

ONDERHOUDSBOEKJE

K 50

UITGAVE JANUARI 1953



KREIDLER

www.kreidler.com



Ref. 650.00.59

Voorwoord

Beste Kreidler-vriend,

U maakt nu ook deel uit van de grote Kreidlerfamilie. Wellicht hebt U daardoor de eerste stap van de fiets tot het gemotoriseerd rijwiel gedaan.

Door de "Kreidler K. 50" bent U nu de bezitter van een motorrijwiel dat door zijn uitstekende prestaties, snel, betrouwbaar en spaarzaam in verbruik is.

Deze handleiding zal U alles leren wat betreft de bediening en het onderhoud van de "Kreidler K. 50".

In uw eigen belang is het beslist noodzakelijk, vóór het ingebruiknemen van de "Kreidler K. 50" deze handleiding aandachtig door te lezen.

Op die manier wordt U totaal vertrouwd met Uw motorrijwiel. Wanneer U verder Uw machine doelmatig onderhoudt en behandelt, zal ze U betrouwbaar dienen en U veel tijd, geld en zorgen besparen.

Eis bij het wisselen van stukken alleen originele wisselstukken voor de "Kreidler K. 50". De opgave van het nummer van het raam en de motor is beslist noodzakelijk.

Bij gelijk welke moeilijkheid die U mocht ondervinden, raadpleeg ons of Uw verdeler. De Kreidler-Service is steeds tot Uw dienst.

Wij wensen U prettige ritten en veel vreugde.

KREIDLER - FAHRZEUGBAU

Abteilung der Kreidler's Metall-und Drahtwerke G.m.b.H.
Stuttgart-Zuffenhausen

Inhoudstafel

Voorwoord	2
Technische gegevens	4
Bedieningsorganen	6
De eerste start	7
Inrijden	9
Werkwijze van de tweetactmotor	10
Beschrijving van de "KREIDLER K. 50"	12
Motor	12
Carburator	14
Luchtfilter	15
Vliegwiellontsteker	15
Bougie	16
Raam	17
Benzinetank	19
Benzinekraan	19
Aandrijving	19
Electrische uitrusting	20
Remmen	23
Bouw van de wielen	24
Onderhoud	26
Tanken	28
Smeren	29
Smeermiddelen	31
Nummer van de motor en van het raam, type	32
Aanduiding van de bijzonderste te controleren	
Schroeven en moeren	33
Onderhoudschema	34
12 bijzondere wenken	35

Technische gegevens

Motor :

Eencilinder-tweetaktmotor van eigen fabricatie, luchtkoeling, boring 38 mm, slaglengte 44 mm, inhoud ca. 50 ccm, compressieverhouding 1 : 7,25, remvermogen 2,2 P.K. bij 5.000 toeren/min, platte zuigerkop, stijgstroomspoeling, cilinder in licht metaal.

Versnelling :

Motor-versnellingsblok, 2 versnellingen. Steeds in elkaar ingrijpende tandwielen met helicoidale vertanding. Vrijloop in 1ste versnelling, door trappen. Inschakeling van de versnellingen door handel aan het stuur, aandrijving in de versnellingsbak ingebouwd, 1 : 1,7.

Overbrenging van de versnelling in 1ste : 1 : 5,86, in 2de : 1 : 3,36. Totaaloverbrenging in 1ste versnelling : 1 : 28,4, in 2de versnelling : 1 : 16,3.

Ontsteking en elektrische installatie :

Wisselstroomontsteker met 18 Watt lichtvermogen, Bougie met 175 of 225 warmtegraad voorontsteking 30° = 3 mm voor het hoogste zuigerpunt, koplamp 105 mm spiegel diameter met Biluxlamp 15/15 Watt, dimschakelaar aan het stuur, wisselstroomhoorn.

Carburator :

Amal-carburator 14 E 1 G met 14 mm doorgang, hoofdsproeier 60, schuifuitkap Nr 5, naaldinstelling 3, bovenpal, luchtfilter met luchtinlaatklep.

Aandrijving :

Van krukas over helicoidale vertanding tot versnellingsbron. Van koppeling tot achterwiel over rollenketting 1/2 × 3/16", bovenste kettingstuk afgeschermd, normale overbrenging 1 : 4,85.

Chassis :

Het raam is uit naadloos getrokken precisie staalbuizen vervaardigd. De motor is opgehangen aan 3 punten, waarvan het middenste ophangingspunt met gummi is voorzien, het achterraam is uitvallend naar voor en met kettingspaninrichting voorzien. Langwerpige telescopische vork met 100 mm veerweg, door een gummikous tegen het stof gevrijwaard.

Wielen :

Velgen 26 × 2, spaken 2,5 mm dik, kogellager, banden 26 × 2,00 versterkt.

Remmen :

Binnenremschoenen op voor- en achterwiel van 100 mm diam., 20 mm bekledingsbreedte, voorwielrem met handelbediening, achterrem door trappen op de pedaal-kruk.

Benzinetank :

Sierlijke benzinetank van 7 liters inhoud, waarvan 0,7 liter reserve. Benzinetankkraan met filter.

Uitrusting :

Motozadel met beige bekleding, bijzonder breed spatbord, bagagedrager, middenstandaard met intrekveer, groengelakt met metaalschijn, stuur en handelsverchroomd, stuurhandgreep in beige, draaiend gashandel, tweedelige kettingbeschermer.

Supplementen :

Snelheidsmeter, motorbekleding en koppeling.

Afmetingen :

Wielbasis :	1160 mm	Zadelhoogte :	830-950 mm regelbaar
Lengte :	1830 mm	Stuurbreedte :	665 mm
Hoogte :	1010 mm	Vrije hoogte :	170 mm

Gewicht :

rijklaar ongeveer 45 kg.

Maximum snelheid :

ca. 50 - 55 km. per uur.

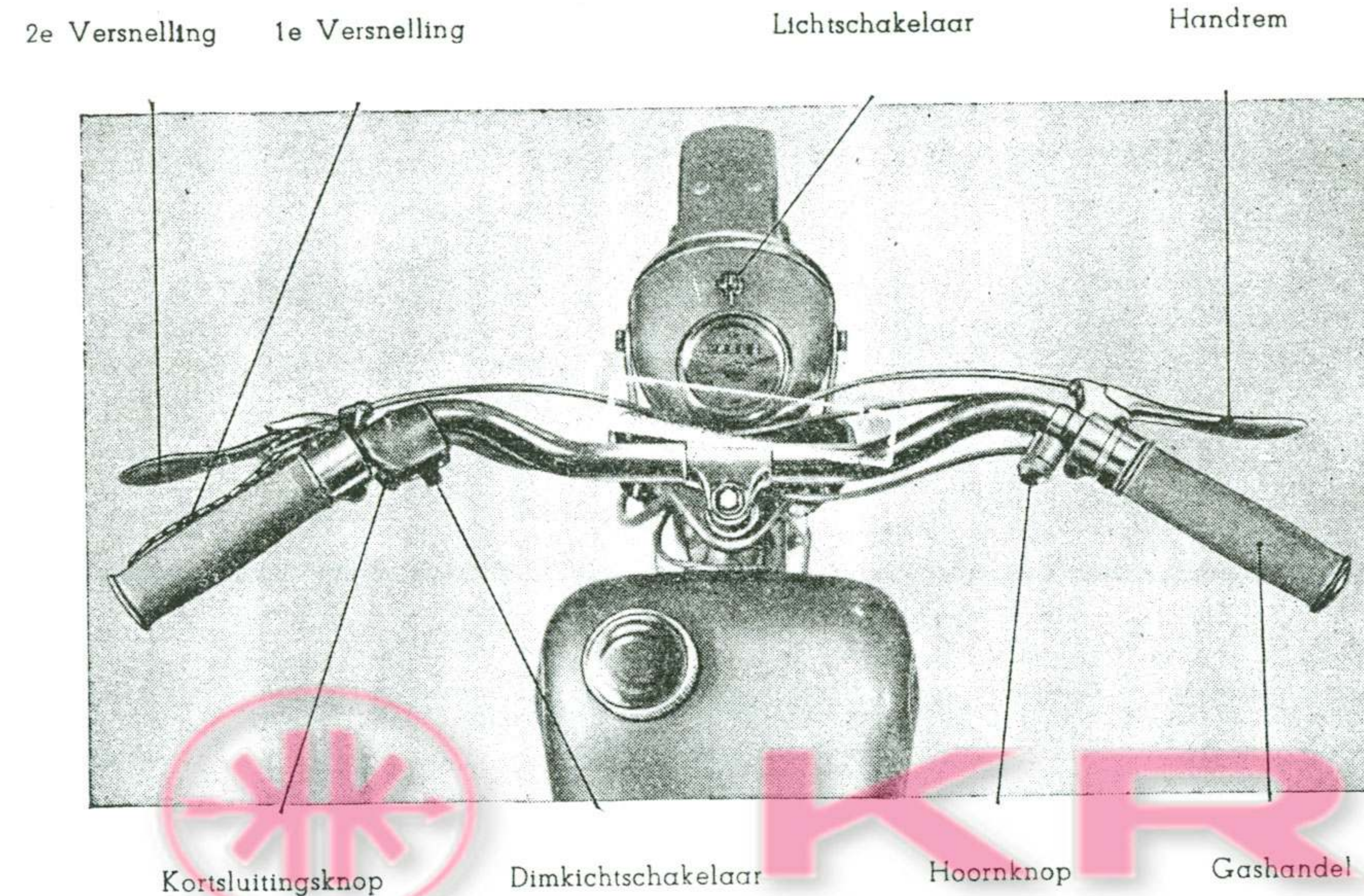
Klimvermogen :

15 % zonder trappen.

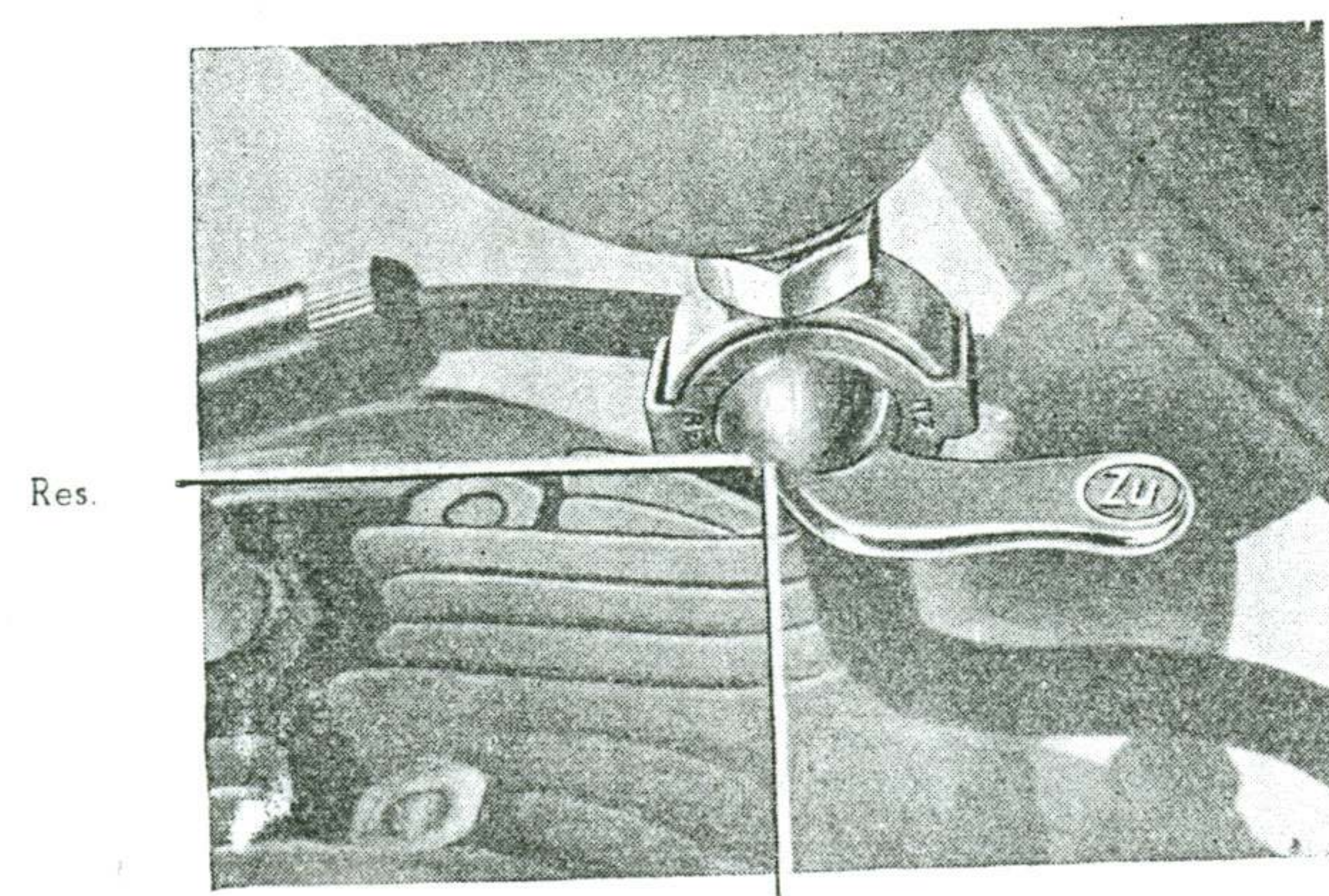
Brandstofverbruik :

dit is het verbruik gemeten op effen baan, bij windstilte, met 2/3 van de max. snelheid over 1 km. heen en terug, bij een temperatuur van 15° C, in directe gang.

Bedieningshandel



Figuur 1 : Bedieningshandel aan het stuur



Open

Figuur 2 : Positie van de brandstofkraan

De eerste start

Wie kan fietsen kan onmiddellijk met de "Kreidler K. 50" rijden. Er zijn slechts enige handgrepen nodig, die iedereen snel beheerst. Vul de benzinetank met een mengeling van olie en benzine. Let op dat U alleen merkolie en merkbenzine gebruikt. De verhouding is 1 : 20, d.w.z. 0,25 liter olie op 5 liter benzine.

Overtuigt U nu dat er olie in de versnellingsbak is. Wanneer U de oliedop afschroeft moet de oliespiegel zichtbaar zijn (zie blz. 14).

Controleer de remmen, door de machine met aangetrokken remmen heen en weer te schuiven.

Let er op dat de banden voldoende zijn opgepompt, U moet met Uw beide duimen een lichte druk in de band kunnen geven. Natuurlijk dient de banddruk in verhouding te staan van het te dragen gewicht.

Zie vooral goed na, of de versnellingshandel in zijn dood punt staat vooraleer de veerweerstand in actie treedt (men is in het dode punt zolang men de handel niet verdraait).

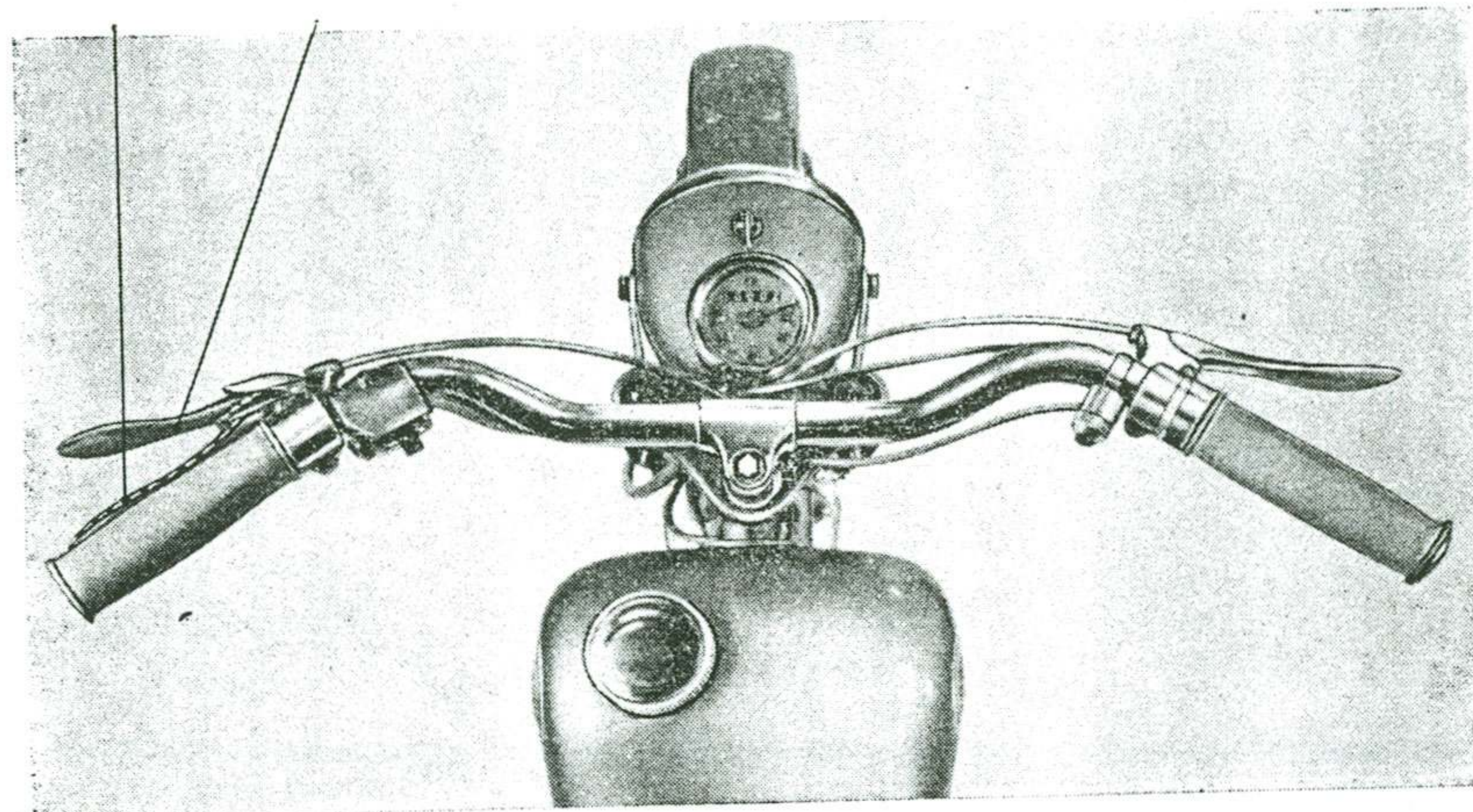
Controleer de kettingspanning, in het midden dient de afstand tussen de twee kettingwielen ongeveer 1 cm te zijn. Onderzoek ook of de asmoeren van voor- en achterwiel goed vastzitten.

Nu opent U de benzinekraan - de kraan staat naar beneden (zie figuur op blz 6) - U drukt snel op de drukpen van de carburator, tot wanneer er benzine uitloopt ('s Winters moet U bovendien de luchtinlaatklep sluiten tot aan de stop), de gashandel nu half open gedraaid en de versnellingshandel wordt aangetrokken tot wanneer hij inklinkt, d.w.z. tot de vrijloop van de 1ste versnelling werkzaam is. Nu neemt U plaats op het zadel en brengt de machine in beweging door op de pedalen te trappen zoals U met een fiets rijdt. De machine loopt op dode punt en de motor draait niet. Na enkele pedaaltoeren trekt U, terwijl U verder op de pedalen duwt, de versnellingshandel uit en laat hem direct terug los. De nu ingeschakelde grote versnelling doet de motor aanslaan.

Van zodra de motor draait, schakelt U op de kleine versnelling terug door het aantrekken van de versnellingshandel tot wanneer hij terug inklinkt. U drijft de snelheid op tot 20 - 25 km/u. door het opendraaien van de gashandel. Indien de motor gelijkmatig draait, dan schakelt U terug op de grote versnelling over - gashandel sluiten, versnellingshandel uittrekken en snel loslaten. U houdt op met trappen, van zodra de motor zonder stoten draait.

De kleine versnelling gebruikt U bij langzaam rijden of bij het klimmen, dus wanneer de motor, ingeschakeld in grote versnelling, zeer moeilijk het sterk teruggelopen toerental kan halen of wanneer de motor hortend draait. Over 't algemeen zult U wanneer de snelheid beneden de 25 km/u. daalt op de kleine versnelling terugschakelen.

1e Versnelling 2e Versnelling



Figuur 3 : Versnelling

Zo U wilt stoppen, dan drukt U met de linkerduim op de kortsluitingsknop tot wanneer de motor stilvalt en trekt U gelijktijdig de versnellingshandel in de kleine versnelling. De machine loopt nu op het dode punt, tot wanneer ze door de hand- of voetrem volledig tot stilstand wordt gebracht.

