KREIDLER

Mofa und Moped



Bedienungsanleitung

Inhalt

		Seite
Leicht zu finden	Fahrgestell-Nr., Motor-Nr., Werkzeug, Bedienungsorgane	5—6
Gleich kann's losgehen	Vorbereitungen zum Start	7—8
Kraftstoff und Öl	Motorenöl, Getriebeöl	9
Zündkerzenfragen		10
Vergaserfragen	Einstellung, Reinigung, Filter	11—12
Auspuff reinigen		13
Zündanlage	Einstellung	14
Räder und Bremsen	Bremsen einstellen, Kettenpflege	15—17
Elektrik	Schaltplan, Scheinwerfereinstellung	18—19
Pflege	Reinigung	20
	Wintertips	21
	Wartungsplan	22—23
	Störungen und ihre Behebung	24—25

Wichtige Angaben über Ihr Fahrzeug

Typ: Baujahr:

Motor-Nr.:

Fahrgestell-Nr.:

Schlüssel-Nr.:

Name des Besitzers:

Ort:

Straße:

Telefon:

Datum der erstmaligen Inbetriebnahme:

Besondere Ausstattung und Änderungen am Fahrzeug:

Allg. Betriebserlaubnis:

Amtliches Kennzeichen:

Haftpflicht-Versicherungsschein-Nr.:

Versicherungs-Gesellschaft:

Ort:

Straße:

Telefon:

Für Sie notiert

Die MF-Typen (Höchstgeschwindigkeit 25 km/h) dürfen Sie schon nach Erreichen des 15. Lebensjahres ohne Führerschein fahren, für die MP-Typen (Höchstgeschwindigkeit 40 km/h) benötigen Sie den mit 16 Jahren zu erwerbenden Führerschein 5 (Moped-Fahrerlaubnis).

Beide Typen sind **steuer- und zulassungsfrei.**

Es muß die Mindest-**Haftpflichtversicherung** über DM 250 000,— abgeschlossen werden. Die Versicherungsbeiträge sind bei den einzelnen Gesellschaften verschieden — richtige Wahl treffen.

Ihr Fahrzeug muß mit einem Versicherungskennzeichen versehen sein, das jedes Jahr von der Versicherung neu zugeteilt wird.

Mit dem Fahrzeug haben Sie eine **Garantiekarte** mit **Pflegedienstkarte** erhalten.

Versäumen Sie nicht, die in der Pflegedienstkarte aufgeführten Arbeiten planmäßig durchführen zu lassen. Erledigte Dienste werden von der Werkstatt in die Karte eingetragen. Das ist nicht nur der Ordnung halber wichtig, sondern kann bei eventuellen Garantieansprüchen entscheidend sein.
Ohne Pflegedienstvermerk in der Karte keine Garantieleistungen!

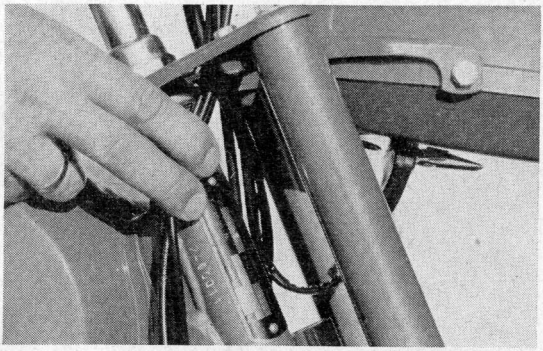
Im Bedarfsfall nur **Original-KREIDLER-Ersatzteile** verwenden —

versteht sich von selbst, denn nur diese verbürgen einwandfreie Funktion.

Bei Ersatzteil-Bestellungen Ihrem Händler immer **Fahrgestell- und Motornummer** angeben.

