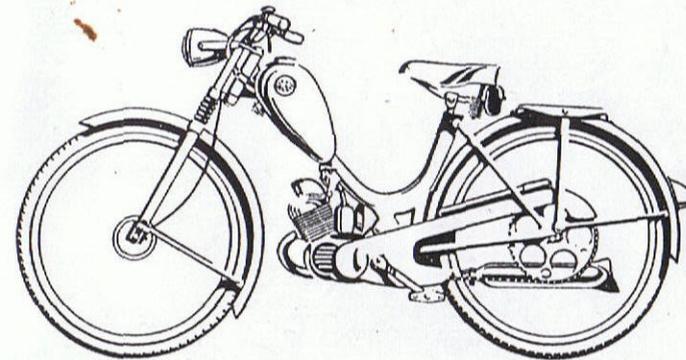


BETRIEBSANLEITUNG

K 50

ab Fahrzeug 15001
AUSGABE JUNI 1953



Herausgegeben von

KREIDLER FAHRZEUGBAU · KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

Abt. der Kreidler's Metall- u. Drahtwerke G. m. b. H.

VORWORT

Lieber Kreidler-Freund!

Sie sind nun in den Kreis der großen Kreidler-Familie eingetreten. Möglicherweise haben Sie damit sogar den ersten Schritt vom Fahrrad zum motorisierten Fahrzeug getan.

Mit der „Kreidler K 50“ sind Sie jetzt Besitzer eines Motorfahrzeuges geworden, das in seiner Leistung überragend ist, schnell, zuverlässig und sparsam im Verbrauch.

Die vorliegende Betriebsanleitung soll Sie über die „Kreidler K 50“, ihre Bedienung, Behandlung und Pflege unterrichten.

In Ihrem eigenen Interesse liegt es, vor Inbetriebsetzung der „Kreidler K 50“ die Betriebsanleitung sorgfältig durchzulesen.

Dadurch werden Sie mit Ihrem Fahrzeug besonders eng vertraut. Wenn Sie dann Ihre Maschine sachgemäß pflegen und behandeln, wird sie Ihnen jederzeit zuverlässig dienen, und Sie werden Zeit, Geld und Ärger sparen.

Verlangen Sie bei Ersatzteilbedarf stets nur Original-Ersatzteile für „Kreidler K 50“. Die Angabe der Motor- und Fahrzeuggestell-Nummer ist dabei unbedingt erforderlich.

Wenden Sie sich bei irgendwelchen Beanstandungen an Ihren Händler oder an uns. Der Kreidler-Dienst steht Ihnen immer zur Verfügung.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und viel Freude!

KREIDLER FAHRZEUGBAU · KORNWESTHEIM BEI STUTTGART
Abt. der Kreidler's Metall- und Drahtwerke G.m.b.H.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorwort	3
Technische Daten	6
Bedienungshebel	8
Der erste Start	9
Einfahren	12
Wirkungsweise des Zweitaktmotors	12
Beschreibung der „Kreidler K 50“	14
Motor	14
Ölverschraubungen	16
Vergaser	16
Lichtmagnetzündler	18
Zündkerze	19
Kupplung	19
Fahrgestell	20
Kraftstoffbehälter	23
Kraftstoffhahn	23
Antrieb	23
Elektrische Ausrüstung	24
Schaltplan	26
Bremsen	27
Aus- und Einbau der Räder	28
Pflege	30
Tanken	34
Schmieren	34
Schmiermittel	37
Motor- und Fahrgestell-Nummer, Typschild	38
Pflegearbeiten	39
12 gute Ratschläge	40
Aufstellung der wichtigsten zu überwachenden Schrauben und Muttern	42

TECHNISCHE DATEN

Motor:

Einzyylinder-Zweitakt-Motor eigener Herstellung, luftgekühlt, Bohrung 38 mm, Hub 44 mm, Hubraum ca. 50 ccm, Verdichtungsverhältnis 1:7,25, Bremsleistung 2,2 PS bei 5000 U/min, Flachkolben, Steilstromspülung, Leichtmetall-Zylinder mit hartverchromter Lauffläche.

Getriebe:

Motor-Getriebe-Block, 2 Gänge, ständig im Eingriff stehende schrägverzahnte Räder, Freilauf im 1. Gang, Gangschaltung durch Hebel am Lenker, Tretantrieb in das Getriebe eingebaut, Abstufung der Gänge = 1:1,74. Übersetzung im Getriebe im 1. Gang 1:5,86, im 2. Gang 1:3,36. Gesamtübersetzung im 1. Gang 1:28,4, im 2. Gang 1:16,3.

Zündung und Lichtanlage:

Wechselstromzünder mit 18 Watt Lichtleistung, Zündkerze mit Wärmewert 175 oder 225, Vorzündung $28^\circ = 2,8$ mm vor oberem Kolbentotpunkt (OT), Scheinwerfer für Einbautachometer, 100 mm Spiegeldurchmesser mit Biluxlampe 15/15 Watt, Licht- und Abblendschalter am Lenker, Wechselstromhorn.

Vergaser:

PALLAS-Vergaser Typ 14 L 11 mit 14 mm Durchgang, Hauptdüse 72, Leerlaufdüse 30, Leerlaufregulierschraube $\frac{1}{2}$ Umdrehung offen, Spritzdüse $41 \times 1,0$, Starterklappe, Naßluftfilter.

Antrieb:

Von Kurbelwelle über schrägverzahnte Räder zur Getriebehauptwelle. Vom Getriebe zum Hinterrad über Rollenkette $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$, oberes Kettentrumm abgedeckt, Übersetzung normal 1:4,84.

Fahrgestell:

Durchstiegsfreier Einrohrrahmen aus nahtlos gezogenem Präzisionsstahlrohr, Aufhängung des Motors an 3 Punkten, davon mittlerer Aufhängepunkt gummi gelagert, Hinterrahmen mit Ausfallenden nach vorn und Kettenspannvorrichtung. Langhubige Teleskopgabel mit 100 mm Federweg, durch Gummimanschetten staubgeschützt, auf Wunsch mit Sicherheitslenkschloß.

Räder:

Tiefbettfelgen $26 \times 2\frac{1}{4}$, Speichen 2,5 mm stark, Hochschulter-Kugellager, Reifen $26 \times 2,00$ verstärkt.

Bremsen:

Innenbackenbremsen vorn und hinten 100 mm \varnothing , 20 mm Belagbreite, Vorderadbremse mit Handhebelbetätigung, Hinterradbremse durch Rücktritt der Tretkurbel über Gesperre und Gestänge.

Kraftstoffbehälter:

Formschöner Kraftstoffbehälter mit 7 l Fassungsvermögen, 0,7 l Reserve. Kraftstoffreservehahn mit Filtersieb.

Ausstattung:

Mofa-Sattel mit beige Decke, besonders breite Schutzbleche, Gepäckträger, Mittelständer mit Rückholfeder, Lackierung radiumgrün, Lenker verchromt, Lenkergriffe beige, Drehgas, zweiteiliger Kettenschutz, Werkzeugtasche mit Werkzeug, Luftpumpe.

Sonderausstattung:

Einbautachometer, Leerlauf- und Anfahrkupplung, Sicherheitslenkschloß, Motorschutzverkleidung, Hinterradverkleidung, Doppelpacktasche, Schaumgummi-satteldecke.

Abmessungen:

Radstand:	1160 mm	Sattelhöhe:	830-950 mm verstellbar
Länge:	1830 mm	Lenkerbreite:	650 mm
Höhe:	950 mm	Bodenfreiheit:	170 mm

Gewicht:

ca. 45 kg.

Höchstgeschwindigkeit:

ca. 50-55 km/h.

Bergsteigfähigkeit:

15% ohne Mitretten.

Kraftstoff-Normverbrauch:

ca. 1,7 l auf 100 km.

d.h. der Verbrauch, gemessen im direkten Gang auf ebener Straße bei Windstille mit $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit über 1 km Hin- und Rückfahrt bei einer Außentemperatur von 15°C und 760 mm Wassersäule.

BEDIENUNGSHABEL

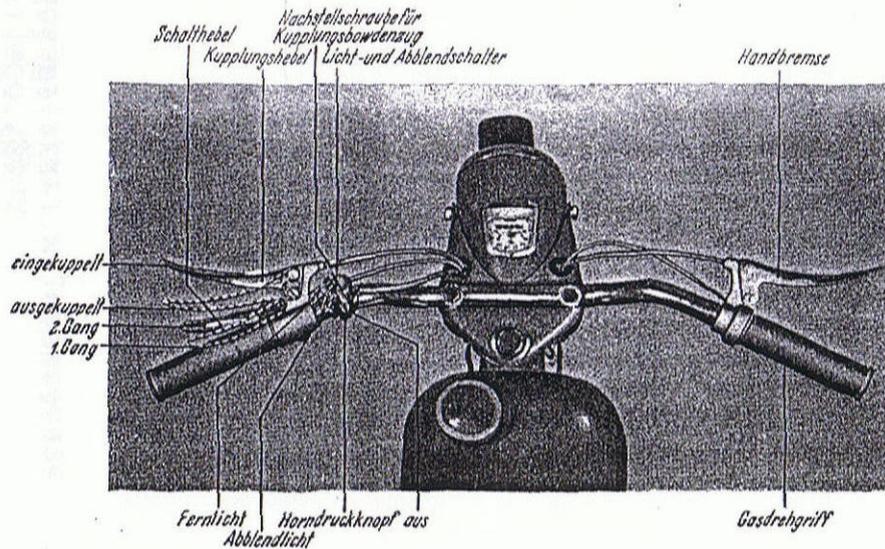


Abbildung 1: Bedienungshebel am Lenker

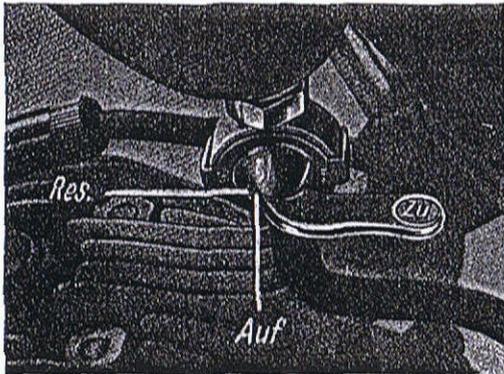


Abbildung 2: Stellung des Kraftstoffhahns

DER ERSTE START!

Wer Radfahren kann, kann auch sofort die „Kreidler K 50“ fahren! Es sind zusätzlich nur wenige Handgriffe notwendig, die jedermann schnell beherrscht. Füllen Sie den Kraftstoffbehälter mit einer Mischung von Öl und Kraftstoff, aber nur Markenöl und Markenkraftstoff verwenden, Mischungsverhältnis 1 : 20 d. h. 0,25 l Öl auf 5 l Kraftstoff.

Überzeugen Sie sich nun, daß Öl im Getriebe ist, indem Sie die Öleinfüllschraube öffnen. Der Ölspiegel muß dann sichtbar sein (siehe Seite 16).

Prüfen Sie die Bremsen auf einwandfreien Zustand.

Achten Sie darauf, daß Ihre Reifen ausreichend aufgepumpt sind, d. h. sie müssen mit dem Daumen gerade noch eingedrückt werden können. Der Reifendruck richtet sich natürlich auch nach dem Fahrergewicht.

Beachten Sie bitte, daß der Gangschalthebel in ausgeklinktem Zustand vor Beginn des Federwiderstandes spielend leicht geht (toter Gang bis zum spürbaren Druckpunkt muß unbedingt vorhanden sein).

Am Kupplungshandhebel muß immer ein Spiel von etwa 4 mm vorhanden sein. Prüfen Sie den Durchhang der Kette, er soll in der Mitte des Abstandes zwischen den zwei Kettenrädern etwa 1 cm betragen. Untersuchen Sie die Achsmuttern am Vorder- und Hinterrad auf festen Sitz.

