



MANUEL D'INSTRUCTIONS

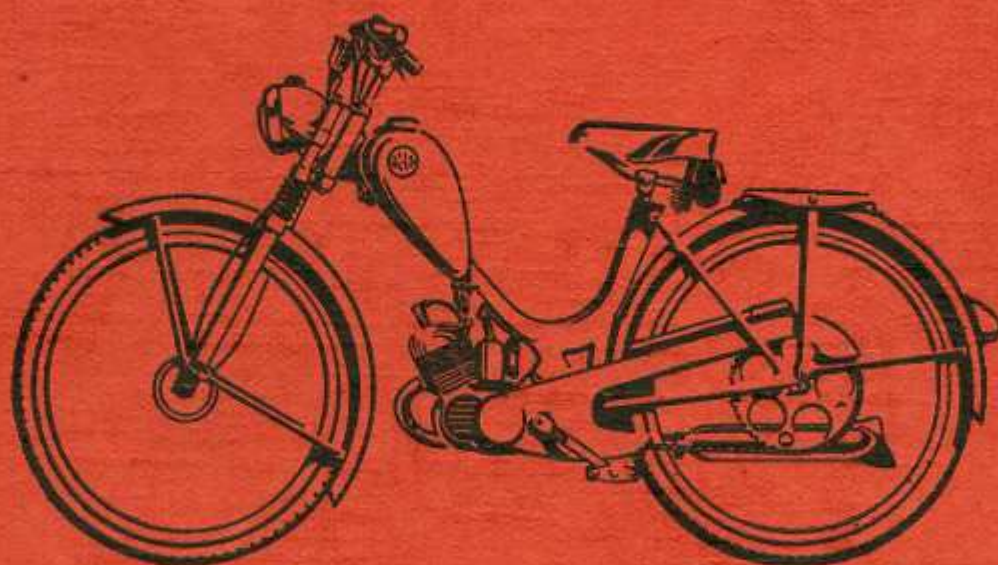
K 50

EDITION NOVEMBRE 1952



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com



Edité par

KREIDLER FAHRZEUGBAU, KORNWESTHEIM PRES DE STUTTGART
DEPARTEMENT DES KREIDLER'S METALL- UND DRAHTWERKE GMBH

TABLE DE MATIERES

	Page
Préface	2
Caractéristiques techniques	4
Leviers de commande	6
Le premier départ	7
Rôdage	9
Le moteur deux temps	10
Description du «Kreidler K 50»	12
Moteur	12
Carburateur	14
Epurateur d'air à imprégnation d'huile	15
Volant magnétique	15
Bougie d'allumage	16
Cadre	17
Réservoir à essence	19
Robinet d'essence	19
Transmission	19
Équipement électrique	20
Freins	23
Démontage des roues	24
Entretien	26
Ravitaillement	28
Lubrification	29
Lubrifiants	31
Identification	32
Contrôle des vis et écrous	33
Tableau d'entretien	34
12 bons conseils	35

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur:

Deux-temps monocylindrique de notre fabrication, refroidi par air, alésage 38 mm, course 44 mm, cylindrée 50 cmc environ, taux de compression 1:7,25, puissance au frein 2,2 CV à 5.000 tours/minute, piston plat, balayage à courants ascendants, cylindre en alliage léger.

Boîte de vitesses:

Bloc moteur-engrenage, 2 rapports, pignons de taille oblique constamment en prise, roue libre en petite vitesse, commande du changement de vitesse à l'aide d'un levier placé sur le guidon, traction par pédalage incorporée dans la boîte de vitesses, graduation des vitesses = 1:1,7.

Rapports de démultiplication dans la boîte de vitesses en petite vitesse 1:5,86, en grande vitesse 1:3,36. Rapports finals: en petite vitesse 1:28,4, en grande vitesse 1:16,3.

Allumage et éclairage:

Volant magnétique-alternateur avec puissance de lumière de 18 Watts, bougie avec valeur thermique 175 ou 225, avance à l'allumage $30^\circ = 3$ mm avant le point mort haut du piston. Phare de 105 mm avec lampe Bilux 15/15 Watts, interrupteur-code au guidon, avertisseur à courant alternatif.

Carburateur:

Carburateur AMAL 14 E 1 G 14 mm de diffuseur, gicleur principal 60, boisseau No. 5, position de l'aiguille 3^{me} cran d'en haut, avec épurateur d'air à imprégnation d'huile et clapet de mise en marche à froid.

Transmission:

Transmission de l'arbre à manivelle, assurée par pignons dentés hélicoïdaux, à l'arbre principal de la boîte. De la boîte à la roue arrière par la chaîne à galets $1/2'' \times 3/16''$, brin supérieur de la chaîne recouvert, rapport normal 1:4,85.

Cadre:

Cadre monotube ouvert, en tube d'acier de précision, suspension du moteur par 3 points, dont le point central sur caoutchouc, pattes arrière à glissières et tendeurs de chaîne. Fourche télescopique à longue course avec protecteurs de poussière en caoutchouc.

Roues:

Jantes à base creuse 26x2'', rayons 2,5 mm, roulement à billes à gorge profonde, pneus 26x2,00'' renforcés.

Freins:

Freins à tambours, avant et arrière, diamètre 100 mm, largeur des garnitures 20 mm. Le frein de la roue avant est commandé par une poignée, celui de la roue arrière agit par rétropédalage, avec encliquetage et tringle.

Réservoir:

Réservoir de forme élégante, contenant 7 litres, réserve 0,7 l. Robinet de réserve avec tamis.

Equipement:

Selle à semelle souple, garde-boue particulièrement larges, porte-bagage, béquille centrale avec ressort de réaction, émail vert avec lustrage métallique, guidon et leviers chromés, poignées beiges, poignée tournante pour les gaz, carter de chaîne en deux pièces.

Suppléments:

Compteur kilométrique, blindage du moteur et embrayage pour montage complémentaire.

Dimensions:

Empattement:	1160 mm	Hauteur de la selle:	830-950 mm réglable
Longueur:	1830 mm	Largeur du guidon:	665 mm
Hauteur:	1010 mm	Garde au sol:	170 mm

Poids:

Prêt à rouler environ 45 kilos.

Vitesse maxima:

environ 50-55 km/h.

Montée:

15% sans pédaler.

Consommation standard:

1,5 l/100 kms.

c'est-à-dire la consommation mesurée en plaine, sans vent, en roulant en prise directe avec $\frac{2}{3}$ de la vitesse maxima sur 1 km aller et retour, à une température extérieure de 15° C et une pression atmosphérique de 760 mm.

LES COMMANDES

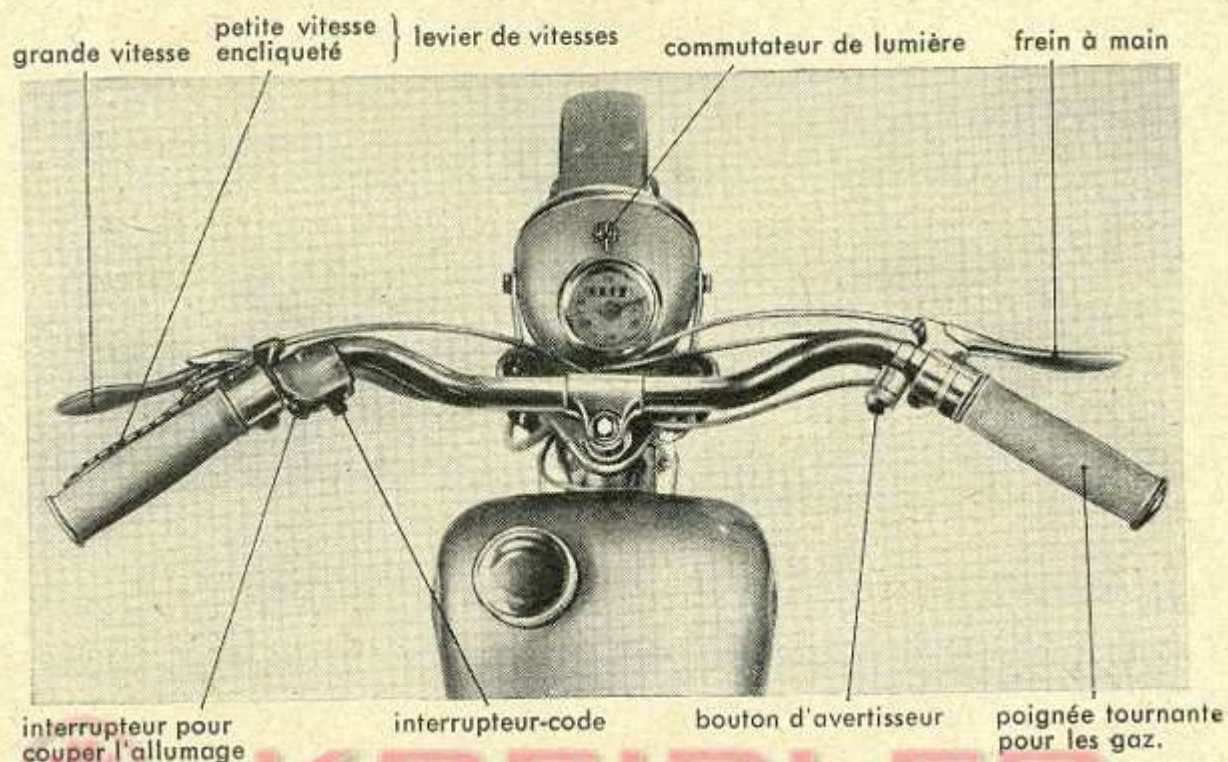


Illustration 1: Leviers de commande au guidon

www.kreidleroriginal.com

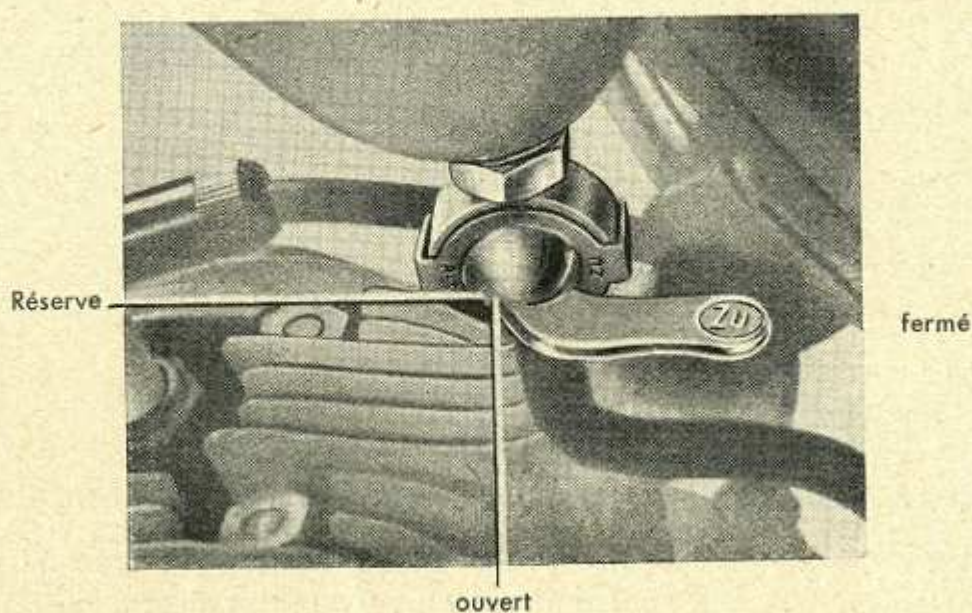


Illustration 2: Positions du robinet d'essence

LE PREMIER DEPART !