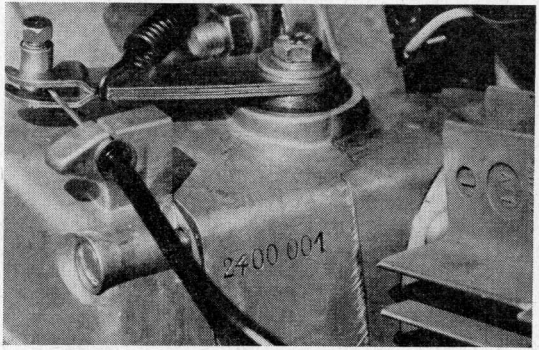
Bitte auf Seite 3 die **Fahrzeugdaten** eintragen — der Ordnung halber und für alle Fälle. Man kann sie brauchen und muß dann nicht erst am Fahrzeug nachsehen.

Typenschild und Fahrgestellnummer



auf dem Steuerkopfrohr. Das Typenschild hat den Wert eines Dokuments und darf in keinem Fall entfernt oder geändert werden.

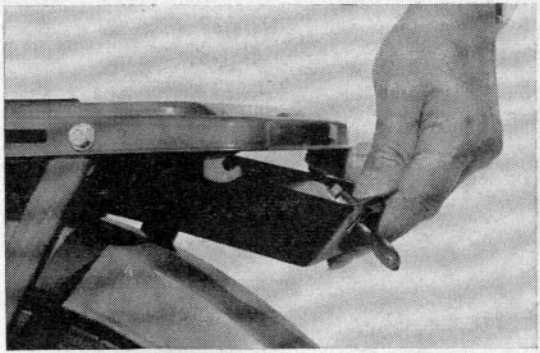
Motornummer



finden Sie auf dem Gehäusemittelteil neben dem Zylinder in Fahrtrichtung rechts.

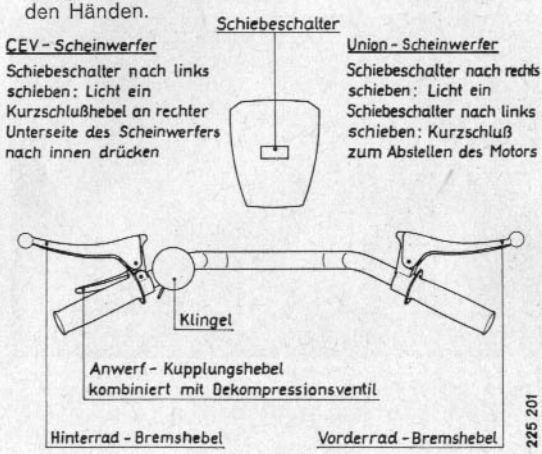
Leicht zu finden

Werkzeug



unter dem Gepäckträger. Zum Herausnehmen Rückwand nach innen drücken und Nase aus dem Schlitz des Gepäckträgers drücken. Ein auf Wunsch anzubringendes Schloß schützt Ihr Werkzeug vor fremden Händen.

Bedienungsorgane



Lenkschloß

Bei MP-Typen serienmäßig, bei MF-Typen auf Wunsch nachträglich einzubauen. Zum Abschließen Lenkung nach rechts einschlagen.

Kraftstoff im Tank?

Pures Benzin wäre Motormord! Öl-Benzin-Gemisch muß es sein im Verhältnis 1 : 25 (1 Teil Öl und 25 Teile Benzin — dem Tankwart auf die Finger gucken, er ist auch nur ein Mensch — besser an die korrekte Öl-Beigabe selbst denken!) — mehr über Kraftstoff und Öl später.

Reifendruck

mit Reifendruckmesser an der Tankstelle zu prüfen. Vorn 1,6 atü, hinten 2,5 atü.

Bremsen

prüfen, Handhebel links: Hinterrad-Bremse, Handhebel rechts: Vorderrad-Bremse. Wenn es Ihnen praktischer erscheint, können Sie die Bremszüge an den Handhebeln vertauschen.

Benzinhahn

Hebel nach unten: offen
Hebel nach hinten (Z): geschlossen
Hebel nach vorn (R): Reserve, ca. 0,5 l, reicht noch für ca. 25 km.
Beim Verlassen des Fahrzeugs Hahnhebel immer schließen.

