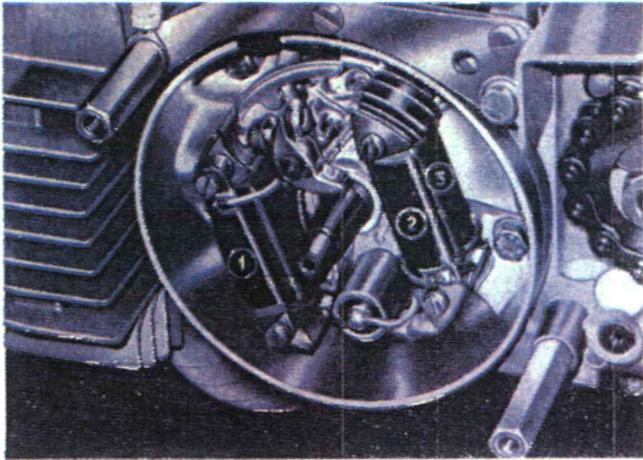


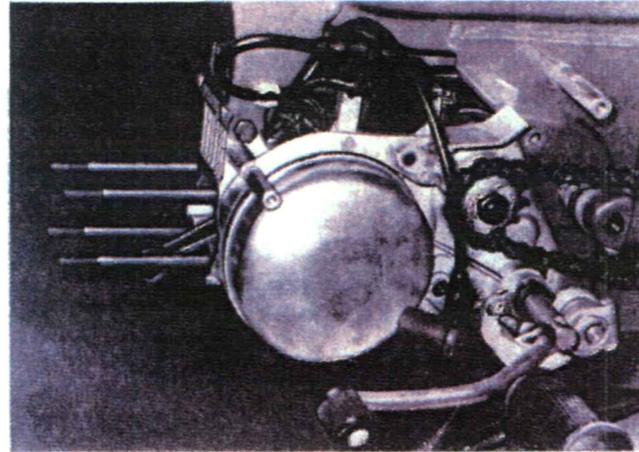
50 ccm, 9,5 PS, 12500 U/min., ca. 120 km/h, Preis DM 299.70
für Lizenz- und Ausweisfahrer der DMK



**Rennsatz für
Kreidler-FLORETT RS!**



2



3



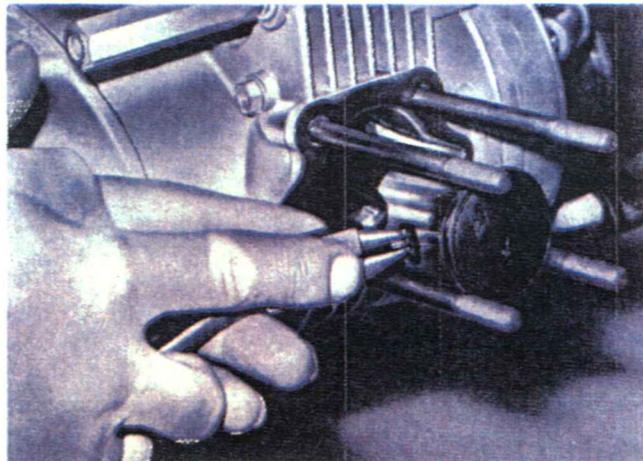
4

Der Umbau

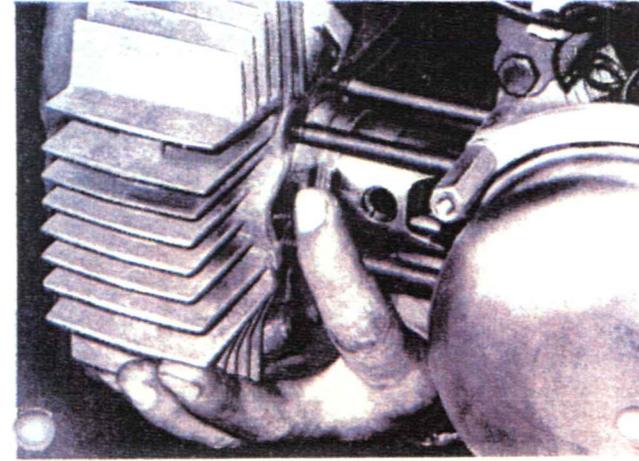
Eine Wissenschaft ist das nicht. Eine Doktorarbeit auch nicht. Es ist eine Sache der Sorgfalt und Umsicht. Und wer den rechten Daumen nicht an der linken Hand hat, der wird den RS-Motor leicht präparieren können. Zu diesem Rennsatz gehören folgende Teile: Zylinder mit Fußdichtung, Zylinderkopf, ein geschmiedeter Kolben mit Ringen, ein Dell'Orto-Rennvergaser 25 SS D mit getrennter Schwimmerkammer und Spezial-Aufhängung, Vergaserstutzen mit Dichtung, Auspuffrohr, Auspuffbirne, Gaszug, Lufthebel mit Seilzug, 370er Rennkerze, Kettenritzel mit 14 Zähnen, diverse Kleinteile wie Düsen, Klemmen, Dichtungen, Schrauben usw. (Bild 1).