Quiconque sait rouler en bicyclette peut tout de suite conduire le «Kreidler K 50». A cet effet, il ne faut que quelques tours de main supplémentaires vite acquis: Remplissez le réservoir d'un mélange d'huile et de carburant, mais n'employez que de bonnes marques d'huile et de carburant, mélangés dans le rapport de 1:20, c'est-à-dire 0,25 l d'huile sur 5 l d'essence.

Rendez-vous compte s'il y a de l'huile dans la boîte de vitesses, en enlevant le bouchon de remplissage d'huile. Ceci fait, le niveau d'huile doit être visible (voir page 14).

Examinez les freins en poussant la machine en arrière et en avant, tout en manœuvrant les freins en même temps.

Faites attention à ce que vos pneus soient suffisamment gonflés, c'est-à-dire que vous devez être juste en mesure de les faire rentrer avec votre pouce. Evidemment, la pression des pneus doit également être adaptée au poids du pilote.

Veuillez faire attention à ce que le levier de vitesses déclenché fonctionne facilement avant que la résistance du ressort soit sensible (jeu mort jusqu'au point de résistance).

Examinez la tension de la chaîne, à mi-longueur entre les deux pignons, la flèche doit être de 1 cm environ. Vérifiez si les écrous d'axe à la roue avant et à la roue arrière sont bien serrés.

Ouvrez le robinet d'essence maintenant – position du levier en bas (voir illustration à la page 6) – pressez le poussoir du carburateur brièvement, au maximum jusqu'à ce que le carburateur soit noyé (en hiver, par ailleurs, vous fermez le clapet d'entrée d'air entièrement), ouvrez les gaz à peu près à moitié et serrez le levier de vitesses jusqu'à ce qu'il soit encliqueté, c'est-à-dire jusqu'à ce que la roue libre en première vitesse soit engagée. Montez maintenant et mettez le véhicule en marche comme une bicyclette, par pédalage. La machine roule en roue libre et le moteur ne tourne pas encore. Après quelques tours de pédale, vous décliquetez et lâchez le levier de vitesses, tout en continuant de pédaler. La grande vitesse, maintenant engagée, entraîne le moteur. Le moteur part.

Dès que le moteur marche, vous vous remettez en petite vitesse en tirant et encliquetant le levier de vitesse, ensuite vous accélérez la machine jusqu'à une vitesse de 20 à 25 km/h environ, en ouvrant les gaz. Quand le moteur marche régulièrement, vous passez de nouveau à la grande vitesse, c'est-à-dire vous fermez la poignée, décliquetez et lâchez rapidement le levier de vitesses. Vous ne pédalez plus dès que le moteur tire la machine sans chocs.

Servez-vous de la petite vitesse pour aller lentement ou pour monter, c'est-à-dire toujours quand le moteur perd de sa puissance en grande vitesse et quand le nombre de tours a fort diminué ou quand le moteur ne marche plus régulièrement. Généralement, il faut passer à la petite vitesse lorsque vous roulez à une vitesse au-dessous de 25 km/h, c'est-à-dire allure rapide de bicyclette.

petite vitesse grande vitesse

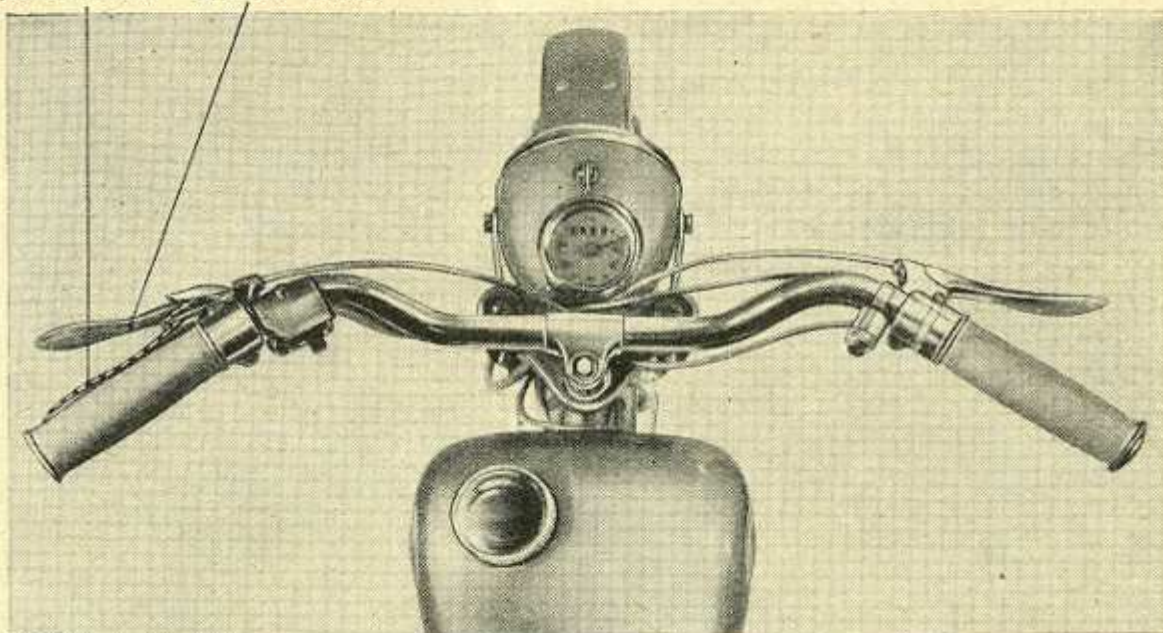


Illustration 3: Changement de vitesses

Si vous désirez arrêter, vous poussez le bouton d'arrêt de l'allumage jusqu'à ce que le moteur s'arrête, tout en mettant en même temps le levier de vitesses en position de petite vitesse. La machine roule maintenant en roue libre, jusqu'à ce que vous l'immobilisiez à l'aide du frein à main ou du frein à pédale.

Donc: Grande vitesse = levier lâché
Petite vitesse = levier serré et encliqueté

Les descentes, vous pouvez les effectuer: en petite vitesse, en utilisant la roue libre, comme sur une bicyclette, tandis que le moteur continue à marcher au ralenti, ou en grande vitesse. Dans ce dernier cas, vous poussez de temps en temps le bouton d'arrêt de l'allumage, en accélérant en même temps. Ainsi vous éviterez que le moteur marche sans huile sur les longues descentes et que les éléments de transmission soient endommagés. En coupant l'allumage, le moteur vous sert de frein, le mélange aspiré étant comprimé sans exploser, il freine sensiblement.

Bien que la roue libre incorporée dans la petite vitesse permette au cycle de rouler sans moteur, le moteur ne peut marcher à vide quand la machine ne roule pas. Pour arrêter la machine il faut donc couper le moteur.*

Le véhicule ne peut être poussé en arrière, étant donné que, de ce fait, le frein de la roue arrière est mis en action, grâce à la conjonction établie entre la chaîne de commande et l'axe de pédalier.*

Avant de quitter la machine, veuillez fermer le robinet d'essence et desserrer le levier de vitesses (grande vitesse = décliqueté).

* Ceci n'est pas le cas avec le nouvel embrayage pour démarrer, qui peut être monté complètement.

LE RODAGE !

Ne pas ouvrir les gaz du «Kreidler K 50» complètement pendant les premiers 300 kms, mais rouler à une bonne allure. Entre 300 et 600 kms, vous pouvez dans les deux rapports augmenter lentement les vitesses jusqu'à ce que la poignée tournante pour les gaz soit entièrement ouverte.

N'essayez jamais de rouler à petite allure en grande vitesse ou d'effectuer avec elle de grandes montées, c'est torturer le moteur inutilement.

Nous vous conseillons de soumettre le moteur pendant tout le temps de rodage à des charges variées, c'est-à-dire de ne pas rouler toujours au même régime du moteur.

Après 600 kms puis 1200 kms faites examiner votre «Kreidler K 50» dans un atelier de Service contre remise d'un de vos coupons de Service. Le contrôle vous sera fait gratuitement.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

LE MOTEUR DEUX TEMPS

Les moteurs à deux temps se distinguent par leur conception particulièrement simple. Quand le piston « b » monte, le mélange de carburant gazéfié est aspiré par le carburateur « c » dans le carter étanche « a ». Lors de la descente consécutive du piston, le mélange aspiré est comprimé.

Dès que le bord supérieur du piston a dégagé, lors de cette descente du piston, les canaux d'admission de gaz « d », le mélange gazeux et comprimé entre par ceux-ci dans le cylindre « e » tandis que les gaz brûlés de la course précédente s'échappent en même temps par les fentes d'échappement « f ». Par la course ascendante du piston, les gaz sont comprimés dans le cylindre. Tout près du point mort haut du piston, le mélange comprimé détonant est amené à l'explosion par l'étincelle de la bougie et la véritable course motrice commence, lors de laquelle le piston est pressé en bas. Au cours de la descente du piston, le canal d'échappement « f » est ouvert, par lequel s'échappent, comme nous l'avons déjà dit, les gaz brûlés.

A chaque tour de rotation du vilebrequin, donc toujours au second temps (deux-temps), intervient une impulsion productrice.

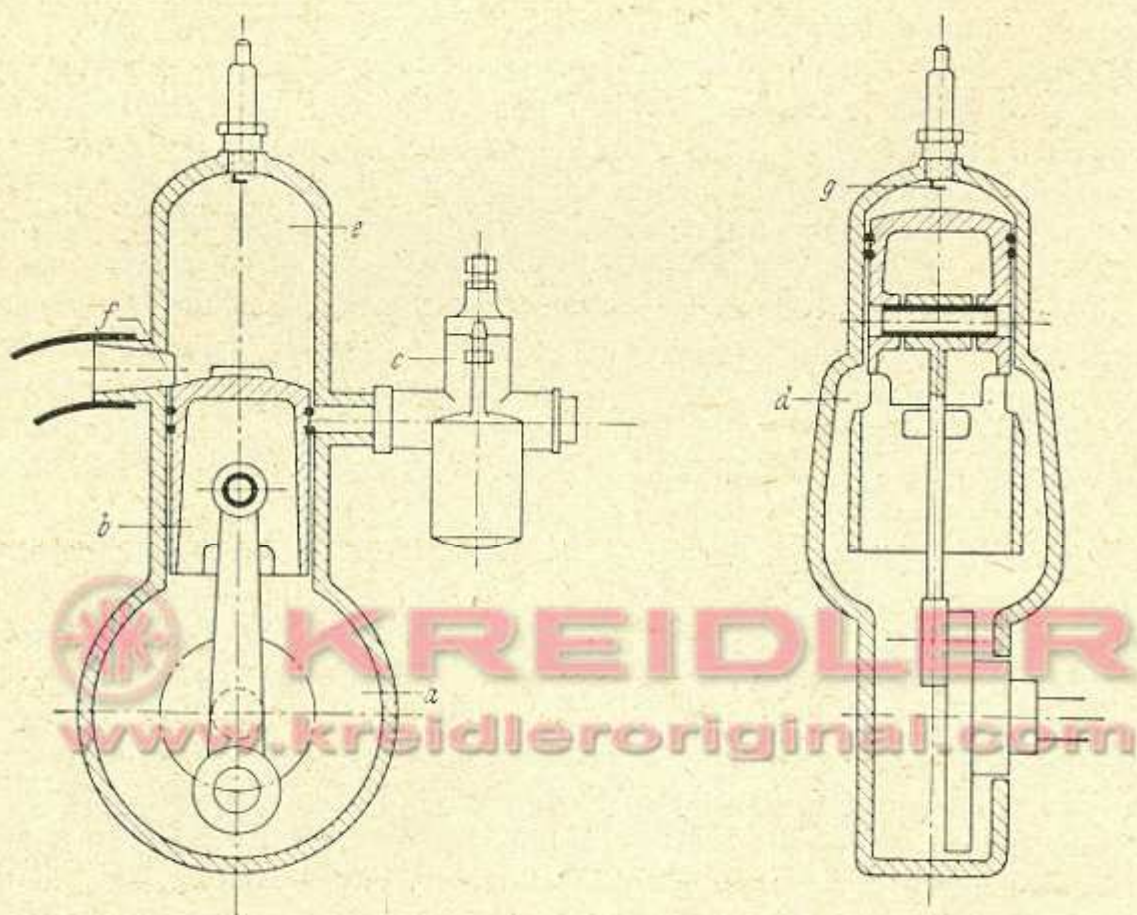


Illustration 4: Le cycle à deux temps.