Fahren mit der „Kreidler K 50“, Typ „Luxus“ (mit Leerlauf- und Anfahrkupplung)

Nachdem Sie sich überzeugt haben, daß der Kraftstoffhahn geöffnet ist – Hahnstellung nach unten (Abb. 2) – drücken Sie kurz den Tupfer am Vergaser (im Winter schließen Sie außerdem noch die Starterklappe bis zum Anschlag) und setzen sich auf den Sattel. Der Kupplungshebel wird ausgeklinkt und losgelassen und der Schalthebel angezogen bis er einrastet, der Gasdrehgriff etwa $\frac{1}{3}$ geöffnet und das Fahrzeug durch Treten der Pedale in Bewegung gesetzt. Nach einigen Pedalumdrehungen klinken Sie während des Tretens den Schalthebel aus und lassen ihn rasch los. Der jetzt eingeschaltete große Gang nimmt den Motor mit, der Motor springt an.

Sobald der Motor läuft, schalten Sie sofort durch Anziehen des Schalthebels bis zum Einrasten auf den kleinen Gang zurück, dann beschleunigen Sie das Fahrzeug durch Aufdrehen des Gasdrehgriffes auf etwa 20–25 km/h. Zieht der Motor gleichmäßig durch, schalten Sie – Gasdrehgriff schließen, Schalthebel ausklinken und rasch loslassen – wieder auf den großen Gang. Mit dem Treten hören Sie auf, sobald der Motor das Fahrzeug ruckfrei zieht.

Den kleinen Gang benutzen Sie zum Langsamfahren oder bei Steigungen, d. h. immer dann, wenn der Motor im großen Gang nachläßt und in der Tourenzahl stark zurückgegangen ist oder nicht mehr ruckfrei arbeitet. Im allgemeinen sollte bei Unterschreitung einer Geschwindigkeit von ca. 25 km/h, das ist flottes Radfahrtempo, auf den kleinen Gang umgeschaltet werden.

Wollen Sie die „Kreidler K 50“ im Stand starten, stellen Sie die Maschine vom Ständer. Beide Hebel, also Schalt- und Kupplungshebel werden angezogen und

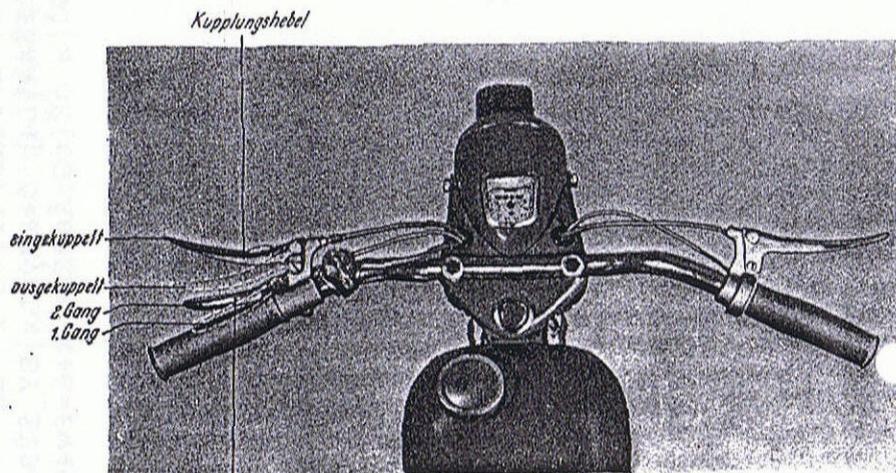


Abbildung 3: Gangschaltung

ingerastet. Eine Pedalkurbel stellen Sie waagrecht nach vorn, klinken den Schalthebel aus und lassen ihn los (2. Gang). Jetzt öffnen Sie den Kraftstoffhahn – Hahnstellung nach unten (Abb. 2) – drücken kurz den Tupper am Vergaser (im Winter schließen Sie außerdem die Starterklappe bis zum Anschlag), drehen den Gasdrehgriff etwa $\frac{1}{3}$ auf und treten die nach vorn gestellte Pedalkurbel kräftig nach unten. Ist der Motor angesprungen, schalten Sie durch Anziehen des Schalthebels bis zum Einrasten auf den 1. Gang und setzen sich auf den Sattel (geschlossene Starterklappe wieder öffnen). Dann lassen Sie den Kupplungshebel langsam los unter gleichzeitigem Gasgeben und beschleunigen das Fahrzeug durch Aufdrehen des Gasdrehgriffes auf etwa 20–25 km/h. Zieht der Motor gleichmäßig durch, schalten Sie – Gasdrehgriff schließen, Schalthebel ausklinken und rasch loslassen – ohne den Kupplungshebel zu betätigen, auf den großen Gang.

Zum Schalten vom 1. in den 2. Gang oder umgekehrt wird also der Kupplungshebel nicht benutzt, das kupplungslose Schalten erfolgt daher immer räuschlos.

Müssen Sie z. B. an Kreuzungen anhalten, so schließen Sie den Gasdrehgriff soweit, daß der Motor nur mit Leerlaufdrehzahl weiterläuft. Nun ziehen Sie den Schalthebel an, bis er einrastet (1. Gang). Sie können dadurch beim Wiederauffahren sofort mit dem 1. Gang wegfahren. Dann kuppeln Sie durch Anziehen und Einklinken des Kupplungshebels aus. Sie können jetzt das Fahrzeug durch Betätigen der Bremsen anhalten, während der Motor weiterläuft.

Beim Wiederauffahren klinken Sie den Kupplungshebel aus, lassen ihn bei gleichzeitigem Gasgeben langsam los und beschleunigen bis etwa 20 bis 25 km/h. Dann schalten Sie, wie bisher, durch Gaswegnehmen, Ausklinken und rasches Loslassen des Schalthebels auf den 2. Gang und regulieren Ihre Geschwindigkeit mit dem Gasdrehgriff.

Merken Sie sich bitte:

Schalthebel rasch loslassen!

Kupplungshebel langsam loslassen!

1. Gang = angezogener und eingeklinkter Schalthebel!

2. Gang = losgelassener und ausgeklinkter Schalthebel!

Wollen Sie die Fahrt beenden und den Motor abstellen, so schließen Sie den Gasdrehgriff, ziehen den Kupplungshebel an bis er einrastet und benutzen die Bremsen bis die Maschine steht. Zum Stillsetzen des Motors betätigen Sie den Kurzschlußknopf an der rechten Unterseite des Scheinwerfers. Wird die Maschine abgestellt, beachten Sie bitte, daß beide Hebel, also Schalt- und Kupplungshebel, ausgeklinkt und losgelassen sind.

Bei angezogenem und eingerastetem Kupplungshebel kann die „Kreidler K 50“ durch Treten der Pedale nicht fortbewegt werden. Wenn Sie das Fahrzeug durch Treten fahren wollen, müssen Sie den Kupplungshebel ausklinken und loslassen und den Schalthebel auf den 1. Gang stellen, d. h. anziehen und einklinken. Zum Rückwärtsschieben ziehen Sie den Kupplungshebel an bis er einrastet.

Beim Stillsetzen der Maschine schließen Sie bitte den Kraftstoffhahn, stellen den Schalthebel auf den 2. Gang (ausklinken) und klinken den Kupplungshebel ebenfalls aus.

Bei längeren Bergabfahrten schalten Sie auf den 1. Gang und können dadurch wie mit einem Fahrrad im Freilauf bergab fahren, wobei der Motor mit Leerlaufdrehzahl weiterläuft.

Fahren mit der „Kreidler K 50“, Typ „Standard“ (ohne Leerlauf- und Anfahrkupplung)

Bei der „Kreidler K 50“ ohne Leerlauf- und Anfahrkupplung weist die Handhabung einige Änderungen auf. Das Anfahren geschieht wie bei der Maschine mit Leerlauf- und Anfahrkupplung, Absatz 1 und 2. Es ist dabei lediglich zu beachten, daß die Betätigung des Kupplungshebels wegfällt.

Wollen Sie anhalten, so schließen Sie den Gasdrehgriff, drücken mit dem Daumen der rechten Hand den Kurzschlußknopf, bis der Motor zum Stillstand gekommen ist und ziehen gleichzeitig den Schalthebel auf den kleinen Gang. Die Maschine läuft nun im Freilauf, bis sie durch Betätigung der Hand- oder Fußbremse angehalten wird.

Der bei beiden Typen im 1. Gang eingebaute Freilauf gestattet einen Freilauf des Rades gegenüber dem Motor, nicht aber einen Leerlauf des Motors bei stehendem Fahrzeug. Zum Anhalten des Fahrzeuges muß deshalb der Motor mit dem Kurzschlußknopf an der rechten Lenkerseite abgestellt werden. Ebenso kann das Fahrzeug nicht rückwärts geschoben werden, da hierbei infolge der Verbindung zwischen Antriebskette und Tretachse die Hinterradbremse betätigt wird.

Das Bergabfahren erfolgt genau wie bei der „Kreidler K 50“, Typ „Luxus“, also durch Einschalten des 1. Ganges.

EINFAHREN!

Fahren Sie während der ersten 300 km die „Kreidler K 50“ nicht mit Vollgas, aber zügig. Zwischen 300 und 600 km können Sie die Geschwindigkeiten in beiden Gängen allmählich bis an die Vollgasgrenze steigern.

Versuchen Sie nicht, im großen Gang Schrittempo zu fahren oder starke Steigungen mit dem großen Gang zu bezwingen, damit quälen Sie nur Ihren Motor unnützlich.

In der gesamten Einfahrzeit ist es vorteilhaft, wenn Sie den Motor wechselnd belasten, d. h. nicht immer mit der gleichen Drehzahl fahren.

Nach ca. 600 km und nach 1 200 km Fahrstrecke lassen Sie Ihre „Kreidler K 50“ von einer Kundendienststelle gegen Abgabe eines Ihrer Kundendienstchecks durchsehen. Dies geschieht für Sie kostenlos.

WIRKUNGSWEISE DES ZWEITAKTMOTORS (Abb. 4)

Zweitakt-Motoren zeichnen sich durch besonders einfachen Aufbau aus. In das Kurbelgehäuse „a“ wird bei Aufwärtsbewegung des Kolbens „b“ das Kraftstoffluftgemisch aus dem Vergaser „c“ angesaugt. Die darauf folgende Abwärtsbewegung des Kolbens preßt das angesaugte Kraftstoffluftgemisch zusammen.

Sobald bei dieser Abwärtsbewegung des Kolbens die Kolbenoberkante den Auslaßschlitz „f“ freigibt, entweichen die verbrannten Gase des vorangegangenen Arbeitshubes durch diesen Schlitz. Bei der weiteren Abwärtsbewegung des Kolbens werden die Überströmkanäle „d“ ebenfalls durch die Kolbenoberkante geöffnet, so daß durch diese das zusammengepreßte Kraftstoffluftgemisch in den Zylinder „e“ strömt. Durch die Aufwärtsbewegung des Kolbens wird das Kraftstoffluftgemisch im Zylinder verdichtet. Kurz vor dem oberen Umkehrpunkt des Kolbens (Totpunkt) wird das zusammengepreßte zündfähige Gemisch durch den Funken der Zündkerze „g“ zum Verbrennen gebracht und der eigentliche Arbeitstakt eingeleitet, bei dem der Kolben nach unten gedrückt wird. Im Zuge der Abwärtsbewegung des Kolbens wird der Auslaßkanal „f“ frei, durch den, wie schon erwähnt, die verbrannten Gase entweichen.

Bei jeder Kurbelwellenumdrehung, also bei jedem zweiten Funktionstakt (Zweitakter) wirkt ein arbeitsleistender Kraftimpuls.