Signal

Klingel ausprobieren.

Starthilfe

bei kaltem Motor: den aus dem Vergaser herausragenden Stift niederdrücken — nachdem der Motor angesprungen ist und **mehr** als Standlaufgas gegeben wird, geht dieser Stift wieder von selbst in seine Normalstellung (Fahrtstellung) zurück.

Gleich kann's losgehen

Start

Mit Hilfe der Pedale anfahren, nach wenigen Umdrehungen Anfahr-Kupplungshebel ziehen, wenig Gas geben. Sobald die Kurbelwelle sich dreht (hörbar durch Zischen des Dekompressionsventils), Hebel loslassen und durch Gasgeben beschleunigen. Bei genügend hoher Drehzahl schaltet die Automatik auf den 2. Gang. Wenn bei großer Steigung die Drehzahl zu langsam wird, schaltet sie von selbst auf den 1. Gang zurück. Beim Anfahren an mittlerer Steigung können Sie dem Motor helfen, auf den 2. Gang zu schalten, indem Sie ihn durch einige schnelle Pedalumdrehungen beschleunigen.

Zum Abstellen des Motors benutzen Sie bitte nicht das Dekompressionsventil, sondern den Kurzschlußschalter am Scheinwerfer!

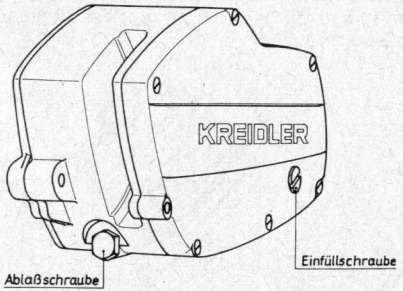
Lichtkontrolle

Vor Nachtfahrten Scheinwerfer und Schlußlicht prüfen.

Öl ist nicht Öl

daher nur Markenöl verwenden — und weil der Motor wie jeder andere s e i n e Ölsorte bekommen muß: entweder selbstmischendes Zweitaktöl, das einfach aus der Dose in den Tank gekippt werden kann — oder Motorenöl SAE 40-50, das **vor** dem Einfüllen in den Tank in einer Mischkanne gut mit dem Kraftstoff zu vermischen ist.

Getriebeöl wechseln



225 202

Getriebeöl wechseln — Ablaßschraube am Gehäusemittelteil unterhalb des Tretkettenrades, Einfüllschraube am rechten Gehäuseteil öffnen — Ölinhalt 330 ccm Kreidler-Spezial-Automatiköl oder Mobil-Öl ATF 210, Ford-Spezifikation 2P-630822. Dies ist ein Automatiköl mit ganz bestimmten Reib-, Gleit- und Temperatureigenschaften, Sie sollten sich daher an diese Vorschrift genau halten! — Ölwechsel nach Pflegedienstplan — Ölkontrolle: Einfüllschraube herausdrehen, bei senkrecht stehender Maschine muß der Ölspiegel in Höhe des Einfülloches stehen.

Zündkerzen-Fragen

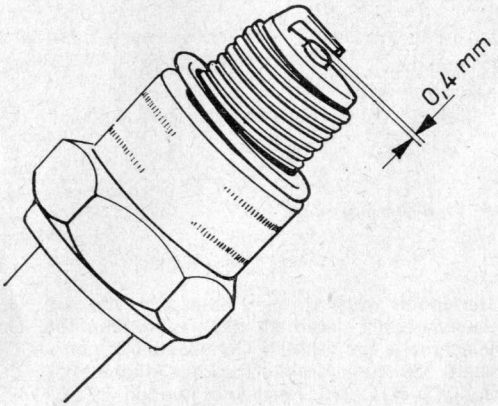
Richtige Zündkerzen

Bosch — W 175 T 1
BERU — 175/14
Champion — L 86

Zündkerzen pflegen

Sie unterliegen dem Abbrand und der Alterung — Abbrand bedeutet: die Kerzenelektroden, Mittel- wie Außenelektrode, verlieren mit der Zeit an Material, wodurch der Abstand der Elektroden größer wird. Ist der Abstand zu groß, springt der Motor schlecht an bzw. zeigt Zündaussetzer bei eingeschaltetem Licht. Abhilfe: Außenelektrode nachbiegen (siehe Bild) — bei zu großem Abstand neue Kerze einschrauben.