DESCRIPTION DU «KREIDLER K 50»

Moteur

Moteur et engrenage du K 50 sont incorporés dans un bloc en alliage léger, qui entoure toutes les parties de façon à les protéger contre l'huile et la poussière. Le moteur travaille d'après le système de balayage à courants ascendants, c'est-à-dire le mélange des gaz entre dans le cylindre dans un angle aigu dans la direction de la culasse. Le moteur est suspendu dans le cadre par trois points. Les nombreuses ailettes, dont la boîte, le cylindre en alliage léger et la culasse sont munis, assurent un bon refroidissement. Le vilebrequin, qui n'est soutenu que d'un côté, repose au côté soutenu sur 2 paliers, sur un palier à roulement à galets du côté de la bielle et sur un palier à roulement à billes du côté du volant magnétique. La bielle tourne sur rouleaux. Les bords supérieurs et inférieurs du piston en alliage léger, muni de deux segments, commandent les canaux d'admission, de passage et d'échappement. Le moteur est lubrifié par l'huile mélangé au carburant dans les proportions suivantes :

Huile : carburant = 1 : 20

Une bague d'étanchéité sépare le carter de la boîte de vitesses. Le vilebrequin porte deux pignons dentés hélicoïdaux, qui sont toujours en prise avec les pignons de petite et de grande vitesse, également de taille oblique. Un embrayage à segment extensible est combiné avec la grande vitesse, un système de roue libre à rampes de coincement avec la petite. L'embrayage-changement de vitesses est commandé à l'aide d'un levier placé sur le guidon, à la gauche. Si vous serrez le levier de vitesses sur le guidon, le segment extensible sur le pignon de la grande vitesse est déclenché. La force motrice passe du pignon de petite vitesse à l'arbre de transmission, par l'intermédiaire des galets – maintenant bloqués – de la roue libre à rampes de coincement. Si vous lâchez le levier de vitesses, le pignon de grande vitesses agit, par l'intermédiaire du segment extensible sur l'arbre de transmission, tandis que le pignon de petite vitesse tourne à vide grâce à sa roue libre. Cette construction remarquable du changement de vitesses rend toute fausse manœuvre impossible. Le passage de l'un à l'autre des rapports n'engendre aucun bruit.

Une autre caractéristique de la construction de la boîte de vitesses est l'incorporation de la traction par pédalage dans le bloc. Avec des pignons intermédiaires et un dispositif de roue libre, les manivelles à pédales agissent ainsi directement sur l'arbre principal du changement de vitesses. Une seule chaîne menant à la roue arrière suffit donc pour la traction par pédalage et par moteur. Si vous pédalez en arrière, le frein de la roue arrière agit, par l'intermédiaire d'un cliquet et d'une tringle, comme celui d'une bicyclette.

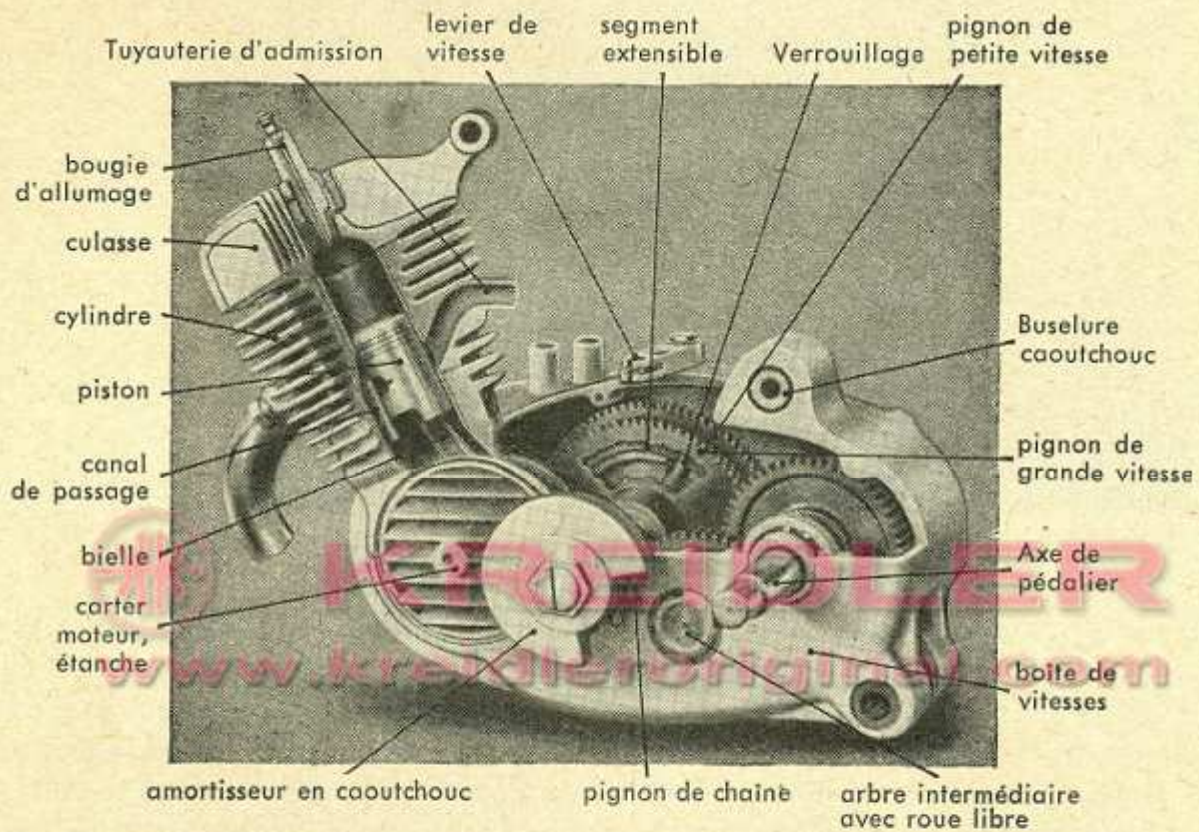


Illustration 5: Détail du bloc-moteur

Bouchons d'huile

Au côté droit du bloc-moteur, dans la direction de la marche, se trouve le bouchon de remplissage d'huile au-dessus du bouchon de vidange d'huile. Si la boîte contient les 150 cmc prescrits, vous pouvez voir le niveau d'huile quand vous enlevez le bouchon de remplissage. Le bouchon placé au-dessous du premier sert pour le vidange de l'huile.

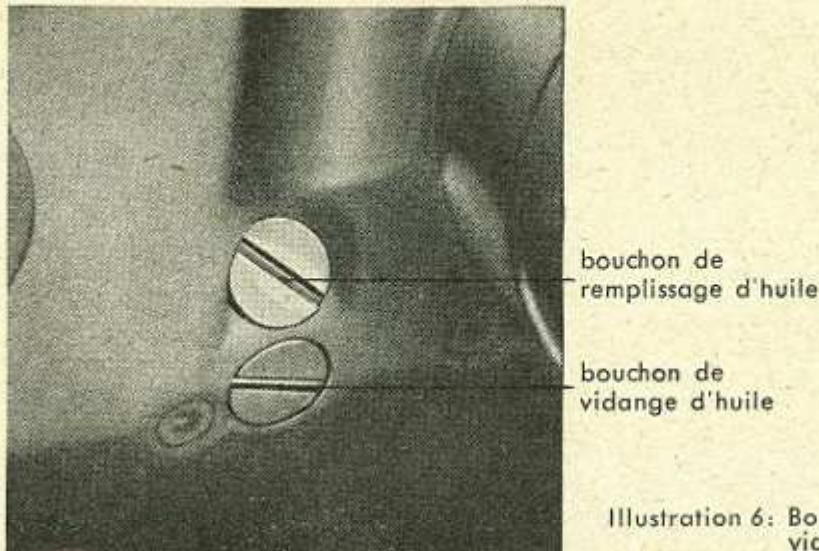


Illustration 6: Bouchons de remplissage et de vidange d'huile



KREIDLER

Carburateur

Le carburateur AMAL à boisseau unique 14 E 1 G de 14 mm de diffuseur est équipé d'un épurateur d'air à imprégnation d'huile, avec clapet de mise en marche à froid. L'essence passe du réservoir au carburateur, par un tuyau d'essence, passant par le robinet d'essence. Le niveau de carburant dans le carburateur est réglé par le flotteur. Grâce à la dépression produite dans le carter moteur, de l'air est aspiré par la chambre de mélange du carburateur, air qui entraîne du carburant depuis l'orifice annulaire existant entre l'aiguille du gicleur et le gicleur. La vis de butée du boisseau des gaz au côté droit du corps de la chambre de mélange sert à régler le nombre des tours à vide du moteur. Il dépend d'une marche à vide correctement réglée que le moteur ne s'arrête pas de soi-même, lors de descentes effectuées en petite vitesse, en profitant de la roue libre à rampes de coincement.

Dans l'usine le carburateur est adapté à du carburant commercial. Le jeu mort du câble est réglé à l'aide de la vis d'arrêt du câble (voir Illustration 7) de façon à maintenir juste un petit jeu afin que le boisseau repose sur la vis de butée quand la poignée tournante pour les gaz est fermée. Si la poignée est fermée, le moteur marche plus lentement quand la vis de butée du boisseau est tournée à gauche, et plus rapidement quand elle est tournée à droite.

Nous recommandons instamment de ne rien changer au réglage du carburateur, et tout particulièrement de ne pas prendre un gicleur plus petit que 60. Ces changements n'aboutissent pas à une réduction utile de la consommation

d'essence mais seulement à l'échauffement du moteur et à une diminution de son rendement.

