

Radstand	2430 mm
Spur vorn	1292 mm
Spur hinten	1241 mm
Bodenfreiheit	131 mm

Gewichte

Leer fahrbereit	735 kg
— davon auf Vorderachse	435 kg
— davon auf Hinterachse	300 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1065 kg
Max. Vorderachslast	535 kg
Max. Hinterachslast	540 kg
Max. Anhängengewicht ungebremst*	370 kg
Max. Anhängengewicht gebremst*	500 kg
Max. Deichselstützlast	40 kg

* Französische Norm

Füllmengen

Kraftstofftank	40 Liter Super
Motoröl Wechselmenge:	
— ohne Filter	3 Liter
— mit Filter	3,3 Liter
Ölviskosität	SAE 15W40 oder 10W30
Getriebeöl	1,4 Liter SAE EP 80
Bremsflüssigkeit	0,4 Liter

Motor

Allgemeine Daten

	<i>bis Mod. 1982</i>	<i>ab Mod. 1983</i>
Bauart	Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor vor der Vorderachse, um 7°13' nach hinten geneigt	
Motortyp	V 06/630	V06/644
Bohrung	77 mm	77 mm
Hub	70 mm	70 mm
Hubraum	652 cm³	652 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,0:1	9,5:1
Verdichtungsenddruck	11 ± 0,5 bar	
Höchstleistung nach DIN	36 PS (26,5 kW)	34,5 PS (25 kW)
bei Drehzahl	5500 /min	5500 /min
Höchstes Drehmoment nach DIN	5,3 mkg (51 Nm)	4,9 mkg (48 Nm)
bei Drehzahl	3500 /min	3500 /min
Höchst Drehzahl	5850 /min	5850 /min

Zylinderkopf

Bauart

Leichtmetallguss mit eingesetzten
nicht auswechselbaren Ventilsitzen
und Ventilführungen

Ventile

Spiel in Ventilfehrung:

— Einlass	0,018 bis 0,039 mm
— Auslass	0,010 bis 0,019 mm
Ventilspiel kalt Einlass und Auslass	0,20 mm

Innendurchmesser Ventilfehrungen:

— Einlass	$8 \begin{smallmatrix} +0,004 \\ -0,002 \end{smallmatrix}$ mm
— Auslass	$8,5 \begin{smallmatrix} -0,017 \\ -0,011 \end{smallmatrix}$ mm

Sitzbreite der Ventilsitzringe:

— Einlass	max. 1,70 mm
— Auslass	max. 1,80 mm

Ventile:

	<i>Einlass</i>	<i>Auslass</i>
— Sitzwinkel	90°	90°
— Tellerdurchmesser	$39,5 \begin{smallmatrix} +0,2 \\ -0 \end{smallmatrix}$ mm	$35,75 \begin{smallmatrix} +0,2 \\ -0 \end{smallmatrix}$ mm
— Schaftdurchmesser unter Teller	$8 \begin{smallmatrix} -0,020 \\ -0,035 \end{smallmatrix}$ mm	$8,479 \begin{smallmatrix} -0 \\ -0,015 \end{smallmatrix}$ mm
— Länge	$87,93 \begin{smallmatrix} +0,25 \\ -0,45 \end{smallmatrix}$ mm	$86,17 \begin{smallmatrix} +0,55 \\ -0,35 \end{smallmatrix}$ mm

Stösselstangen:

— Länge Einlass und Auslass	$286,3 \begin{smallmatrix} +0,4 \\ -1,0 \end{smallmatrix}$ mm
— Max. Durchbiegung	0,2 mm

Ventilfedern (gleich für Einlass und Auslass):

— Drahtdurchmesser	$4,2 \pm 0,02$ mm
— Aussendurchmesser	$32,4 \pm 0,24$ mm
— Länge unter Belastung von $37 \pm 2,5$ kp	31,4 mm
— Länge unter Belastung von $66 \pm 3,5$ kp	24,15 mm

Kipphebel

Aussendurchmesser	24,2 mm
Länge	42 mm
Ø Kipphebelachse	14 mm
Max. Spiel auf Achse	0,09 mm

Steuerzeiten

	<i>Modelle bis 1982</i>
Einlass öffnet	7° nach o. T.
Einlass schliesst	42° nach u. T.
Auslass öffnet	35° vor u. T.
Auslass schliesst	6° vor o. T.

Modelle

<i>ab 1983</i>
4° vor o. T.
53° nach u. T.
50° vor u. T.
7° nach o. T.

