede det originale værktøjssæt, beder vi Dem afgive Deres bestilling hurtigst muligt.

KF 1283

# KREIDLER-Mofa



# KREIDLER-Mofa