Elektrodenabstand



K 542 212

Verschmutzung

Verschmutzte Kerzen nicht mit scharfen Werkzeugen schaben, sondern mit weicher Stahlbürste reinigen — Außen- und Tiefenreinigung (wichtig!) am besten durch Spezialgeräte der Tankstellen und Werkstätten.

Vergaser-Einstellung

Für MF 4	(25 km/h)
Hauptdüse	72 (44-021)
Nadeldüse	2,10 (45-140)
Düsennadel Nr.	Nr. 1 (46-041)
Nadelstellung	1 (1. Kerbe von oben)
Schieber	13 (22-140-13)
Für MP 1	(40 km/h)
Hauptdüse	76 (44-021)
Nadeldüse	2,12 (45-141)
Düsennadel Nr.	Nr. 2 (46-042)
Nadelstellung	2 (2. Kerbe von oben)
Schieber	10 (22-140-10)

Vergaser reinigen

Besonders, wenn das Fahrzeug noch neu ist, können sich Rückstände aus dem Tank im Vergaser absetzen und zu Störungen führen. Zum Reinigen des Vergasers an der linken Motorverkleidung mittels Schraubenzieher (oder Geldstück) Schnellverschlüsse durch Einvierteldrehung nach links öffnen. Verkleidung vorne ca. 1 cm anheben und dann nach vorne abziehen. Spannband zur Befestigung des Ansaugkrümmers am Vergaser lösen, Ansaugkrümmer aus der Filterkammer ziehen und mit Hilfe des Schraubenziehers vom Vergaser abziehen. Vergaser nach Lösen des Klemmanschlusses durch leichtes Drehen abziehen, Schwimmergehäuse am angegossenen Sechskant abschrauben und von Schmutz und Kondenswasser reinigen. Schwimmer nicht grob anfassen, Verbiegungen ändern das Kraftstoffniveau.

Vergaser-Fragen

Luftfilter

Zum Reinigen rechte Motorverkleidung in der auf Seite 11 beschriebenen Weise abnehmen, Filterkammer aus den Ösen am Rahmenrohr aushängen. Spannband zur Filterbefestigung lösen, Filter aus der Filterkammer herausdrücken, mit Benzin waschen, danach mit Motoröl benetzen und vor der Wiedermontage etwas abtropfen lassen. Nicht ohne Filterkammer und Ansaugkrümmer fahren, da die Vergasereinstellung nicht mehr paßt, der Motor im unteren und mittleren Bereich an Leistung verliert und der Zylinder verschleißt.

Hauptdüse

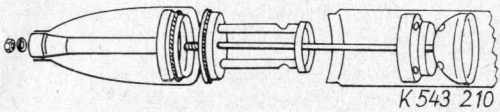
Nach Demontage des Schwimmergehäuses mit gutem Schraubenzieher herausdrehen.

Zur eigenhändigen Demontage des Gasschiebers besteht kein Anlaß, zumal die Stellung der Düsennadel nicht verändert werden soll — die Zylinderkopfschraube oberhalb der Schwimmerkammer dient als Stellschraube zum Gasschieberanschlag zwecks Einstellung der Leerlaufdrehzahl.

Motorstandlauf (Leerlauf) einstellen

Dazu muß der Motor betriebswarm sein (bei kaltem Motor ist der Leerlauf zu hoch). Rändelschraube am Rohrbogen oberhalb des Vergasers möglichst weit hineindrehen — dann mit dem Schraubenzieher Schieberanschlagschraube drehen — nach rechts: Motor läuft schneller — nach links: Motor läuft langsamer.