Nockenwelle

Lagerzapfen:

	<i>vorn</i>	<i>hinten</i>
— Durchmesser	$36 \begin{smallmatrix} -0,025 \\ -0,045 \end{smallmatrix}$ mm	$23 \begin{smallmatrix} -0,02 \\ -0,041 \end{smallmatrix}$ mm
— Länge	max. 35,8 mm	$27 \begin{smallmatrix} +0,25 \\ -0,85 \end{smallmatrix}$ mm

Axialspiel (nicht einstellbar)

	0,04–0,09 mm
--	--------------

Tiefe Ölpumpensitz

$28 \pm 0,25$ mm

Kurbelwelle

Aus drei Stahlteilen zusammengepresst, drei Lager, mittlere Lagerbüchse gefangen

Hauptlagerzapfen:	<i>vorn</i>		<i>hinten</i>
— Durchmesser	$30 - \begin{smallmatrix} 0,045 \\ 0,06 \end{smallmatrix}$ mm		$57,5 \pm \begin{smallmatrix} 0 \\ 0,015 \end{smallmatrix}$ mm
— Länge	$28,5 + 0,5$ mm		$30 + 0,5$ mm
Hubzapfen:			
— Durchmesser	$38,8 \pm \begin{smallmatrix} 0 \\ 0,010 \end{smallmatrix}$ mm		
— Länge	$36 \pm \begin{smallmatrix} 0 \\ 0,5 \end{smallmatrix}$ mm		
Axialspiel (nicht einstellbar)	$0,07-0,14$ mm		
Hauptlagerschalen	$30 \times 32,4 \times 28$ mm		$58 \times 62,92 \times 27$ mm

Pleuelstangen

Pleuelaugendurchmesser	$20,085 \pm \begin{smallmatrix} 0,011 \\ 0,005 \end{smallmatrix}$ mm
Axialspiel	$0,08-0,13$ mm

Kolben

Montagerichtung	Pfeil zur Steuerseite	
Kolbenbolzen-Sicherungsring	$1,5 \times 21$ mm	
Kolbendurchmesser	3 Klassen: $76,99-77,00$ mm $77,00-77,01$ mm $77,01-77,02$ mm	
Max. Gewichts Differenz	5 g	
Höhe über alles	$77 \pm \begin{smallmatrix} 0,2 \\ 0,4 \end{smallmatrix}$ mm	
Abstand Kolbenbolzen-Kolbenboden	$46,9 \pm 0,1$ mm	
Höhe Kolbenringnuten:	<i>bis Sept. 1980</i>	
— 1. Ring	$1,75 \pm \begin{smallmatrix} 0,05 \\ 0,03 \end{smallmatrix}$ mm	<i>ab Sept. 1980</i> 1,5 mm
— 2. Ring	$2,00 \pm \begin{smallmatrix} 0,04 \\ 0,02 \end{smallmatrix}$ mm	2,0 mm
— 3. Ring	$4,00 \pm \begin{smallmatrix} 0,03 \\ 0,01 \end{smallmatrix}$ mm	3,0 mm
Kolbenbolzen:		
— Nenndurchmesser	20 mm	
— Länge	63,9 mm	
— Max. Unrundheit oder Konizität	0,0015 mm	
— Max. Spiel im Kolbenauge	0,012 mm	
Kolbenringe:	<i>bis Sept. 1980</i>	
— Höhe 1. Ring	$1,75 \pm \begin{smallmatrix} 0,01 \\ 0,022 \end{smallmatrix}$ mm	<i>ab Sept. 1980</i> 1,50 mm
— Höhe 2. Ring	$2,00 \pm \begin{smallmatrix} 0,01 \\ 0,022 \end{smallmatrix}$ mm	2,00 mm
— Höhe 3. Ring	$4,00 \pm \begin{smallmatrix} 0,01 \\ 0,022 \end{smallmatrix}$ mm	3,00 mm
— Einbaulage	Kennzeichnung zum Kolbenboden	

Schwungrad

Max. Seitenschlag Anlasserzahnkranz	0,3 mm
-------------------------------------	--------

Motorschmiierung

Ölpumpe

Bauart	Innenverzahnte Eaton-Pumpe
Axialspiel max.	0,10 mm
Öldruck bei 80° C und 6000 U/min	5,5–6,5 bar

Überdruckventil

Kolbendurchmesser	15 ± 0,2 mm
Kolbenlänge	25 ± 0,5 mm
Federdurchmesser	8,5 mm
Federwindungen	15
Drahtdurchmesser	1,4 mm
Federlänge ungespannt	11,3 mm
Länge unter Last von 3,41 kg ± 5 %	28,45 mm