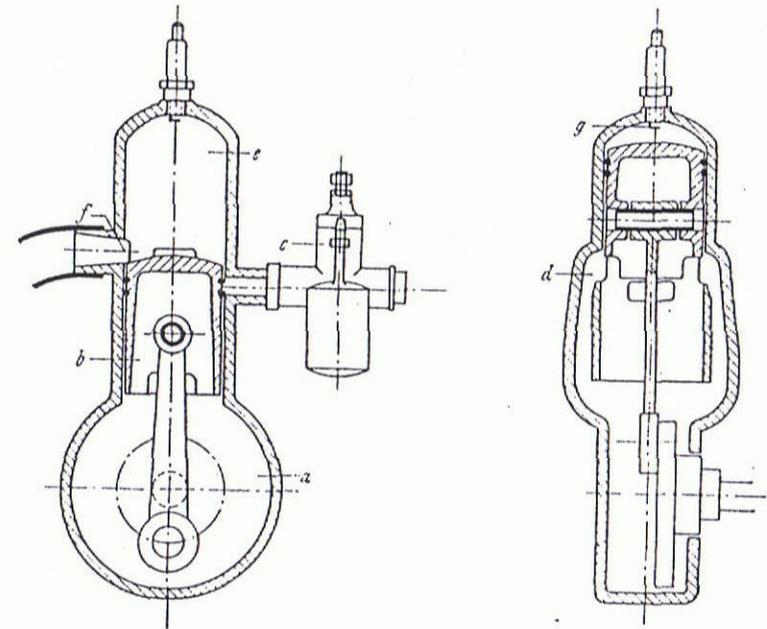


Abbildung 4: Wirkungsweise des Zweitaktmotors

BESCHREIBUNG DER „KREIDLER K 50“

Motor

Motor und Getriebe der K 50 sind in einem Leichtmetallblock zusammengefaßt, der alle Teile öl- und staubdicht einkapselt. Der Motor arbeitet nach dem Steilstromspülverfahren, d. h. das Einströmen des Gasgemisches in den Zylinder erfolgt in steilem, nach dem Zylinderkopf zu gerichtetem Winkel. Der Motor ist an 3 Punkten im Fahrzeugrahmen aufgehängt. Die starke Verrippung von Gehäuse, Leichtmetallzylinder und -kopf gewährleistet gute Kühlung. Die Stirnkurbelwelle läuft pleuelseitig in einem Rollen-, zünderseitig in einem Kugellager. Die Pleuelstange ist rollengelagert. Ober- und Unterkante des mit 2 Kolbenringen ausgestatteten Leichtmetallkolbens steuern Einlaß, Überströmung und Auslaß. Zentral im Zylinderkopf sitzt die Zündkerze. Die Schmierung des Motors erfolgt durch Beimischung von Öl zum Kraftstoff im Verhältnis

Öl : Kraftstoff = 1 : 20.

Das Kurbelgehäuse ist gegen den Getrieberraum durch eine Gummimanschettendichtung (Simmerring) abgedichtet. Auf der Kurbelwelle sitzen zwei Zahnräder mit Schrägverzahnung, die dauernd mit den ebenfalls schrägverzahnten 1. und 2. Gangrädern im Eingriff stehen. In das Zahnrad des großen Ganges ist eine Spreizringkupplung eingebaut, in das Zahnrad des kleinen Ganges ein Überholfreilauf. Durch Handhebel am linken Lenkerende wird die Schaltung für den 1. und 2. Gang betätigt. Ziehen Sie den Schalthebel am Lenker an, so wird der Spreizring im großen Gangrad gelöst und der 1. Gang eingeschaltet. Der Kraftfluß geht dabei vom kleinen Gangrad über die jetzt sperrenden Rollen des Überholfreilaufes auf die Getriebehauptwelle. Lassen Sie den Schalthebel los, so treibt das große Gangrad über den Spreizring auf die Getriebehauptwelle, während das kleine Gangrad durch seinen Überholfreilauf leer mitläuft. Durch diese bemerkenswerte Anordnung der Getriebeschaltung sind Schaltfehler unmöglich; das kupplungslose Schalten erfolgt völlig geräuschlos.

Eine weitere Besonderheit der Getriebekonstruktion liegt darin, daß der Tretantrieb in den Getriebeblock mit einbezogen ist. Die Tretkurbeln arbeiten über Zwischenräder und einen Freilauf direkt auf die Getriebewelle. Dadurch kommt das Fahrzeug mit nur einer Kette zum Hinterrad für Tret- und Motorantrieb aus. Treten Sie nach rückwärts, so wird über ein Gesperre und ein Bremsgestänge die Hinterradbremse wie beim Fahrrad betätigt.

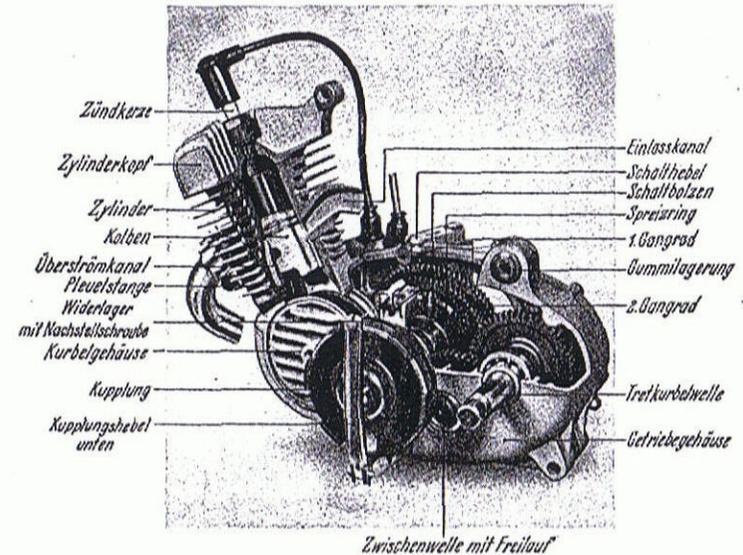


Abbildung 5: Teilschnitt des Motors, Antriebsseite

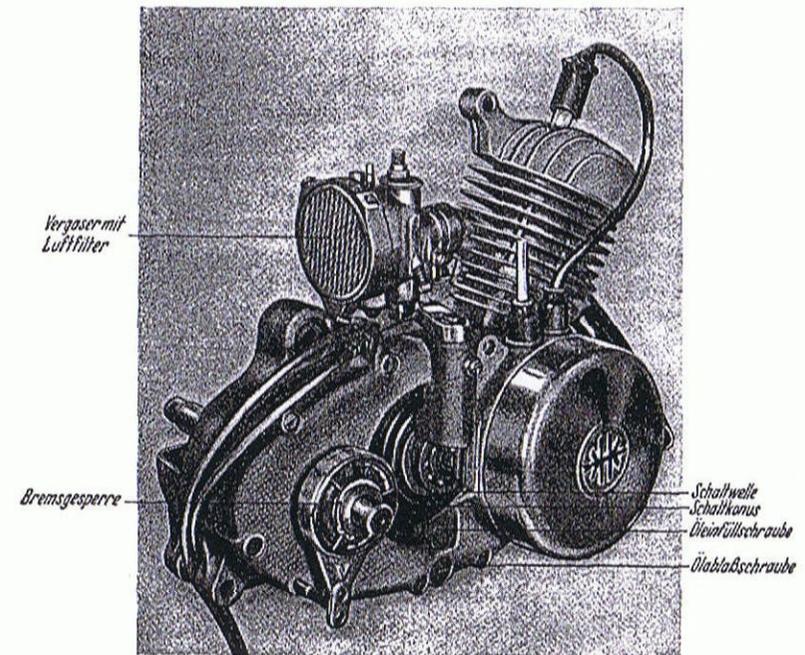


Abbildung 6: Teilschnitt des Motors, Zünderseite

Ölverschraubungen

Auf der rechten Seite in Fahrtrichtung gesehen, sitzen übereinander die Öleinfüllschraube für das Getriebe und die Ölablaßschraube. Bei der vorgeschriebenen Füllung von 150 ccm wird bei entfernter Öleinfüllschraube der Ölspiegel sichtbar. Die darunter liegende Ölablaßschraube dient zum Ablassen des Öls.

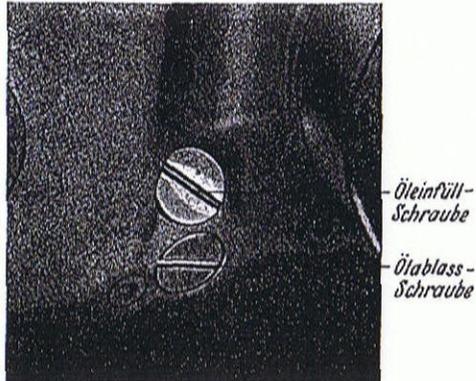


Abbildung 7: Öleinfüll- und Ablassschraube

Vergaser

Der PALLAS-Vergaser 14 L 11 (Abb. 8 u. 9) mit eingebauter Starterklappe und Naßluftfilter hat 14 mm Durchgang und ist unter Zwischenschaltung einer Isolierbüchse (Abb. 8) auf dem Ansaugstutzen mittels einer Rohrschelle befestigt. Diese Isolierbüchse verhindert den Wärmeabfluß vom Motor zum Vergaser.

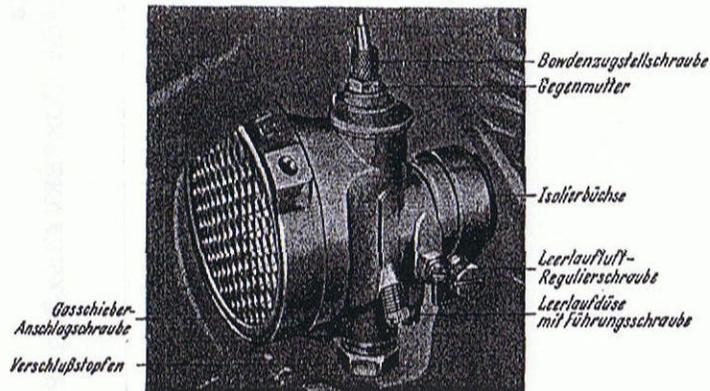


Abbildung 8: Vergaser, rechte Seite

Durch den am rechten Lenkerende befestigten Drehgriff erfolgt die Vergaserbetätigung. Der Vergaser erhält seinen Kraftstoff durch einen Kraftstoffschlauch über den Benzinhahn mit Filtersieb vom Kraftstoffbehälter. Der Schwimmer reguliert zusammen mit der Schwimrnadel den Kraftstoffstand des Vergasers. Steigen Schwimmer und Schwimrnadel bei erhöhtem Kraftstoffstand nach oben, so wird durch den Konus am oberen Ende der Nadel die Kraftstoffzufuhr abgeschlossen. Aus dem Schwimmergehäuse gelangt der Kraftstoff durch einen Spalt in den Raum unter der Spritzdüse. Die Spritzdüse trägt an ihrem unteren Ende die Kraftstoffhauptdüse. Die in der unteren Hälfte angebrachten Bohrungen an der Spritzdüse sind Austrittsöffnungen für das Kraftstoffluftgemisch, die im oberen Teil vorhandenen Bohrungen sind Lufteintrittsbohrungen für die Steuerluft. Zwischen Spritzdüse und Gasschieber ist ein ringförmiger, konischer Raum vorhanden.

Für die Dosierung der für den Leerlauf notwendigen Kraftstoffmenge ist die Leerlaufdüse vorgesehen (Abb. 8), die durch eine Schraube im Gehäuse festgehalten wird. Aus dem Raum unter der Spritzdüse wird der Kraftstoff durch eine Bohrung der Leerlaufdüse zugeleitet. Die Feineinstellung des Leerlaufes erfolgt durch die Leerlaufluftregulierschraube (Abb. 8). Aus dem Filterraum wird Luft durch eine Bohrung der Leerlaufleinrichtung zugeführt. Diese zugeführte Luftmenge kann durch den Konus der Leerlaufluftregulierschraube in ihrer Menge derart geregelt werden, daß beim Herausdrauben der Leerlaufluftregulierschraube mehr Luft in das Leerlaufsystem gelangen kann, so daß der Unterdruck verringert und die angesaugte Leerlaufkraftstoffmenge verkleinert wird. Beim Hineinschrauben der Leerlaufluftregulierschraube ist das Umgekehrte der Fall. Der Austritt des Kraftstoffluftgemisches für den Leerlauf nach dem Motor erfolgt durch eine Bohrung in die Gemischleitung des Vergasers hinter dem Gasschieber.