In 't kort : grote versnelling : losgelaten versnellingshandel
kleine versnelling : aangetrokken en ingeschakelde versnellingshandel.

Bij het afrijden van een berg kunt U weder op eerste versnelling inschakelen en daardoor, zoals met een rijwiel, in vrijloop de berg afrijden, waardoor de motor onbelast verder loopt, of U kunt ook met de 2de versnelling bergaf rijden. Hier drukt U nochtans af en toe op de kortsluitingsknop terwijl U gelijktijdig gas geeft. Alzo vermijdt U dat de motor bij langdurig bergafwaartsrijden zonder olie draait en het drijfwerk beschadigd zou worden. Het behandelen van de kortsluitingsknop werkt daardoor zoals het remmen op de motor, daar het aangezogen mengsel dichter wordt, zonder ontstoken te worden en daardoor voelbaar remt.

Het dode punt dat in de 1ste versnelling is ingebouwd, laat een vrijloop van het wiel ten opzichte van de motor toe, maar geen onbelast lopen van de motor wanneer het voertuig stilstaat. Om de machine tot stilstand te brengen moet daarom de motor stilgelegd worden.*

De machine kan niet achterwaarts rijden, daar de rem van het achterwiel in werking wordt gebracht wegens de verbinding tussen de aandrijvingsketting en de pedaal.*

Wanneer U de machine stil houdt, vergeet dan niet de brandstofkraan af te sluiten en de versnellingshandel in 2de versnelling in te schakelen (uitschakelen).

* met de machine voorzien van 'n koppeling is dit niet het geval.

Inrijden

Gedurende de eerste 300 km moogt U geen volle maar slechts gematigd gas geven met de "Kreidler K. 50". Tussen 300 en 600 km moogt U de snelheid langzamerhand in de beide versnellingen en tot aan volle gas komen.

Het is onnodig te proberen in de grote versnelling stapvoets te rijden of sterke heilingen te willen beklimmen, daardoor belast U onnodig Uw motor.

Gedurende het inrijden is het aan te raden de motor afwisselend te belasten dus niet steeds op hetzelfde aantal toeren te rijden.

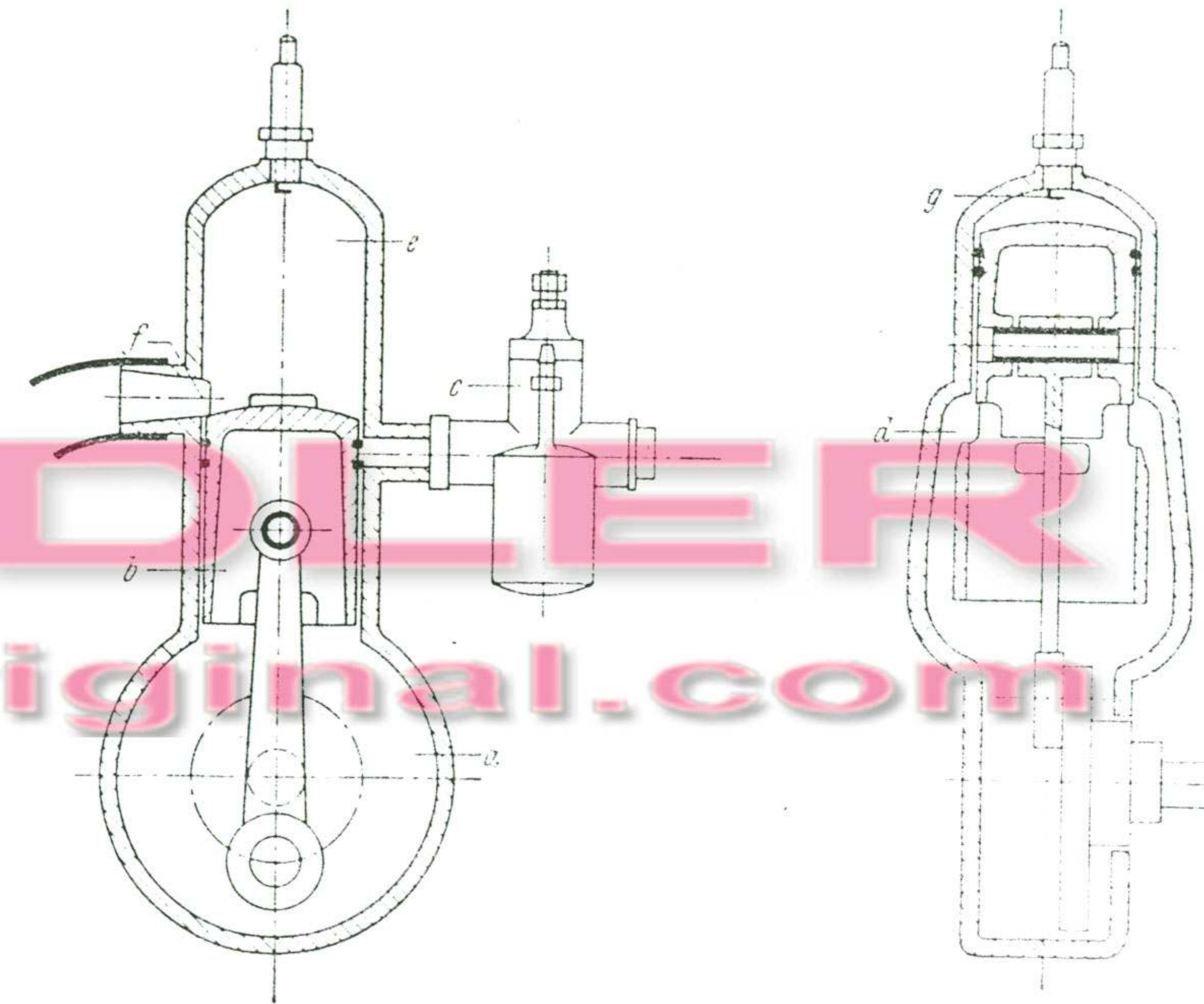
Na 600 km en 1.200 km laat U Uw "Kreidler K. 50" door een Service-Station van de "Kreidler K. 50" tegen afgifte van Uw klantendienst-Check kosteloos nazien.

Werkwijze van de Tweetaktmotor

Tweetaktmotoren onderscheiden zich door een bijzondere eenvoudige constructie. In de krukasarter "a" wordt bij opwaartse beweging van de zuiger "b" het mengsel brandstof-lucht uit de carburator "c" gezogen. De daarop volgende neerwaartse beweging van de zuiger perst het aangezogen mengsel brandstof-lucht samen.

Van zodra, bij deze dalende beweging van de zuiger, het bovenste gedeelte van de zuiger de overloopbuis "d" vrijgeeft, komt daardoor het samengeperst mengsel brandstof-lucht in de cylinder "e", terwijl gelijktijdig het verbrande gas als gevolg van de vorige arbeidstakt, door de uitlaat "f" ontsnapt. Door de opwaartse beweging in de zuiger wordt het mengsel brandstof-lucht in de cylinder verdicht. Kort voor het omkeerpunt van de zuiger (dode punt) wordt het te samen geperste mengsel, dat ontstekingsklaar is, door de vonken van de bougie "g" tot verbranding gebracht en de eigenlijke arbeidstakt ingeluid, waardoor de zuiger naar onder wordt gedrukt. Als gevolg van de neerwaartse beweging van de zuiger komt het uitlaatkanaal "f" vrij, waardoor, zoals reeds vermeld, de verbrande gassen ontsnappen.

Bij ieder krukasonwenteling, bij ieder tweede functietakt (tweetakt) werkt een arbeidsvermogende krachtimpuls.



Figuur 4: Werking van de tweetaktmotor

Beschrijving van de «Kreidler K 50»

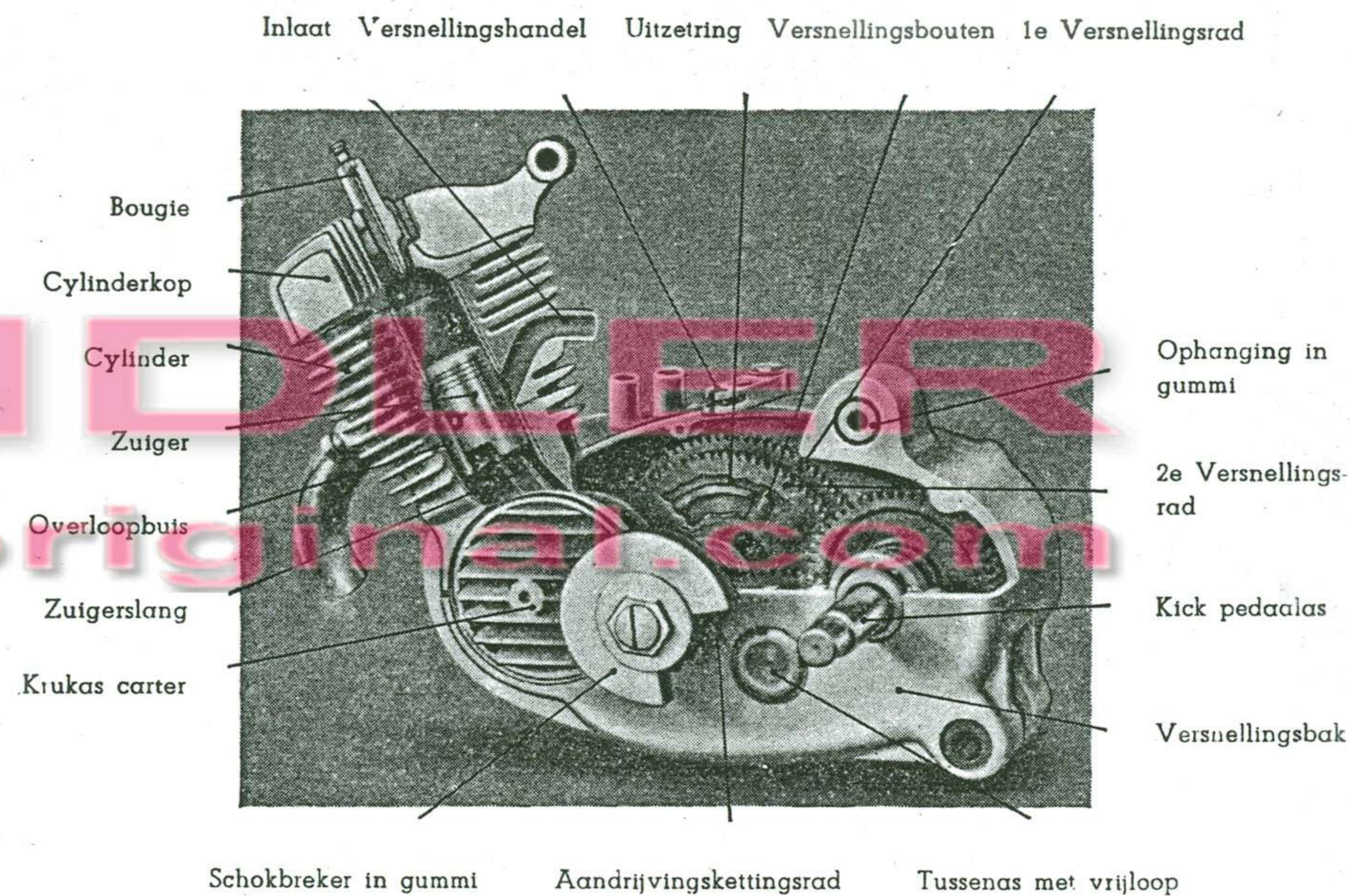
Motor

De motor en de versnellingsbak van de K. 50 vormen een blok uit lichtmetaal vervaardigd, dat alle stukken vrijwaart van stof en olie. De motor werkt volgens de stijgstroomspoelmethode, d.w.z. dat het binnenstromen van het gasmengsel in de cilinder in stijle, naar de cilinderkop gerichte hoek geschiedt. De motor is op drie punten aan het voertuig opgehangen. Een goede verkoeling wordt gewaarborgd door het omhulsel dat menigvuldige ribben bevat, alsook door de cilinder en de cilinderkop in lichtmetaal. De distributiekrukas loopt langs de zijde van de drijfstaag op rollager en langs de zijde van de ontsteking op kogellager. De drijfstaag zelf loopt op rollager. De boven- en onderkant van de met twee zuigerveren uitgeruste zuiger in lichtmetaal richten de inlaat, de overloop en de uitlaat. De bougie steekt in het midden van de cilinderkop. De motor wordt gesmeerd door het mengen van de olie en benzine in 'n verhouding :

olie : benzine = 1 : 20

De krukascarter is van de versnellingscarter afgeschermd door een rubberse dichting (rubberse dichtingsring). Op de krukas zitten twee tandwielen met helicoïdale vertanding, die blijvend ingrijpen met de 1ste en 2de versnellingsstandwielen die dezelfde vertanding hebben. In het tandwiel van de grote versnelling is een steuringkoppeling ingebouwd, in dat van de kleine nochtans een reviseervrijloop. Door de handel aan het linker sturende wordt de schakelkoppeling in werking gebracht. Zo U de koppelingshandel aan het stuur aantrekt, dan wordt de steuring in de grote versnelling gelost. Over de afsluitende rollen van het reviseringsvrijwiel, gaat de krachtvloed van het tandwiel van de kleine versnelling over naar de koppelingsas. Laat U de versnellingshandel los, zo draait het tandwiel van de grote versnelling over de steuring naar de koppelingsas, terwijl het tandwiel van de kleine versnelling door zijn reviseervrijloop loos meedraait. Door de merkwaardige regeling van de schakeling van de versnelling zijn schakelingsfouten uitgesloten, het schakelen geschiedt steeds geruisloos.

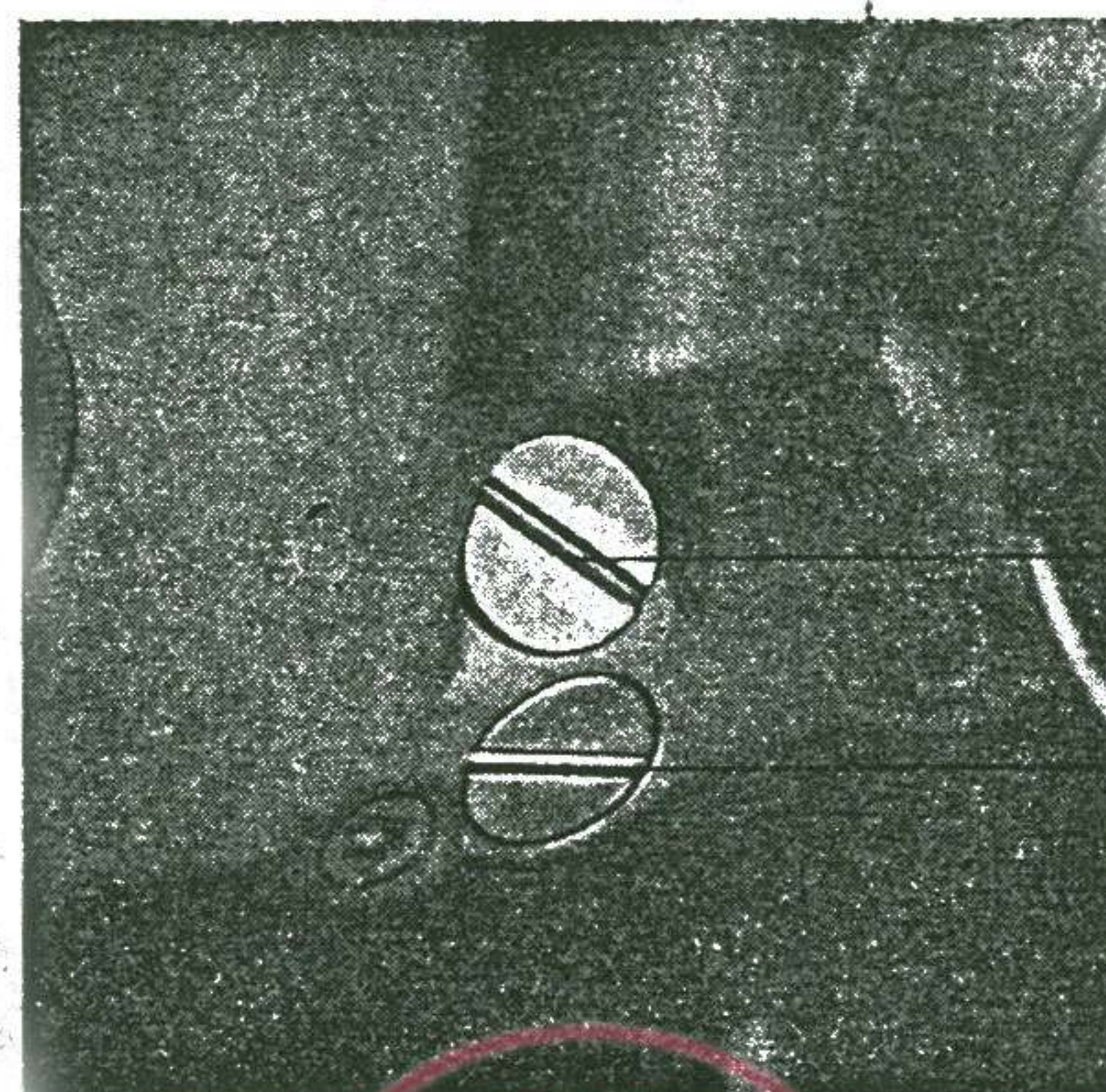
Een ander bijzonderheid van de versnellingsconstructie is dat de aandrijfpedaal in de versnellingsbak gelijktijdig meegetrokken wordt. De aanzetpedalen werken rechtstreeks over tussentandwielen en een vrijloop op de versnellingsas. Dit is de reden waarom het voertuig slechts één ketting op het achterwiel heeft dat gelijktijdig dient voor het trappen en aandrijven van motor. Trapt U achteruit, zo wordt door een remstang het achterwiel geblokkeerd, zoals bij een rijwiel.



Figuur 5 : Doorsnede van de motor

Olieschroeven

Aan de rechterzijde in rijrichting gezien, zitten boven elkaar de schroef voor het vullen van de olie en de schroef om de olie af te laten. Bij de voorgeschreven vulling van 150 cc wordt bij afgedraaide schroef de oliespiegel zichtbaar. De olieschroef die onderaan is, dient voor het afdalen van de olie.