Auspuff reinigen



Beim Zweitakter setzen sich im Schalldämpfer Rückstände ab — die Bohrungen in den Dämpferkammern werden dadurch kleiner (Motorleistung läßt nach), deshalb ist in der Pflegedienstkarte regelmäßige Reinigung vorgeschrieben — dazu Schalldämpfer öffnen: mit Steckschlüssel SW 10 Endkappe abschrauben — Einsatz herausziehen (ist er festgebrannt, mit KREIDLER-Spezialreinigungsschlüssel herausdrehen) — Öffnungen an Schalldämpfer, Dämpfereinsatz, Endkappe von Rückständen freimachen — beim Zusammenbau Asbestschnüre zur Dichtung wieder sorgfältig einlegen. Bei Wiedermontage der Endkappe darauf achten, daß die angeschrägte Öffnung des Austrittsröhrchens nach links zeigt!

Alle Änderungen am Schalldämpfer, auch solche zu dem Zweck, den Auspuffton lauter zu machen, schwächen nicht nur die Motorleistung und erhöhen den Verbrauch — sie sind auch polizeiwidrig.

Zündanlage

Einstelldaten

Vorzündung 1,2—1,4 mm vor OT (vor oberem Kolben-Totpunkt) = 18—19 Grad Kurbelwinkel.

Unterbrecherkontakt-Abstand 0,35 mm.

Polabriß 6—9 mm.

Elektrodenabstand an Zündkerze 0,4 mm. (Siehe Seite 10).

Anwerf-Kupplungszug

einstellen

1. Grundeinstellung: Stellhülse am Anwerfkupplungshebel am Lenker bis zum Gewindeende auf die Stellschraube aufschrauben. Bei abgenommener rechter Motorverkleidung Kupplungshebel auf dem Motorgehäuse nach vorn drücken, bis merklicher Widerstand spürbar ist. Diese Stellung mit Bleistift o. ä. auf dem Motorgehäuse markieren und danach den Kupplungshebel ca. 12 mm zurückfedern lassen. In dieser Stellung Klemmnippel auf dem freien Bowdenzugende festziehen.

2. Feineinstellung: Am Anwerfkupplungshebel ziehen, bis merklicher Widerstand spürbar ist. In dieser Stellung sollte zwischen Anfahrkupplungshebel und Lenkerhandgriff noch ein Platz von Kleinfingerdicke vorhanden sein, nötigenfalls durch Herausschrauben der Stellhülse auf der Stellschraube korrigieren. Danach gerändelte Gegenmutter festziehen.

Vorderradbremse nachstellen

Durch Bremsbelag-Abnützung wird der Leerweg am Bremshebel mit der Zeit größer — Nachstellung ist einfach: Stellhülse auf der Stellschraube am Handhebel herausdrehen, bis der gewünschte Leerweg am Handhebel erreicht ist — er soll ca. 10 mm betragen — gerändelte Gegenmutter festziehen. Reicht die Länge der Stellschraube nicht mehr aus, beschaffen Sie sich beim KREIDLER-Händler einen Nachstellhebel unter der Ersatzteil-Nr. 295.00.99, den Sie gegen den Bremshebel an der Vorderradnabe vertauschen.

Am besten nach eigener Handgröße einstellen: der Leerweg am Handhebel soll nur so viel betragen, daß bei starkem Bremsen die Hand nicht zur Faust wird oder gar der Hebel am Lenkerhandgriff zur Anlage kommt, andererseits darf die Bremse auf keinen Fall so eingestellt werden, daß die Bremsbacken ständig schleifen!

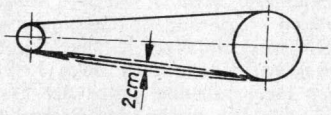
Hinterradbremse nachstellen

Sinngemäß gilt das gleiche wie bei der Vorderradbremse. Die Ersatzteil-Nr. für Hinterrad-Nachstell-Bremshebel lautet 295.00.98.