Die federbelastete Gasschieberanschlagschraube (Abb. 8) dient zum Einstellen der Leerlaufdrehzahl. Beim Hineinschrauben der Anschlagschraube erhöht sich die Leerlaufdrehzahl, beim Herausdrauben wird sie geringer. Von einem richtig einregulierten Leerlauf ist es abhängig, daß der Motor nicht von selbst stehen bleibt.

Mit der Starterklappe (Abb. 9) wird bei starker Kälte das Ingangsetzen des Motors wesentlich erleichtert. Bei geschlossener Starterklappe wird der Lufteintritt in die Mischkammer gedrosselt und die Kraftstoffförderung erhöht. Sobald der Motor läuft, muß die Starterklappe wieder geöffnet werden, weil sonst Leistungsabfall und erhöhter Kraftstoffverbrauch die Folge sind.

Der im Vergaser eingebaute Naßluftfilter (Abb. 9) ist mit einer Schraube befestigt, die in eine Rille am Umfang der Filterscheibe eingreift. Von Zeit zu Zeit – etwa alle 800 km – muß der Filter in Petroleum ausgewaschen und mit frischem Öl benetzt werden. Beim Betrieb des Fahrzeugs in besonders staubigen Gegenden ist entsprechend früher zu reinigen.

Der Vergaser wird im Werk auf handelsüblichen Kraftstoff einreguliert. Mittels der Bowdenzugstellschraube (Abb. 8) wird der tote Gang im Bowdenzug so eingestellt, daß gerade noch etwas Spiel im Bowdenzug vorhanden ist, damit der Gasschieber bei zugebautem Gasdrehgriff auf der Anschlagsschraube noch aufsitzt.

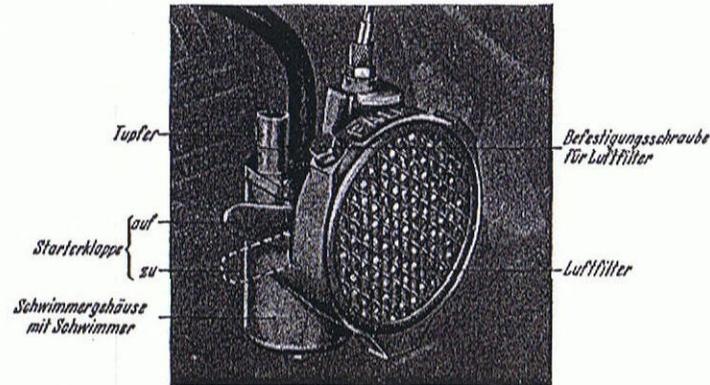


Abbildung 9: Vergaser, linke Seite

Vor Veränderung der Vergasereinstellung, besonders vor dem Einsetzen einer kleineren Hauptdüse, möchten wir dringend warnen. Es wird dadurch keine Brennstoffersparnis erzielt, sondern nur eine schädliche Überhitzung des Motors und verminderte Leistung bewirkt.

Lichtmagnetzündler

Der auf der Kurbelwelle montierte Lichtmagnetzündler (Abb. 10) mit einer Lichtleistung von 18 W liefert außer dem Zündstrom auch den Strom für Scheinwerfer, Schlußlicht und Wechselstromhorn. Die Zündergrundplatte ist mit Schrauben in Langlöchern am Motorgehäuse befestigt (siehe Abb. 10). In größeren Zeitabständen, d. h. etwa alle 2000 km, soll der Zündzeitpunkt kontrolliert, nötigenfalls neu eingestellt werden, wobei der Kontaktabstand bei geöffneten Unterbrecherkontakten 0,35–0,45 mm betragen soll. Zu diesem Zweck befinden sich auf der Ausdrehung des Gehäuses in etwa 28 mm Abstand zwei Einkerbungen. Auf dem Schwungrad finden Sie eine Körnermarke und ebenfalls in etwa 28 mm Abstand zwei Körnermarken. Wird die Schwungscheibe des Lichtmagnetzünders soweit gedreht, daß beide Körnermarken der Schwungscheibe genau gegenüber je einer Einkerbung in der Ausdrehung des Gehäuses stehen, dann befindet sich der Kolben im oberen Totpunkt. Zum Einstellen der Vorzündung wird das Schwungrad soweit nach rechts gedreht (Linksläufer!), bis die Körnermarke des Schwungrades (1 Körnerschlag) genau mit der rechten Einkerbung auf der Ausdrehung des Gehäuses übereinstimmt. Die Unterbrecherkontakte müssen in dieser Stellung gerade zu öffnen beginnen. Ist dies nicht der Fall, so muß die Feststellschraube am Kontakthalter ge-

löst und der Exzenter soweit nach rechts oder links verdreht werden, bis die Kontakte beim Aufeinandertreffen der vorerwähnten Marken von Schwungrad und Gehäuse gerade zu öffnen beginnen. Die Feststellschraube ist nach beendeter Einstellung wieder gut festzuziehen. Achten Sie bitte darauf, daß der Schmierfilz immer mit einer dünnen Schicht Heißlagerfett versehen ist.

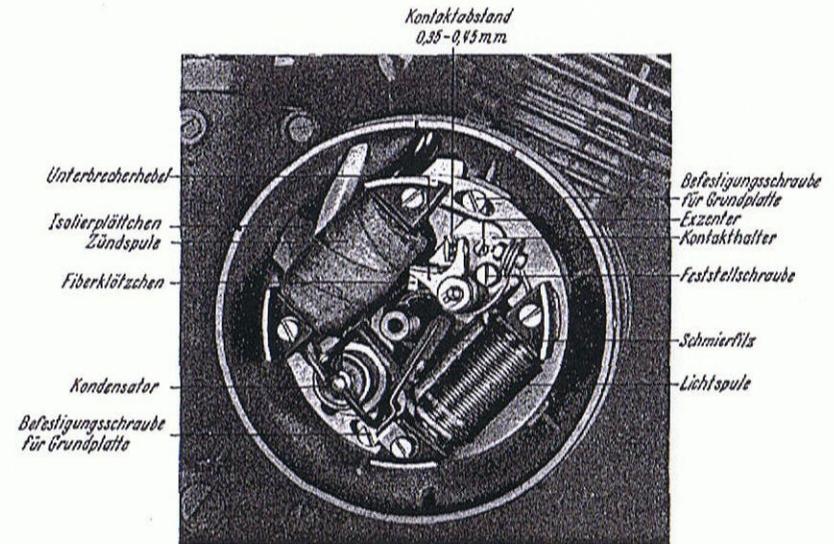


Abbildung 10: Lichtmagnetzündler (geöffnet)

Zündkerze

Die Zündkerze soll einen Wärmewert von 175 bei normaler Fahrweise, einen solchen von 225 bei scharfer Fahrweise haben. Der Elektrodenabstand soll 0,4 mm betragen. Zur Erhaltung einer ständigen Betriebsbereitschaft ist es zweckmäßig, die Zündkerze spätestens nach 1000 km herauszuschrauben und mit einer Drahtbürste zu reinigen.

Für ausgesprochene Stadt- und Kurzstreckenfahrten kann eine 145er Kerze gewählt werden, weil in diesem Fall die Kerze weniger empfindlich gegen Verölen ist. Es empfiehlt sich, stets eine intakte Reserve-Kerze mitzuführen.

Kupplung

Die Kupplung bei der „Kreidler K 50“, Typ „Luxus“, ist eine Mehrscheiben-Trockenkupplung mit zentraler Druckfeder. Durch ihre robuste Ausführung ist der Verschleiß der einzelnen Teile auf ein Minimum herabgesetzt. Ein Anbau an alle bisher gelieferten Maschinen ist möglich.

Fahrgestell

Der durchstiegefreie Einrohrrahmen ist aus nahtlos gezogenem Präzisionsstahlrohr gefertigt. Der mit dem Hauptrahmen verschraubte Hinterbau besitzt Ausfallenden für das Hinterrad. Eine Rückholfeder hält den kräftigen Mittelständer in seiner Ruhelage fest.

Die langhubige, gut gedämpfte Teleskopgabel weist eine Verbindungsbrücke für die beiden Gabelrohre auf, wodurch eine besonders gute Radführung erzielt wird (Abb. 11).

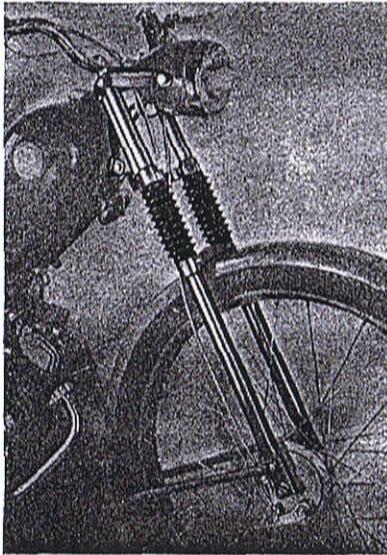


Abbildung 11: Teleskopgabel

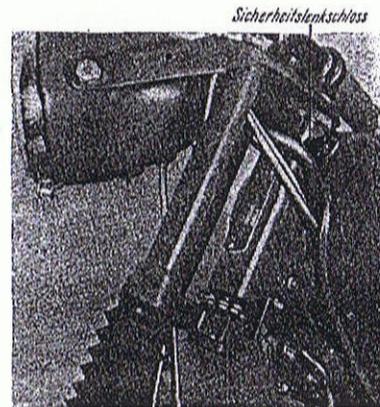


Abbildung 12: Sicherheitslenkschloß

Ab Maschine 15001 kann auf Wunsch ein Sicherheitslenkschloß geliefert werden, mit welchem die Lenkung in eingeschlagenem Zustand verriegelt wird (Abb. 12).

Der verchromte Lenker (Abb. 13) trägt an seinem linken Ende den Schalt- und Kupplungshebel und den Lichtschalter mit Horndruckknopf. An dem rechten Ende sind Vorderradbremsehebel und Gasdrehgriff angebracht. Bei Maschinen ohne Leerlauf- und Anfahrkupplung finden Sie zusätzlich am rechten Lenkerende den Kurzschlußknopf.

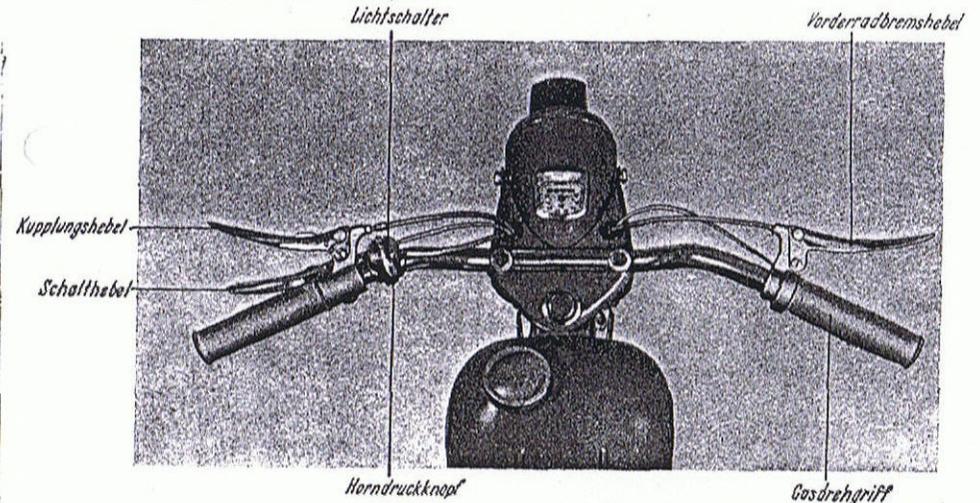


Abbildung 13: Lenker mit Bedienungshebeln

Für jede Körpergröße einstellbar ist der gut gefederte, breite Mofa-Sattel und gewährleistet damit eine bequeme Sitzposition (Abb. 14).