Schroef om te vullen met olie

Schroef om de olie af te laten

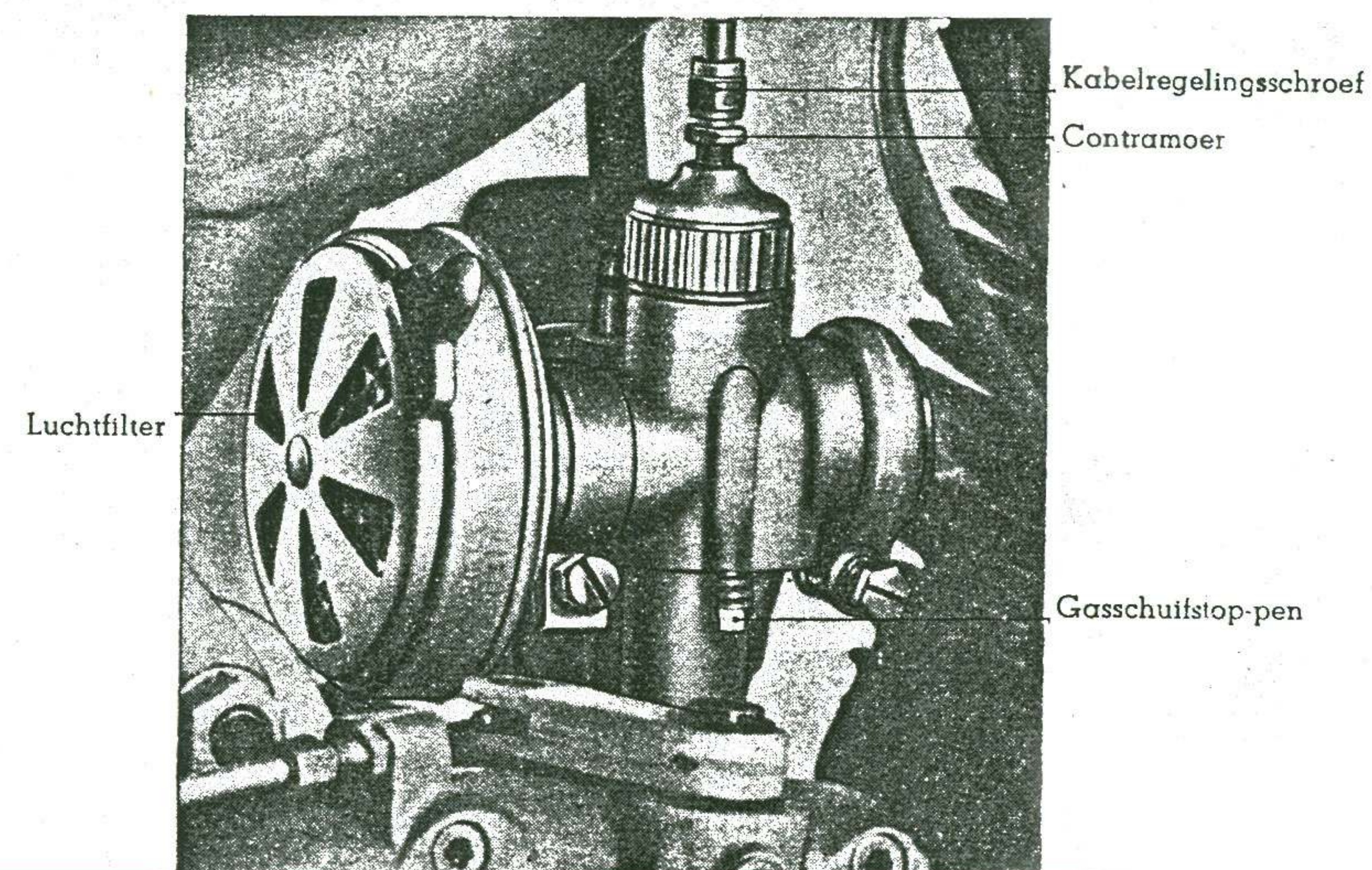
Figuur 6: Schroeven om olie te vullen en af te laten

Carburator

De éénschuif-AMAL-carburator 14 E 1 G met 14 mm doorlaat bezit een luchtfilter met chokeklep. De carburator wordt in werking gebracht door een draaihandel aan het rechter sturende. De carburator wordt gevoed door een brandstofdarm langs de benzinekraan van de benzinetank. De stand van de brandstof in de carburator wordt geregeld door een vlotter. Door den in krukaskamer bekomen onderdruk wordt door de mengkamer van carburator lucht opgezogen, welke uit de ringspleet tussen sproeiernaald en sproeier de brandstof medezuigt. De schuifstoppen op de rechterzijde van de huls van de mengkamer dient om het aantal toeren in vrijloop van de motor te regelen. Een goed geregelde vrijloop zorgt er voor dat de motor niet stilvalt, wanneer men met kleine versnelling bergafwaarts rijdt, terwijl men gebruik maakt van de reviseervrijloop.

De carburator wordt door de fabriek op gewone handelsbenzine geregeld. Het dode punt in de trekkabel wordt door middel van een kabelaanluitingsschroef (zie fig. 7) zo geregeld, dat er nog een weinig spel in de kabel overblijft, waardoor bij afgesloten gashandel, de schuif bij middel van een stop-pen mogelijk kan bijgesteld worden. Wanneer men links draait aan de stop-pen van de gasschuif loopt de motor met afgesloten gashandel trager, sneller wanneer men rechts draait.

Wij waarschuwen geen wijzigingen aan de carburator aan te brengen, en vooral geen kleinere sproeier (dan 60) te plaatsen, daardoor wordt immers toch geen noemenswaardige brandstofbesparing bereikt, echter wel een schadelijke verhitting van de motor en 'n vermindering van rendement.



Figuur 7: Carburator

Luchtfilter

De luchtfilter met chokeklep bevindt zich op de carburator. De aangezogen lucht loopt automatisch door de filter en wordt gereinigd. Van tijd tot tijd, alle 800 km moet de filter in petroleum worden gewassen en met verse olie ingesmeerd worden. Wanneer het voertuig gebruikt wordt in bijzondere stoffige omstandigheden is het natuurlijk nodig deze vroeger te reinigen.

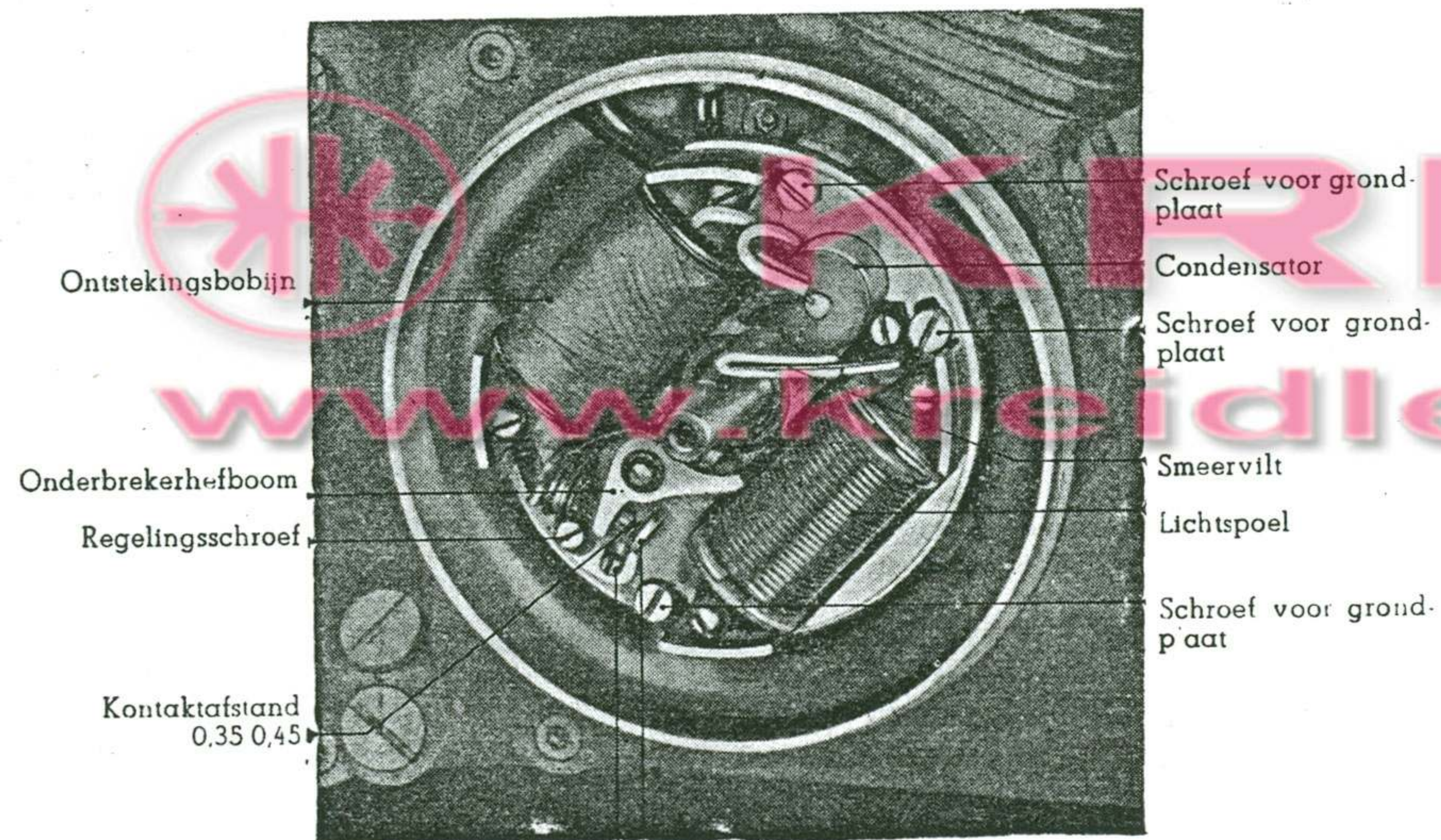
De chokeklep wordt alleen gesloten bij het starten, bij het rijden dient ze volledig open te staan. Een vervuilde luchtfilter of een gesloten chokeklep veroorzaken een te vet gasmengsel, daardoor worden de kanalen vervuild, het rendement verminderd en het brandstofverbruik opgedreven.

Magneto-ontsteker

De op de krukas gemonteerde magneto-ontsteker met een lichtvermogen van 18 Watt levert buiten de ontstekingsstroom, ook de stroom voor de koplamp, de wisselstroomhoorn en het achterlicht. De grondplaat is met schroeven door langwerpige gaten aan de motorcarter vastgehecht (zie afbeelding). Bij een groot tijdsinterval, d.i. ongeveer alle 2.000 km zal het ontstekingspunt gecontroleerd worden en zo nodig worden bijgesteld. Daartoe wordt vooreerst het vliegwiel van de ontsteker zo ver gedraaid (naar links), tot het teken van het vliegwiel (1 puntslag) met het lijnteken welke op carter is aangeduid op gelijke hoogte staat. Een op voorhand gestoken sigarettenblaadje tussen de onderbrekingskontakten moet zich nu gemakkelijk laten van tussen trekken. In tegenovergesteld geval moet de schroef aan de kontakthouder gelost worden en het excentriek zo ver naar links of rechts verdraaid worden, tot wanneer het sigarettenblaadje zich gemakkelijk laat verwijderen. Inmiddels mag het vliegwiel niet worden verdraaid.

De juiste instelling vindt men het best, wanneer het tussen de kontakten gestoken papier, bij het langzaam draaien in de loopricting van motor (linkslopend) van het vliegwiel, het sigarettenpapier, op het ogenblik dat teken van vliegwiel en van carter overeenkomen, zeer gemakkelijk te verwijderen is. De regelingsschroef dient terug vast geschroefd te worden. De kontaktafstand van het onderbrekingskontakt bedraagt dan in volled'g geopende stand tussen 0,35 en 0,45 mm.

Wordt de magneto-ontsteker verwijderd of is een volledige nieuwe instelling nodig, dan moet men de zuiger juist op zijn hoogst dode punt plaatsen. Het op het vliegwiel aangebrachte teken met 2 puntslagen moet zeer juist tegenover het teken op carter aangebracht, staan. Door verdraaien van ankerplaat na lossen van bevestigingsschroeven verkrijgt men de ruwe instelling van ontsteking op het hoogst dode punt van de zuiger. Dan de bevestigingsschroeven terug goed vastschroeven. Wanneer men dan het vliegwiel verder draait tot haar teken (1 puntslag), en het op gelijke hoogte brengt met het teken op het carter., moet men het tussen de kontakten geklemd sigarettenpapier gemakkelijk kunnen verwijderen. Is dit niet het geval, dan vervolgt een juiste instelling met excentriek zoals reeds hierboven beschreven.



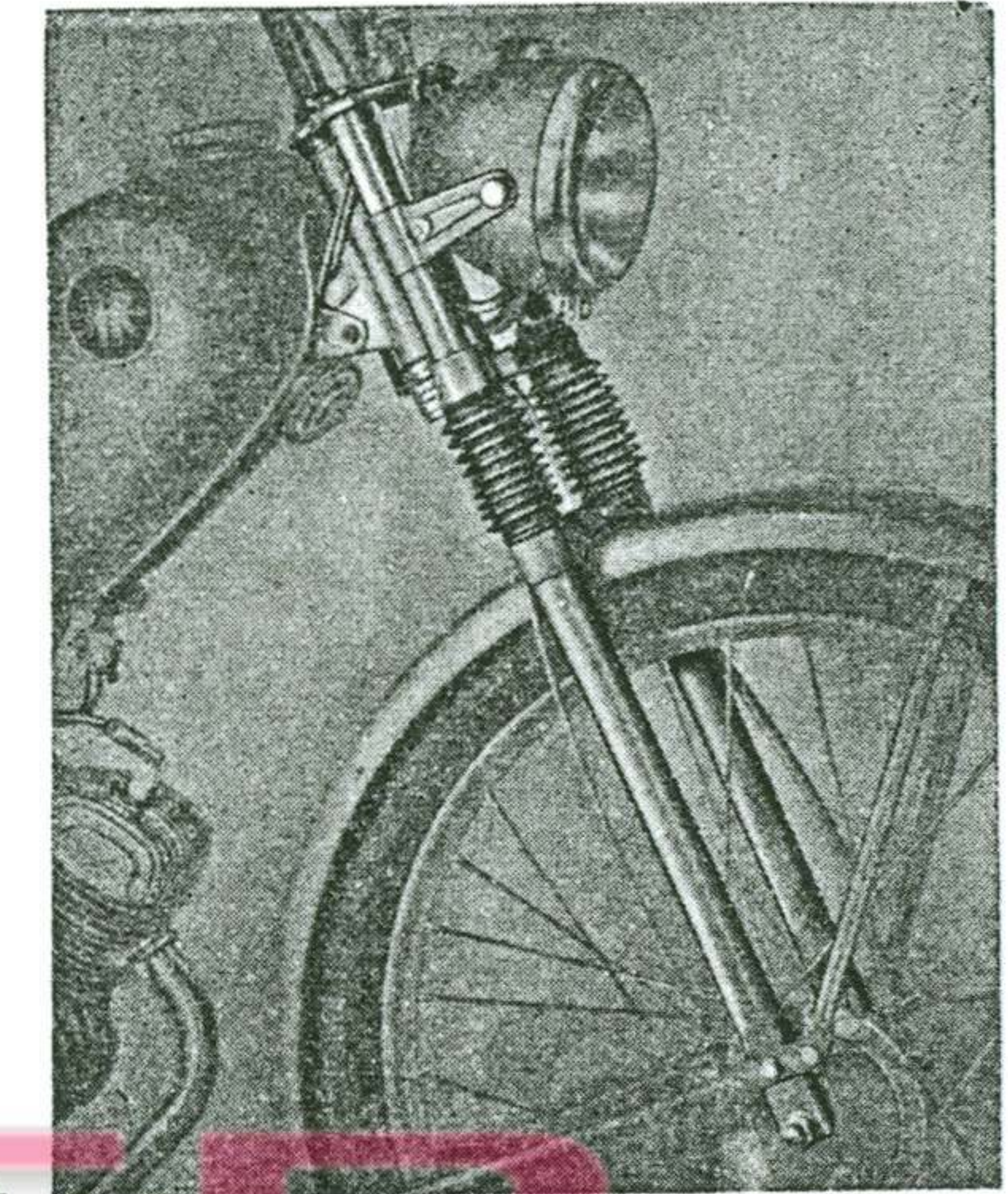
Excentriek Kontakt
Figuur 8 : Magneto-ontsteker (geopend)

Bougie

De bougie zal een warmtegraad van 175 bezitten bij een normale snelheid, bij een lager opgedreven snelheid echter zal zij een waarde van 225 bereiken. De afstand tussen de electroden bedraagt 0,4 mm. Om een goede werking te bekomen is het doelmatig de bougie na 1.000 km met een metalen borsteltje te reinigen. Voor korte uitstappen en ritten in de stad kunt U een bougie 145 nemen daar in dit geval de bougie minder gevoelig is aan vervuiling door de olie veroorzaakt. Het is steeds aan te raden een goede bougie in voorraad te hebben.

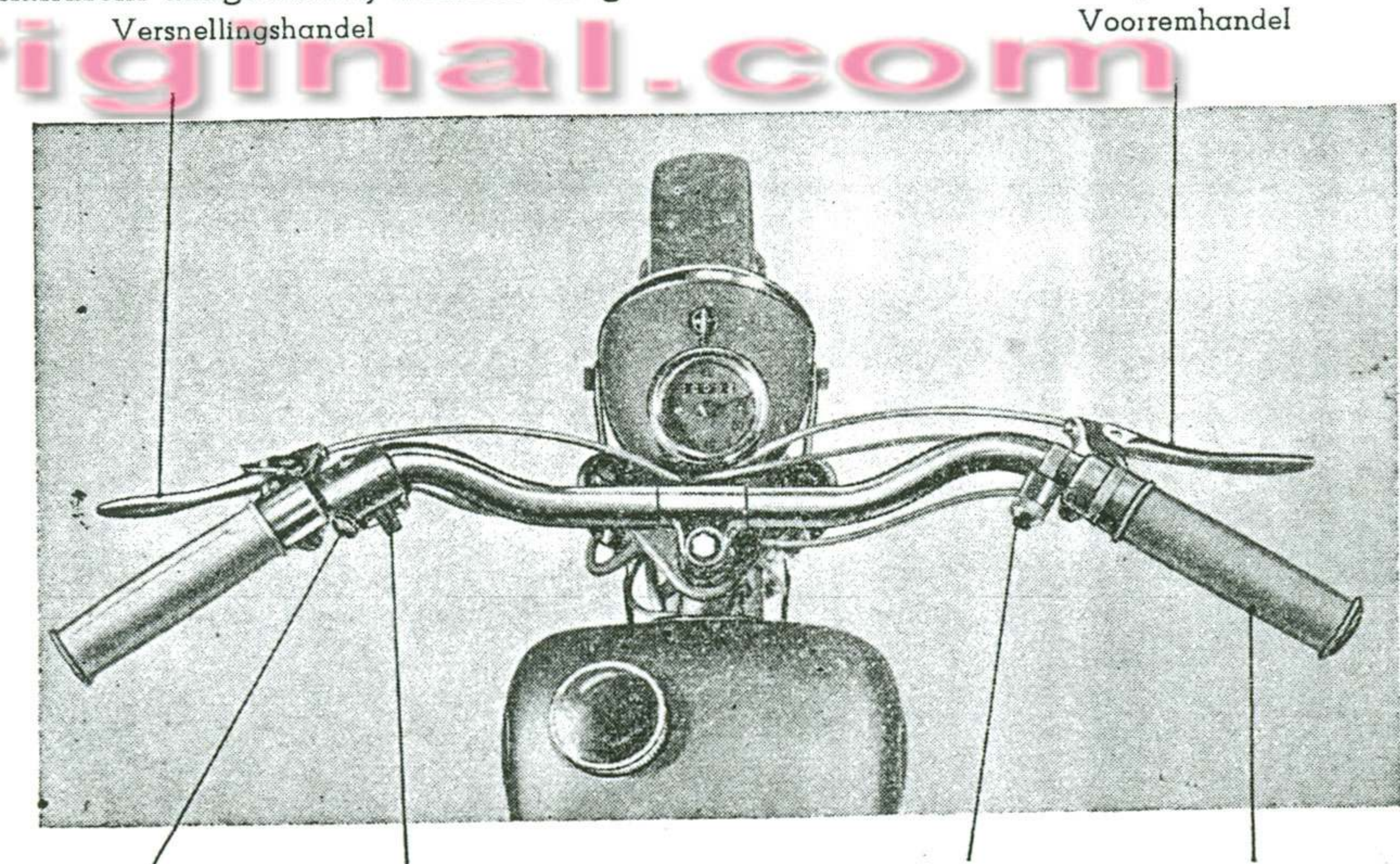
Het Frame of Kader

Het één-buisvormige frame is uit naadloos getrokken precisie staal geconstrueerd. De met het hoofddraam vastgeschroefde achterbouw bezit een verlengstuk vóór het achterwiel. Een terugkeerveer houdt het krachtige middenstuk in zijn rusttoestand vast. De telescopische vork, is voorzien van een verbindingsbrug welke de twee vorkbuizen innig samenhoudt waardoor een uiterst gemakkelijke besturing bekomen wordt.