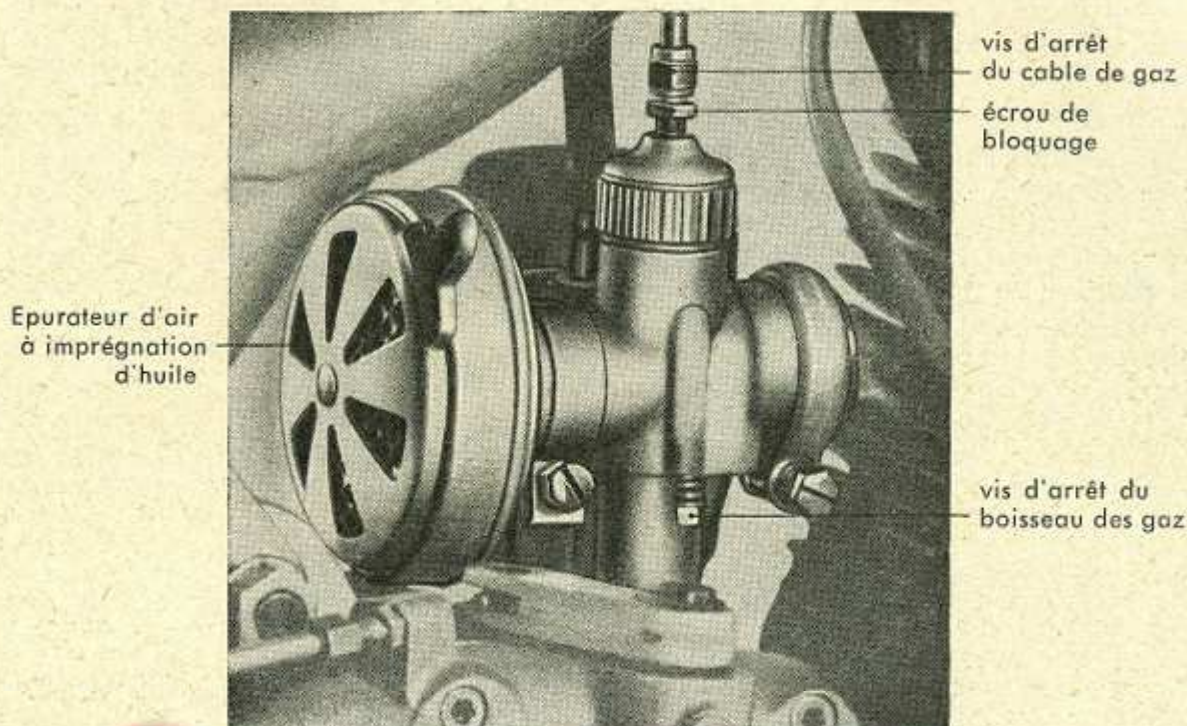


Illustration 7: Carburateur

Epurateur d'air à imprégnation d'huile

L'épurateur d'air à imprégnation d'huile avec clapet d'entrée d'air est placé à l'entrée du carburateur. L'air aspiré doit obligatoirement passer par ce filtre et est ainsi épuré. De temps en temps – environ tous les 800 kms – l'épurateur doit être lavé dans du pétrole séché et imprégné d'huile fraîche. Si vous roulez sur des routes particulièrement poussiéreuses, nettoyez l'épurateur plus tôt.

Ne fermez le clapet d'entrée d'air que pour partir à froid, pendant la marche il doit rester entièrement ouvert. Un épurateur d'air sale ou un clapet d'entrée d'air fermé sont les causes d'un mélange de gaz trop gras, qui encrassera les canaux, diminuera le rendement et augmentera la consommation d'essence.

Volant magnétique

Le volant magnétique d'une puissance d'éclairage de 18 Watts est monté en bout du vilebrequin. Il alimente également le phare, l'avertisseur à courant alternatif et le feu arrière. Des écrous dans des trous elliptiques attachent la plaque de fixation du volant à la boîte du moteur (voir Illustration 8). Environ tous les 2000 kms il faut contrôler le point d'allumage. A cet effet, vous tournez d'abord le volant magnétique (pas à gauche) jusqu'à ce que le trait-repère du volant (1 coup de pointeau) soit à la même hauteur que la marque de pointeau sur le bord de la boîte. A ce moment vous devez être en mesure de retirer un bout de papier à cigarettes serré entre les contacts du rupteur. Si ceci n'est pas possible, la vis de blocage du porte-contacts doit être desserrée et l'excentrique (Illustration 8) tourné à droite ou à gauche jusqu'à ce que le papier à cigarettes puisse être retiré lorsque les marques de pointeau du volant et de

la boîte se rencontrent. Vous arriverez mieux à trouver le réglage exact si vous tournez le volant lentement en arrière (pas à gauche), avec le papier serré entre les contacts. Au moment même où les repères (1 trait de pointe) du volant et de la boîte se rencontrent, vous devez être en mesure de retirer le papier à cigarettes. Le réglage terminé, il faut bien serrer la vis d'arrêt. La distance entre les électrodes d'interrupteur, ouverture totale, sera alors de 0,35 à 0,45 mm.

Si le volant magnétique a été enlevé et s'il faut procéder à un nouveau réglage, le piston doit être amené et maintenu exactement au point mort haut. La marque de pointe à **deux** traits situé sur le volant, doit alors se trouver juste en face de la marque de pointe sur le bord de la boîte. En tournant la plaque de fixation, après desserrage des vis de fixation, l'allumage peut être réglé approximativement d'après le point mort haut du piston. Bien serrer ensuite les vis de fixation. Si vous continuez alors à tourner le volant jusqu'à ce que sa marque de pointe (1 trait) se trouve à la hauteur de la marque de pointe au bord de la boîte, vous devez à ce moment-là être en mesure de retirer le bout de papier à cigarettes serré entre les contacts. Dans la négative, il faut procéder au réglage exact à l'aide de l'excentrique, comme nous l'avons décrit plus haut.



Illustration 8: Volant magnétique (ouvert)

Bougie d'allumage

La valeur thermique de la bougie d'allumage doit être de 175 pour une marche à allure normale et de 225 pour des vitesses très accélérées. Afin d'avoir une garantie pour son bon fonctionnement, vous devez enlever la bougie au plus tard après 1.000 kms et la nettoyer avec une brosse métallique.

Pour des parcours en ville et sur courtes distances, vous pouvez employer une bougie de la valeur 145, qui est moins sensible à l'abondance d'huile. Il est recommandé d'avoir toujours une bougie intacte en réserve.

Cadre

Le cadre monotube ouvert est fait en tube d'acier de précision. Le train-arrière boulonné au cadre principal est muni de glissières pour la roue arrière. Un ressort retient la robuste béquille dans sa position de repos.

La fourche télescopique bien amortie, à longue course, est équipée d'un pont de liaison pour les deux canons, qui rend la manœuvre de la roue particulièrement bonne.

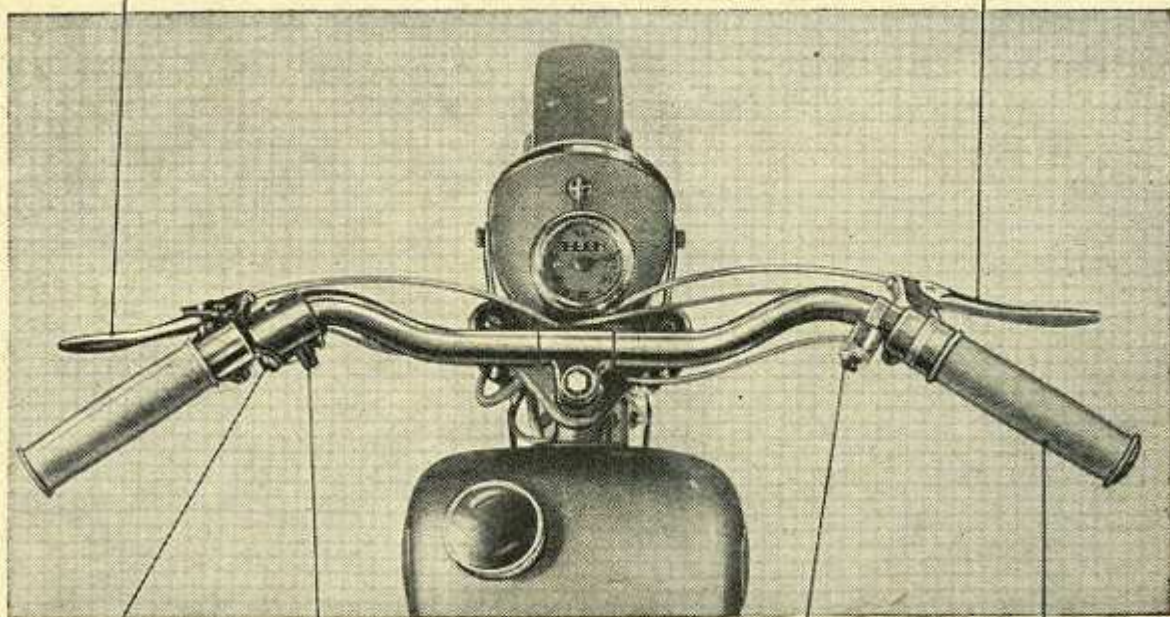


Illustration 9: Fourche télescopique

Le guidon chromé porte sur son bras gauche le levier de vitesses et l'interrupteur-code avec bouton d'arrêt du moteur. A droite le levier de frein avant, la poignée tournante des gaz et le bouton d'avertisseur.

levier des vitesses

levier de frein à main



bouton d'arrêt
du moteur

interrupteur - code

bouton d'avertisseur

poignée tournante
des gaz

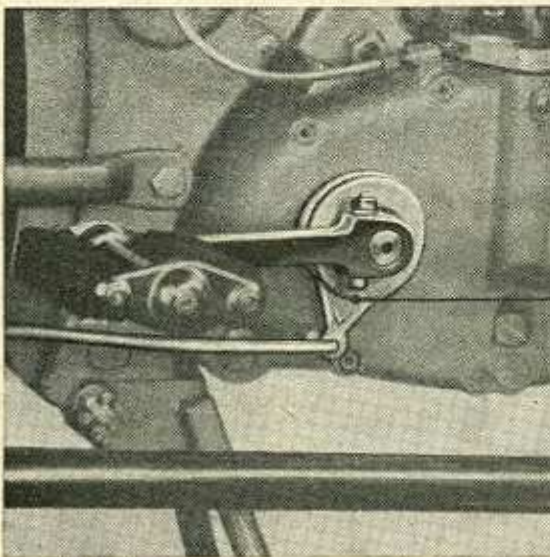
Illustration 10: Guidon avec leviers de commande

La large selle bien élastique, peut être ajustée à chaque taille, assurant donc tout confort.



Illustration 11: Selle

Les roues sont équipées de moyeux sur roulements à billes à gorges profondes et freins à tambour d'un diamètre de 100 mm. Le frein de la roue avant est actionné par le levier placé sur le bras droit du guidon, le frein roue arrière agit par rétropédalage. La tringle reliée avec la manivelle à pédales transmet la force du pied au frein à tambour de la roue arrière.



encliquetage de frein arrière

Illustration 12: Transmission de frein

Réservoir d'essence

Le réservoir d'essence de forme élégante est posé à cheval sur la partie supérieure du tube, au-dessus du moteur.



Illustration 13: Réservoir d'essence

Robinet d'essence

6,3 litres de carburant peuvent être consommés quand le robinet d'essence est ouvert; un supplément de carburant restant seulement quand le robinet est placé en position de réserve. Le tamis placé au corps du robinet doit être nettoyé de temps en temps, (environ tous les 1000 kms).

Transmission

De la boîte à la roue arrière la transmission s'opère par une forte chaîne $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$. Des chocs provenant éventuellement de la roue arrière ou du moteur sont amortis par l'amortisseur élastique placé sur l'arbre de la boîte.

Equipement électrique

Le «Kreidler K 50» est équipé d'un phare de 105 mm, avec lampe Bilux de 15/15 Watts. Le commutateur d'éclairage se trouve sur le phare, levier pointant à droite = allumé. Le bras gauche du guidon porte l'interrupteur-code, à l'aide duquel la lumière peut être branchée à longue ou à courte distance, selon votre choix.