Außerdem eine Leistungskurve und ein Drehzahldiagramm. Luftfilter und Ansaugeräuschkämpfer, Vergaser, Zylinder, Zylinderdeckel, Kolben und Auspuffanlage der normalen RS werden entfernt. Aus der Zündanlage kann man die Spulen für Scheinwerfer, Rücklicht und Signal ausbauen (Bild 2, Nr. 1, 2 und 3).

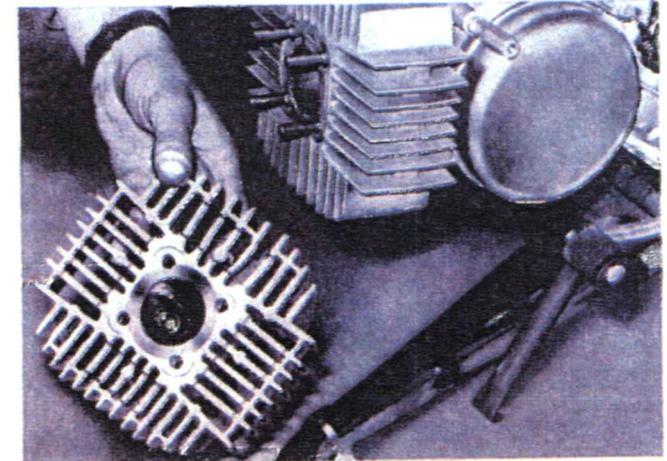
Das Kurbelgehäuse, die Kurbelwelle, Pleuel und Pleuelager sowie Kolbenbolzen-Nadellager werden weiter verwendet (Bild 3). Diese sind mit den gleichen Teilen der berühmten KREIDLER-Rennmotoren zum Teil identisch, die zweimal die Vizeweltmeisterschaft und Weltrekorde herausfahren. Also durchaus für den Renn-