Wenn der Nachstellhebel eingebaut wird, sollte gleichzeitig die Bremsbelagdicke kontrolliert werden. Der neue Belag ist ca. 4 mm dick, wenn davon nur noch 3 mm übrig sind, müssen Austauschbacken eingebaut werden.

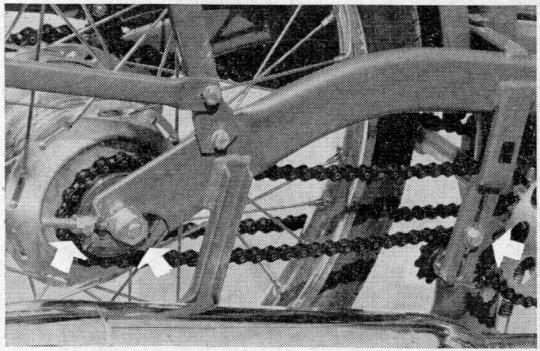
Hinterradkette nachstellen

Kettenspannung prüfen: Im allgemeinen längt sich die (linke) Antriebskette schneller als die (rechte) Tretkette. Deshalb sollten Sie öfter den Kettendurchhang prüfen:



225 203

Kette mit dem Schraubenzieher nach oben und unten drücken, die Kette sollte dabei ohne Gewaltanwendung insgesamt etwa 2 cm nachgeben. Vorsicht: das Hinterrad dabei einige Male weiter drehen, Kettenspiel ist nicht in jeder Stellung gleich groß, die 2 cm gelten für die straffste Stellung. Bei mehr als 2 cm Durchhang nachspannen:



Zuerst Spannrad der Tretkette lockern durch Losdrehen der oberen Schraube am Winkel (Pfeil rechts). Danach beide Achsmuttern lösen (Pfeil Mitte), beide Kettenspanner nach Lösen der Kontermuttern gleichmäßig anziehen (Pfeil links).

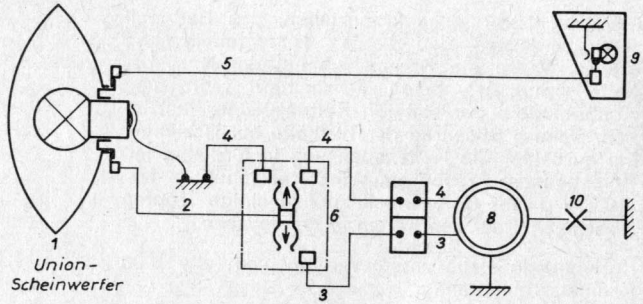
Vorsicht: Nicht einseitig anziehen, das Rad soll mittig zwischen den beiden Hintergabelholmen stehen. Wenn die Kettenspannung der Antriebskette richtig ist, beide Achsmuttern festziehen, Kontermuttern der hinteren Kettenspanner festziehen. Danach Spannrad der Tretkette hochschieben, bis auch hier die Kettenspannung in Ordnung ist, Befestigungsschraube am Winkel anziehen — fertig. Bei dieser Gelegenheit können einige Tropfen Maschinenöl auf den Ketten nichts schaden.

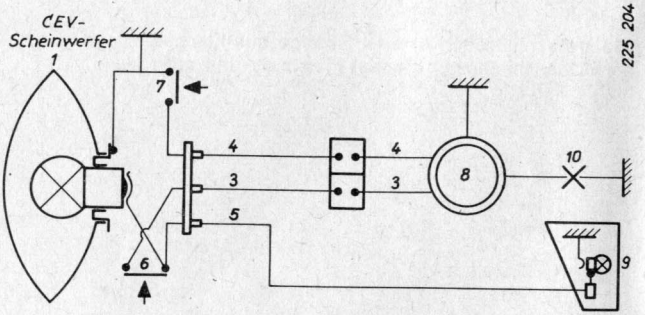
Kettenpflege siehe unter Wartungsplan (alle 1000 Kilometer einfetten).