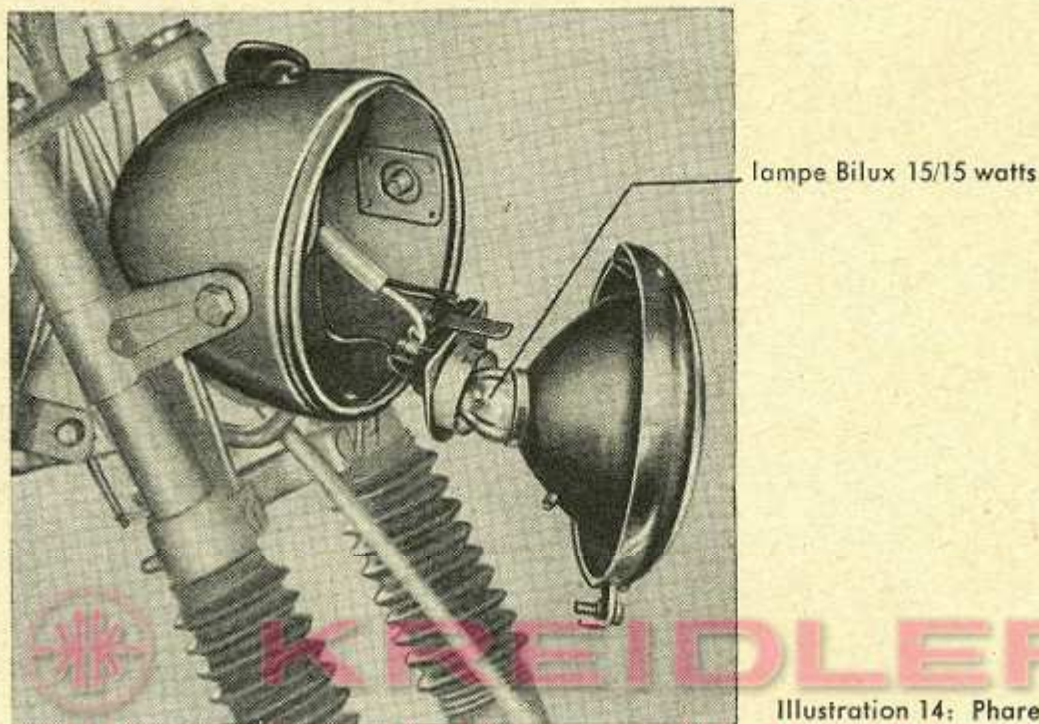


Illustration 14: Phare (ouvert)

Le feu arrière éclaire aussi la plaque d'immatriculation et est combiné avec un réflecteur arrière. Quand vous allumez le phare, le feu arrière s'allume également.

ampoule 3 Watts

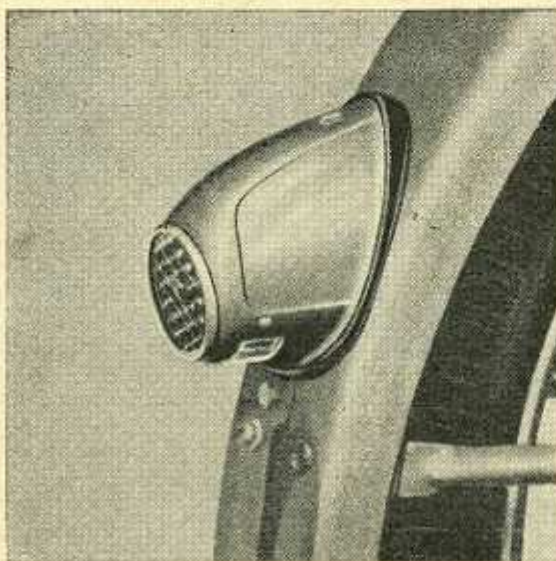


Illustration 15: feu arrière (fermé)

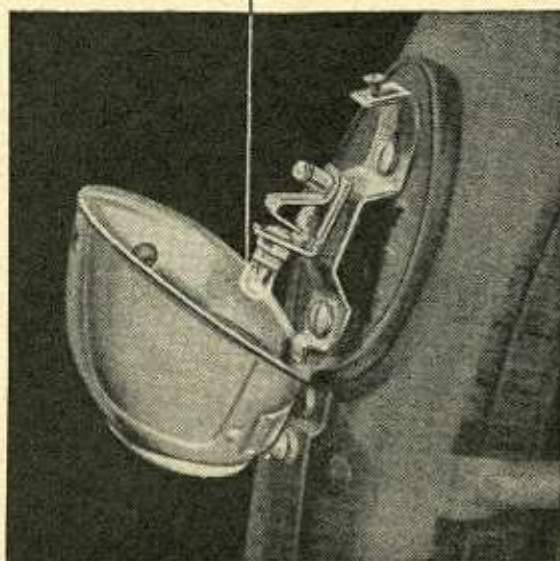


Illustration 16: feu arrière (ouvert)

L'avertisseur à courant alternatif placé en-dessous du réservoir, commandé par le bouton placé sur le bras droit du guidon, fait également partie de l'équipement électrique.

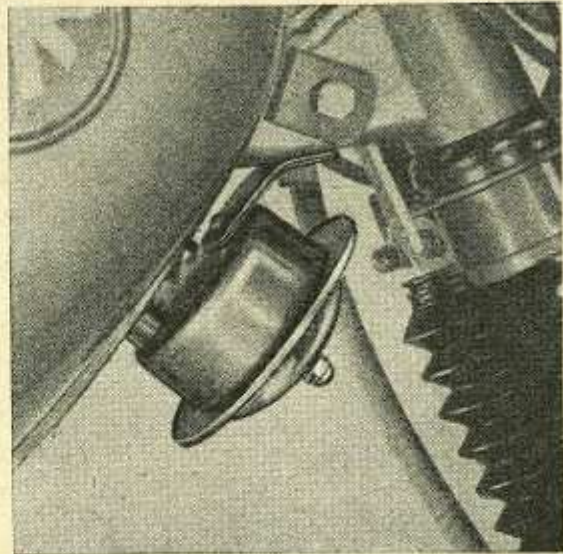


Illustration 17: Avertisseur à courant alternatif

La bobine de lumière du volant magnétique alimente directement l'entier système électrique. Le phare, le feu arrière et l'avertisseur ne fonctionnent que si le moteur marche. Quand le moteur est arrêté, il n'y a pas de courant.

Tous les 500 kms, il faut resserrer les vis de fixation pour câbles, dans le phare, l'avertisseur, le feu arrière, et les bornes de connexion (sous le réservoir et sous la selle).

Schème de l'installation électrique v. page prochaine.



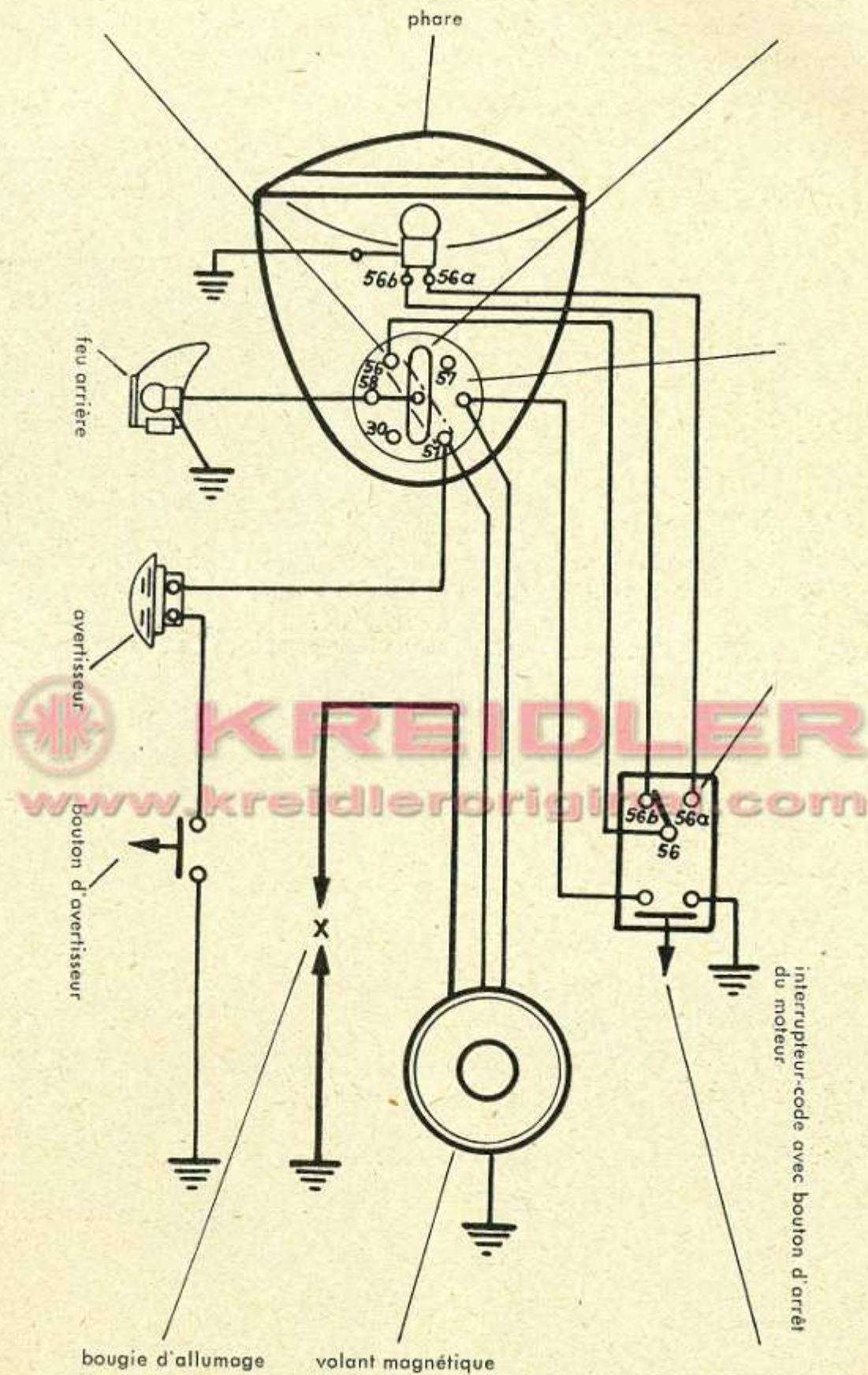


Illustration 18: Schème de l'installation électrique

Freins

Le bon fonctionnement des freins est d'une importance capitale pour la sécurité en route. Le frein de la roue avant peut être réglé à l'aide de la vis de réglage fixée au couvercle du moyeu. Le frein de la roue arrière se règle à l'aide de l'écrou moletté placé à l'extrémité arrière de la tige de frein (pour quelques séries la tige de frein doit être mise dans un autre trou dans le levier de frein).