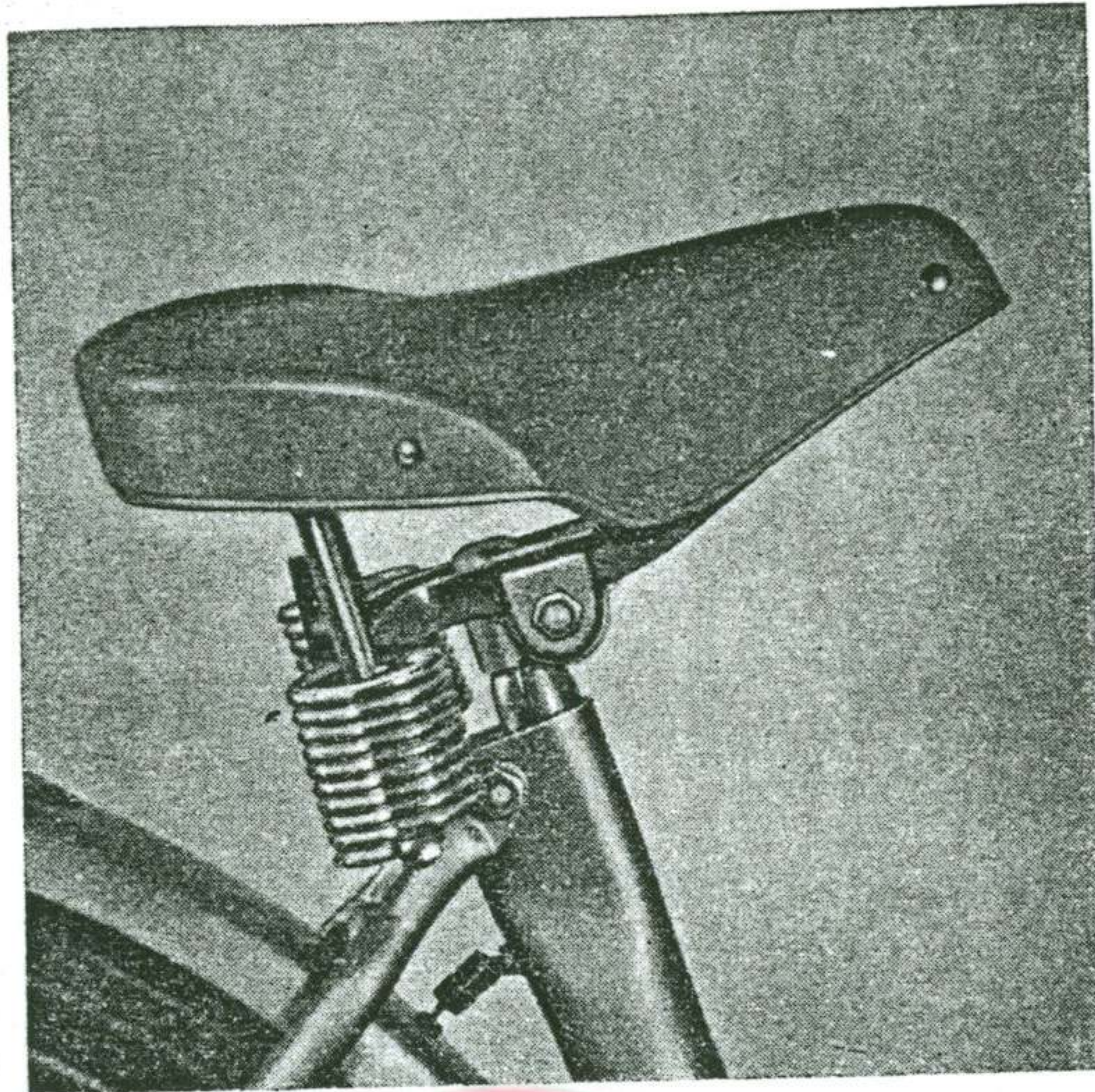
Figuur 9 : Telescopische vork

Het verchromde stuur draagt aan zijn linker uiteinde de versnellingshandel en de kruisschakelaar met de kortsluitknop. Aan het rechter einde is de handel voor de handrem aangebracht, alsmede de gashandel en de hoorndrukknop.



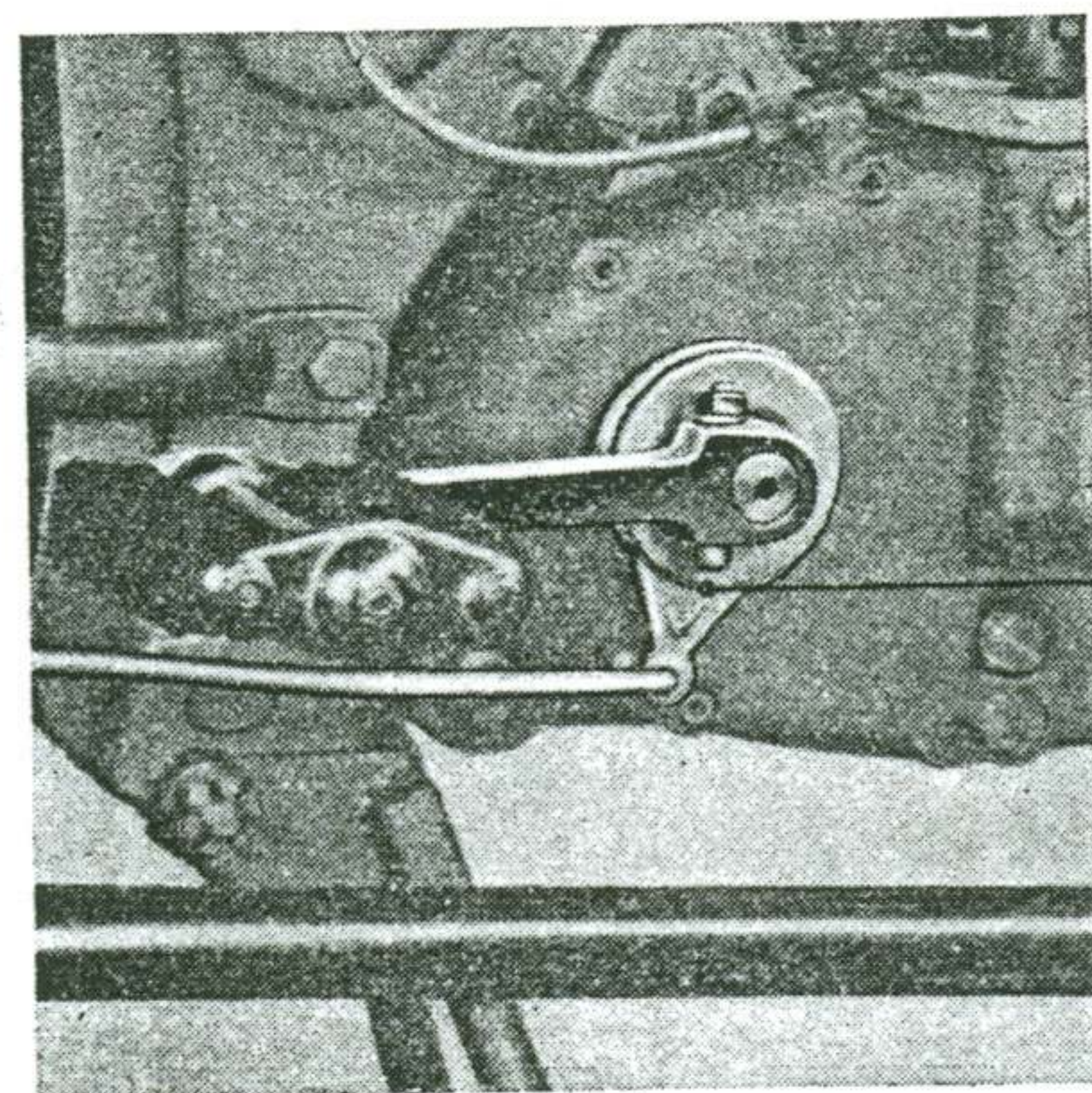
Kortsluitingsknop Kruisschakelaar Hoordrukknop Gashandel
Figuur 10 : Stuur met bedieningshandel

Het brede, goed geveerde Mafa-zadel kan aan de persoon aangepast worden.



Figuur 11 : Zadel

De wielen zijn voorzien van naven met ingewerkte kogellagers en trommelremmen met een diameter van 100 mm. De vóór-rem wordt bediend door de handel op de rechter-arm van het stuur. De achterrem wordt bediend door op de pedalen terug te trappen. De stang gemonteerd op de pedaalkruk, brengt de kracht van de voet over naar de remtrommel van het achterwiel.



Figuur 12 : De removerbrenging

De Benzinetank

De over de motor zittende elegante benzinetank bevat 71. brandstof-olie mengsel.



Figuur 13 : De benzinetank

De Brandstofkraan

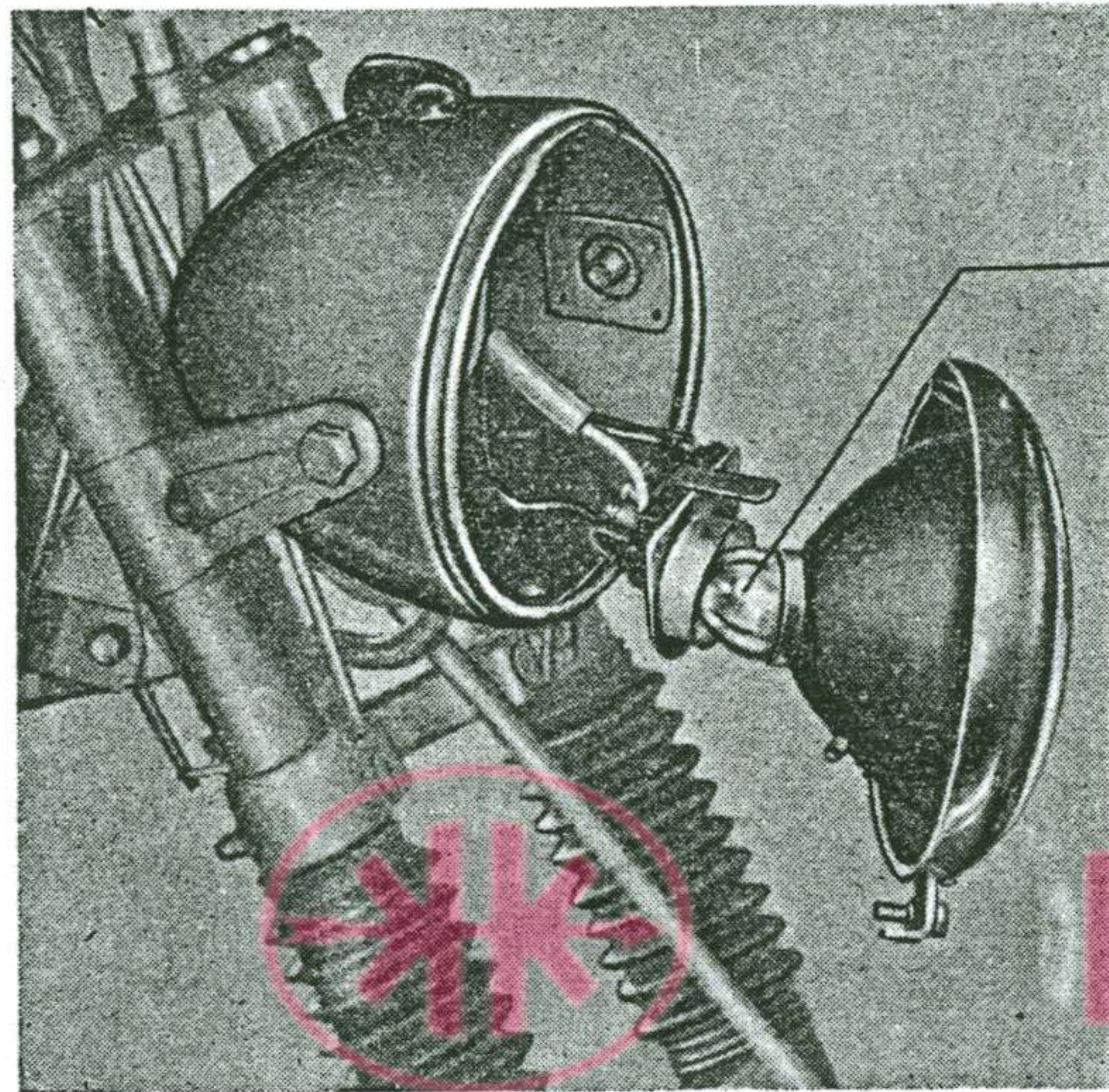
6,3 liter brandstof kunnen verbruikt worden bij open stand van de kraan ; de overblijvende brandstof eerst kan, wanneer de kraan op reserve gedraaid staat. Aan de kraan aanwezige zeef moet van tijd tot tijd gereinigd worden (ongeveer alle 1.000 km).

Overbrenging

Een sterke Mafa-ketting 1/2" x 3/16" draagt de kracht op het achterwiel over. Eventuele optredende schokken van het achterwiel of van de motor worden gdempt door elastische koppelingen op de overbrengingsas gemonteerd.

Electrische Uitrusting

De «Kreidler K 50» is met een schijnwerper van 105 mm. spiegeldoorsnede uitgerust. In deze schijnwerper bevindt zich een Biluxlamp 15/15 Watt. Bovenaan de schijnwerper zit de schakelaar voor het in- en uitschakelen van de lichtinstelling, naar rechts verdraaid is de schakelaar ingeschakeld. Aan het linkeruiteinde van het stuur vindt men de kruisschakelaar welke de inschakeling van kruis naar koplicht mogelijk maakt.

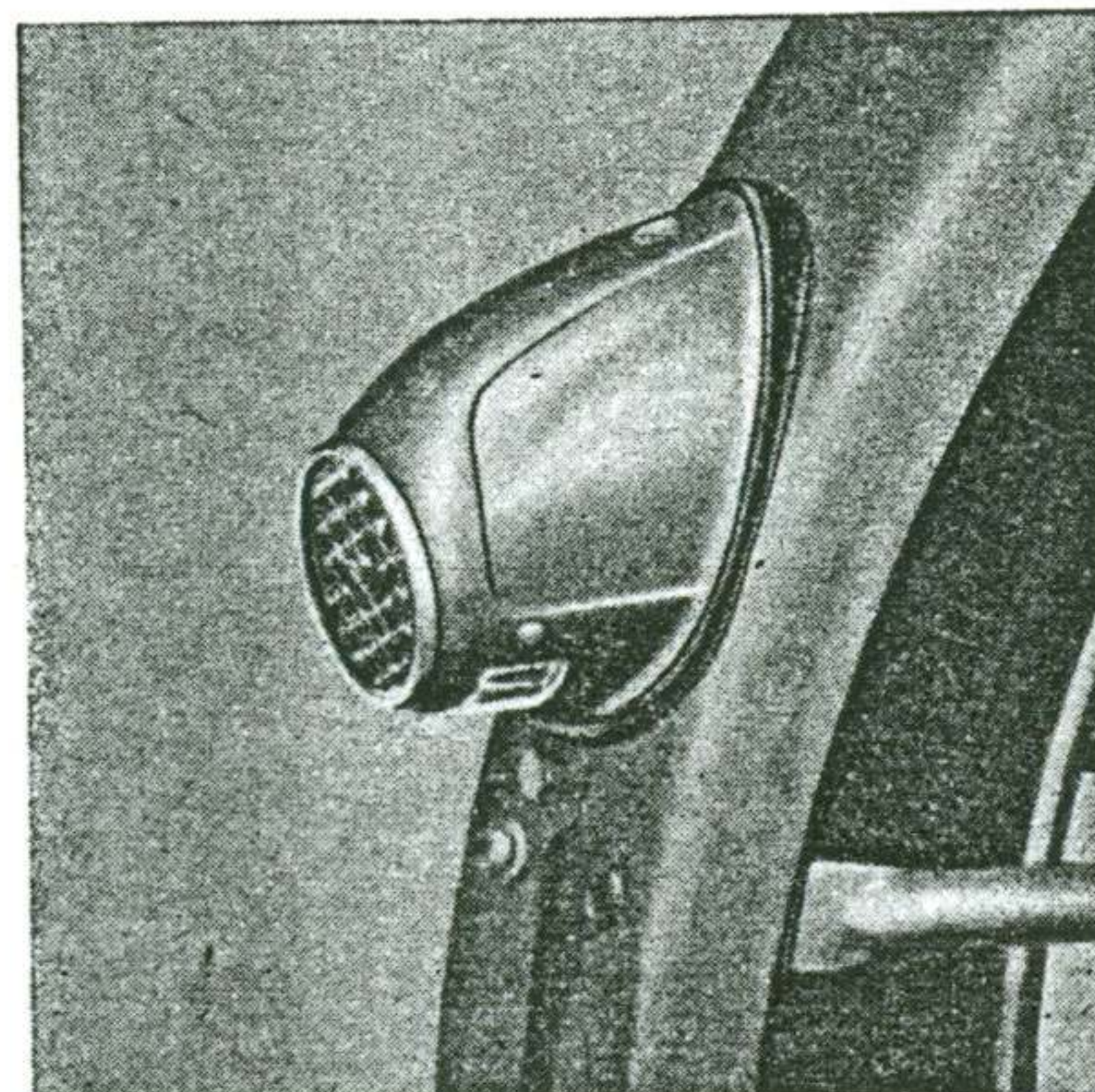


Biluxlamp 15/15 Watt.

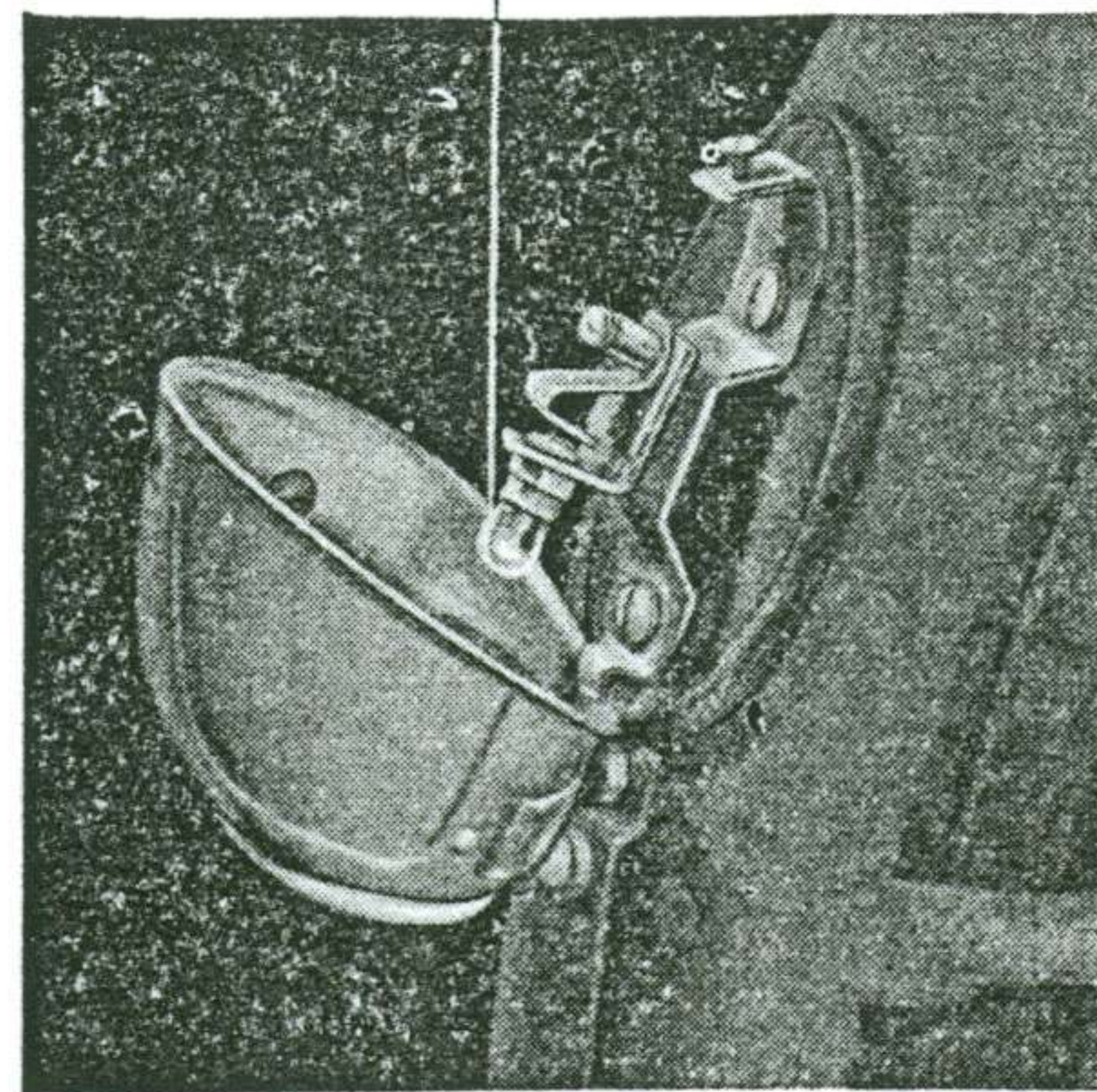
Figuur 14 :
Voorlicht (geopend)

Het achterlicht zorgt gelijktijdig voor de verlichting van de nummerplaat en is met een reflector gecombineerd. De aanschakeling van vóór- en achterlicht geschiedt gelijktijdig.