5



6



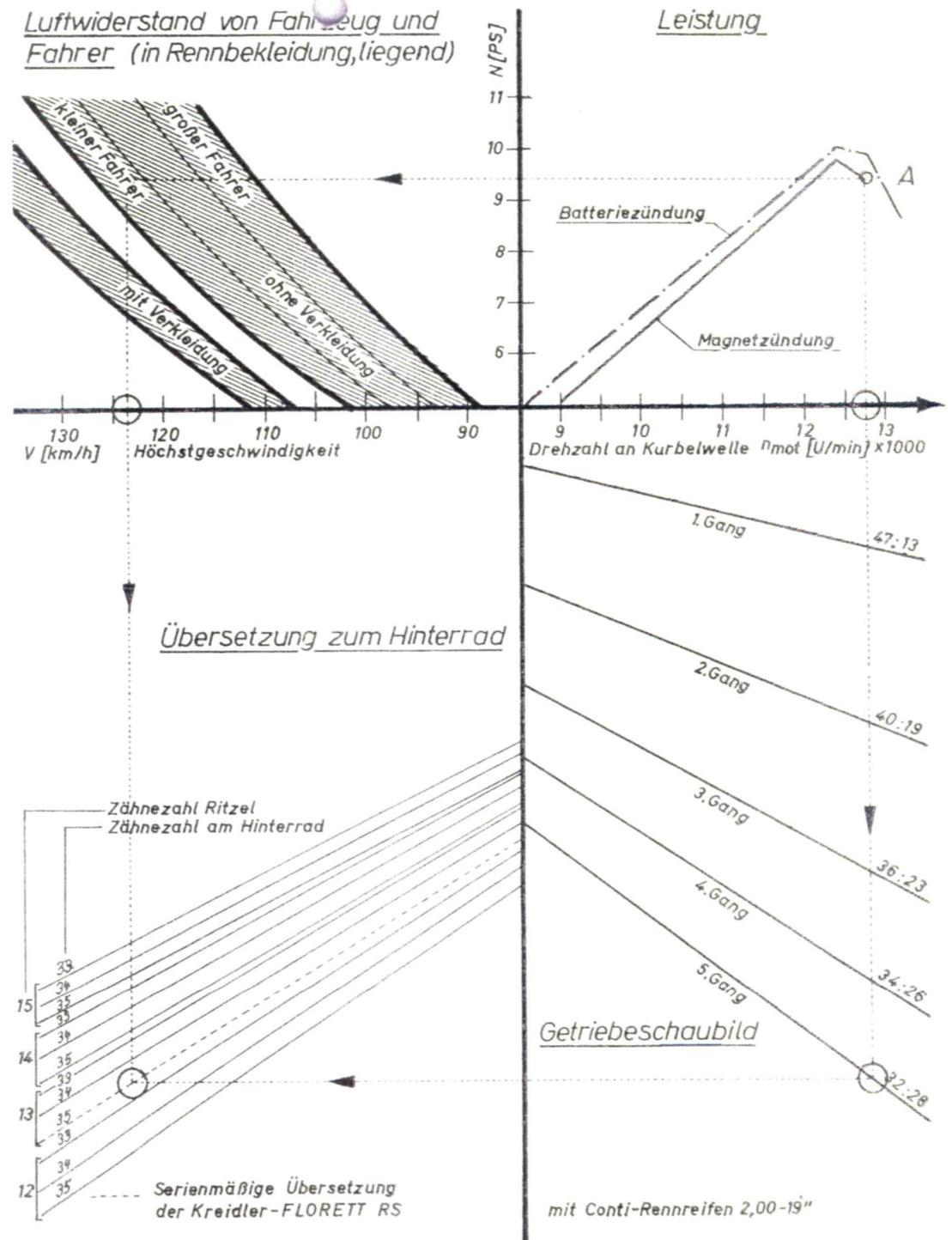
7

Wie, was, wo!

Um Gewicht zu sparen, sollten alle, für das Rennen überflüssigen Teile abgenommen werden. Das sind: Schutzbleche, Scheinwerfer, Kippständer, Soziusfußrasten usw. Außerdem empfiehlt sich, Rennreifen z. B. Conti 2,00–19 Zoll auf Alu-Felgen 23 x 2,25 Zoll aufzuziehen. Erst dann wäre die Kreidler-FLORETT RS zum Rennbetrieb fertig. Doch kommt nun, an der Rennstrecke selbst, nicht nur die richtige Einregulierung des Vergasers, sondern auch die richtige Wahl der Übersetzung. Diese richtet sich nach Größe, Gewicht und Figur des Fahrers und nach dem Streckencharakter. Hierbei hilft das mitgegebene Gangdiagramm weiter. Bei einer Rennstrecke mit vielen Kurven, Steigungen und Gefällen wird man größer übersetzen.

Der Ausgangspunkt in diesem Diagramm ist die Leistungskurve (oben rechts). Wir wählen den Punkt A (9,5 PS bei 12800 U/min.) für unsere Berechnung. Zuerst suchen wir parallel zur Horizontalen den für uns passenden Punkt im Diagramm für den Luftwiderstand. Da wir einen kleinen Fahrer (unter 1,70 m) auf einer Maschine ohne Verkleidung annehmen wollen, finden wir senkrecht nach unten (Verkleidungen sind bei Rennen für Ausweisfahrer verboten) die zu erwartende Höchstgeschwindigkeit mit 123,5 km/h. Da wir das serienmäßige Getriebe der Kreidler-FLORETT RS haben, finden wir rechts unten im Getriebe-schaubild den Kreuzungspunkt der Senkrechten von Punkt A auf der Linie des 5. Ganges und gehen von dort waagrecht nach links zum Diagramm der Übersetzungen zum Hinterrad. Dort, wo sich die Senkrechte aus dem Luftwiderstands-Diagramm mit der Waagrechten vom Getriebe-schaubild schneidet, finden wir den Punkt für die richtige Übersetzung. Unser Beispiel zeigt 13 Zähne am Getriebeausgang und 35 Zähne am Hinterrad-Zahnkranz. Gültig ist diese Angabe für die Ebene.

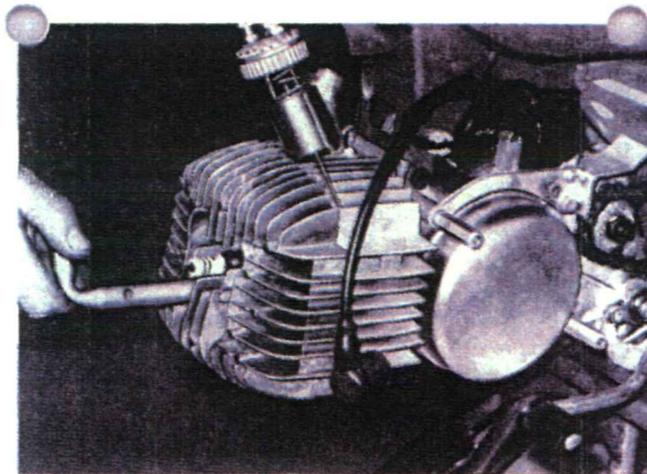
Mit dieser Übersetzung beginnen die Probefahrten. Man wird dann sehr bald merken, ob man richtig übersetzt hat, und kann von dieser „Grund-Übersetzung“ ausgehen. Schwieriger wird es bei einem kurvenreichen Bergrennen sein, dann muß der hintere Kettenkranz mehr als 35 Zähne haben. Je nach Rennstrecke bis zu 44!