vis de réglage
contre-écrou de blocage

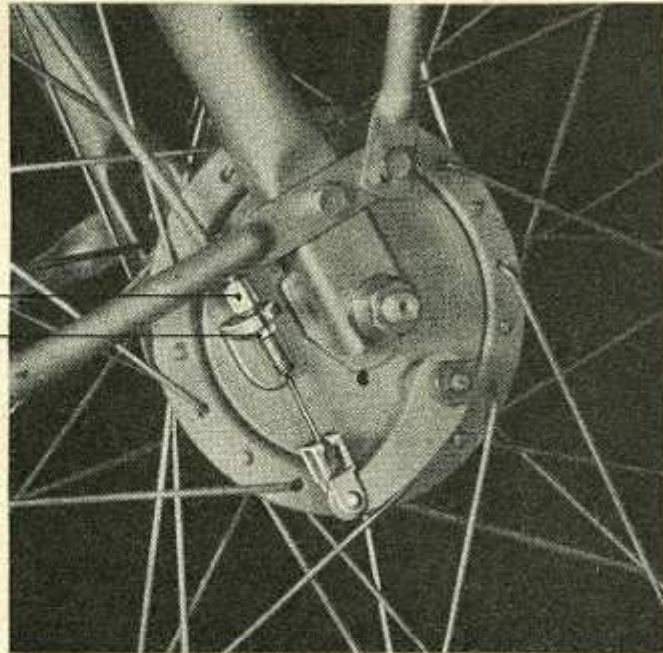
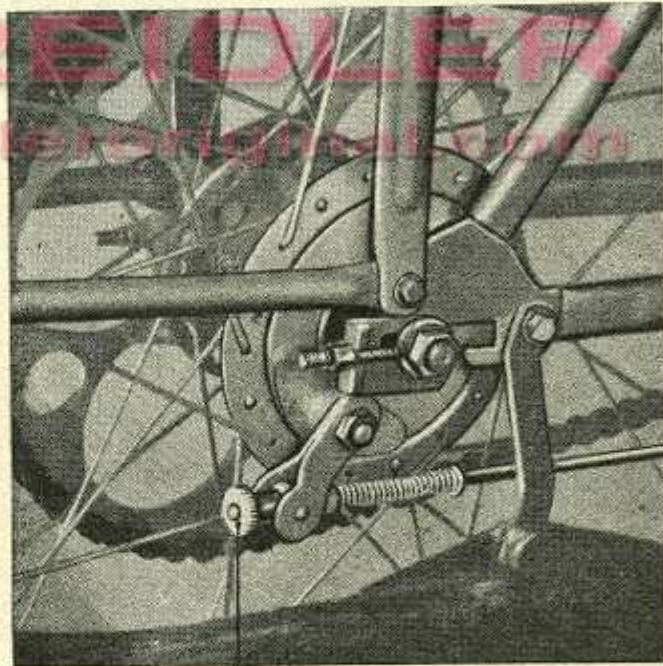


Illustration 19:
Réglage du frein avant

Illustration 20:
Réglage du frein arrière



écrou moletté

Le réglage du frein arrière est correct, lorsque le levier du cliquet de frein sur l'arbre de pédales est tourné verticalement en bas, quand vous freinez.

En réglant les freins, faites attention à ce que les roues tournent librement quand les freins ne sont pas actionnés. Remplacez immédiatement les garnitures de frein usées, ou celles recouvertes d'huile. Un bon pilote ne limitera jamais la vitesse de son véhicule à l'aide des freins, mais à l'aide de la poignée tournante pour les gaz. Le meilleur effet de freinage est obtenu si vous actionnez les deux freins lentement mais progressivement.

Démontage de la roue avant

Pour démonter les roues, la machine est mise sur la béquille. A la roue avant, vous décrochez d'abord le câble de frein du levier au moyeu, vous enlevez la vis de réglage du câble au couvercle du moyeu et vous retirez le câble de l'oeillet au couvercle de moyeu. Ensuite, vous dégagez les deux écrous d'axe. Aux roues avec prise de force pour le compteur kilométrique, vous enlevez, avant de dégager les écrous d'axe, l'écrou pour la transmission du compteur se trouvant sur la boîte du compteur et vous retirez l'arbre de transmission de la boîte. Ensuite vous tirez la roue avant en bas, comme celle d'une bicyclette.

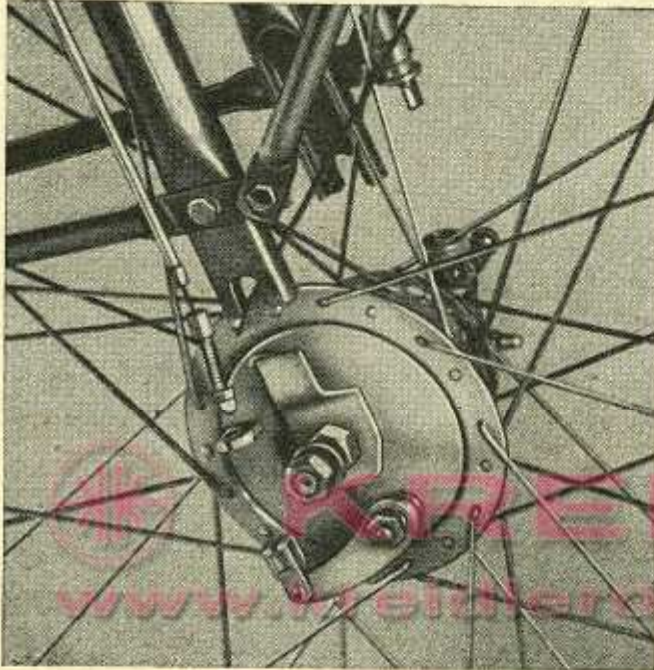


Illustration 21:
Démontage de la roue avant

Montage de la roue avant

Le montage de la roue avant se fait dans l'ordre inverse. A cet égard il faut faire attention à ce que la patte de butée posé sur le couvercle du moyeu soit introduite dans la pièce en forme de U de la partie inférieure du bras droit de la fourche sans qu'elle soit serrée. En plus, veillez à ce que la roue avant soit posée juste au milieu entre les deux bras de la fourche. Bien serrer et contrôler de temps en temps les écrous d'axe.

Démontage de la roue arrière

Pour démonter la roue arrière, vous vissez l'écrou moletté au levier de frein en arrière jusqu'à la fin de la tringle de frein, puis vous appuyez la tringle en bas jusqu'à ce qu'elle sorte du levier (pour quelques séries retirez la tringle du trou dans le levier de frein). Ensuite vous desserrez les deux écrous d'axe, faites sortir le tendeur de chaîne et poussez la roue en avant afin qu'elle tombe des glissières. Pour enlever la chaîne il n'est pas nécessaire d'ouvrir le joint de chaîne. Ne laissez pas tomber la chaîne. Il est très pénible de la nettoyer.

butée de frein en forme de U

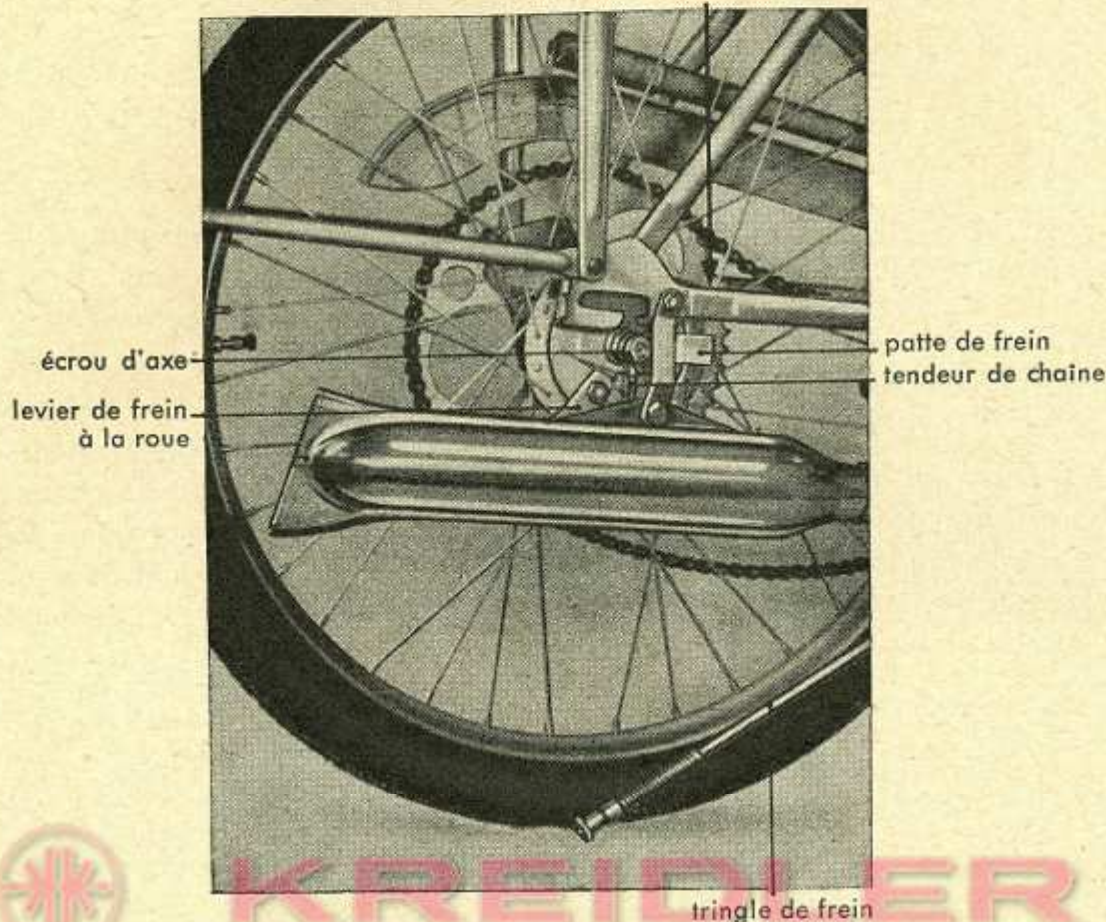


Illustration 22: Démontage de la roue arrière

www.kreidleroriginal.com

Montage de la roue arrière

Pour remonter la roue arrière, vous commencez par poser la chaîne sur le pignon de la chaîne, vous introduisez la roue arrière entre les glissières et vous poussez en même temps la patte du couvercle du moyeu dans la butée en forme de U au tube arrière du cadre. Si la patte n'est pas placée correctement dans cette butée en forme de U, le couvercle du moyeu est entraîné et endommagé au freinage. Ensuite vous accrochez le tendeur de chaîne dans la fente prévue dans le train-arrière et vous contrôlez la flèche prescrite de la chaîne de 1 cm environ. Si cette flèche s'avère trop grande, vous serrez les deux tendeurs de chaîne de façon **égale**. Avant de serrer les écrous d'axe, regardez si la chaîne et la roue arrière sont alignées exactement. Pour terminer, vous bloquez les écrous d'axe, vous accrochez la tige de frein et réglez le frein à l'aide de l'écrou moletté de la tringle.

ENTRETIEN

Le «Kreidler K 50» est de construction robuste et résistante. Néanmoins, il est nécessaire de veiller sur ce que toutes les pièces soient toujours en parfait état.

1. Freins

A part le contrôle du frein avant le départ, les freins doivent être contrôlés régulièrement, environ tous les 1000 kms, et corrigés s'il le faut. Le réglage doit toujours être fait de façon à obtenir un effet de freinage maximum.

2. Leviers de commande

A l'aide de la vis de réglage à la boîte de vitesses, le changement de vitesses est réglé tel que l'arbre du changement de vitesses ne soit pas tenu sous pression, c'est-à-dire: le levier de vitesses décli- queté doit marcher si facilement que le jeu inutile de quelques millimètres jusqu'au point de pression est nettement sensible au moment où vous serrez ce levier. Bien serrer l'écrou de blocage après.