Lamp 3 Watt

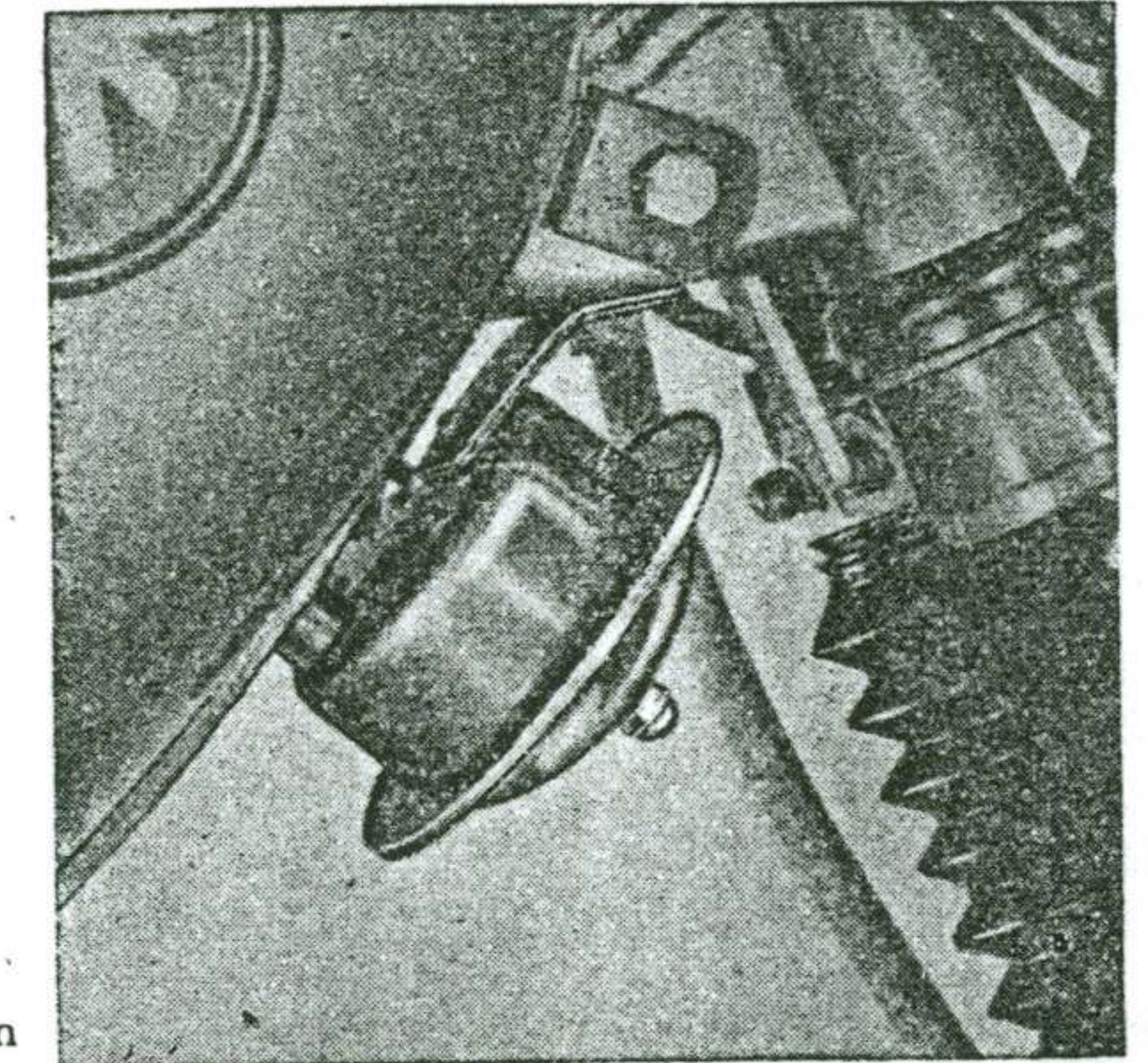


Figuur 15 : achterlicht (gesloten)



Figuur 16 : achterlicht (geopend)

Verder vinden wij onder de electrische uitrusting een wisselstroomhoorn onder de benzinebak aangebracht en welk in werking gesteld wordt door een drukknop aan het rechtereinde van het stuur gemonteerd.



Figuur 17 : Wisselstroomhoorn

De gehele electrische instelling wordt rechtstreeks door de lichtspoel van het magnetovliegwiél gevoed. Kop, achterlicht en hoorn worden enkel bij lopende motor van stroom voorzien. Bij stilstaande motor wordt er geen stroom afgeleverd. Alle 500 km moet men de moeren welke de kabels omsluiten vastschroeven alsook deze aanwezig in koplamp, hoorn, achterlicht en aansluitingsklemmen (onder benzinebak en zadel) dienen bijgeschroefd.

Schema van electrische uitrusting aan keerzijde.

Dimschakelaar met kortsluitingsknop

Magneto-dynamo

Bougie



Hoordruknop

Hoorn

Achterlicht

Koplamp

Figuur 18 :
Schema van de elektrische uitrusting.

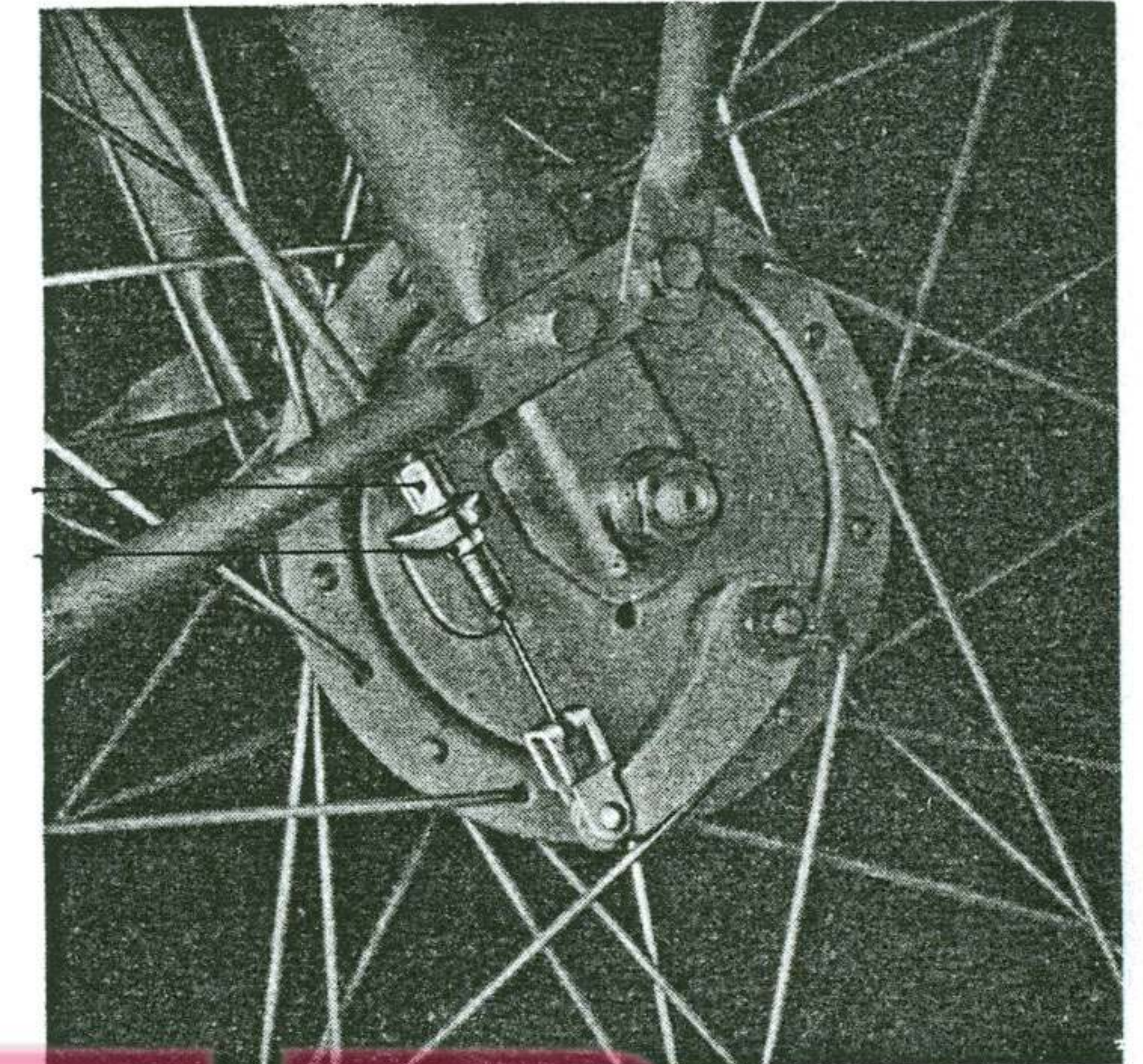
Remmen

De goede werking van een rem is van kapitaal belang voor de baanzekerheid. De vóórrem kan met een stelschroef nagesteld worden.

De achterrem wordt bij middel van een randmoer, welke op de remstang gemonteerd is, geregeld (voor enkele seriën moet men de stang in een ander gaatje in de rem-hefboom steken).

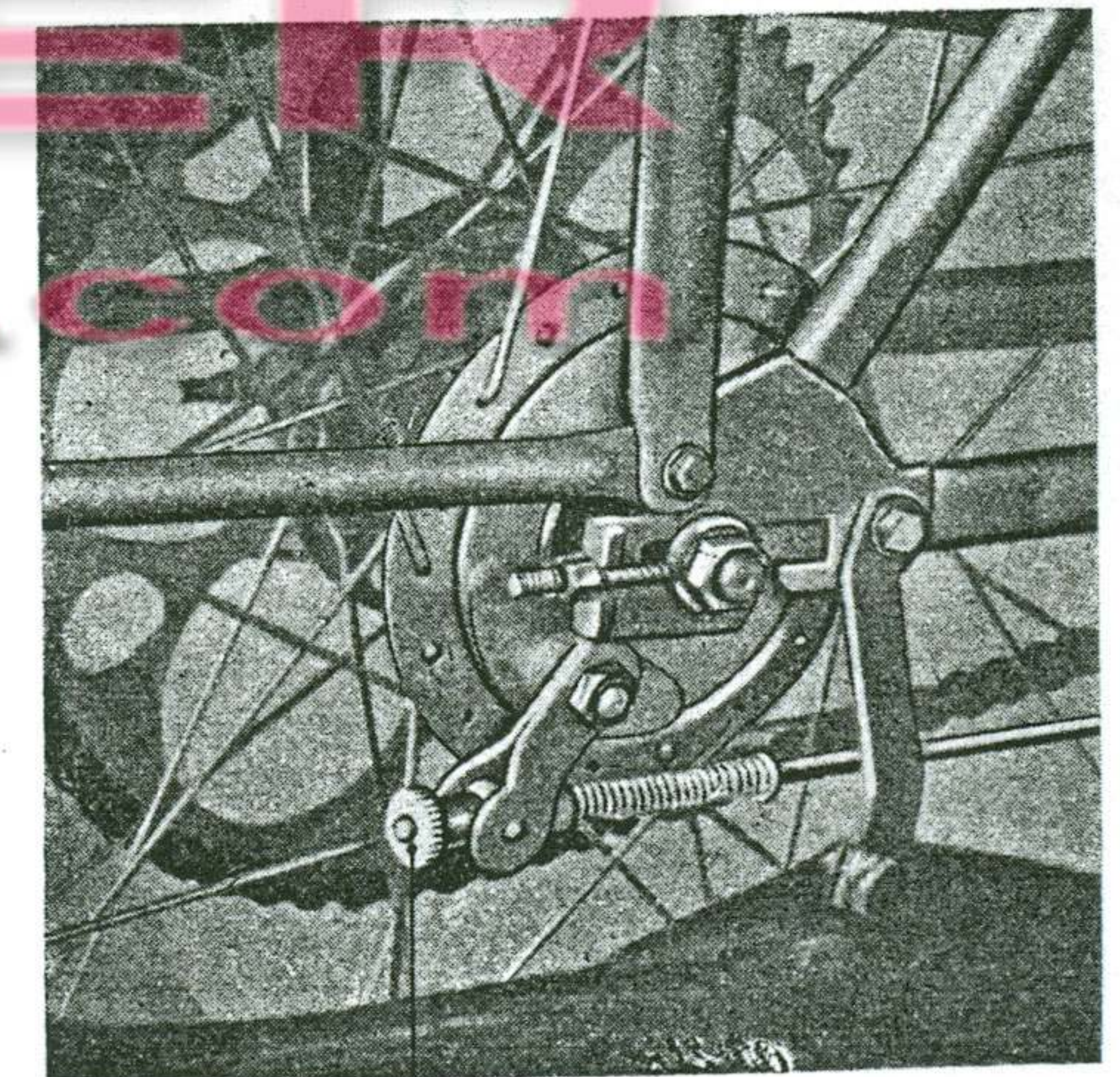
Nastelschroef

Contraoer



Figuur 19 :
Regelen van de voorrem

Figuur 20 :
Regelen van de achterrem



Randmoer

Op te merken valt dat wanneer men afremt de hefboom op de pedaalkruk loodrecht naar onder staat.

Bij het nastellen van de remmen moet men opletten dat de wielen bij geloste remmen vrij rond draaien.

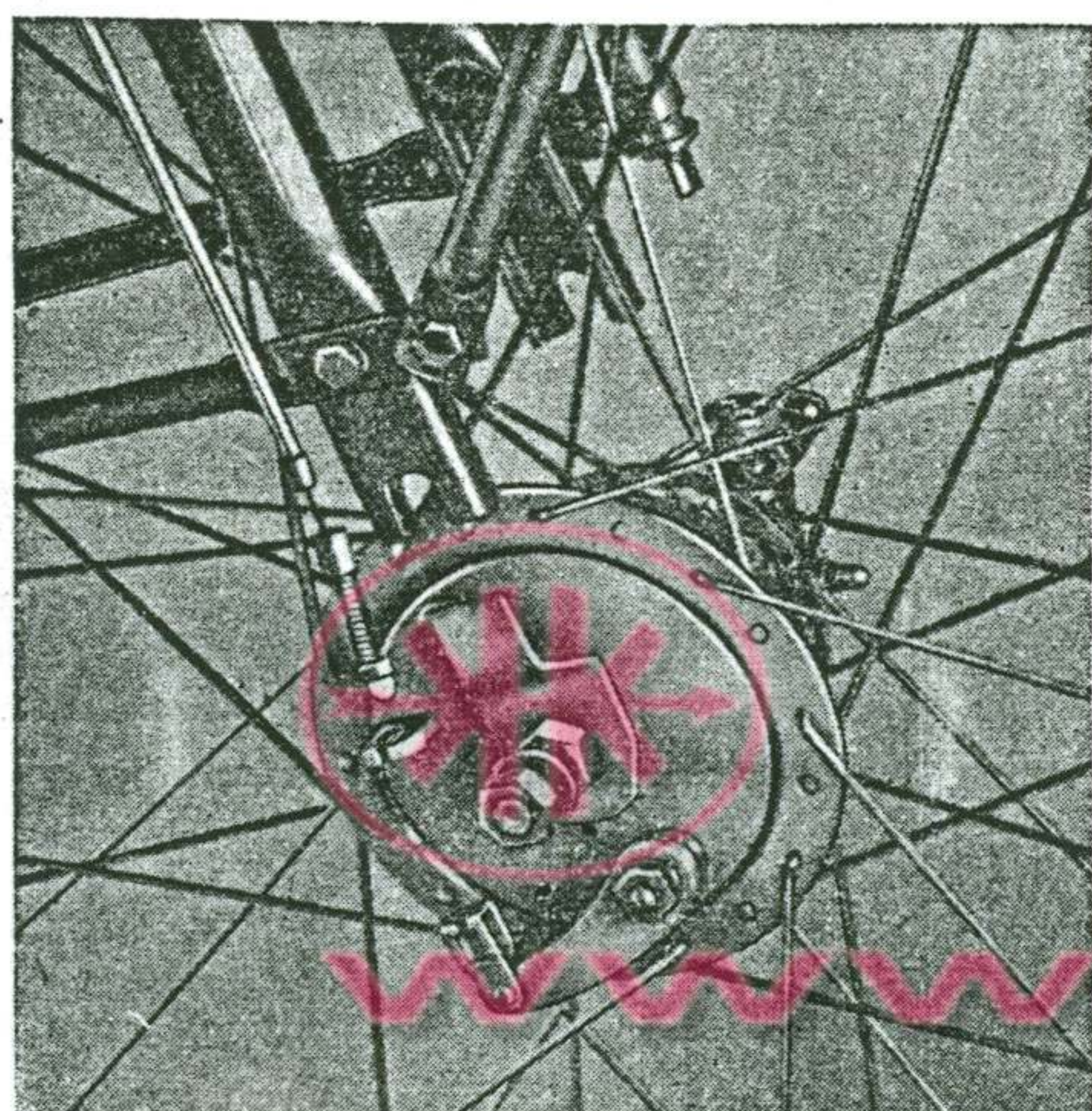
Versleten en met een olielaag bedekte remmen dienen zo vlug mogelijk vernieuwd. Een goede voerder zal nooit de snelheid van zijn voertuig regelen met de remmen maar wel door regeling met de gashandel. De beste remming wordt bekomen door beide remmen langzaam maar zeker aan te halen.

Demonteren van het Voorwiel

Om de wielen te demonteren stelt men het rijtuig op zijn staander. Bij het voorwiel maken wij eerst de remkabel los van de remhefboom welke op de naaf vastzit ; draai de regelvijs aan het naafdeksel los en trek nu de kabel uit het oog van het naafdeksel. Dan draait men beide asmoeren los.

Wanneer het voertuig van een kilometerteller voorzien is hoeft men voor het losdraaien van de asmoeren eerst de moer op de tellerdoos, en dienend voor de overbrenging naar kilometerteller, los te schroeven.

Daarna trekt men het voorwiel gelijk bij een fiets naar onder uit zijn vork.



Figuur 21 :
Demonteren van het voorwiel

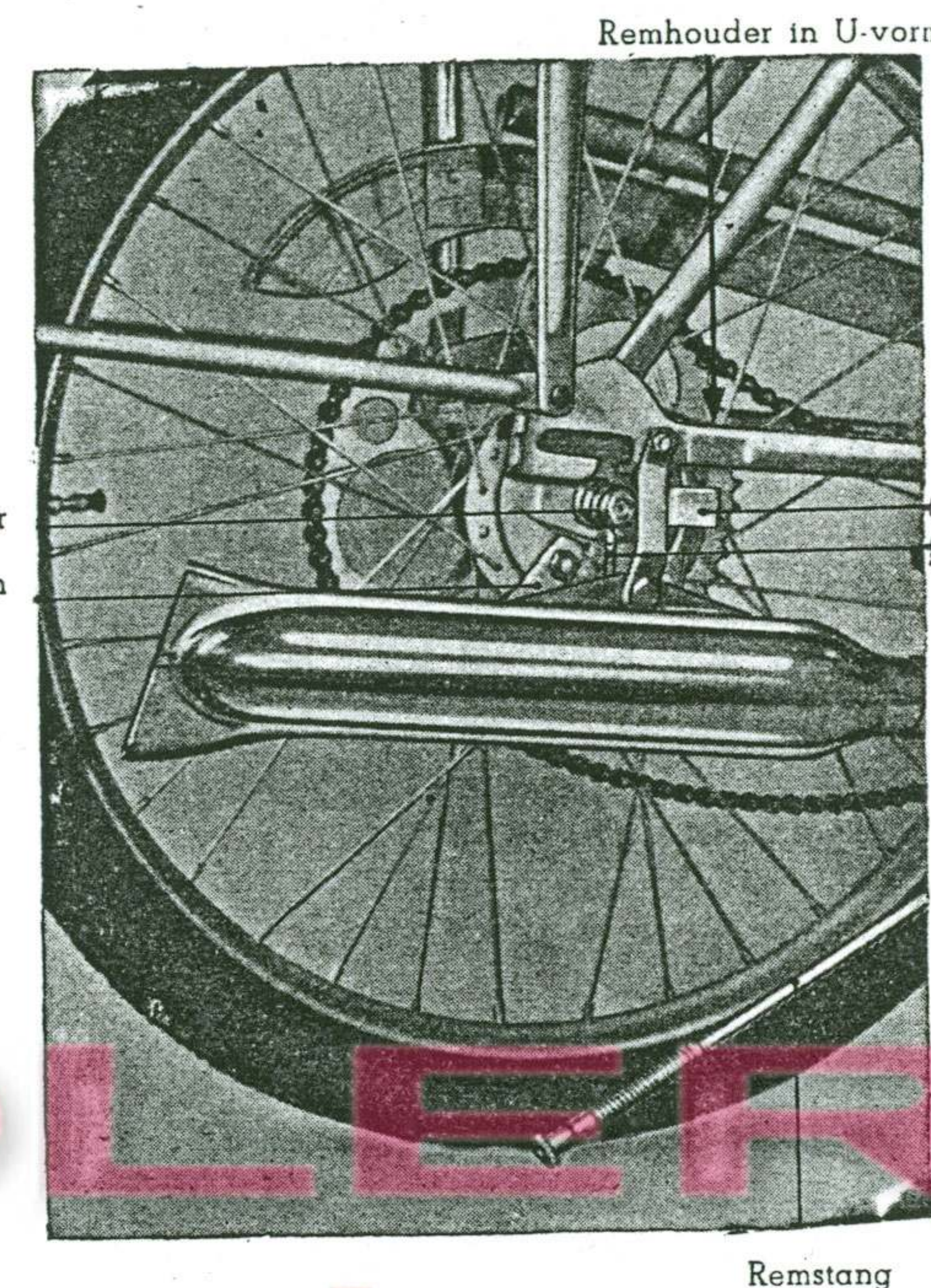
Monteren van het Voorwiel

Het monteren geschiedt in omgekeerde volgorde, daarbij valt op te letten dat de remschoen gemonteerd op het remdeksel, in het U-vormige deel van het rechter-vork-einde ingeleid wordt zonder de moeren aan te halen. Vervolgens lette men er op dat het wiel juist in het midden tussen de beide vorken zit, de asmoeren zijn krachtig aan te halen en van tijd tot tijd na te zien.