Kettenschloß

Die Verschlußfeder ist eine Spange aus Flachstahl, deren geschlossenes Ende i m m m e r in Laufrichtung der Kette weisen muß.

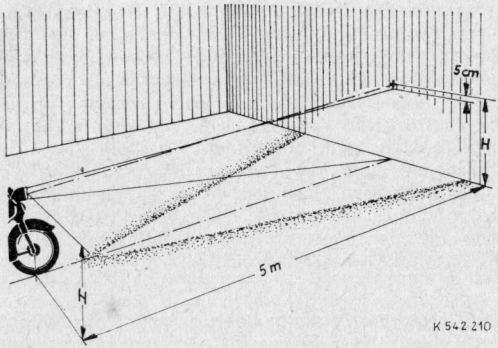
Schaltplan





225 204

1 Scheinwerfer
2 rot
3 gelb
4 schwarz
5 grau
6 Schiebeschalter im Scheinwerfergehäuse
7 Kurzschlußhebel im Scheinwerfergehäuse
8 Magnetzünder-Generator
9 Rückleuchte
10 Zündkerze



Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet werden, muß die Einstellung des Scheinwerfers der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen.

Hierzu Fahrzeug nach Zeichnung aufstellen, Schalter am Scheinwerfer auf „Licht ein" stellen. Hell-Dunkelgrenze muß in 5 m Entfernung 5 cm tiefer als Mitte Scheinwerfer liegen. Scheinwerferbefestigungsschrauben etwas lockern, Scheinwerfer richtig stellen, Befestigungsschrauben wieder festziehen.

Reinigung

Waschen Sie Ihr Fahrzeug öfter, Straßenschmutz und Verunreinigung der Luft vor allem in Industriegebieten greifen Lack und Chrom chemisch an. Verwenden Sie kaltes oder lauwarmes Wasser, aber kein Waschbenzin, Trichloräthylen o. ä. Schmutzkrusten weichen Sie vor dem Waschen am besten auf, überhaupt sollten Sie den Schwamm oder die (weiche) Bürste häufig von darin haftenden Schmutzteilchen säubern, um den Lack nicht zu verkratzen. Nach dem Waschen können Sie den Lack ab und zu mit wachshaltigen Poliermitteln wieder auffrischen.

Die Motorverkleidung liebt solche Lackpolituren nicht. Um ihren Glanz zu erhalten oder wieder aufzufrischen, empfehlen wir „Siliconöl Bayer M 100".

Für verchromte Teile gibt es Chromputzmittel und Chrom-Schutzmittel, deren Anwendung vor allem vor Eintritt des Winters und bei der Frühjahrs-Generalreinigung empfehlenswert ist.

Winterbetrieb

Je weniger das Reifenprofil abgefahren ist, desto sicherer fährt man auf Schnee und Eis. Auf vereisten Straßen fährt man mit etwas niederem Luftdruck sicherer — also die empfohlenen Luftdrücke nicht erhöhen.

Feuchtigkeit kann zum Einfrieren der Bowdenzüge (Seilzüge) und des Gasschiebers führen, deshalb öfters ölen — bei Kaltstart Seite 7 nachlesen.

Überwintern

Fahrzeug und Motorblock gründlich reinigen — mit Korrosionsschutzöl einnebeln. Bei Kraftstoffhahn **zu** Vergaser leerfahren (bei langem Stillstand verdunstet das Benzin im Vergaser, Öl bleibt zurück und verstopft Bohrungen und Düse) — zur Zündkerzenöffnung 2 ccm Korrosionsschutzöl (z. B. Desolite) einfüllen — vom Hinterrad aus Motor bei gezogenem Anwerf-Kupplungshebel durchdrehen (das Öl wird auf Zylinder und Kurbelgehäuse verteilt) — Kerze einschrauben — Fahrzeug auf Ständer stellen — Reifen sollen nie auf „platt" stehen.