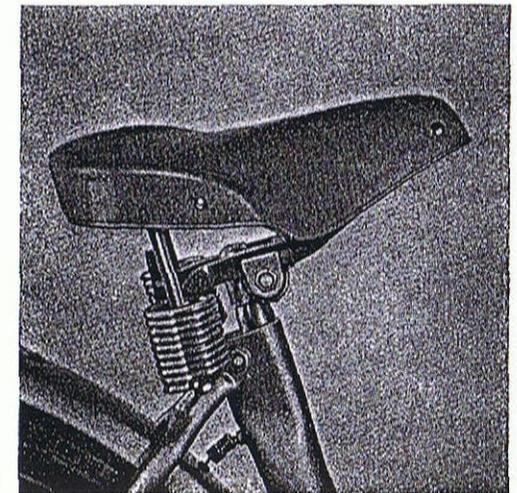


Abbildung 14: Sattel

Die Räder haben Naben mit Hochschulterkugellagern und Innenbackenbremsen von 100 mm Ø. Durch Ziehen des Handhebels am rechten Lenkerende tritt die Vorderradbremse in Tätigkeit. Die Hinterradbremse wird wie beim Fahrrad durch Zurücktreten der Tretkurbel betätigt. Das auf der Tretkurbelwelle sitzende Gesperre überträgt die Fußkraft über die Bremsstange auf die Innenbackenbremse des Hinterrades (Abb. 15).

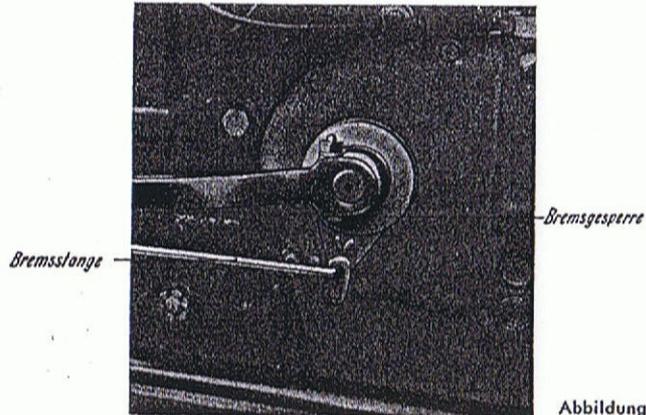


Abbildung 15: Bremsantrieb

Kraftstoffbehälter

Der vorne über dem Motor sitzende, formschöne Kraftstoffbehälter (Abb. 16) faßt 7 l Kraftstoff-Öl-Mischung. Es ist zu beachten, daß das Entlüftungsloch im Tankverschluß nicht verstopft ist, da sonst der Kraftstoffzufluß gestört wird.

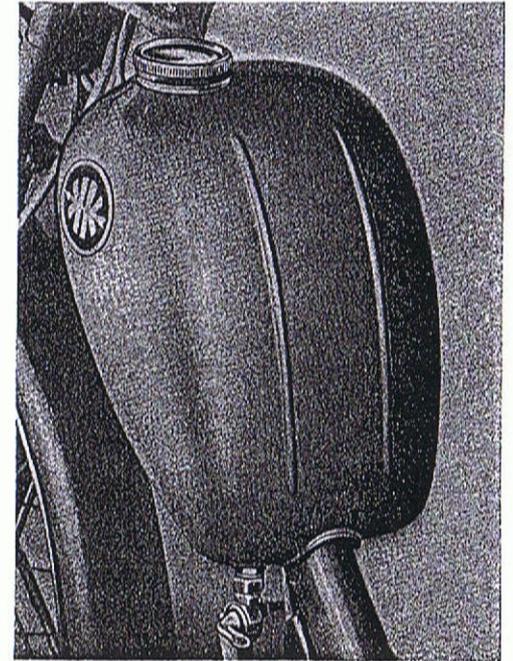


Abbildung 16: Kraftstoffbehälter

Kraftstoffhahn

6,3 l Kraftstoff können bei geöffnetem Kraftstoffhahn verbraucht werden. Der restliche Kraftstoff erst dann, wenn man den Hahn auf Reserve stellt. Das am Hahnkörper befindliche Sieb ist von Zeit zu Zeit zu reinigen (etwa alle 1000 km).

Antrieb

Eine stark dimensionierte Mofakette $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ überträgt die Kraft vom Motor und Tretantrieb auf das Hinterrad. Bei der „Kreidler K 50“, Typ „Standard“, ohne Leerlauf- und Anfahrkupplung, werden evtl. auftretende Stöße von Hinterrad oder Motor durch das elastische Kupplungsstück auf der Antriebswelle gedämpft.

Elektrische Ausrüstung

Die „Kreidler K 50“ ist mit einem Scheinwerfer (Abb. 17) von 100 mm Spiegel-
durchmesser ausgestattet. Im Scheinwerfer befindet sich eine Bilux-Lampe
15/15 Watt. Den Kurzschlußknopf zum Stillsetzen des Motors finden Sie an der
rechten Unterseite des Scheinwerfers. Am linken Lenkerende sitzt der Licht- und
Abblendschalter zum Ein- und Ausschalten der Beleuchtung und zur wahlweisen
Umschaltung auf Nah- und Fernlicht.
Auf Wunsch kann ein Einbautachometer geliefert werden, das in der hierfür
vorgesehenen Scheinwerferöffnung angebracht werden kann.

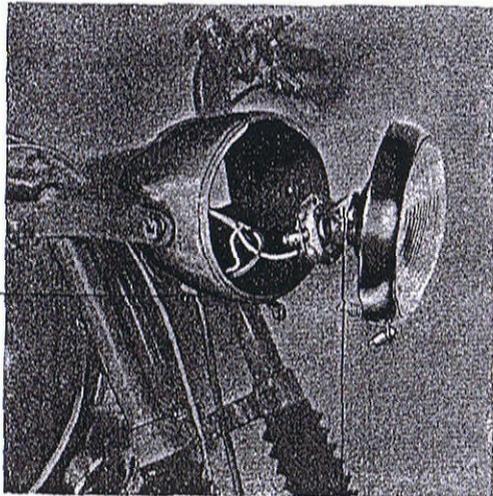


Abbildung 17:
Scheinwerfer (geöffnet)

Biluxbirne 15/15 Watt

Das Schlußlicht (Abb. 18) beleuchtet gleichzeitig das Nummernschild und ist mit
einem Rückstrahler kombiniert. Wird der Scheinwerfer eingeschaltet, so wird
auch das Schlußlicht mit Strom versorgt.

Kugelbirne 5 Watt

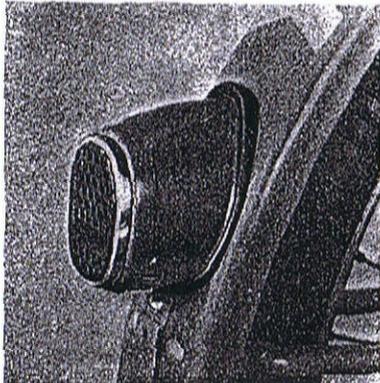


Abbildung 18: Schlußlicht (geschlossen)

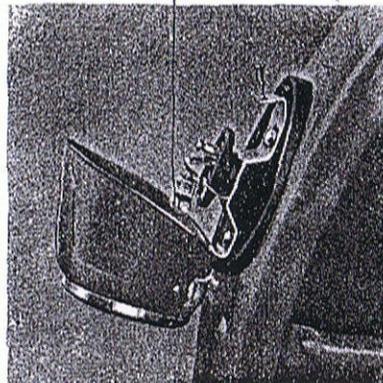


Abbildung 19: Schlußlicht (geöffnet)

Weiter gehört zur elektrischen Ausrüstung das unter dem Kraftstoffbehälter
angebrachte Wechselstromhorn (Abb. 20), dessen Betätigung durch Druckknopf
an der linken Lenkerseite erfolgt.

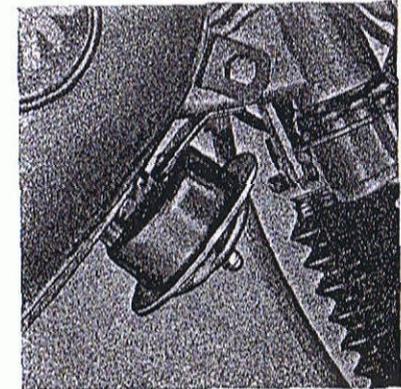


Abbildung 20: Wechselstromhorn

Die gesamte elektrische Anlage wird mit Wechselstrom aus der Lichtspule des
Schwungradzünders gespeist.

Scheinwerfer, Schlußlicht und Horn werden nur bei laufendem Motor mit Strom
versorgt. Bei stillgesetztem Motor ist kein Strom verfügbar.

Schaltschema der elektrischen Anlage umseitig. ➔

Schaltplan Kreidler K 50

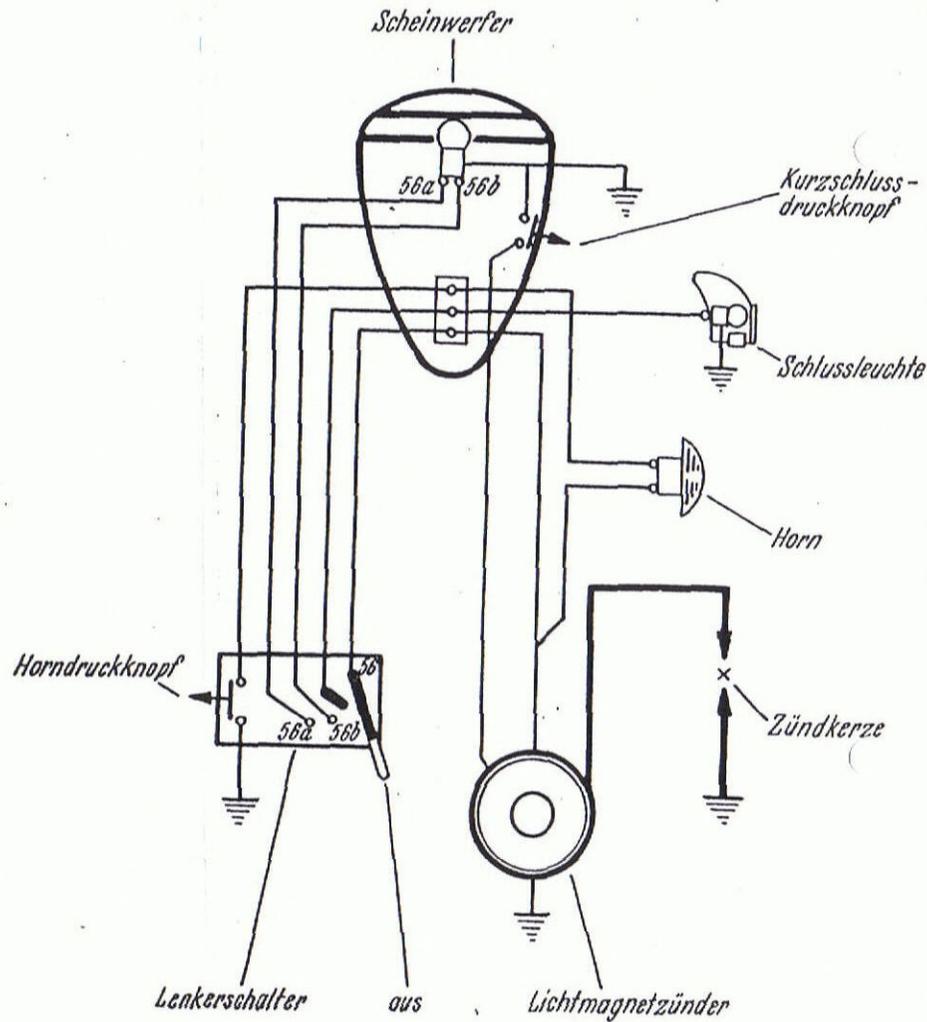


Abbildung 21: Schaltplan der elektrischen Anlage

Bremsen

Für die Fahrsicherheit ist die Funktion der Bremsen von ausschlaggebender Wichtigkeit. Die Vorderradbremse kann mit der Stellschraube am Bremsteller nachgestellt werden (Abb. 22).