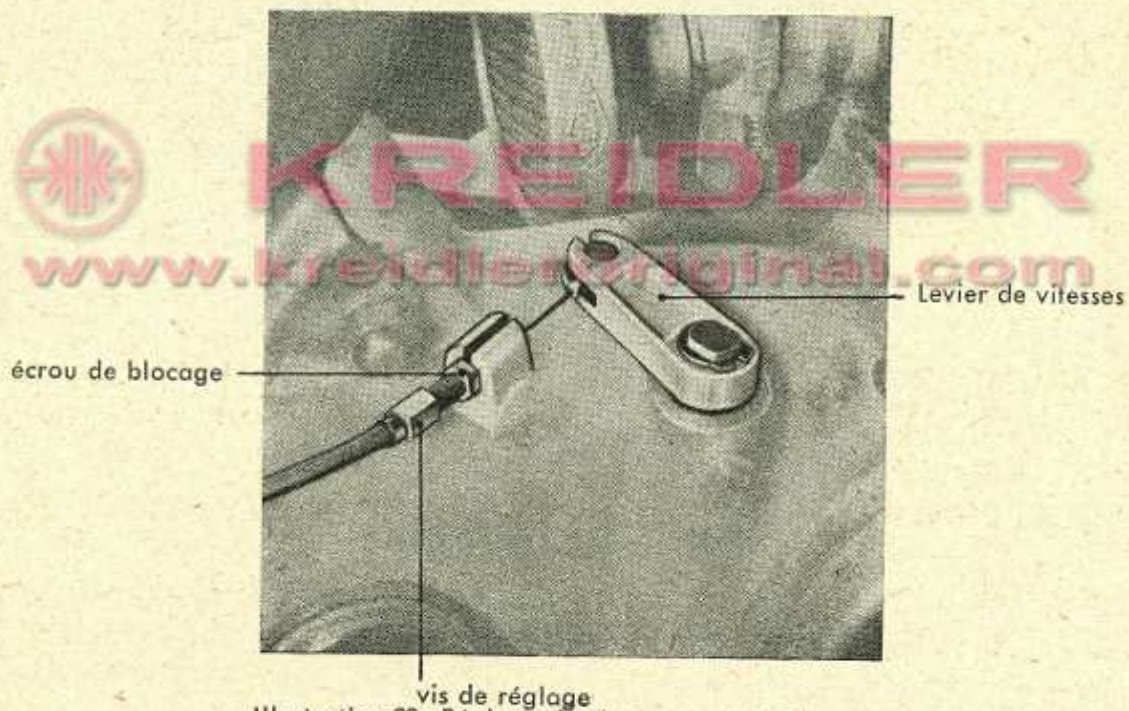


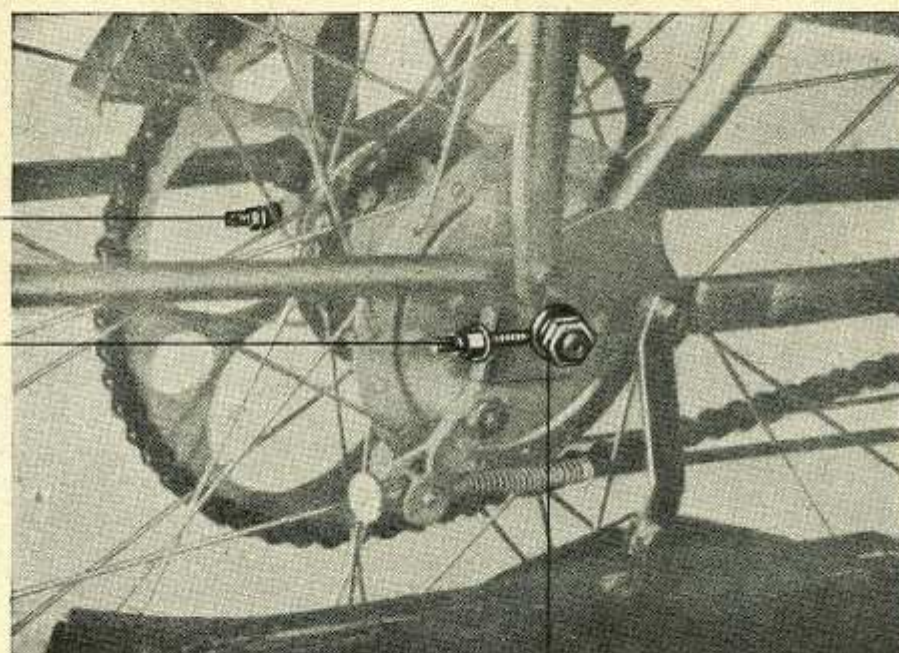
Illustration 23: Réglage du changement de vitesses

3. Chaîne

La flèche de la chaîne doit être de 1 cm environ. Si la chaîne s'est allongée vous devez, après avoir desserré les écrous d'axe, tirer la roue arrière régulièrement en arrière, à l'aide des deux tendeurs de chaîne, jusqu'à ce que la flèche prescrite soit atteinte. Resserez les écrous d'axe et serrez encore une fois les écrous tendeurs de chaîne. La roue arrière doit être exactement verticale dans le train-arrière, et la chaîne doit être alignée.

tendeur de chaîne

tendeur de chaîne



écrou d'axe

Illustration 24: Réglage de la tension de la chaîne



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

4. Vis et écrous

Tous les vis et écrous mentionnés à la page 34 doivent être contrôlés régulièrement. Resserez les, si besoin est.

5. Feu arrière

Regardez toujours avant de partir si le feu arrière fonctionne. Une nouvelle ampoule coûte beaucoup moins cher qu'une contravention, ou un long séjour à l'hôpital s'il y a accident à cause d'un feu arrière défectueux.

6. Décalaminage

L'échappement (tube et silencieux), la chambre de combustion (culasse et piston) et le canal d'échappement doivent être débarrassés tous les 2000 kms des résidus d'huile brûlée. Après un certain temps d'usage, des résidus d'huile et de charbon se déposent, ce qui provoque une diminution considérable de la performance du moteur. Le mieux vaut de faire enlever ces résidus dans votre atelier de Service.

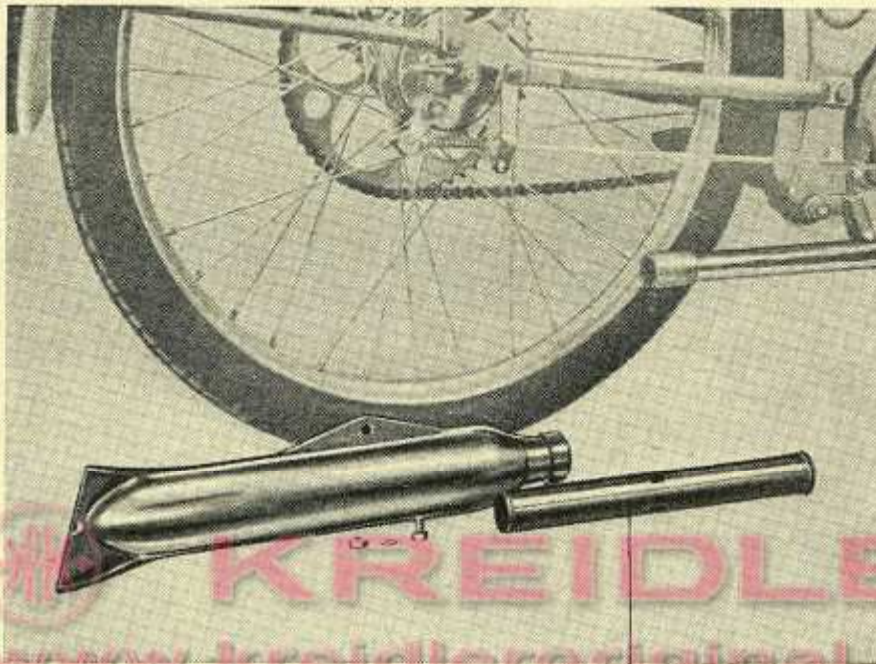


Illustration 25: Silencieux désassemblé

buse intérieure

7. Nettoyage

Après avoir lavé la machine ou avant de partir par temps pluvieux ou humide, nous vous conseillons de vaporiser toute la machine d'huile exempte de résine et d'acide. Ainsi vous pourrez préserver votre machine de la rouille et le «Kreidler K 50» gardera toujours son aspect des premiers jours.

RAVITAILLEMENT

Ne jamais mélanger l'essence et l'huile dans le réservoir, mais seulement dans un récipient approprié. En plus, il est nécessaire de se servir d'un tamis ou d'une pièce de feutre pour faire le plein afin que la moindre impureté ne puisse entrer dans le réservoir. Les inconvénients causés par des impuretés dans l'essence, comme un gicleur de carburateur bouché etc., sont à éviter par quelques précautions. Enlevez de temps en temps le tamis du robinet d'essence et nettoyez le soigneusement avec une brosse souple. N'essayez pas de le nettoyer avec une aiguille, les mailles du tamis en seraient écartées et les résidus pourraient passer et entreraient dans le carburateur où ils boucheraient le gicleur.

LUBRIFICATION

1. Moteur

Le moteur est lubrifié automatiquement par l'huile mélangée à l'essence. La proportion du mélange est de 1 : 20, c'est-à-dire une partie d'huile sur 20 parties d'essence. Employez toujours une bonne marque d'huile, de la viscosité SAE 50.

2. Boîte de vitesses

Après 600 kms de parcours, faites le premier vidange de la boîte, le moteur étant chaud. Nettoyez le bouchon de vidange des résidus qui y sont suspendus et remplissez la boîte à nouveau de 150 cmc d'huile à moteur fraîche de la viscosité SAE 50. Faites marcher la machine pendant une minute environ, enlevez l'huile à nouveau complètement et remplissez la boîte encore une fois de 150 cmc d'huile à moteur de la viscosité SAE 50. Procédez ainsi à nouveau après 1200 kms. Plus tard, vous contrôlerez le niveau d'huile tous les 1000 kms, vous changerez l'huile et vous nettoyez le bouchon de vidange tous les 2000 kms.



KREIDLER

www.kreidleroriginal.com

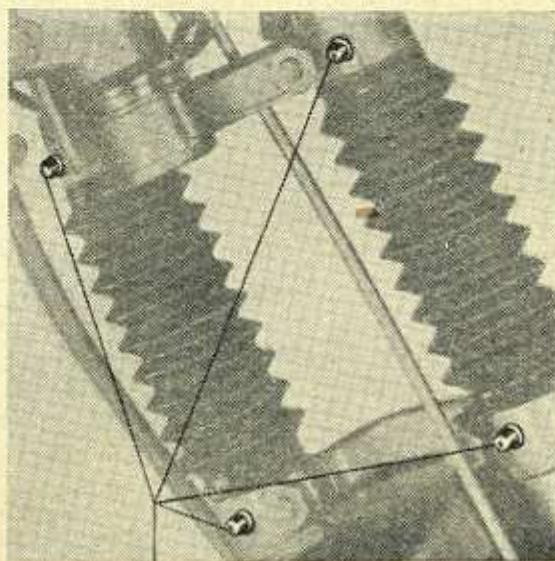
Illustration 26: Bouchon de vidange



3. Fourche télescopique

Graissez la fourche télescopique tous les 2000 kms aux graisseurs prévus avec un lubrifiant à haute pression à l'aide d'une pompe à graisse.