Wartungsplan (MF, MP)

Ölwechsel im Getriebe bei warmem Motor, 330 ccm, nur Kreidler-Spezial-Automatiköl oder Mobilöl ATF 210, Fordspezifikation 2 P - 630 822 verwenden!

Zündung überprüfen, Vz 18—19° = 1,2—1,4 mm

Elektrodenabstand der Zündkerze kontrollieren = 0,4 mm

Schmierfilze am Unterbrecher leicht einfetten

Zylinderkopfschrauben nachziehen, 1 mkp

Motorbefestigung, Radmuttern auf festen Sitz prüfen

Zylinderkopf, Dekompressionsleitungen im Zylinderkopf, Kolbenboden, Auspuffstutzen im Zylinder reinigen, prüfen, ob Kolbenringe frei beweglich, sonst Rückstände entfernen!

Sieb im Kraftstoffhahn reinigen

Vergaser und Luftfilter reinigen

Auspuffanlage komplett reinigen

Kettenspannung prüfen, Kette nach Bedarf reinigen, einfetten, Radspur prüfen

Speichen prüfen, evtl. nachziehen, Räder auf Schlag prüfen

Vorder- und Hinterradlager, Lenkungslager nachstellen, nach Bedarf neu einfetten

Spreizbolzen der Vorder- und Hinterradbremse einfetten

Bremsen prüfen, einstellen

Brems- und Anwerf-Kupplungshebel, Gasdrehgriff am Bowdenzugeintritt sowie Bowdenzüge ölen, Bowdenzüge nachstellen

Tachometerantrieb abschmieren

500 km	1000 km	2000 km	3000 km	4000 km	und weiter alle
x		x		x	2000
x			x		3000
x	x	x	x	x	1000
x					6000
x		x		x	2000
x	x	x	x	x	1000
		x		x	2000
x		x		x	2000
x		x		x	2000
	x	x	x	x	1000
x	x	x	x	x	1000
x		x		x	2000
x		x		x	2000
		x		x	2000
x	x	x	x	x	1000
		x		x	2000
		x		x	2000

Ursachen von Störungen

Motor springt nicht an

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

Düsen oder Kraftstoffhahn-Sieb verstopft.

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

Störung der Zündanlage.

Zur Prüfung neue Zündkerze in Kerzenstecker einführen, an Masse halten und bei gezogenem Anwerf-Kupplungshebel vom Hinterrad aus Motor durchdrehen. Springt kein Funke über, so liegen Zündstörungen vor.

Mögliche Zündstörungen: Entstörter Kerzenstecker wegen Wasser durchschlagend — Zündkabel schlecht — Unterbrecherkontakte verölt, verdreckt oder verschmort — Masseschluß im Kurzschlußschalter.

Wenn der Motor nicht anspringt, kann das aber auch noch folgende Ursachen haben: War bei abgestellter Maschine der Kraftstoffhahn nicht geschlossen, so kann bei verschmutztem Vergaser (Schwimmernadelsitz) fortwährend Kraftstoff in den Motor laufen — man sagt dann, der Motor ist „ersoffen".

Zum Starten Kraftstoffhahn zumachen und Gasdrehgriff auf „Vollgas" stellen und durchstarten. Kommt der Motor trotzdem nicht, Zündkerze herausschrauben und Motor ohne Kompression bei gezogenem Anwerf-Kupplungshebel 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 Motor ist noch kalt, so daß Starthilfe nochmals niedergedrückt werden muß (Gasdrehgriff nur bis zum fühlbaren Anschlag aufziehen).

Hauptdüse im Vergaser verstopft.

Motor läuft im 4-Takt und qualmt aus dem Auspufftopf

Schwimmernadel bleibt hängen, so daß Motor überfettet läuft.

Schwimmer verbogen, so daß Niveau nicht mehr stimmt (Kundendienst aufsuchen).

Luftfilter verschmutzt.

Ursachen von Störungen

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.
Motor ruckt im Leerlauf	Leerlaufdrehzahl zu hoch, Abhilfe siehe dort.