Demonteren van het Achterwiel

Voor het demonteren van het achterwiel schroeft men eerst aan de remhefboom van het achterwiel de randmoeren los tot aan het einde van de stang vervolgens drukt U op de stang tot dat ze uit het oog van de remhefboom komt. Nu maar lossen wij de asmoeren, brengen de kettingopspanner naar de uitzijde en drukken het wiel naar voren, zodanig dat de ketting uitvalt.

Om de ketting te verwijderen is het niet noodzakelijk haar slot te openen. Laat vooral de ketting niet vallen daar het zeer moeilijk is haar te kuisen.



Figuur 22 : Demonteren van het achterwiel

Monteren van het Achterwiel

Bij het monteren van het achterwiel, leg eerst de ketting op het tandwiel, leid het achterwiel tussen de verlengstukken en duw gelijktijdig de remschoen van het remdeksel in de U-vormige remhouder achteraan het raam. Wanneer de remschoen niet juist in de U-vormige remhouder zit, dan wordt bij het remmen het remdeksel medege trokken en beschadigd. Nu spant men de kettingopspanner in de daarvoor voorziene spleet in het achterraam op ; men laat een doorhanging van de ketting toe van ongeveer 1 cm. Is de doorhanging te groot, dan verplaatst men beide kettingopspanners gelijktijdig naar voren. Vóór het vastdraaien van de asmoeren, overtuigt U zich of de ketting en het achterwiel genoeg uitgelijnd zijn, Om te sluiten worden de asmoeren goed vastgevezen, de remstang in het oog gestoken en de rem geregeld bij middel van de randmoer.

Onderhoud

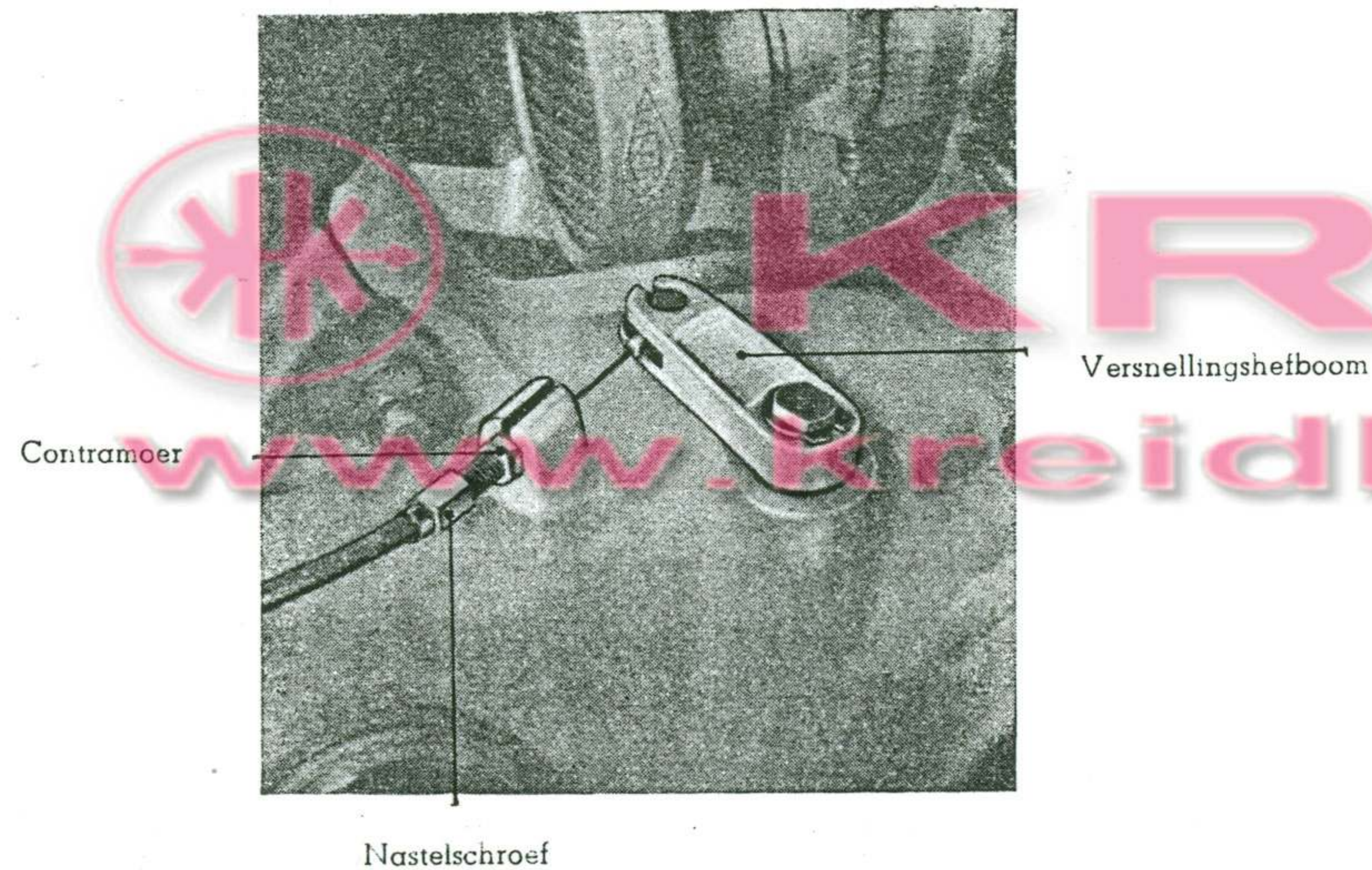
De «Kreidler K. 50» is robust en sterk gebouwd. Niettegenstaande is het nodig steeds erop te letten, dat alle delen in perfecte staat gehouden worden.

1. Remmen

Buiten de remcontrole vóór het vertrek moeten de remmen na regelmatige afstanden alle 1.000 km gecontroleerd worden en indien nodig nagesteld worden. De regeling moet zo geschieden, dat steeds de best mogelijke remwerking bekomen wordt.

2. Versnellingshefboom

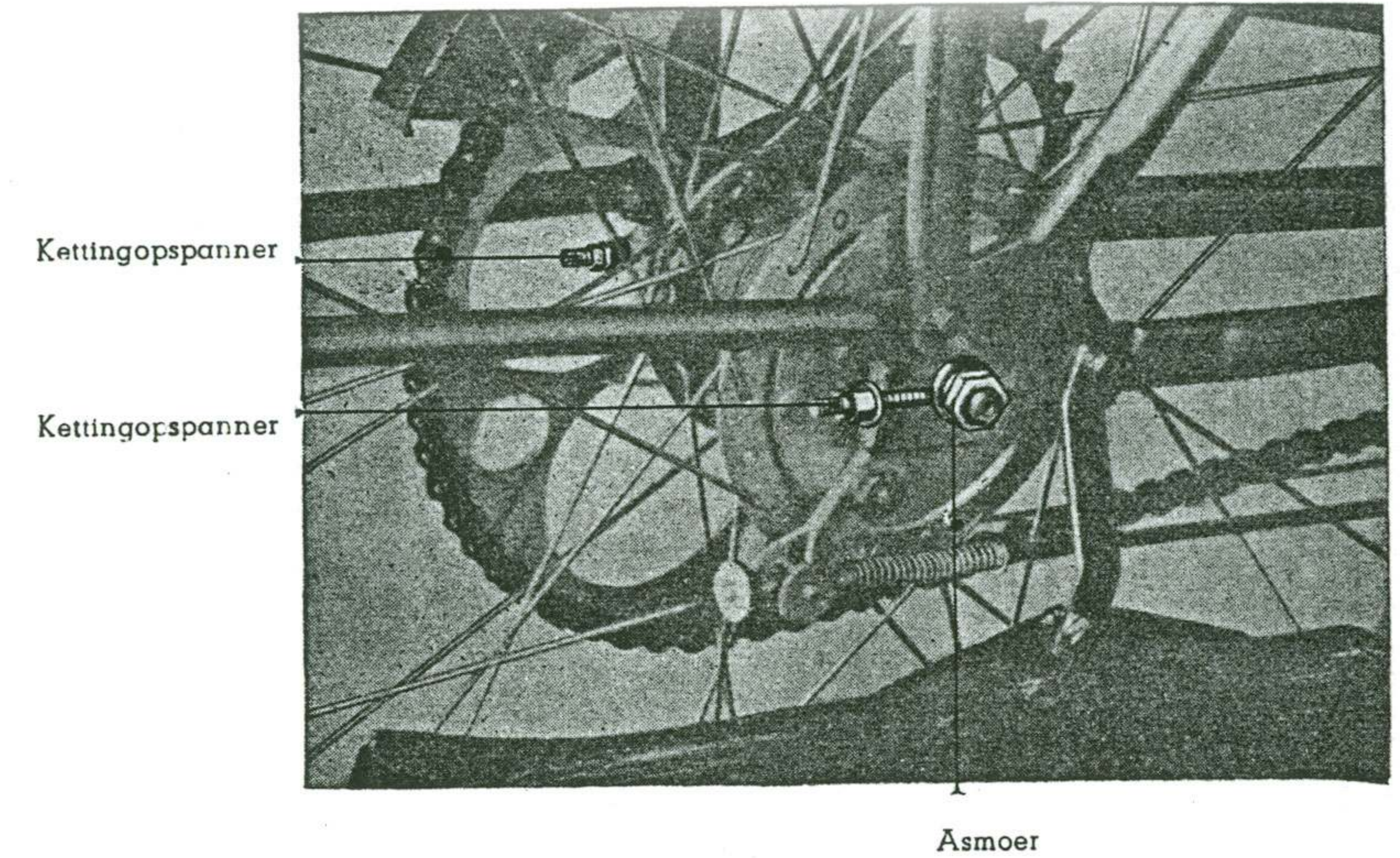
Bij middel van de nastelschroef aan de versnellingsbak, wordt de gangwissel zo geregeld dat de versnellingshefboom niet onder druk staat, t.t.z. de versnellingshefboom aan het stuur moet in zijn dode punt een lichte speling bezitten van enkele mm. De contraoer van de nastelschroef is daarna weer goed vast te vijzen.



Figuur 23: Instellen van de schakeling

3. Ketting

De kettingdoorhang zal ca 1 cm bedragen. Heeft de ketting zich uitgerokken dan moeten de asmoeren gelost worden en het achterwiel bij middel van de beide ketenopspanners zover teruggetrokken worden totdat de vereiste spanning op de ketting verkregen wordt. Daarna draait men de geloste asmoeren wederom sterk vast. De moeren van de ketenopspanner nogmaals aanhalen. Het achterwiel moet gepast in de achtervork steken; de keten dient gelijnd.



Figuur 24: Spannen van de ketting

4. Schroeven en Moeren

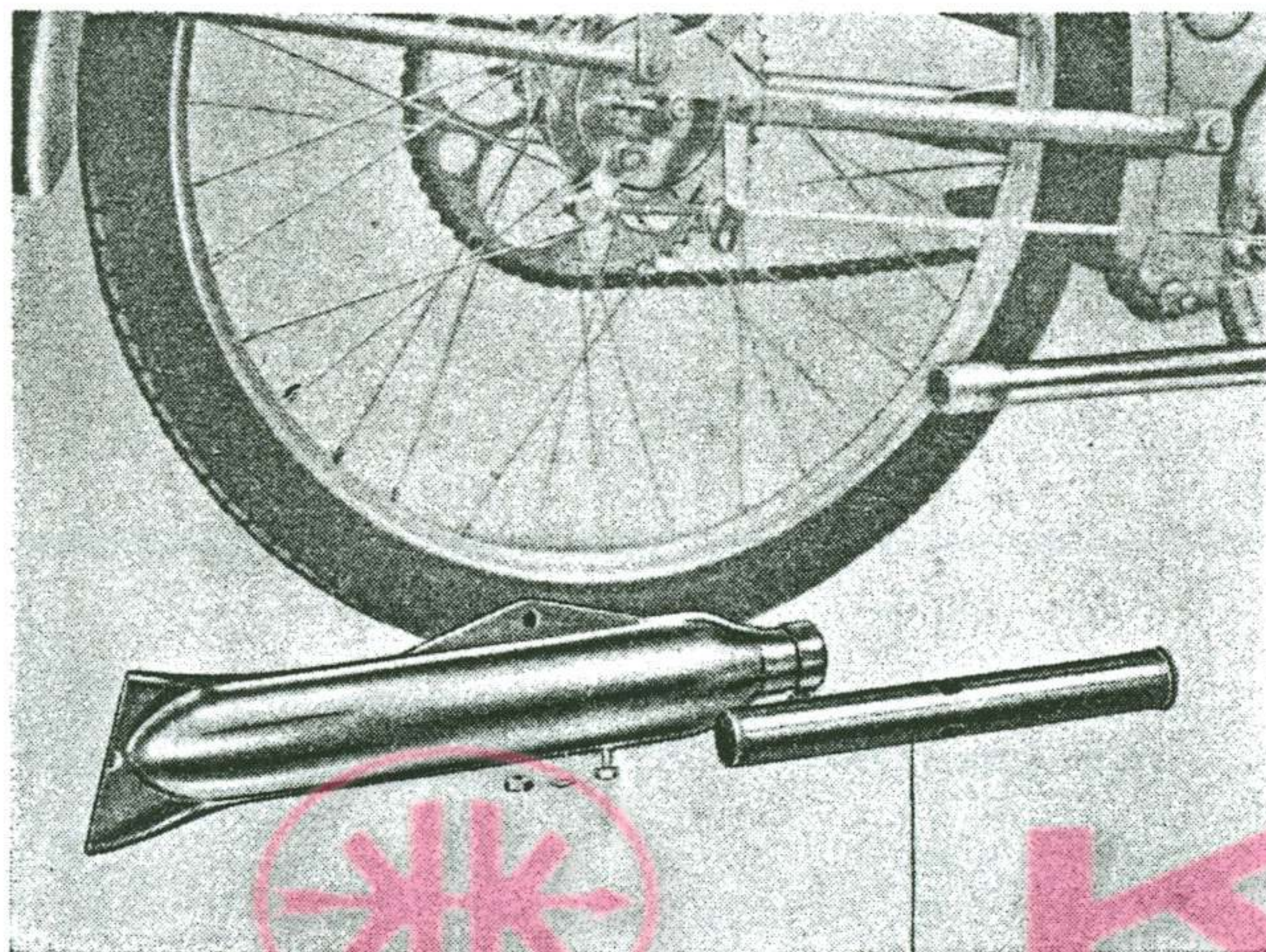
Alle genoemde vijzen op blz. 34 vermeld dienen op regelmatige tijdstippen gecontroleerd te worden en indien nodig aangehaald.

5. Achterlicht

Bij ieder vertrek, vooral bij schemering overtuigt U ervan of het achterlicht brandt. Een nieuwe ampoule is goedkoper dan een boete of een langdurig hospitaalbezoek, wanneer U als gevolg van een niet brandend achterlicht aangereden wordt.

6. Ontkolen

De uitlaatbuis, de geluidsdemper, de verbrandingsruimte (cilinderkop en zuiger) en het uitlaatkanaal dienen alle 2.000 km van koolstofafzetting gereinigd te worden. Zowel in de motor als in de uitlaat zetten zich na lang gebruik oliekoolstoffen neer, welke de prestatie van de motor merkkelijk verminderen. De ontcoling laat U het best door Uw technische dienst uitvoeren.



Figuur 25
Uitlaatbuis

Insteken van de geluidsdemper

7. Reinigen

Na het wassen en vóór het vertrek bij regen of slecht weder, bevelen wij U bijzonder aan de hele machine met hars- en zuurvrije olie in te smeren. Hierdoor zult U Uw voertuig van roesten vrijwaren en Uw «Kreidler K. 50» zal steeds zijn bevallig uiterlijk behouden.

Tanken

Benzine en olie mogen niet in de benzinebak gemengd worden, gebruik hiervoor een aangepast mengvat. Het is ook aan te raden bij het tanken een zeef of een kleine filter te gebruiken zodat niet de minste vuiligheid in de benzine terecht komt. Storingen door vuiligheid in de benzine, zoals een verstopte sproeier enz. zijn even schadelijk als een ander defect en kunnen door enkele voorzorgen vermeden worden. Van tijd tot tijd moet U de zeef van de benzinekraan uitnemen en zorgvuldig reinigen met een zacht borsteltje. Reinig in geen geval met een naald, waardoor de mazen van de zeef zullen vergroten en daardoor vuiligheden gaan doorgelaten worden. De vreemde stoffen komen dan in de vergasser terecht en kunnen de sproeier verstoppelen.

Smeren

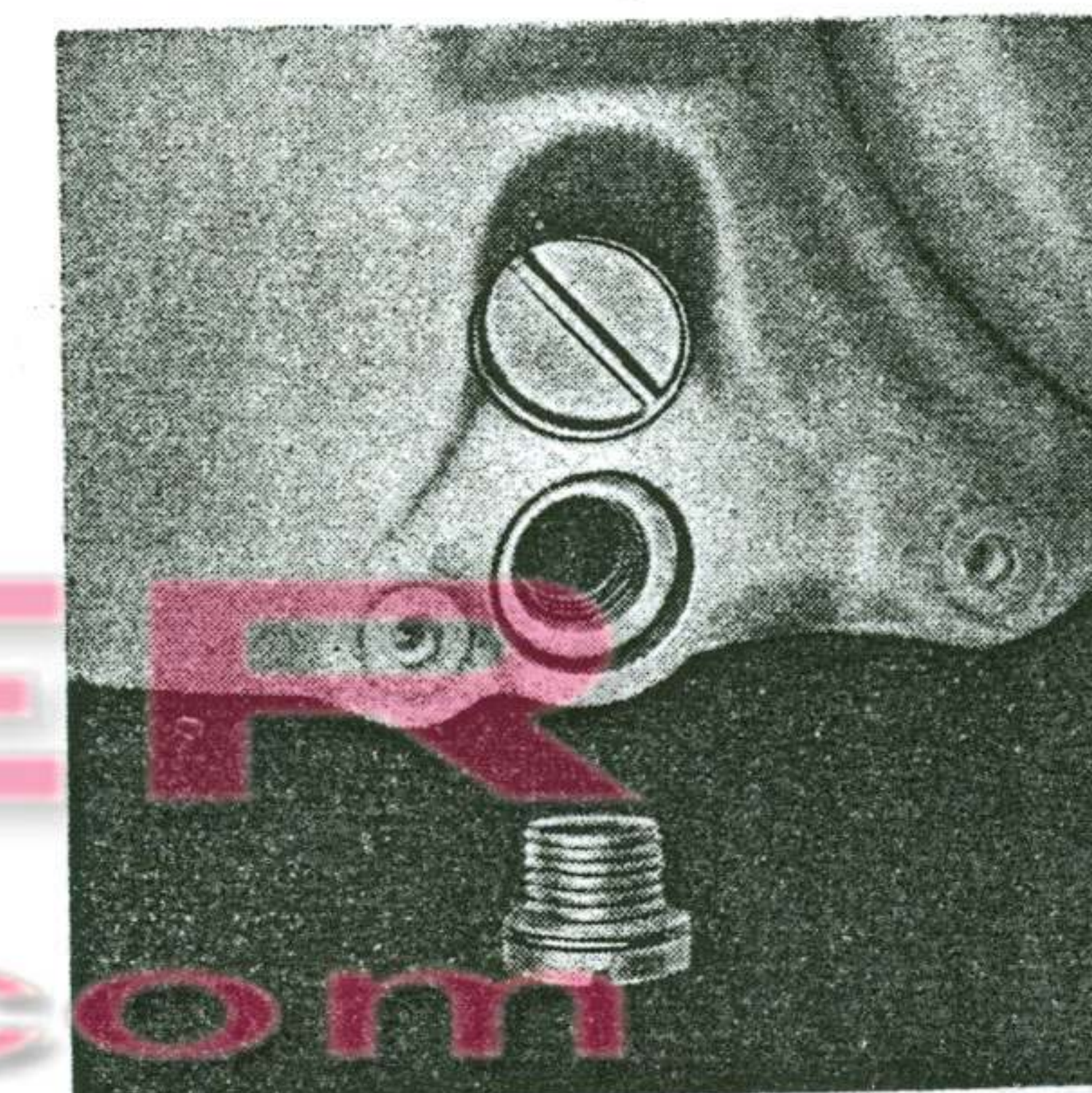
1. De Motor

De motor wordt door de bij benzine gemengde olie gesmeerd. De mengverhouding bedraagt 1 : 20, d.w.z. 1 deel olie op 20 delen brandstof. Eis steeds een goede merk-olie met een viscositeit SAE 50.