Öldruckschalter

Marke	Jaeger «Manoc»
Gewinde	M 12 × 1,50
Schaltdruck	0,5–0,8 bar

Ölfilter

Typ	Purflux LS 131
-----	----------------

Füll- und Wechselmengen

Ölwechsel ohne Filterwechsel	3 Liter
Ölwechsel mit Filterwechsel	3,3 Liter
Ölwechsel und Ausbau der Zylinderkopfdeckel	3,2 Liter
Ölwechsel mit Filterwechsel und Ausbau der Zylinderkopfdeckel	3,5 Liter
Differenz zwischen Minimal- und Maximalmarke des Messstabes	1 Liter
Ölviskosität	15 W 40 oder 10 W 30

Kühlung

Keilriemen	Kleber Venuflex AV 10 770
Spannung	Durchhang 5–10 mm am oberen Trum unter Daumendruck oder Spannkraft von 35–40 kp an neuem Riemen oder 25–30 kp an gebrauchtem Riemen

Kraftstoffanlage

Solex-Vergaser 26/35 CSIC Kennzahl 209

	1. Stufe	2. Stufe
Lufttrichter	21	26
Hauptdüse	125 ± 5	130 ± 5
Luftkorrekturdüse	120 ± 20 (1 F 4)	160 ± 20 (2 AC)
Mischrohr	Nr. 21 789	Nr. 21 788
Leerlaufdüse	41 ± 5	
Leerlauf-Luftdüse	190 ± 10	
Bohrung für Gemischregulierschraube	165	
Drosselklappendurchlass bei 470 mm Hg (kg/h)		3,1 ± 0,2
Übergangsbohrungen (versetzt):		
— Erste	100	
— Zweite	100	
— Dritte	80	
— Vierte	130	
Nocken Beschleunigungspumpe	Nr. 59 522 012	
Pumpendüse	40 ± 10	
Fördermenge pro Hub (cm³)	0,7 ± 0,15	
Kaltstartvorrichtung:		
— Öffnung Klappe bei 500 mm Hg (mm)	3,2 ± 0,25	
— Rückholfeder Chokeklappe (55 g)	Nr. 57240012	
— Membranfeder Unterdruckdose (180 g)	Nr. 56155022	
Düse in Unterdruckkapsel	35	
Schwimmerventil	170	
Doppelschwimmergewicht	12,3 ± g	
Schwimmerhöhe (Dichtung bis Mitte Schwimmer)	18 ± 1 mm	
Max. Abweichung zwischen beiden Schwimmern	1 mm	

Vergaser ab Modell 1983

Vergasertyp	Solex 26/35 CSIC	Weber 32/34 DMTC
Kennzahl	CIT 244	W 1250-50
	1. Stufe 2. Stufe	1. Stufe 2. Stufe
Lufttrichter	21 26	22 26
Hauptdüse	120 120	107 110
Luftkorrekturdüse	130 130	165 215
Mischrohr	1 F 5 2 AB	F 36 F 39
Leerlaufdüse	40	45
Beschleunigungspumpendüse	35	40
Schwimmerhöhe	15 mm	7 mm
	(Lehre 71 644 079)	
Leerlaufeinstellung:		
— Leerlaufdrehzahl	850–900 /min	
— CO	1–2 %	
— CO ₂	mind. 9 %	

Kraftstofftank

Füllmenge 40 Liter

Kraftstoffpumpe

Typ Guiot AV 1730
SEV-Marchal 5482710

Stößelüberstand über Zwischenflansch
in tiefster Stellung min. 0,8 mm
Förderdruck bei Nullförderung 200 mbar

Luftfilter

Filtertyp Mann C 2852/2

Zündung

Bauart Vollelektronische Zündung mit
magnetischen Impulsgebern und
Unterdruckkapsel

Stärke Unterlagscheibe unter
Impulsgeberspule 2 mm

Abstand zwischen Auflagefläche
am Motorgehäuse und Impulsgeber-
bolzen $41 \pm 0,3$ mm

Abstand zwischen Impulsgeber
und Impulsgeberbolzen $1 \pm 0,5$ mm

Zündspule:

- Typ Ducellier 52.00.10 A
- Primärwiderstand 0,6–0,8 Ohm
- Sekundärwiderstand ca. 10 200 Ohm

Zündverstellkurve:

- bis Juli 1982 VA2-VD2 (Bild 60)
- ab Juli 1982 VA4-VD4 (Bild 61)

Zündkabel:

- Marke Electrifiil
- Widerstand linkes Kabel $510 \begin{smallmatrix} +347 \\ -0 \end{smallmatrix}$ Ohm
- Widerstand rechtes Kabel $425 \begin{smallmatrix} +300 \\ -0 \end{smallmatrix}$ Ohm

Zündkerzen:

- Gewinde M 14 × 125 mit konischem Dicht-
sitz, Sechskant 16 mm
- Elektrodenabstand 0,60–0,70 mm
- Marke, Typ Champion BN 6 Y
Eyquem 755 LJS
SEV-Marchal SG GT 34-5H
AC 42 LTS
Bosch WA 200 T 30