Illustration 27: Graisseurs à la fourche



nipples de graissage

4. Moyeux et prise de force du compteur kilométrique

Tous les 4.000 kms, il faut démonter les moyeux des roues. A cet effet, les roues sont démontées. Du côté du frein, vous enlevez le couvercle du moyeu, la bague d'écartement, le cache-poussière en tôle, le cache-poussière en feutre, la butée d'arrêt. Du côté opposé au frein vous enlevez l'écrou de

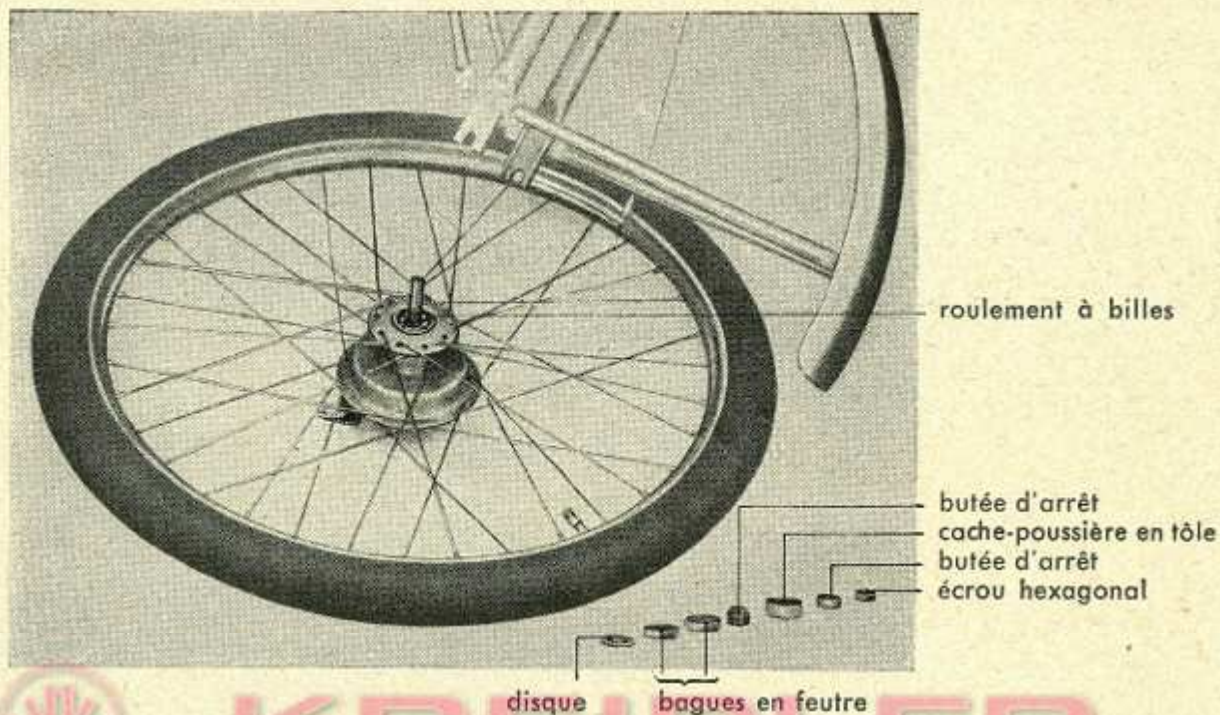


Illustration 28: roue avant, en partie démontée

blocage, la bague d'écartement, le cache-poussière en tôle, la bague en feutre et la butée d'arrêt. Les paliers à roulement à billes, se trouvant alors à découvert dans les moyeux, seront nettoyés soigneusement et pourvus de graisse fraîche pour paliers à rouleaux.

Graissez la prise de force du compteur kilométrique également tous les 4.000 kms au graisseur prévu avec de la graisse à haute pression à l'aide d'une pompe à graisse.

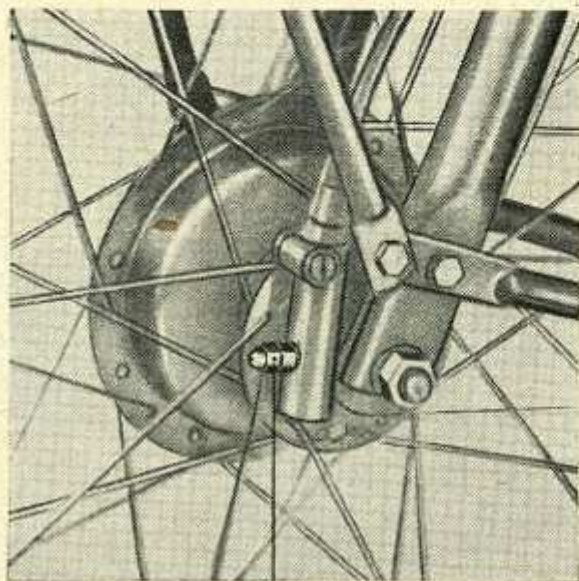


Illustration 29:
Prise de force du compteur kilométrique

nipple de graissage

5. Chaîne

La chaîne doit être enlevée tous les 1500 kms, lavée soigneusement dans de l'essence non colorée ou du pétrole. En lavant, vous remuez les maillons de la chaîne dans les joints. Vous rincez la chaîne dans du pétrole propre. Vous la mettez ensuite dans un bain chaud de graisse à chaîne et vous la laissez à égoutter avant de la monter à nouveau. **Insérer le joint de la chaîne tel que son bout non fendu soit dirigé dans la direction du mouvement de la chaîne.**



Illustration 30: Joint de la chaîne

6. Câbles

Faites tomber quelques gouttes d'huile mélangées avec de l'essence dans les douilles des câbles. Débranchez les câbles avant.

Si vous désirez vous faciliter ce travail quelque peu salissant, munissez-vous d'un appareil graisseur dont le commerce spécialisé en cette branche offre de nombreux modèles.

7. Timonerie

Après un parcours par temps pluvieux ou après avoir nettoyé la machine à l'eau, les articulations des leviers de commande et de la tige de frein sont à démonter et à nettoyer soigneusement.

8. Paliers de commande

Démontez les paliers de commande après 8000 kms environ, nettoyez les soigneusement et graissez les avec de la graisse fraîche pour paliers à rouleaux.

LUBRIFIANTS

Moteur: Huile de bonne marque SAE 50 en été et en hiver.

Boîte de vitesses: Huile de bonne marque SAE 50 en été et en hiver.

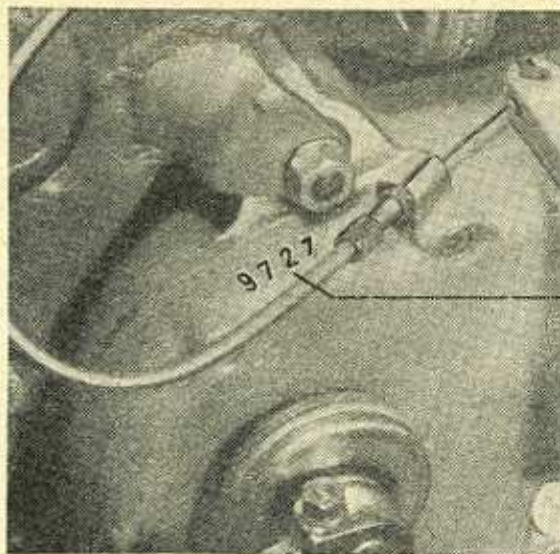
Fourche télescopique et prise de force du compteur kilométrique: Lubrifiant à haute pression.

Moyeux et paliers de commande: graisse pour paliers à rouleaux.

Chaîne: Graisse à chaîne.

IDENTIFICATION

Au K 50 vous trouvez le No. du moteur sur la partie supérieure du couvercle du carter du moteur, au-dessus de la manivelle à pédales.



Le No. du cadre se trouve sur le côté droit du tube du cadre, au-dessous de la selle. La plaque de référence est fixée en face de la douille de direction.

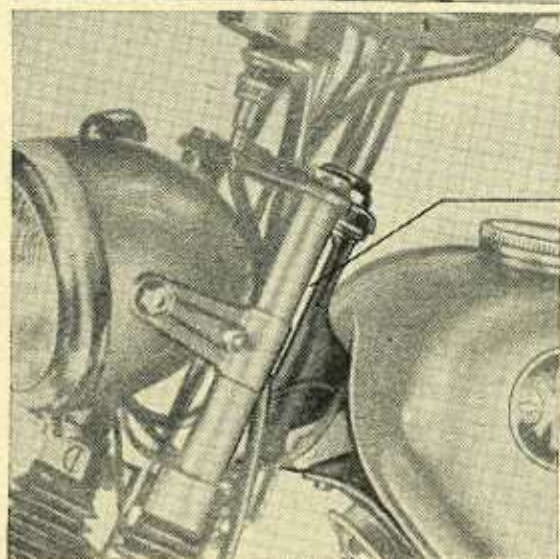
No. du moteur

Illustration 31: No. du moteur



No. du cadre

Illustration 32: No. du cadre

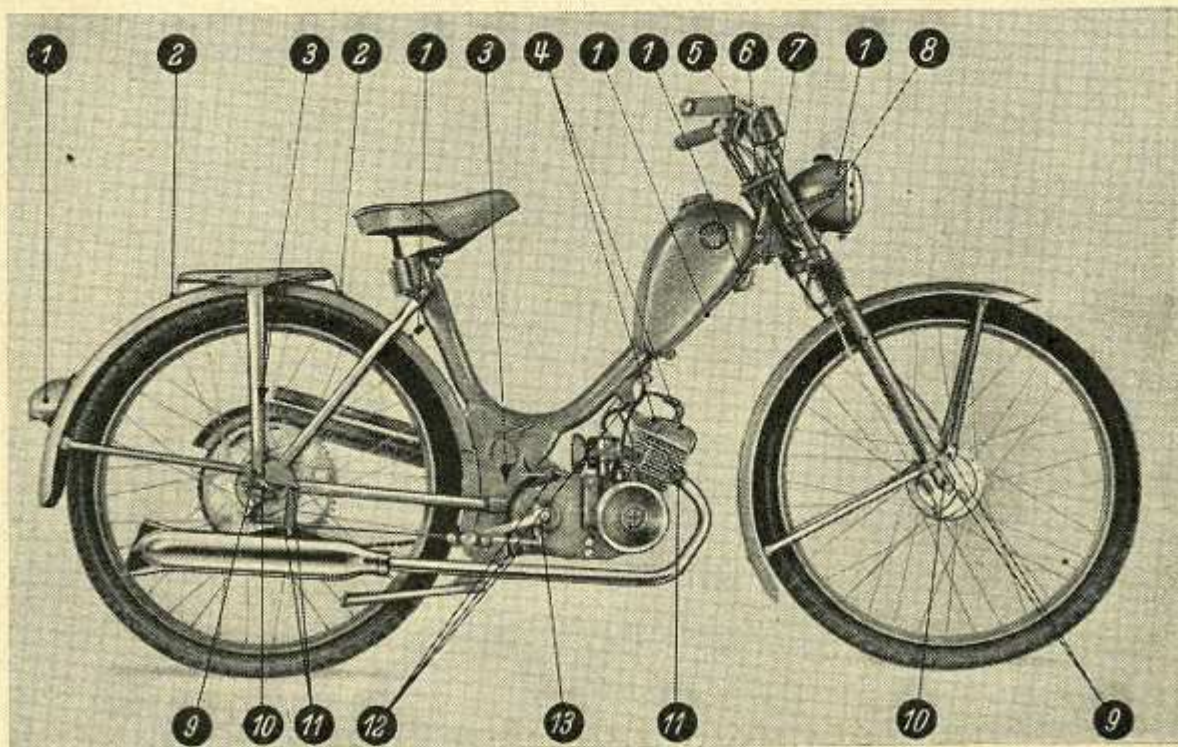


Plaque de référence

Illustration 33: Plaque de référence

CONTROLE DES VIS ET ECROUS

1. Vis d'arrêt des câbles du phare, du feu arrière, de l'avertisseur et des bornes de connexion.
2. Vis de fixation du porte-bagage.
3. Vis de fixation du carter de chaîne.
4. Ecrous de la culasse.
5. Vis de fixation pour les leviers de commande placés sur le guidon.
6. Ecrou de direction.
7. Vis de fixation de l'avertisseur.
8. Vis de fixation du phare.
9. Vis de fixation des tringles des garde-boue.
10. Ecrous d'axe à la roue avant et à la roue arrière.
11. Vis de fixation et écrous pour le tuyau d'échappement et le silencieux.
12. Boulons de fixation pour le moteur (3 pièces).
13. Ecrous pour les clavettes des deux manivelles à pédales.



[illegible]