2. De Gangwissel

Na 600 km laat U voor de eerste maal de olie af en dit bij warmstaande motor, reinig de olieaflaatschroef van aanhangende vuiligheden en vul met 150 cc nieuwe merk-olie met een viscositeit SAE 50. Laat de machine nu ongeveer een minuut lopen, laat opnieuw de olie uitlopen, en vul nogmaals met 150 cc. motorolie met een viscositeit van SAE 50. Hetzelfde herhalen na 1.200 km.

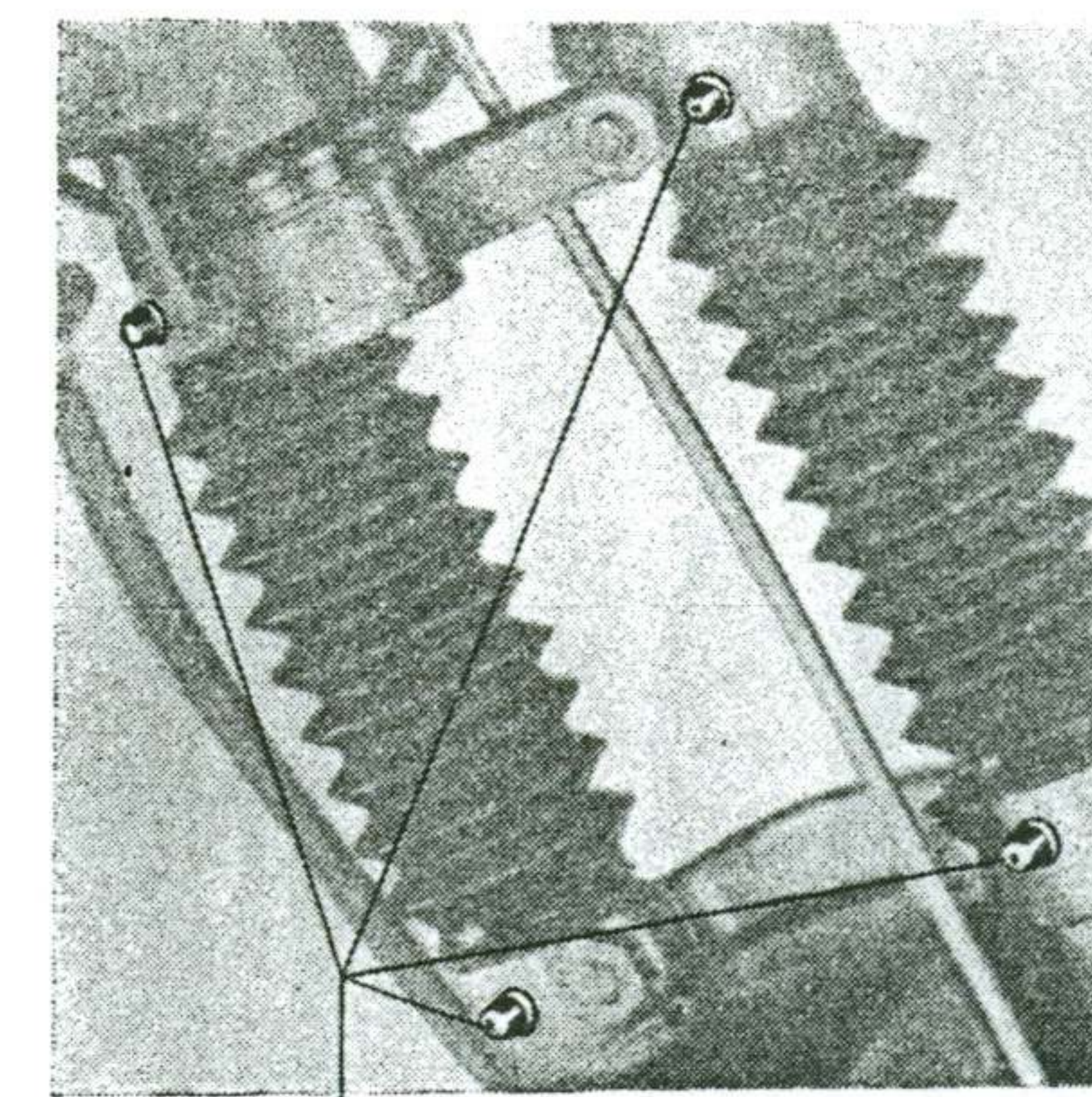
Later moet men alle 1.000 km de oliestand nazien, en alle 2.000 km de olie vernieuwen en de olieaflaatschroef grondig reinigen.



Figuur 26 : Olieaflaatschroef

3. Telescopische vork

De telescopische vork wordt alle 2.000 km aan de smeernippels bij middel van een pneumatisch vetpistool met hoogdruksmeervet gesmeerd.

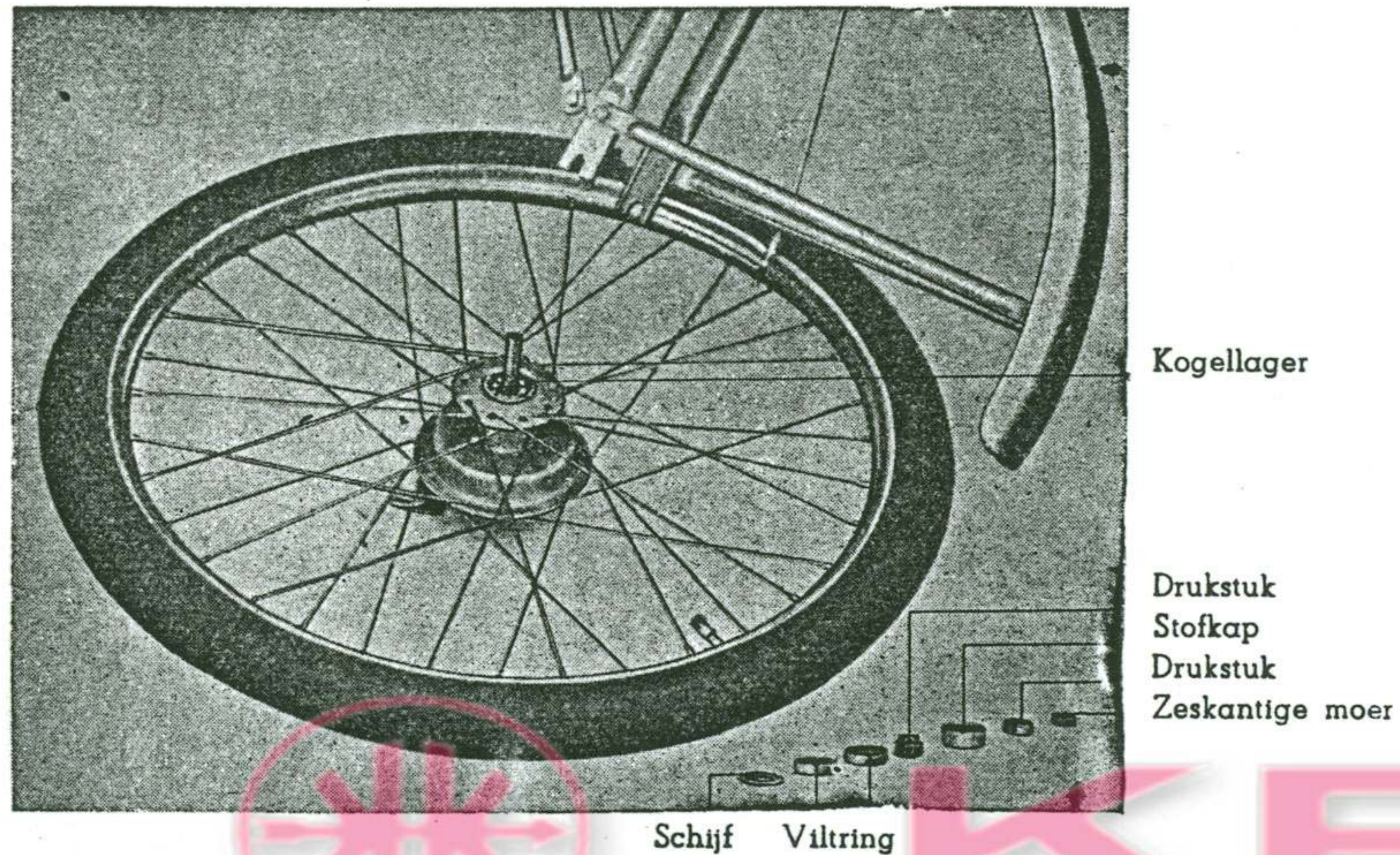


Figuur 27 : Smeernippels aan de telescopische vork

Smeernippels

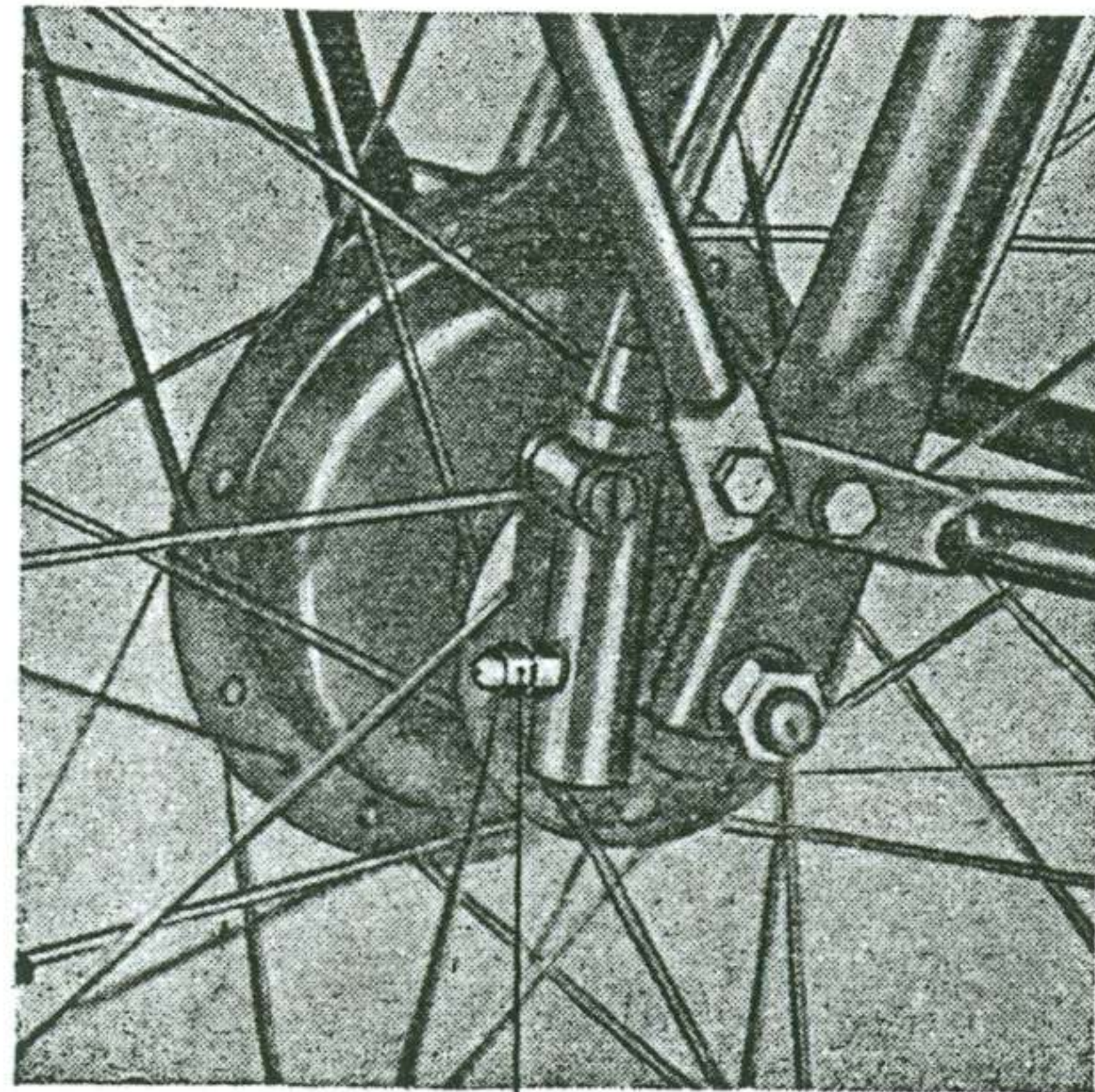
4. Wielnaven en kilometerteller.

De wielnaven worden alle 4.000 km uiteengenomen. Daarvoor wordt het wiel gedemonteerd, aan de zijde van het remdeksel verwijderd men achtereenvolgens remdeksel, afstandsschijf, stofkap, viltring en drukstuk. Aan de tegenoverliggende zijde verwijderen wij de contraoer, de afstandsschijf, de stofkap, de viltring en



Figuur 28 : Voorwiel gedeeltelijk gemonteerd

het drukstuk. De nu in de naaf vrijliggende kogellager wordt nu grondig gereinigd en van vers lagervet voorzien. De kilometerteller smeert U evenzo alle 4.000 km aan de daarvoor voorziene smeernippel bij middel van een pneumatisch vetpistool met hoogdruk smeervet.



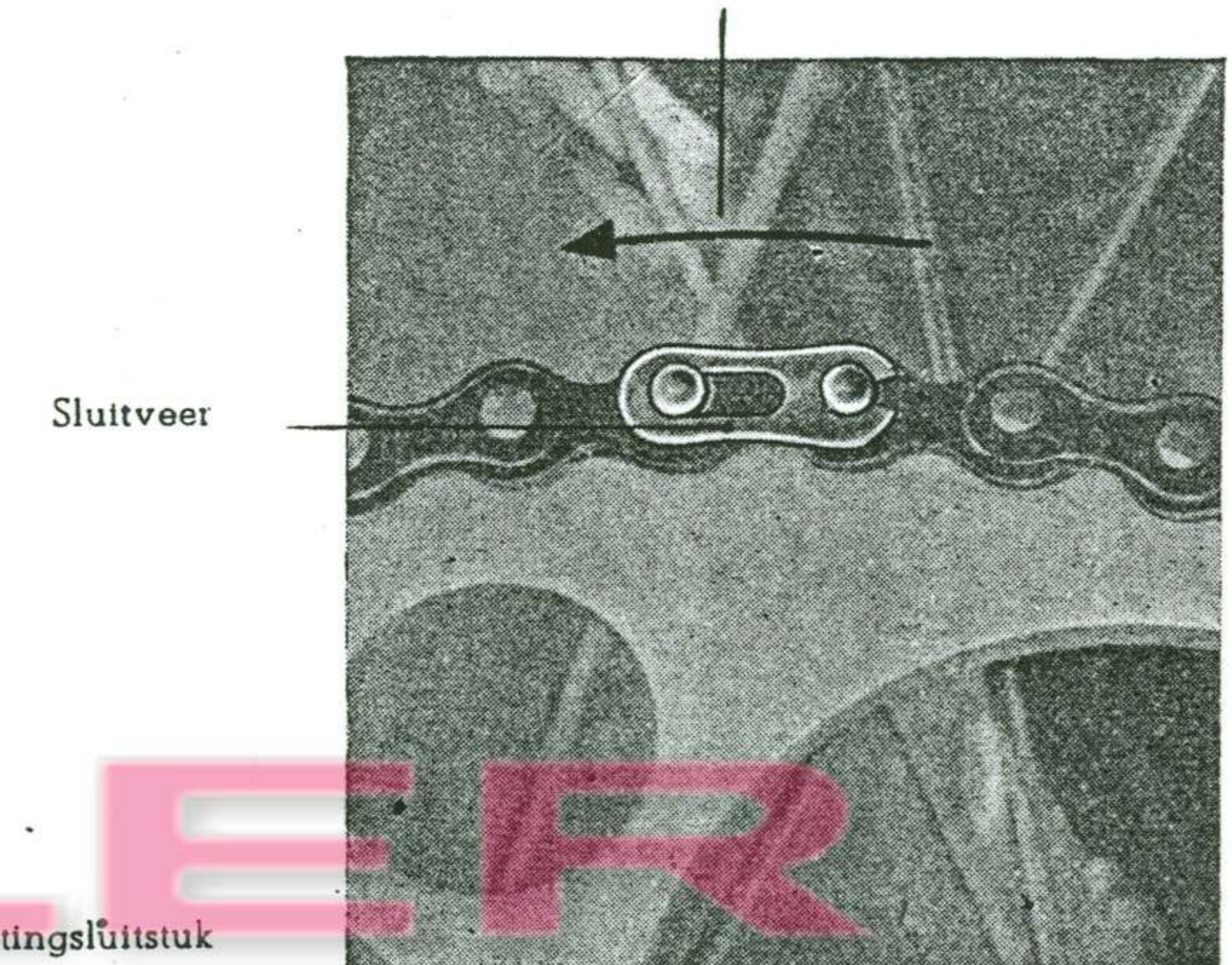
Figuur 29 : Kilometerteller drijfwerk

5. Ketting

De ketting moet alle 1.500 km afgenomen worden, grondig in wasbenzine of petroleum gereinigd worden en gedurende deze behandeling moeten de schakels bewogen worden. Daarna spoelt men de ketting nogmaals in zuivere petroleum. Na dit de ketting in een bad van verwarmd kettingvet leggen en vóór het monteren laten afdruppen.

De sluitveer van de ketting moet zodanig ingezet worden dat het niet gesloten einde naar voor ligt in de looprichting van de keten.

Looprichting van de keten



Figuur 30 : Kettingsluitstuk

6. Kabels

Laat in de openingen van de kabelmantel alle 1.500 km enige druppels met benzine vermengde olei druipen. De kabel hiervoor eerst losmaken.

Wenst U zich van dit ietwat vuile werkje te ontdoen dan schaft U zich bij een gespecialiseerde vakhandelaar een van de talrijke aangeboden kabelsmeertoestellen aan.

7. Gewrichtsstukken

De gewrichtsstukken van de bedieningshefboom en van de remstangen zijn na een regenvlaag of na afwassen van de machine te oliën.

8. Stuurlager

Het stuurlager wordt na ongeveer 8.000 km gedemonteerd, grondig gereinigd en van vers kogellagervet voorzien.

Smeermiddel

Motor : merkolie SAE 50 's Zomers en 's Winters.