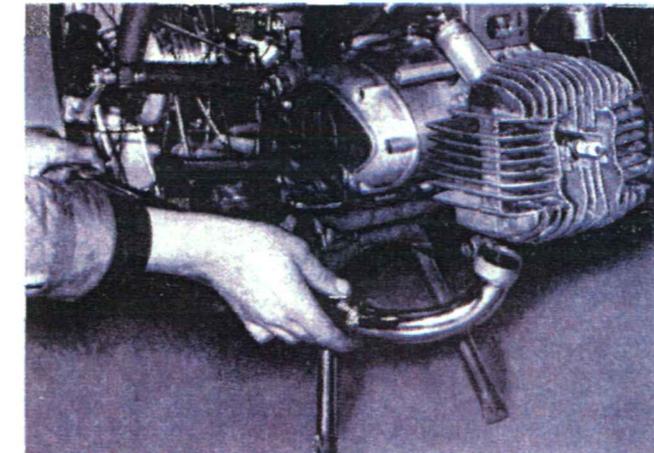
Hier testet der ehemalige Weltmeister der 50-ccm-Klasse Ernst Degner die neue Kreidler-FLORETT RS mit Rennsatz. Sein Urteil: eine wahrlich heiße Sache!

betrieb geeignet. Auch das Getriebe der normalen RS bleibt unangetastet. Nun gibt es eine Menge sehr gewissenhafter Leute, die ihren RS-Motor vor dem Umbau ganz zerlegen und alle Details auf einwandfreien Zustand kontrollieren. Das ist aber nach kurzer Laufzeit bestimmt nicht notwendig. Doch sollte man auf alle Fälle vorher das Pleuel auswinkeln und probieren, ob der neue Kolbenbolzen des Rennbolzens leicht (aber ohne Spiel!) in das vorhandene Nadellager paßt, wenn dieses im Pleuellager eingeschoben ist (Bild 4). Der neue Kolben wird sorgfältig mit seinem Kolbenbolzen montiert, wobei man die Bolzensicherungen sehr behutsam in die Nuten einsetzen muß (Bild 5). Der im Kolbenboden eingeritzte Pfeil weist in Richtung auf den Auslaßschlitz des Zylinders. Die Kolbenringe – oben ein L-Ring, unten ein Rechteckring – sind bereits am Kolben vorhanden.

Als nächsten Handgriff setzen wir die neue Zylinderfuß-Dichtung auf und schieben den Renn-Zylinder samt montiertem Ansaugstutzen über die Stehbolzen. Der Kolben steht im oberen Totpunkt (OT) und soll gegen das Kurbelgehäuse mit einer Holzgabel o. ä. abgestützt werden. Beim Überschieben des Zylinders über den Kolben drückt man mit 2 Fingern die Kolbenringe fest zusammen, so daß diese sauber in ihren Nuten liegen und der Zylinder leicht darüber hinweggleitet (Bild 6). Achtung! Auf keinen Fall dürfen die Ringe in dem großen Einlaßschlitz festhaken! Nicht mit Gewalt arbeiten! Ist der Zylinder glatt über Kolben und Ringe gegangen, ziehen wir die Holzstützgabel unter dem Kolben heraus und schieben den Zylinder vollständig auf das Kurbel-