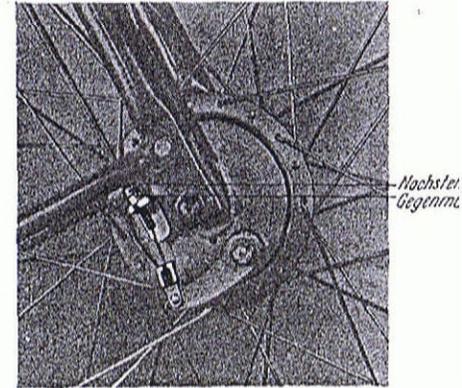


Abbildung 22: Nachstellen der Vorderradbremse

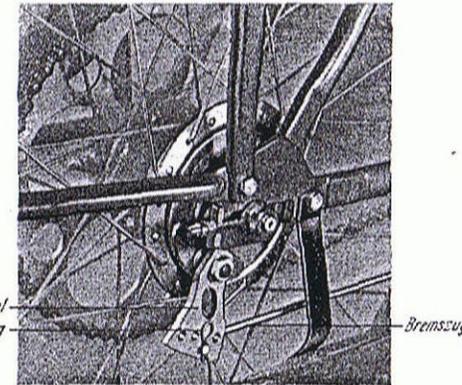


Abbildung 23: Nachstellen der Hinterradbremse

Die Hinterradbremse wird durch Umstecken der Bremszugstange in die dahinterliegende Bohrung des Bremshelbs nachgestellt (Abb. 23).

Dabei ist zu beachten, daß in gebremstem Zustand der Hebel des Bremsesperres auf der Tretwelle senkrecht nach unten steht.

Beim Nachstellen der Bremsen ist darauf zu achten, daß die Räder bei gelöster Bremse frei laufen. Abgenützte, bzw. verölte Bremsbeläge sind sofort zu erneuern. Ein guter Fahrer wird die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs nicht mit den Bremsen, sondern mit dem Gasdrehgriff regulieren. Die beste Bremswirkung erzielen Sie, wenn Sie beide Bremsen langsam aber zügig bedienen.

Ausbau des Vorderrades

Zum Ausbau der Räder wird die Maschine auf den Ständer gestellt. Beim Vorderrad hängen Sie zuerst den Bremsdrahtzug aus dem Bremshebel an der Nabe aus, entfernen die Nachstellschraube für den Seilzug am Bremsdeckel und ziehen den Seilzug aus dem Auge am Bremsteller heraus. Dann lösen Sie die beiden Achsmuttern. Bei Rädern mit Tachometerantrieb wird vor dem Lösen der Achsmuttern die Tachometerantriebswelle aus dem Tachometerantriebsgehäuse herausgezogen. Darauf ziehen Sie das Vorderrad wie beim Fahrrad nach unten aus der Gabel (Abb. 24).

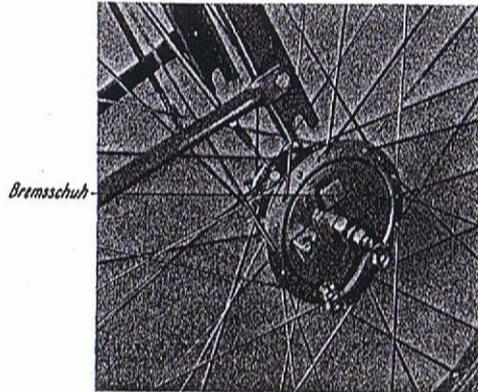


Abbildung 24:
Ausbau des Vorderrades

Einbau des Vorderrades

Der Einbau des Vorderrades erfolgt in umgekehrter Reihenfolge; dabei ist zu beachten, daß der am Gehäusedeckel angebrachte Bremssehuh in den U-förmigen Teil des rechten unteren Gabelendes eingeführt wird ohne dort zu klemmen. Achten Sie ferner darauf, daß das Vorderrad genau in der Mitte zwischen den beiden Gabelrohren steht. Die Achsmuttern sind kräftig anzuziehen und von Zeit zu Zeit auf festen Sitz zu prüfen.

Ausbau des Hinterrades

Zum Ausbau des Hinterrades ziehen Sie nach Entfernen der Sicherungsfeder die Bremsstange aus der Bohrung des Bremshebels. Nunmehr lösen Sie die beiden Achsmuttern, drücken die Kettenspanner nach der Seite heraus und schieben das Rad nach vorne, so daß es nach unten aus den Ausfallenden herausfällt (Abb. 25). Das Kettenschloß braucht zum Abnehmen der Kette nicht geöffnet zu werden. Lassen Sie die Kette nicht auf den Boden fallen, eine verschmutzte Kette zu reinigen ist sehr mühsam.

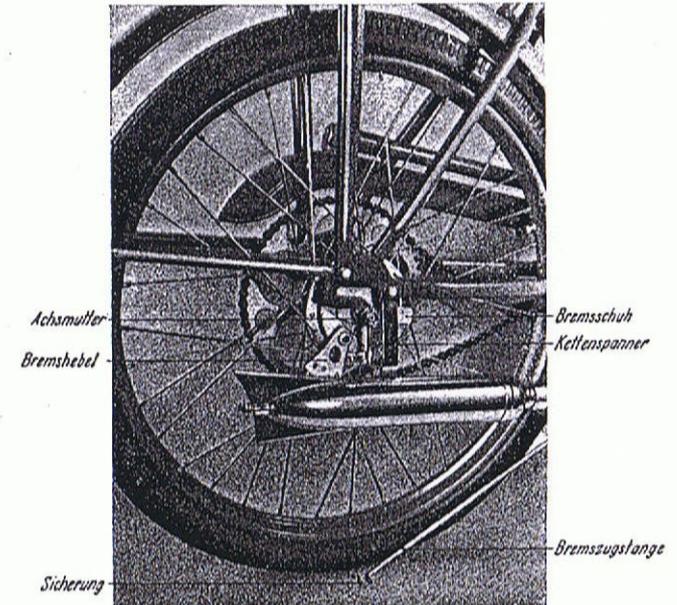


Abbildung 25: Ausbau des Hinterrades

Einbau des Hinterrades

Beim Einbau des Hinterrades legen Sie zunächst die Kette auf das Kettenrad, führen das Hinterrad in die Ausfallenden und schieben gleichzeitig den Bremssehuh des Bremsdeckels in den U-förmigen Bremsanschlag am hinteren Rahmenrohr. Sitzt der Bremssehuh nicht richtig in dem U-förmigen Bremsanschlag, dann wird beim Bremsen der Bremsdeckel mitgerissen und beschädigt. Jetzt werden die Kettenspanner in den dafür vorgesehenen Schlitz am Hinterrahmen eingehängt, und die Kette auf den vorgeschriebenen Durchhang von ca. 1 cm geprüft. Ist der Durchhang zu groß, werden beide Kettenspanner **gleichmäßig** angezogen. Vor dem Festziehen der Achsmuttern überzeugen Sie sich, daß Kette und Hinterrad genau spuren. Zum Schluß werden die Achsmuttern gut festgezogen und die Bremsstange in die entsprechende Bohrung des Bremshebels eingehängt. Dabei darf die Sicherungsfeder für die Bremsstange nicht vergessen werden.

PFLEGE

Die „Kreidler K 50“ ist robust und verschleißfest gebaut. Dennoch empfiehlt es sich, stets darauf zu achten, daß alle Teile tadellos in Ordnung gehalten werden.

1. Bremsen

Außer der Bremskontrolle vor Antritt einer Fahrt müssen die Bremsen in regelmäßigen Abständen etwa alle 1000 km kontrolliert und erforderlichenfalls nachgestellt werden. Die Einregulierung muß so erfolgen, daß stets die bestmögliche Bremswirkung erzielt wird.

2. Schalthebel

Die Schaltung wird an der Nachstellschraube am Getriebegehäuse so eingestellt, daß die Schaltwelle nicht unter Druck steht, d.h. der Schalthebel am Lenker muß in ausgeklinktem Zustand so leicht gehen, daß beim Anziehen dieses Schalthebels nur leichter Federzug (toter Gang) von einigen Millimetern bis zum stärkeren Druckpunkt deutlich spürbar ist (Abb. 26). Die Gegenmutter der Nachstellschraube ist danach wieder gut festzuziehen.

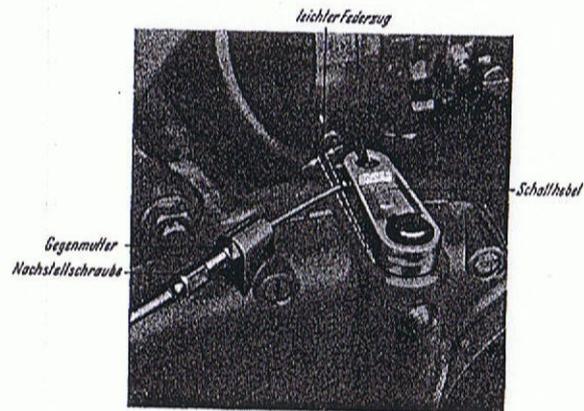
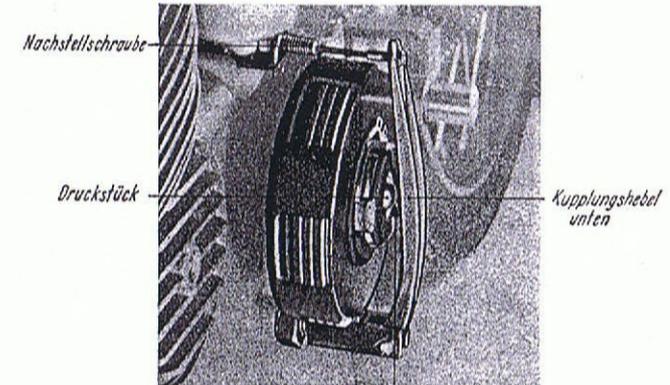


Abbildung 26: Einstellen der Schaltung



in ausgekuppeltem Zustand dürfen sich Druckstück und Kupplungshebel nicht berühren

Abbildung 27: Einstellen der Kupplung

3. Kupplung

Die Kupplung ist mit der Nachstellschraube am Widerlager so einzustellen, daß sich Druckstück und unterer Kupplungshebel in eingekuppeltem Zustand nicht berühren und am Kupplungshandhebel ein Spiel von etwa 4 mm vorhanden ist (Abb. 27 und 28). Der Berührungspunkt von Druckstück und Kupplungshebel ist alle 1000 km mit Heißlagerfett zu versehen. Das Nadelager unter dem Kettenritzel der Kupplung soll alle 2000 km mit harz- und säurefreiem Öl geschmiert werden.

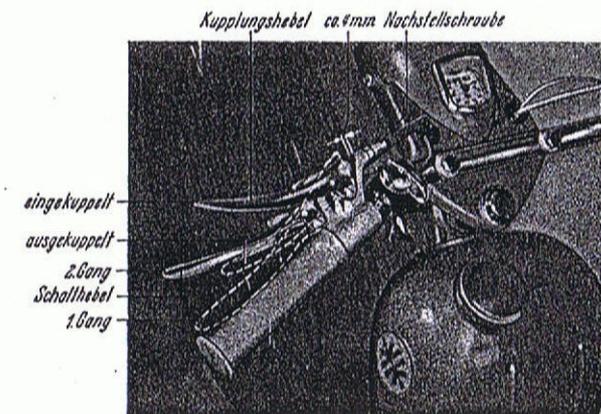


Abbildung 28: Einstellen der Kupplung

4. Kette

Der Kettendurchhang soll ca. 1 cm betragen. Hat sich die Kette gelängt, so muß, nachdem die Achsmuttern gelöst sind, das Hinterrad mittels der beiden Kettenspanner gleichmäßig soweit zurückgezogen werden, daß die richtige Kettenspannung erreicht wird (Abb. 29). Zuletzt sind die gelösten Achsmuttern wieder kräftig festzuziehen. Die Muttern des Kettenspanners nochmals anziehen. Das Hinterrad muß gerade in der Hintergabel stehen; die Kette muß spuren.