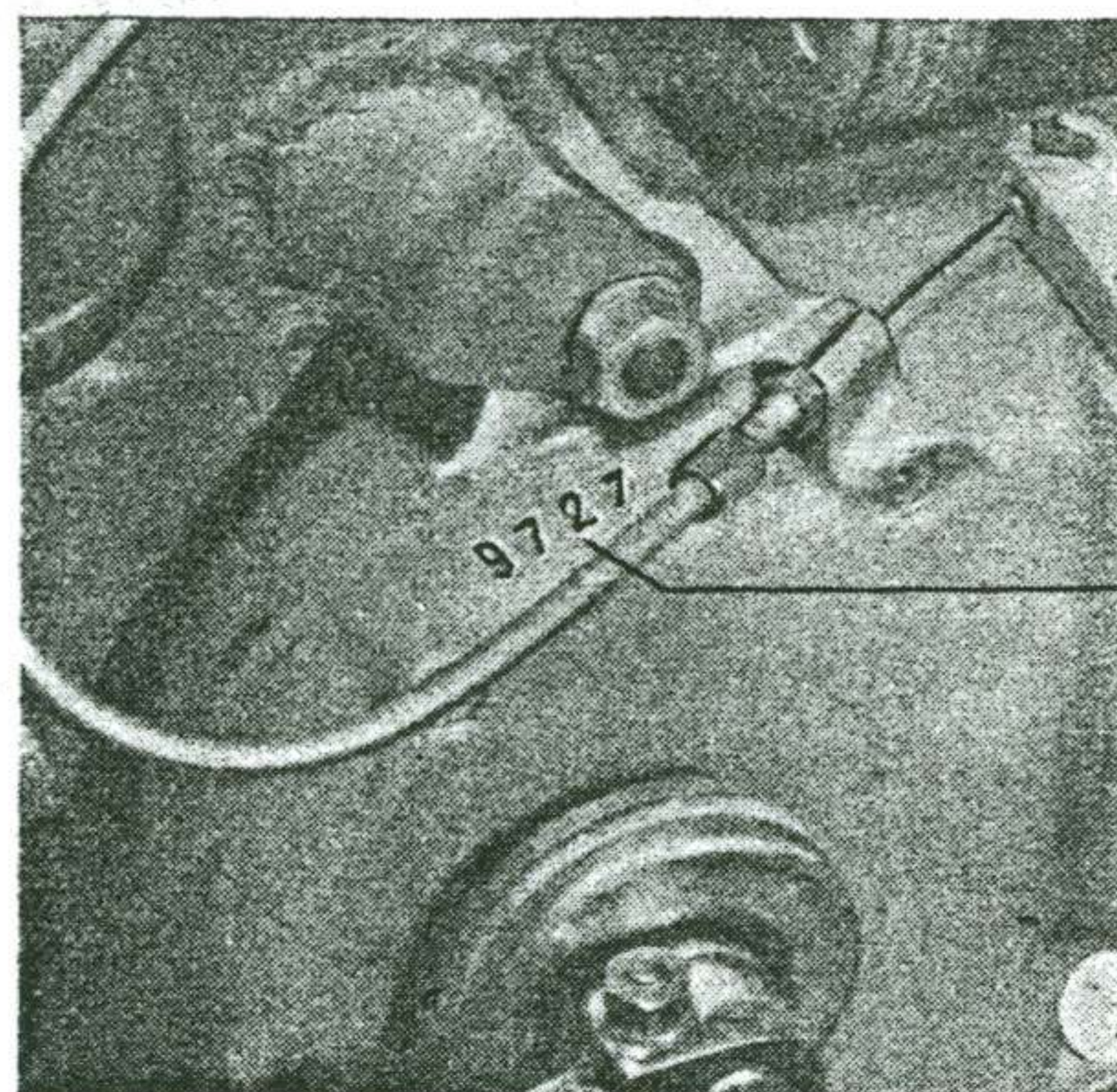
Gangwissel : merkolie SAE 50 's Zomers en 's Winters.

Telescopische vork en kilometerteller : hoogdruksmeervet.

Naven en stuurlager : kogellagervet.

Ketting : kettingvet.

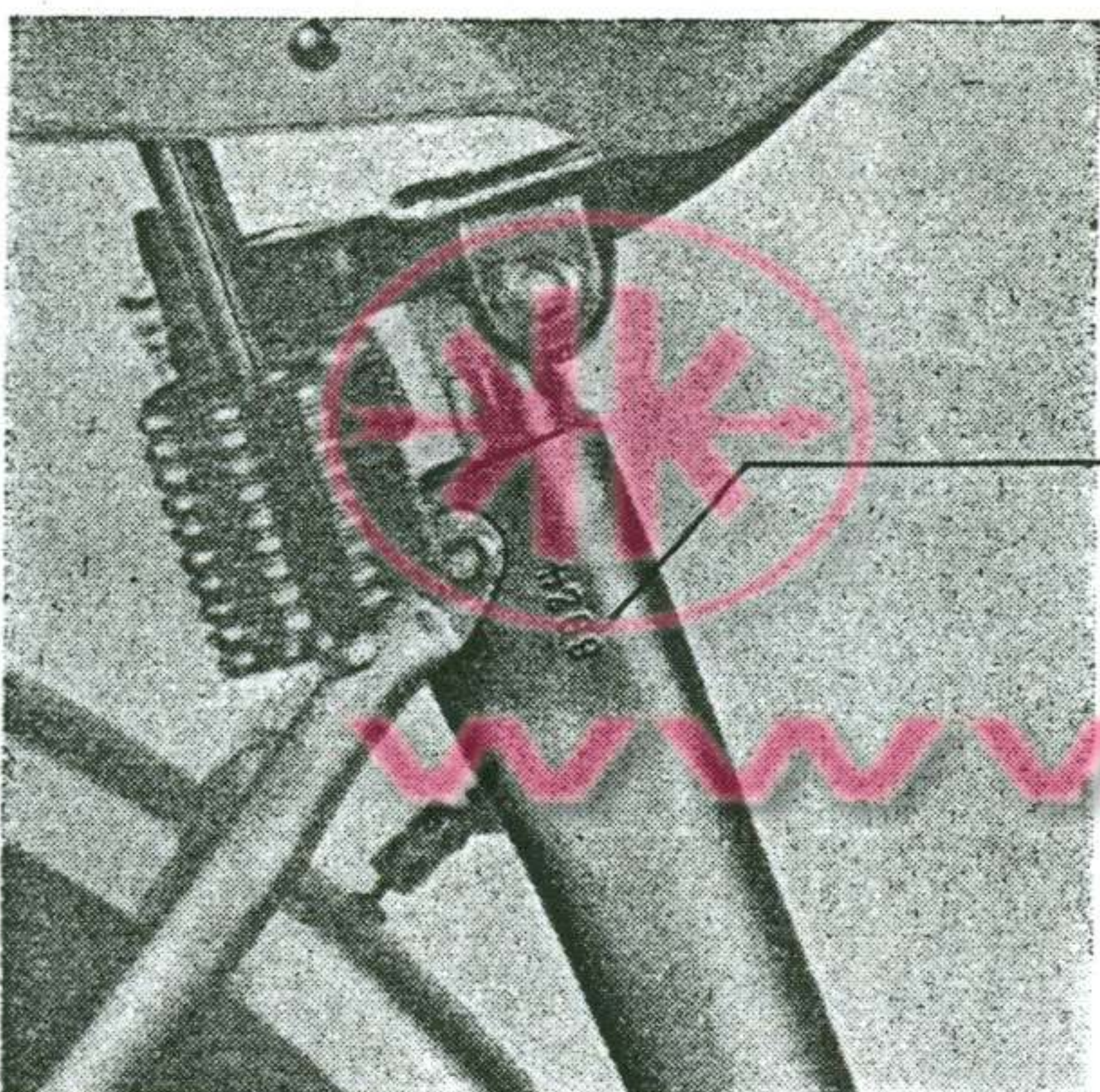
Motor en frame nummer type



Het nummer van de motor bij de K. 50 vinden wij aan de overzijde van het carterdeksel recht over de pedaalkruk ingeslagen. Het nummer van het frame bevindt zich aan de rechterkant van de buis onder het zadel. Het type is vooraan op de stuurkop aangebracht.

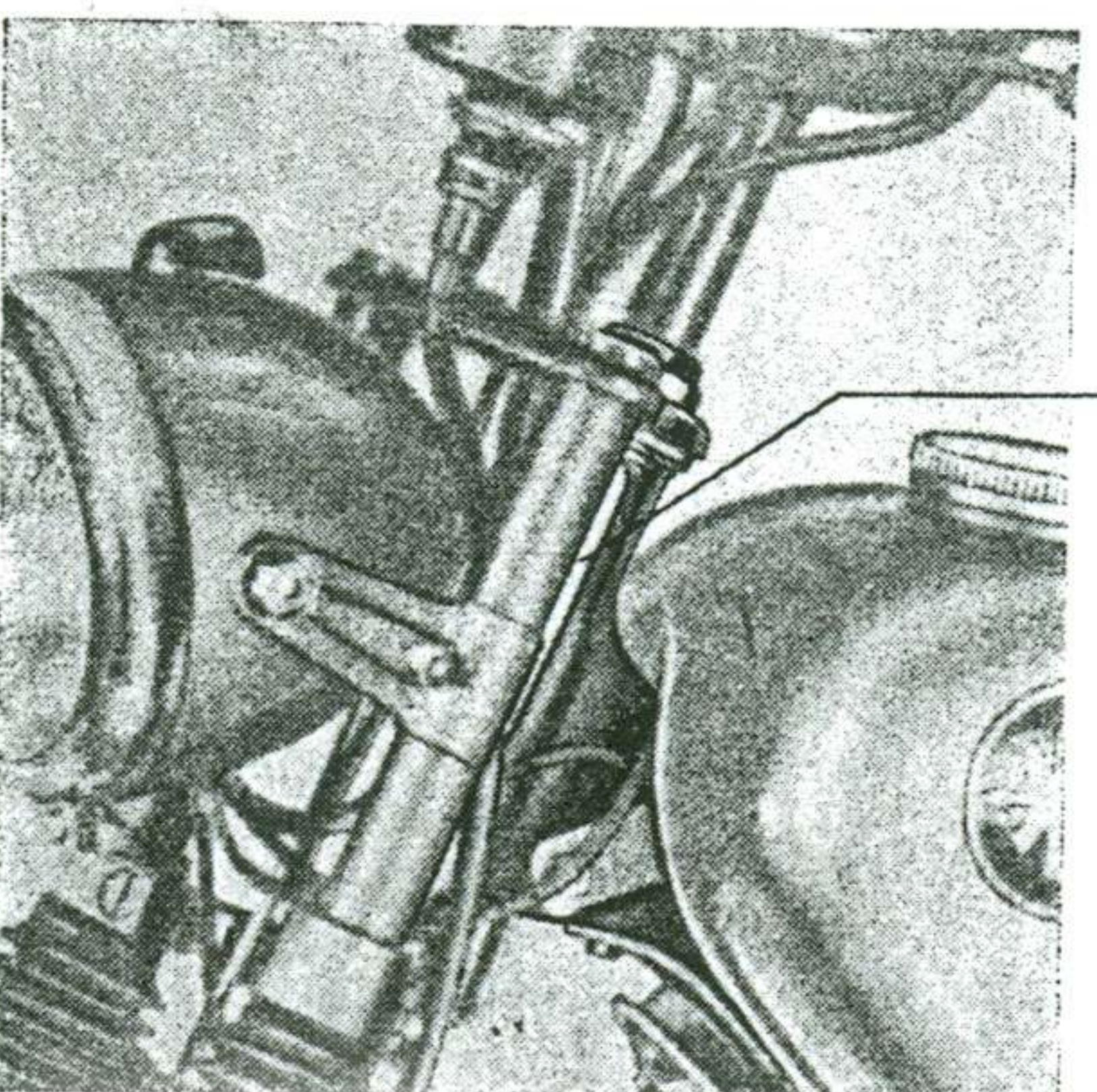
Motornummer

Figuur 31 : Nummer van de motor



Framenummer

Figuur 32 : Nummer van het frame

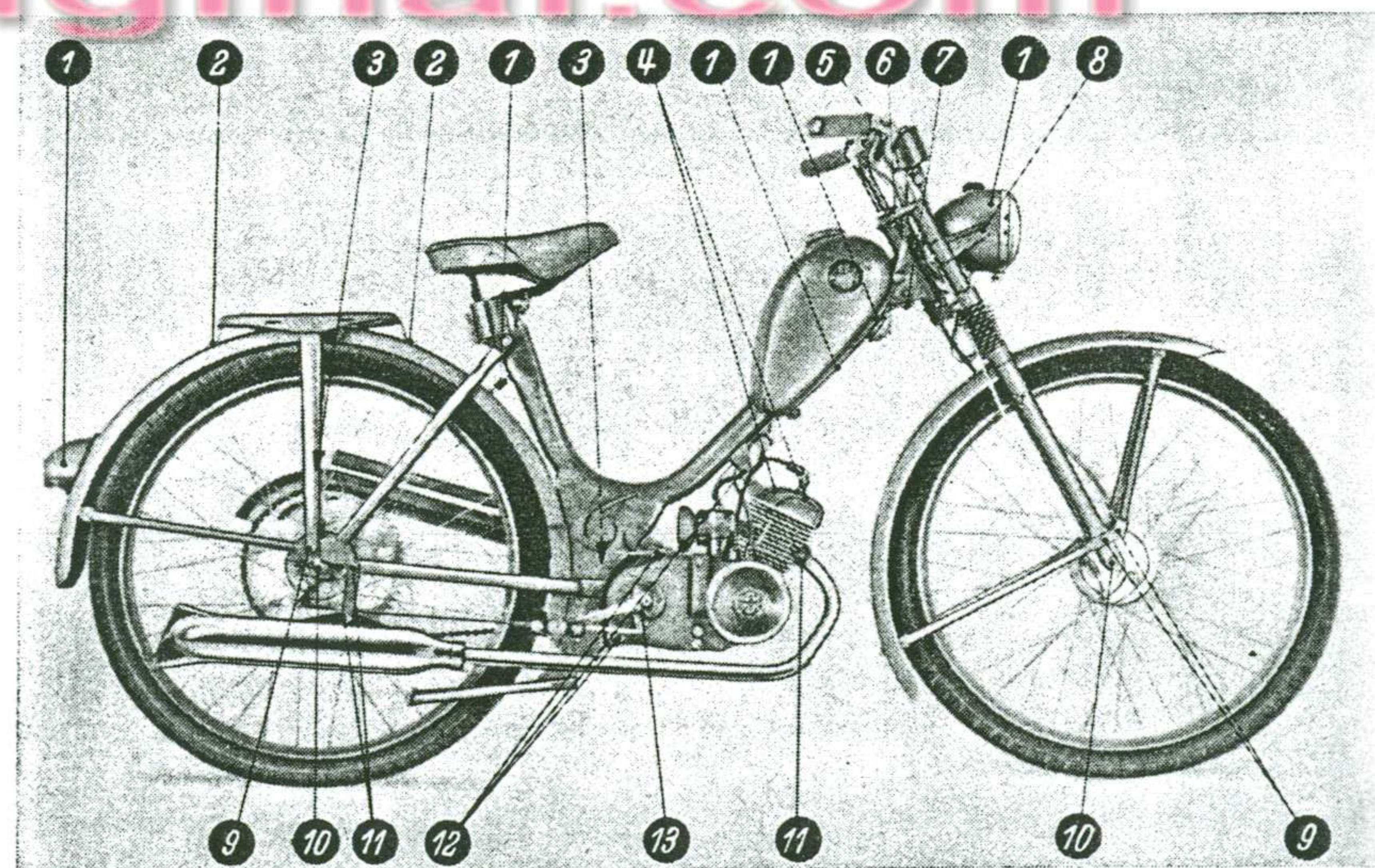


Type

Figuur 33 : Type

Tabel van de meest in acht te nemen vijzen en moeren

1. Kabelklemschroef in de schijnwerper, in het achterlicht, in de hoorn en aan de aansluitingsklemmen.
2. Bevestigingsschroeven van de bagagedrager.
3. Bevestigingsschroeven van de kettingkast.
4. Moeren van de cilinderkop.
5. Bevestigingsschroef van de bedieningshefboom aan het stuur.
6. Dekmoer van stuurlager.
7. Schroef van de hoorn.
8. Bevestigingsschroeven van de schijnwerper.
9. Bevestigingsschroeven van de spatbordenhouders.
10. Asmoeren van voor- en achterwiel.
11. Bevestigingsschroeven en -moeren van uitlaatbuis en geluidsdemper.
12. Bevestigingsschroeven van de motor (3 stuks).
13. Moeren van de wig aan de pedaalkrukken rechts en links.



Onderhoudswerken

	Ge- durende het inrijden		vervolgens alle							
	600 km	1200 km	500 km	800 km	1000 km	1500 km	2000 km	4000 km	8000 km	
Controle v.d. ontsteking (contactafstand van de onderbrekers 0,35 tot 0,45 mm ; voorontsteking 28 à 30° voor dode punt)	*	*						*		
Smeervilt aan de onderbreker van warm lagervet voorzien								*		
Bougie reinigen					*					
Oliestand in versnellingsbak nazien					*					
Olie in versnellingsbak vernieuwen (150 cc)	*	*						*		
Cylinder, zuiger en uitlaat ontkolen								*		
Gangwissel beproeven evtl nastellen	*	*				*				
Kabelklemmschroever in schijnwerper, aan hoorn, in achterlicht en in verbindingsklemmen nazien	*	*								
Licht en hoorn beproeven	*	*			*					
Luchtfilter reinigen en oliën	*	*		*						
Vergasser en zeef in brandstofkraan reinigen		*			*					
Schroeven en moeren nazien (blz. 34)	*	*				*				
Remmen beproeven evtl nastellen	*	*			*					
Telescopische vork smeren		*						*		
Ketting reinigen, vetten, evtl nastellen	*	*				*				
Kabels oliën	*	*				*				
Wielnaven uiteennemen, reinigen en met vers kogellagervet invetten								*		
Telleraandrijving aan de nippel met hoogdruk smeervet insmeren								*		
Stuurlager reinigen en van lagervet voorzien									*	

12 goede Raadgevingen

Wanneer U de volgende punten aandachtig leest en volgt zult U met Uw "Kreidler K. 50" veel genoeg beleven.

- 1. Bij het bergen van Uw voertuig, versnellingshefboom uitklinken en loslaten.

Wanneer U dit niet navolgt staat de drukveer steeds onder spanning en wordt onnodig belast.

- 2. Bij stilstand van het voertuig de brandstofkraan sluiten en de vergasser leeg rijden.

Blijft de brandstofkraan geopend en de vergasser gevuld, zo verdamppt de zich in de carburator bevindende brandstof terwijl de olie blijft. Bij het wedervertrekken bevat de vergasser teveel olie ; de motor zal moeilijk starten daar olie op de bougie aanwezig is.

- 3. Bij inschakelen in 2de gang, gas afsnijden, versnellingshefboom bij inschakeling uitklinken en vlug lossen.

Wanneer U het gas niet afsnijdt en U de hefboom langzaam lost, dan veroorzaakt U een abnormale sleet op de koppelingring.

- 4. Versnellingshefboom bij het rijden in 2de gang loslaten. Steeds op de voorgeschreven speling letten.

Wanneer U de versnellingshefboom gedurende het rijden in 2de gang gespannen houdt veroorzaakt U onnodige sleet op de ring met slijp in de tweede gang als gevolg. Hetzelfde gebeurt indien men de vereiste speling verwaarloost.

- 5. Ontstekingstijdstip regelmatig nagaan.

Indien U deze controle verwaarloost zo kan door sleet op de onderbrekingsvoet de ontstekingstijd veranderen. De motor wordt dan overmatig heet waardoor de prestatie verminderd. Een vroegtijdige sleet zal hiervan het gevolg zijn.

- 6. De vergasserinstelling niet veranderen. Brandstoffilter regelmatig reinigen.

De gunstigste instelwaarde is : hoofdsproeier 60, sproeiernaald in de derde kerf, van boven aan. Een kleinere sproeier bewerkt verhitting van de motor en daling van het rendement ; een grotere sproeier veroorzaakt een te hoog vetgehalte, de bougie wordt nat en het brandstofverbruik verhoogd. Bij vervuilde brandstoffilter ontvangt de motor geen brandstof genoeg, loopt onregelmatig en verhit sterk.

• **7. De uitlaatbuis mag niet blauw zien.**

Een blauwe uitlaatbuis duidt een te laattijdige ontstekingstijd of een te magere mengsel aan. De motor wordt hierdoor overmatig heet; slechte prestatie en vroegtijdige sleet zijn hiervan het gevolg; ontsteking, vergasser en brandstoffilter goed controleren.

• **8. Bougie regelmatig reinigen, minstens alle 1.000 km, resp. alle weken.**

Wanneer de bougie niet onberispelijk zuiver is zo zult U moeilijk starten, zo zal de motor onregelmatig lopen en de prestatie onvoldoende zijn.

• **9. Randmoer van het binnenband-ventiel goed aandraaien.**

De randmoer van het ventiel moet steeds dicht bij de velg zitten. Indien dit niet het geval is dan bestaat er gevaar dat de binnenband verschuift, het ventiel afbreekt en daardoor de band beschadigd wordt.

• **10. De machine niet achterwaarts rijden.**

Wanneer U tracht de machine achterwaarts te bewegen komt ogenblikkelijk de achterrem in werking. De remschoenen worden krachtig tegen de trommel gedruwd waardoor de rem blokkeert. Bij de "Kreidler K. 50" met koppeling kan de machine rugwaarts bewogen worden, wanneer de koppeling gelost is.

• **11. Doet de voorgeschreven werken punctueel uitvoeren.**

Ieder garantiebewijs is voorzien van een onderhoudscheque. Doe de werken punctueel en goed ten uitvoer brengen, dit zal U veel moeilijkheden sparen. De garantieeisen worden slechts erkend wanneer de uitgevoerde werken geschiedt zijn, na het aantal voorgeschreven kilometers en wanneer U ons door de inzending van de strook aan de cheque verbonden, ingelicht hebt.

• **12. Onderhoudswerken regelmatig uitvoeren.**

De onderhoudswerken aangeduid op de lijst van blz. 34 moeten zeer punctueel uitgevoerd worden, na het aantal voorgeschreven kilometers.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com