8



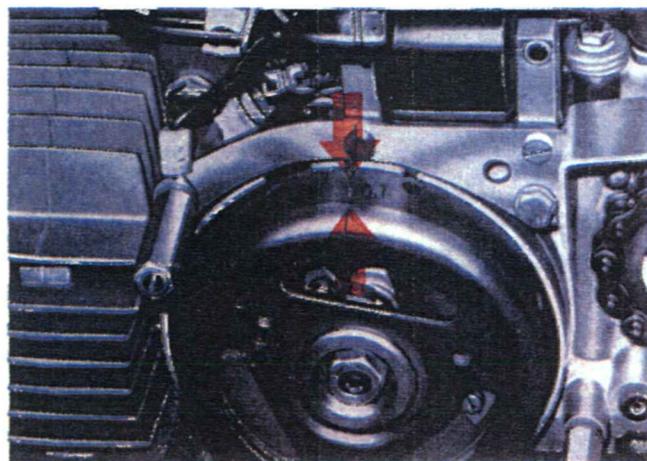
9

gehäuse. Der Zylinderkopf wird aufgesetzt, die Zündkerze liegt dabei oberhalb der Zylinderachse (Bild 7). Die Muttern der Stehbolzen werden aufgeschraubt und die in Fahrtrichtung rechts liegenden zuerst angezogen. Sind alle 4 Muttern fest, nochmals über Kreuz mäßig nachziehen, jedoch nicht mit mehr als 1,5 kpm Drehmoment (Bild 8).

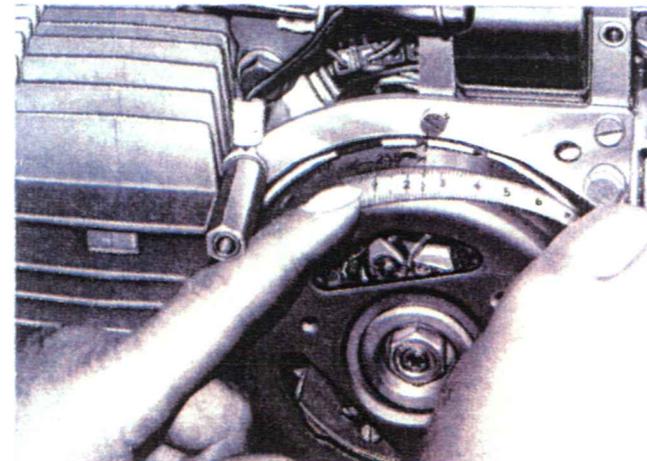
Die Auspuffanlage ist ein Hauptteil des Rennsatzes, wir montieren sie anschließend (Bild 9), und dann kommt der Vergaser an die Reihe. Zunächst wird die Halterung für die Schwimmerkammer montiert. Daran wird die Kammer mittels eines kurzen Kunststoff-Schlauches auf-

gehängt (Bild 10). Dann wird der Vergaser auf Anschlag über den Ansaugstutzen des Zylinders geschoben und festgeschraubt (Bild 11). Der senkrechte Abstand zwischen Dichtfläche-Schwimmerkammer und Querbohrung für die Zusatzluft am Schiebergehäuse des Vergasers muß 35 mm betragen (Bild 12).

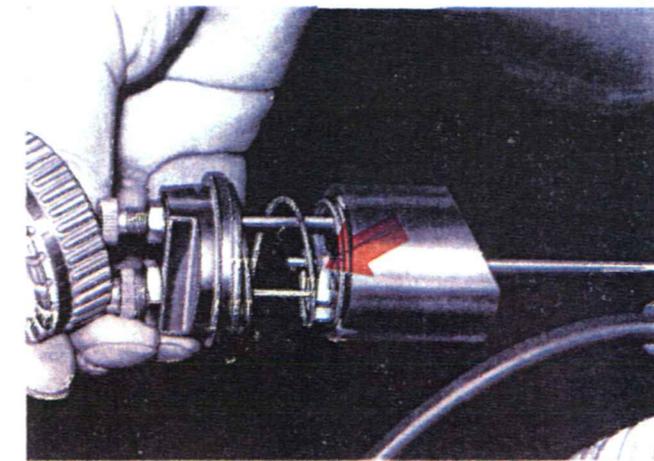
Das im Serienmotor befindliche Getriebeöl wird nun bei warmem Motor abgelassen und durch 1/3 Liter Castrol R 20 ersetzt. Zum Umbau gehört außerdem die Anbringung des Lufthebels und die Verlegung der Seilzüge für Gasschieber und Zusatz-Luftschieber.