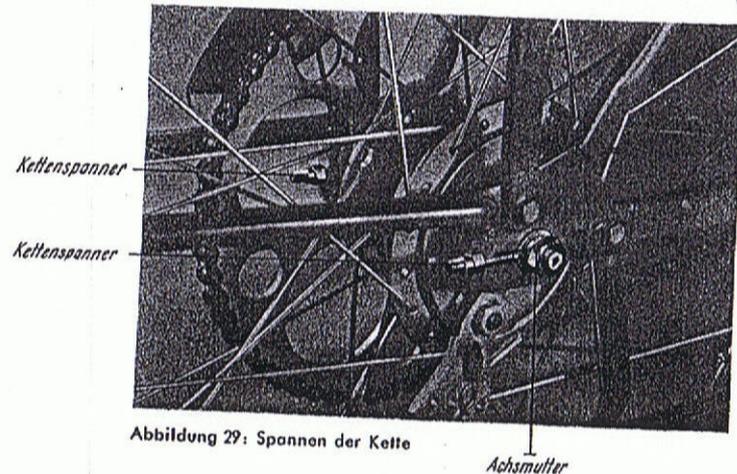


Abbildung 29: Spannen der Kette

5. Schrauben und Muttern

Sämtliche auf Seite 42 zusammengestellten Schrauben und Muttern sind in regelmäßigen Zeitabständen auf festen Sitz zu überprüfen und gegebenenfalls nachzuziehen.

6. Schlußlicht

Bei Antritt jeder Fahrt, vor allem bei Dunkelheit, überzeugen Sie sich davon, daß das Schlußlicht brennt. Eine neue Birne ist billiger als ein Strafzettel oder langer Krankenhausaufenthalt, wenn Sie wegen einer nicht brennenden Schlußlampe von hinten angefahren werden.

7. Entkohlen

Die Auspuffanlage (Rohr und Topf) (Abb. 30), der Verbrennungsraum (Zylinderkopf und Kolben) und der Auslaßkanal müssen alle 2000 km von Ölkohleansatz gereinigt werden. In Motor und Auspuffanlage setzt sich nach längerem Gebrauch Ölkohle ab, welche die Leistung des Motors beträchtlich herabsetzt. Das Entrüßen lassen Sie am besten durch Ihre Kundendienststelle durchführen.

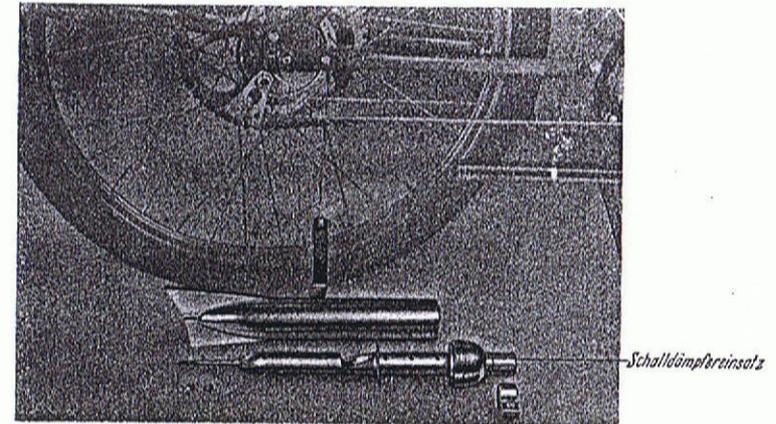


Abbildung 30: Auspufftopf zerlegt

8. Reinigen

Wir empfehlen, nach dem Waschen, vor Antritt einer Fahrt im Regen oder bei feuchtem Wetter, die ganze Maschine mit harz- und säurefreiem Öl einzusprühen. Sie bewahren dadurch Ihr Fahrzeug vor dem Rosten, und die „Kreidler K 50“ behält immer ihr gefälliges Aussehen.

9. Überwintern

a) Fahrgestell

Die ganze Maschine wird gründlich gereinigt und völlig trockengerieben. Mit einem guten Korrosionsschutzöl, d. h. einem säurefreien Öl wird dann das gesamte Fahrzeug eingesprüht. Die Reifen werden mit mäßig Luft versehen und die Maschine so aufgebockt, daß die Reifen den Boden nicht berühren. Am zweckmäßigsten für das Überwintern der „Kreidler K 50“ ist ein trockener Raum mit wenig Temperaturunterschied.

b) Motor

Bei geschlossenem Kraftstoffhahn wird die Maschine so lange gefahren, bzw. der Motor so lange laufengelassen, bis der Vergaser völlig entleert ist. Nach

Herausschrauben der Zündkerze träufeln Sie durch die Kerzenöffnung etwas Motorenöl (etwa 1 ccm) in den Zylinder ein. Das Hinterrad der hochgebockten Maschine wird dann bei losgelassenem Schalthebel (2. Gang) ein- bis zweimal durchgedreht, damit das durch die Kerzenöffnung eingeträufelte Öl auf der Zylinderwandung gleichmäßig verteilt wird.

Um eine Kondenswasserbildung im Zylinder zu vermeiden, wird die Kerze nicht mehr eingeschraubt, sondern die Kerzenöffnung mit einem sauberen Tuch oder einem feinen Gazefilter verschlossen. Alle 3-4 Wochen drehen Sie den Motor, wie bereits beschrieben, einige Male durch, ohne jedoch nochmals Öl einzuspritzen.

Soll die Maschine wieder in Betrieb genommen werden, so ist nur darauf zu achten, daß das im Tank befindliche Kraftstoff-Ölgemisch gut durchgerührt oder durchgeschüttelt wird. Sonstige Arbeiten sind im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme mit Ausnahme der sonst üblichen Pflegearbeiten nicht notwendig.

TANKEN

Kraftstoff und Öl sollen nie im Kraftstoffbehälter des Fahrzeuges, sondern in einem dafür geeigneten Mischgefäß gemischt werden. Auch ist es zweckmäßig, beim Tanken ein Sieb oder einen Filz zu benutzen, damit auch nicht kleinste Schmutzkörper in den Kraftstoffbehälter kommen. Störungen durch Schmutz im Benzin, wie verstopfte Vergaserdüse etc., sind genau so lästig wie irgendein Defekt, dabei sind sie bei einiger Sorgfalt zu vermeiden. Von Zeit zu Zeit nehmen Sie das Sieb des Kraftstoffhahns heraus und reinigen es sorgfältig, am besten mit einer weichen Bürste. Versuchen Sie keinesfalls, es mit einer Nadel zu reinigen, da hierdurch die Siebmaschen auseinandergedrückt werden und Schmutz durchlassen. Der Schmutz würde dann in den Vergaser gelangen und dort die Düsen verstopfen.

SCHMIEREN

1. Motor

Der Motor wird durch das dem Kraftstoff beigemischte Öl geschmiert. Das Mischungsverhältnis beträgt 1:20, d. h. ein Teil Öl auf 20 Teile Kraftstoff. Verwenden Sie immer ein anerkanntes Markenöl der Viskosität SAE 40 oder 50.

2. Getriebe

Nach 600 km Fahrtstrecke lassen Sie bei warmem Motor erstmals das Öl ab, reinigen die Ölablaßschraube von anhängendem Schmutz und füllen 150 ccm neues Markenöl der Viskosität SAE 40 oder 50 ein. Die Maschine etwa eine

Minute laufen lassen, darauf das Öl wieder restlos entfernen und nochmals 150 ccm Motorenöl der Viskosität SAE 40 oder 50 einfüllen. Dasselbe bei 1200 km wiederholen. Später alle 1000 km Ölstand prüfen, alle 2000 km Öl wechseln und Ölablaßschraube reinigen.

Für Maschinen, die im Winter längere Zeit im Kalten, d. h. in Temperaturen unter 0° stehen, empfehlen wir für diese Zeit ein Getriebeöl mit der Viskosität SAE 30 zu verwenden. Im Frühjahr ist jedoch wieder auf ein Öl der Viskosität SAE 40 oder 50 überzugehen.

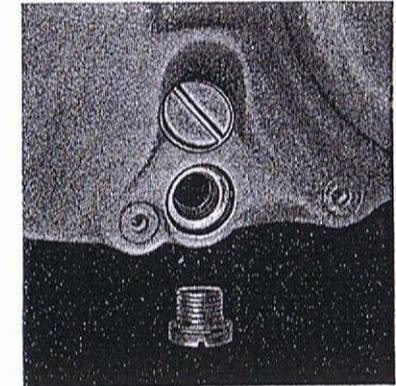


Abbildung 31: Öl-Ablass-Schraube

3. Teleskopgabel

Die Teleskopgabel wird alle 2000 km an ihren Schmiernippeln (Abb. 32) mit einer Lub-Fettpresse mit Hochdruckschmierfett durchgeschmiert.

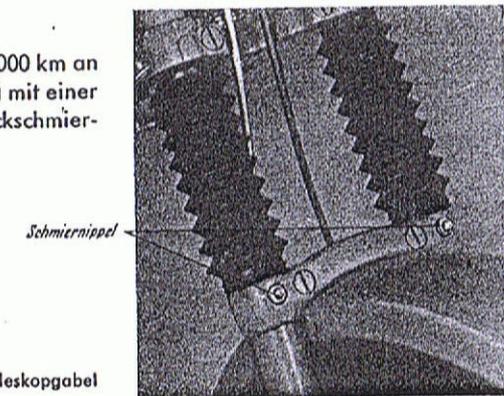


Abbildung 32:
Schmierstellen an der Teleskopgabel

4. Radnaben und Tachometerantrieb

Die Radnaben werden alle 4000 km auseinandergenommen (Abb. 33). Dazu werden die Räder ausgebaut. Auf der Bremsdeckelseite entfernen Sie Bremsdeckel, Distanzscheibe, Staubkappe, Filzring und Druckstück. Auf der

der Bremse gegenüberliegenden Seite nehmen Sie Gegenmutter, Unterlagscheibe, Staubkappe, Filzring und Druckstück ab. Die jetzt in den Naben freiliegenden Kugellager werden gründlich gereinigt und mit frischem Wälzlagerfett versehen. Den Tachometerantrieb (Abb.34) schmieren Sie ebenfalls

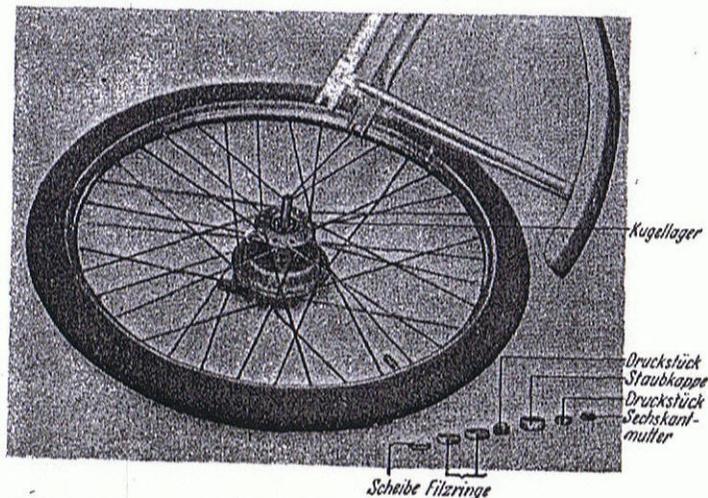


Abbildung 33: Vorderadler, teilweise zerlegt

alle 4000 km an dem dafür vorgesehenen Schmiernippel mittels einer Fettpresse mit Hochdruckschmierfett ab. Dabei entfernen Sie die Tachometerantriebswelle, da bei angeschlossener Tachometerantriebswelle das Tachometer verölen kann.