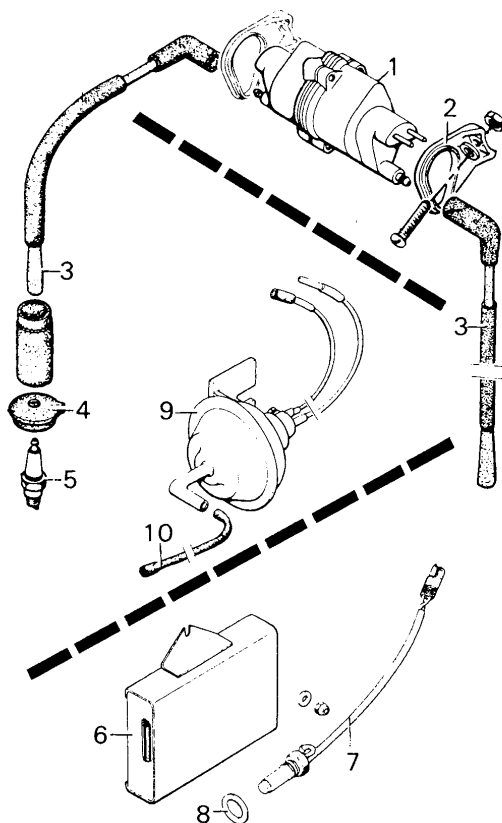


Bild 59 Zündanlage

- | | |
|---------------|----------------------|
| 1 Zündspule | 6 Steuergerät |
| 2 Halterung | 7 Impulsgeber |
| 3 Kerzenkabel | 8 Unterlagscheibe |
| 4 Tülle | 9 Unterdruckschalter |
| 5 Zündkerze | 10 Vakuumleitung |

6.6 Prüfung der Zündverstellkurve und der Unterdruckverstellung

- Ein Voltmeter wie bei der Prüfung des oberen Impulsgebers anschliessen (Kapitel 6.3).
- Die Zündung einschalten und den Motor in Vorwärtsrichtung durchdrehen. Im Moment, in dem das Voltmeter eine Spannung von 5 bis 7 V anzeigt, befindet sich der Motor in der Grundstellung des Zündzeitpunktes (10° vor o. T.). In dieser Stellung am Schwungrad und am Motorgehäuse zwei gegenüberliegende weisse Striche anbringen.
- Die Vakuumleitung von der Unterdruckdose abziehen und die Zündverstellkurve mit Hilfe einer

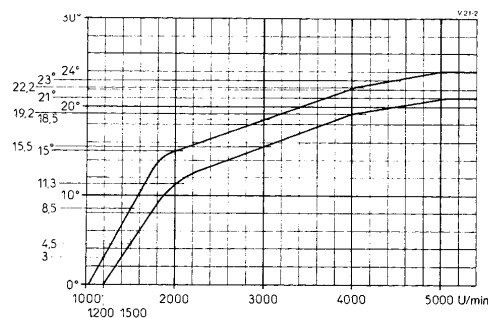


Bild 60 Zündverstellkurve VA 2 - VD 2
alte Ausführung bis Juli 1982

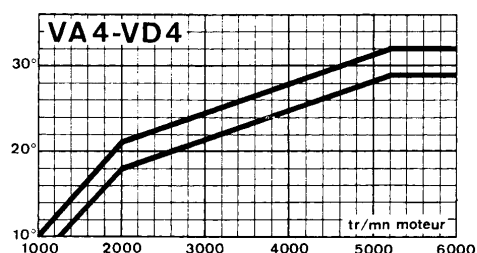


Bild 61 Zündverstellkurve VA 4 - VD 4
neue Ausführung ab Juli 1982
Horizontal Motordrehzahl, vertikal Verstellwinkel in Kurbelwellengraden

Stroboskoplampe mit Phasenschieber oder einem Motortester messen (Bild 60 oder 61). Falls keine Einstellung für Zweitaktmotoren vorhanden ist, muss die Ablesung durch zwei dividiert werden.

- Nach dem Anschliessen der Vakuumleitung muss die Vorzündung um 10° grösser sein als bei abgezogener Leitung.

6.7 Zündkerzen

Die Zündkerzen dichten direkt mit ihrem konischen Sitz ohne Dichtung ab. Sie dürfen keinesfalls zu fest eingeschraubt werden, sonst kann der Dichtkonus beschädigt werden, und die Kerze lässt sich nicht mehr ausschrauben.

Zum Einschrauben der Kerzen den Kerzenschlüssel des Bordwerkzeugs ohne Verlängerung benutzen. Das Drehmoment von 15–20 Nm soll nicht überschritten werden. Unter der Teilenummer