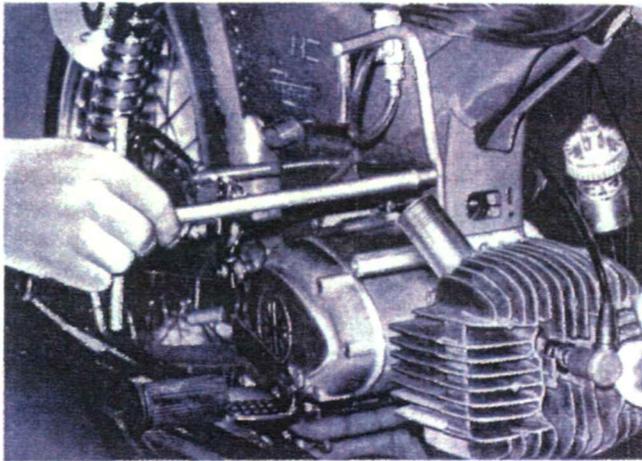
13



14



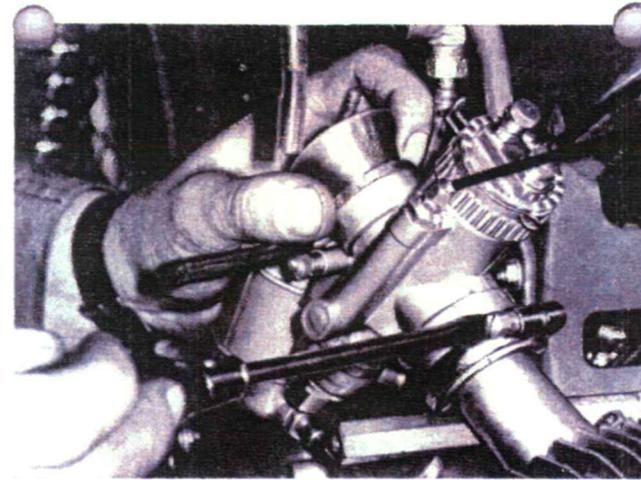
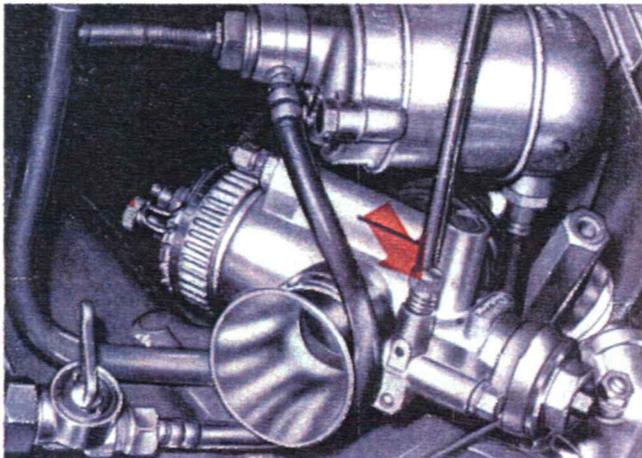
15



10

Das Schwungrad mit Magneten, das wir zur Entfernung der 3 Spulen vorher abgezogen hatten, wird wieder montiert. Wir drehen es so, daß der Kolben auf dem oberen Totpunkt steht (OT). Dort ist eine Markierung vorgesehen (Bild 13), welche genau gegenüber der vorderen Kerbe des Gehäuses stehen muß. Der richtige Zündzeitpunkt ist dann 23,5 mm vor dieser Markierung (Bild 14). Bei Grad-Einstellung sind das 23° vor OT, bei Einstellung mit der Meßuhr am Kolbenboden sind es 1,9 mm vor OT. (Die Langlöcher der Zündergrundplatte etwas nachfeilen, wenn die Verstellmöglichkeit nicht ausreicht).

16

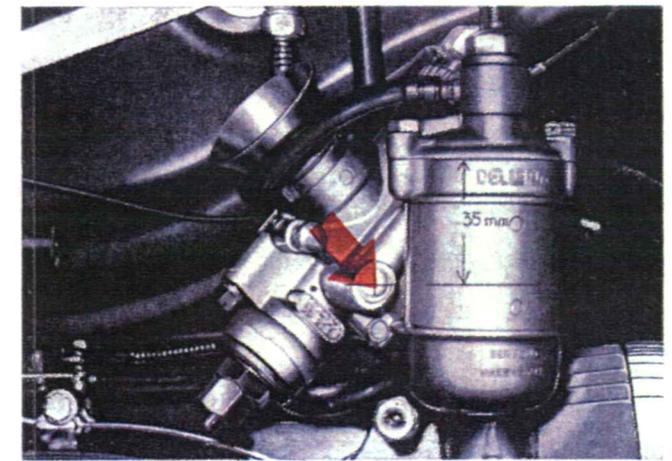


11

Einstellung des Vergasers

Grundeinstellung: diese ist vom Werk aus festgelegt (Hauptdüse 115, Leerlaufdüse 60, Düsennadel in der 3. Kerbe von oben (Bild 15).