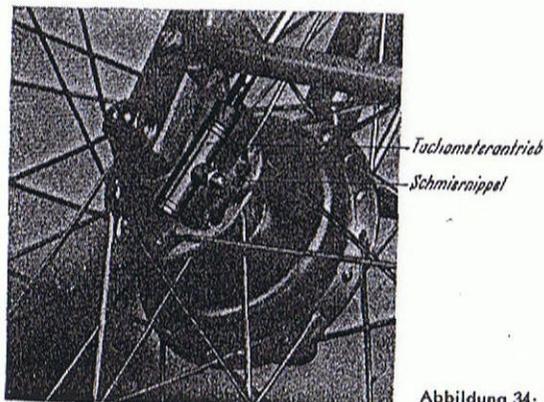


Abbildung 34: Tachometerantrieb

5. Kette

Die Kette ist alle 1500 km abzunehmen, gründlich in Waschbenzin oder Petroleum zu reinigen und dabei die einzelnen Kettenglieder in ihren Gelenken zu bewegen. In sauberem Petroleum spülen Sie dann die Kette nochmals nach. Dann in ein Bad von erwärmtem Kettenfett legen und vor dem Wiederauflegen abtropfen lassen. Die Schließfeder des Kettenschlosses muß so eingesetzt werden, daß ihr nicht geschlitztes Ende in der Laufrichtung der Kette vorne liegt (Abb. 35).

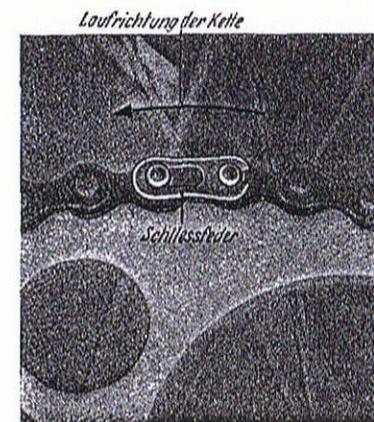


Abbildung 35: Kettenschloß

6. Seilzüge

In die Hüllen der Seilzüge tröpfeln Sie alle 1500 km einige Tropfen mit Benzin vermishtes Öl ein. Die Seilzüge dabei vorher aushängen.

Wollen Sie sich diese etwas schmutzige Arbeit erleichtern, so besorgen Sie sich im einschlägigen Fachhandel eines der zahlreich angebotenen Seilzugschmiergeräte.

7. Gelenke

Die Gelenke der Bedienungshebel und des Bremsgestänges sind nach einer Regenfahrt oder nach Abwaschen der Maschine zu ölen.

8. Lenkungsager

Die Lenkungsager werden nach etwa 8000 km ausgebaut, gründlich gereinigt und mit frischem Wälzlagerfett versehen.

SCHMIERMITTEL

Motor: Markenöl SAE 40 oder 50 im Sommer und Winter.

Getriebe: Markenöl SAE 40 oder 50 im Sommer und Winter.

Teleskopgabel und Tachometerantrieb: Hochdruckschmierfett.

Naben und Lenkungsager: Wälzlagerfett.

Kette: Kettenfett.

12 gute Ratschläge

Wenn Sie die folgenden Punkte genau lesen und befolgen, werden Sie ungetrübte Freude an Ihrer „Kreidler K 50“ haben.

- ① **Bei abgestelltem Fahrzeug Schalt- und Kupplungshebel ausklinken und loslassen!**
Befolgen Sie das nicht, dann stehen die Druckfedern zum Schaltkonus und in der Kupplung immer unter Spannung und werden unnötigerweise belastet.
- ② **Bei Stillstand des Fahrzeuges Kraftstoffhahn schließen, Vergaser leer fahren.**
Bleibt der Kraftstoffhahn geöffnet und der Vergaser gefüllt, so verdunstet der im Vergaser befindliche Kraftstoff, während das Öl zurückbleibt. Beim Wiederantreten enthält dann der Kraftstoff zuviel Öl, so daß der Motor schlecht anspringt, weil die Kerze verölt.
- ③ **Beim Umschalten auf den 2. Gang Gas wegnehmen. Schalthebel beim Schalten ausklinken und rasch loslassen.**
Nehmen Sie das Gas nicht weg und lassen Sie den Schalthebel langsam los, so hat dies eine anormale Abnutzung des Spreizringes zur Folge.
- ④ **Schalthebel beim Fahren im 2. Gang locker lassen. Stets auf das vorgeschriebene Spiel am Schalthebel achten.**
Falls Sie den Schalthebel während der Fahrt im 2. Gang irgendwie anziehen, kann der Spreizring schleifen, er nützt sich dann vorzeitig ab. Die Folge davon ist ein Durchrutschen des 2. Ganges. Dasselbe tritt ein, wenn das vorgeschriebene Spiel von einigen Millimetern am Schalthebel nicht eingehalten wird.
- ⑤ **Zündzeitpunkt regelmäßig kontrollieren.**
Unterlassen Sie diese Überprüfung, so kann durch die Abnutzung des Unterbrecherfußes (Fiber) der Zündzeitpunkt verändert werden. Der Motor wird dann übermäßig heiß und zeigt keine Leistung. Außerdem stellt sich frühzeitiger Verschleiß ein.
- ⑥ **Vergasereinstellung nicht ändern, Kraftstofffilter regelmäßig reinigen.**
Der günstigste Einstellwert ist Hauptdüse 72, Leerlaufdüse 30, Leerlaufluftregulierschraube $\frac{1}{2}$ Umdrehung offen, Spritzdüse 41 x 1,0. Eine kleinere Düse bewirkt Überhitzung des Motors und

Leistungsabfall, eine größere Düse Überfettung des Gemisches, Naßwerden der Kerze, erhöhten Kraftstoffverbrauch und Leistungsabfall.

Bei verschmutztem Kraftstofffilter bekommt der Motor zu wenig Kraftstoff, läuft unregelmäßig und erhitzt sich stark.

- ⑦ **Das Auspuffrohr darf nicht blau sein.**
Ein blaues Auspuffrohr deutet auf eine zu späte Zündeneinstellung oder auf ein zu mageres Gemisch hin. Der Motor wird dabei übermäßig heiß, schlechte Leistung und vergrößerte Abnutzung sind die Folge. Zündung, Vergaser und Kraftstofffilter kontrollieren.
- ⑧ **Kerze regelmäßig reinigen, mindestens alle 1000 km bzw. 1mal wöchentlich.**
Ist die Kerze nicht einwandfrei sauber, so haben Sie Ärger durch schlechtes Anspringen, unregelmäßiges Laufen des Motors und ungenügende Leistung.
- ⑨ **Rändelmutter des Schlauchventils gut festziehen.**
Die Rändelmutter des Schlauchventils muß immer satt an der Felge anliegen. Ist diese Mutter lose, so besteht die Gefahr, daß der Schlauch wandert, das Ventil abreißt und dabei den Schlauch zerstört.
- ⑩ **Maschine nicht rückwärts schieben.**
Beim gewaltsamen Versuch, die „Kreidler K 50“ Typ „Standard“ rückwärts zu schieben, tritt die Hinterradbremse sofort in Tätigkeit. Die Bremsbacken werden übermäßig stark gegen die Bremsstrommel gedrückt und die Bremse wird blockiert. Bei der „Kreidler K 50“ Typ „Luxus“ mit Anbaukupplung kann die Maschine rückwärts bewegt werden, wenn die Kupplung ausgelöst ist.
- ⑪ **Vorgeschriebene Kundendienstarbeiten pünktlich einhalten.**
Jedem Garantieschein sind Kundendienstchecks angeheftet. Lassen Sie die darauf vorgeschriebenen Kundendienstarbeiten pünktlich und genau durchführen. Sie bewahren sich dadurch vor Schaden. Garantieansprüche können nur anerkannt werden, wenn diese Arbeiten bei der vorgeschriebenen Kilometerzahl durchgeführt und uns durch Einsendung der Scheckabschnitte bekanntgegeben werden.
- ⑫ **Pflegearbeiten regelmäßig durchführen.**
Die auf der Tabelle, Seite 39 angegebenen Pflegearbeiten bitten wir nach der vorgeschriebenen Kilometerlaufzeit regelmäßig durchzuführen und Ihre „Kreidler K 50“ wird immer fahrbereit sein.

AUFSTELLUNG DER WICHTIGSTEN ZU ÜBERWACHENDEN SCHRAUBEN UND MUTTERN (Abb. 39)

1. Kabelklemmschrauben im Scheinwerfer, in der Schlußlampe, im Horn und in den Lüsterklemmen.
2. Befestigungsschrauben für Gepäckträger.
3. Befestigungsschrauben für Kettenschutz.
4. Muttern für Zylinderkopf.
5. Deckmutter für Lenkungslager.
6. Befestigungsschrauben für Bedienungshebel am Lenker.
7. Befestigungsschrauben für Lenker.
8. Befestigungsschrauben für Scheinwerfer.
9. Schraube für Horn.
10. Befestigungsschrauben für Schutzblechstreben.
11. Achsmuttern an Vorder- und Hinterrad.
12. Befestigungsschrauben und Muttern für Auspuffrohr und Auspufftopf.
13. Befestigungsschrauben für Motor (3 Stück).
14. Muttern für Keile an den Tretkurbeln, rechts und links.
15. Sicherungen für Bremszugstange.
16. Klemmschraube für Vergaseranschluß.

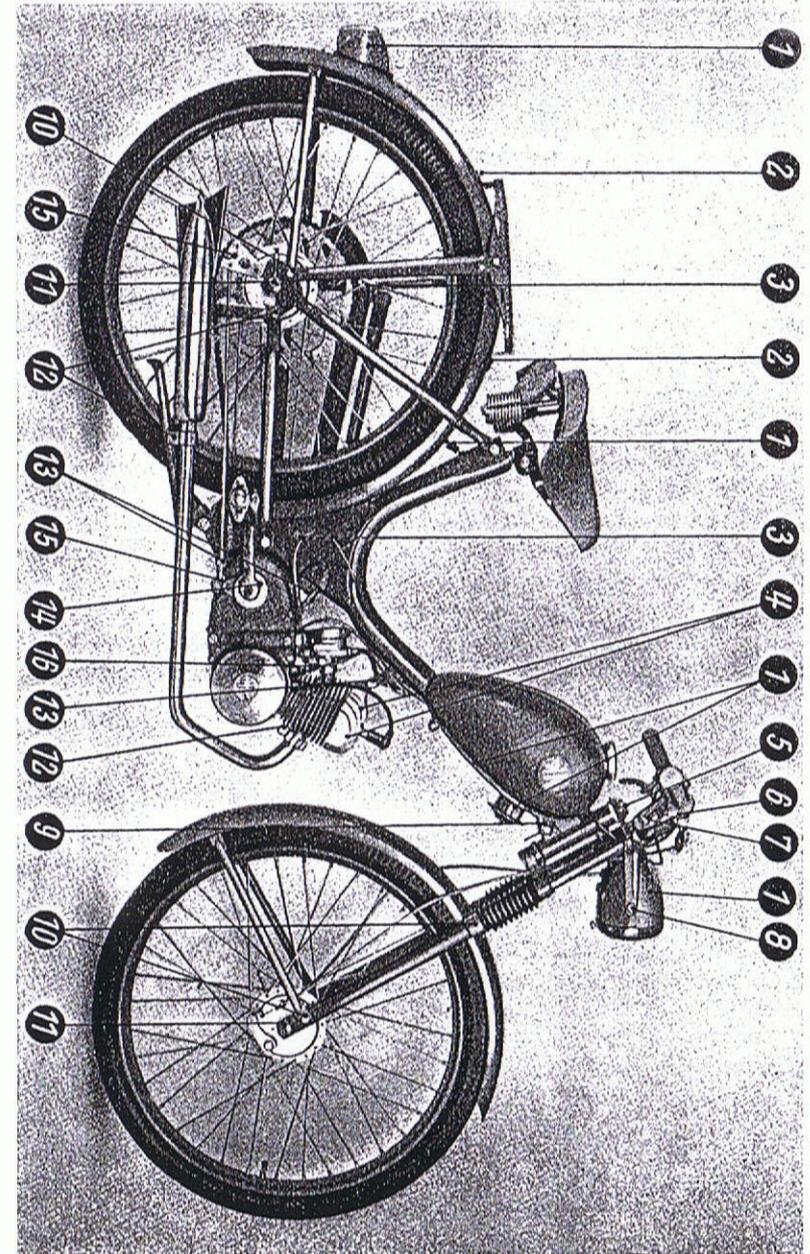


Abbildung 39: Die wichtigsten zu Überwachenden Schrauben und Muttern