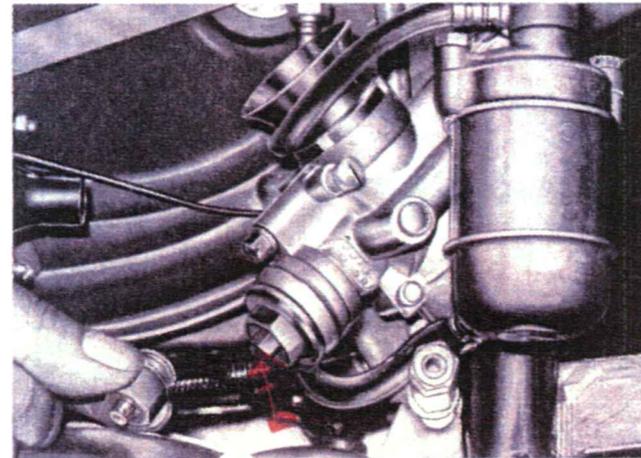
Leerlaufeinstellung: der Motor muß zunächst erstmal warmlaufen. Ein Rennmotor erfordert eine verhältnismäßig hohe Leerlauf-Drehzahl. Diese beeinflusst man durch Drehen an der Schieber-Anschlagschraube und an der Luftregulierschraube (Bild 16). Die Luftregulierschraube sollte eine viertel bis halbe Umdrehung offen sein. Die Einstellung ist erst dann richtig, wenn der Motor beim Gasaufziehen „lochfrei“ hochdreht.



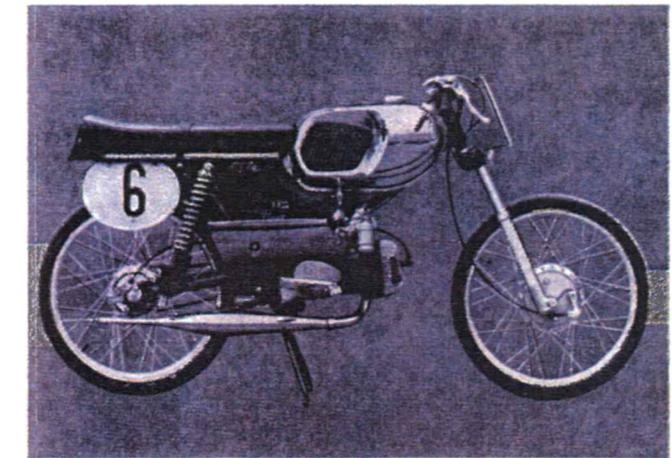
12

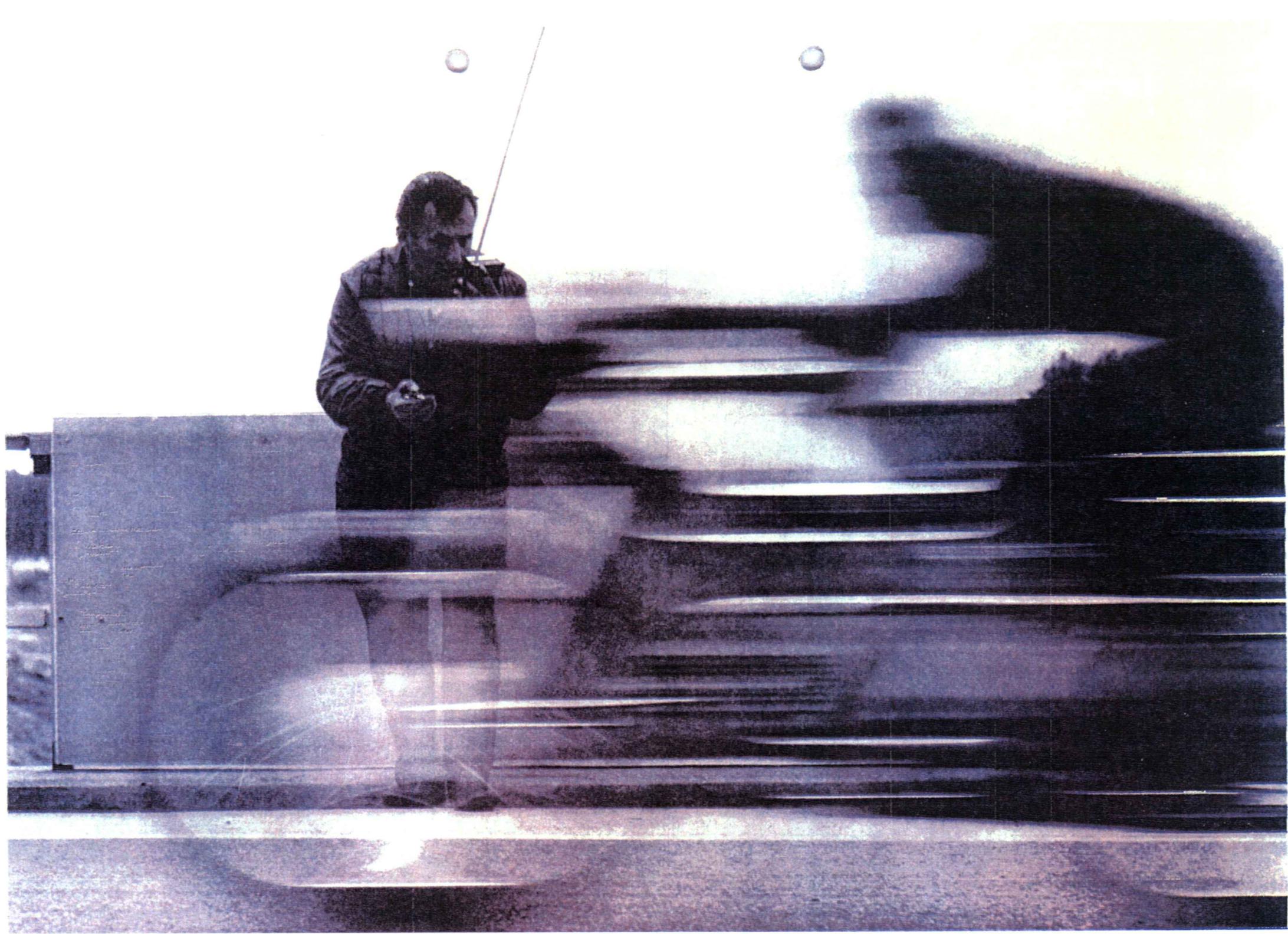
Wahl der Hauptdüse: bei dunklem Kerzenbild ist der Vergaser zu fett, man muß dann die nächst kleinere Hauptdüse einsetzen (Bild 17). Bei zu heller Färbung der Kerze, oder bei grauem und trockenem Kolbenboden, ist die Einstellung zu mager. Der Motor verlangt dann nach einer größeren Hauptdüse. Bei dieser Grob-abstimmung sollte der Zusatz-Luftschieber geschlossen sein. Durch vorsichtiges Öffnen des Zusatz-Luftschiebers wird die Vergaser-Einstellung magerer. Während des Fahrens kann man damit durch vorsichtiges Regulieren die optimale Motorleistung erreichen. Das wär's! Und so sieht die Maschine fertig montiert aus (Bild 18).

17



18





Wie erhält man den Fahrerausweis?

Der Rennsatz wird nur an Fahrer geliefert, die den „Fahrer-Ausweis“ der OMK besitzen. Die OMK (Oberste Motorsport-Kommission, 605 Offenbach/Main, Bismarckstraße 159) ist die Dachorganisation des deutschen Motorsportes, ihr gehören der ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., 8 München, Königinstraße 9 – 11a) und der DMV (Deutscher Motorsport-Verband e.V., 6 Frankfurt/Main, Wiesenhüttenstraße 10) an.

Wo es ADAC-Gaue bzw. DMV-Landesgruppen mit Ortsclubs gibt, ist bei den obigen Adressen leicht zu erfahren. In einen solchen Ortsclub muß man als aktives Mitglied eintreten. Dort beantragt man den OMK-Fahrerausweis. Man sollte schon deswegen in einem Motorsportclub der oben genannten Verbände sein, weil man durch den Club die notwendigen Informationen, Hilfen, Erfahrungen und die Betreuung erhält, ohne die man nicht auskommt. Eine Voraussetzung ist jedoch noch zu erfüllen, die nicht in Gesetzen oder Bestimmungen festgelegt ist: man sollte nicht erst das Motorradfahren bei einem Straßenrennen erlernen! Das geht bestimmt schief. Zur aktiven Teilnahme am Rennsport gehört genügend vorherige Fahrpraxis. Einige tausend Kilometer sollte man schon recht ausführlich auf einem Motorrad gefahren sein ...

KREIDLER FAHRZEUGBAU
7014 KORNWESTHEIM



OBERSTE MOTORRADSPORT-KOMMISSION

oMK

(605) OFFENBACH AM MAIN · BISMARCKSTR. 159

ADAC-DMV
FAHRER-AUSWEIS

NR. 3454

Gültig für

MOTORRADSPORT-VERANSTALTUNGEN

nur in Verbindung mit dem Führerschein

ausgestellt für Karl B...r...

geboren am 10. Mai 1949

wohnhaft zu München

den 8. Januar 1968

Oberste Motorradsport-Kommission (OMK)

Karl B...r...

Der Inhaber

Kreidler

Generalsekretär

V 182/1167

