

ben's bikes

START

CONTACT

Condor A350 Fanpages

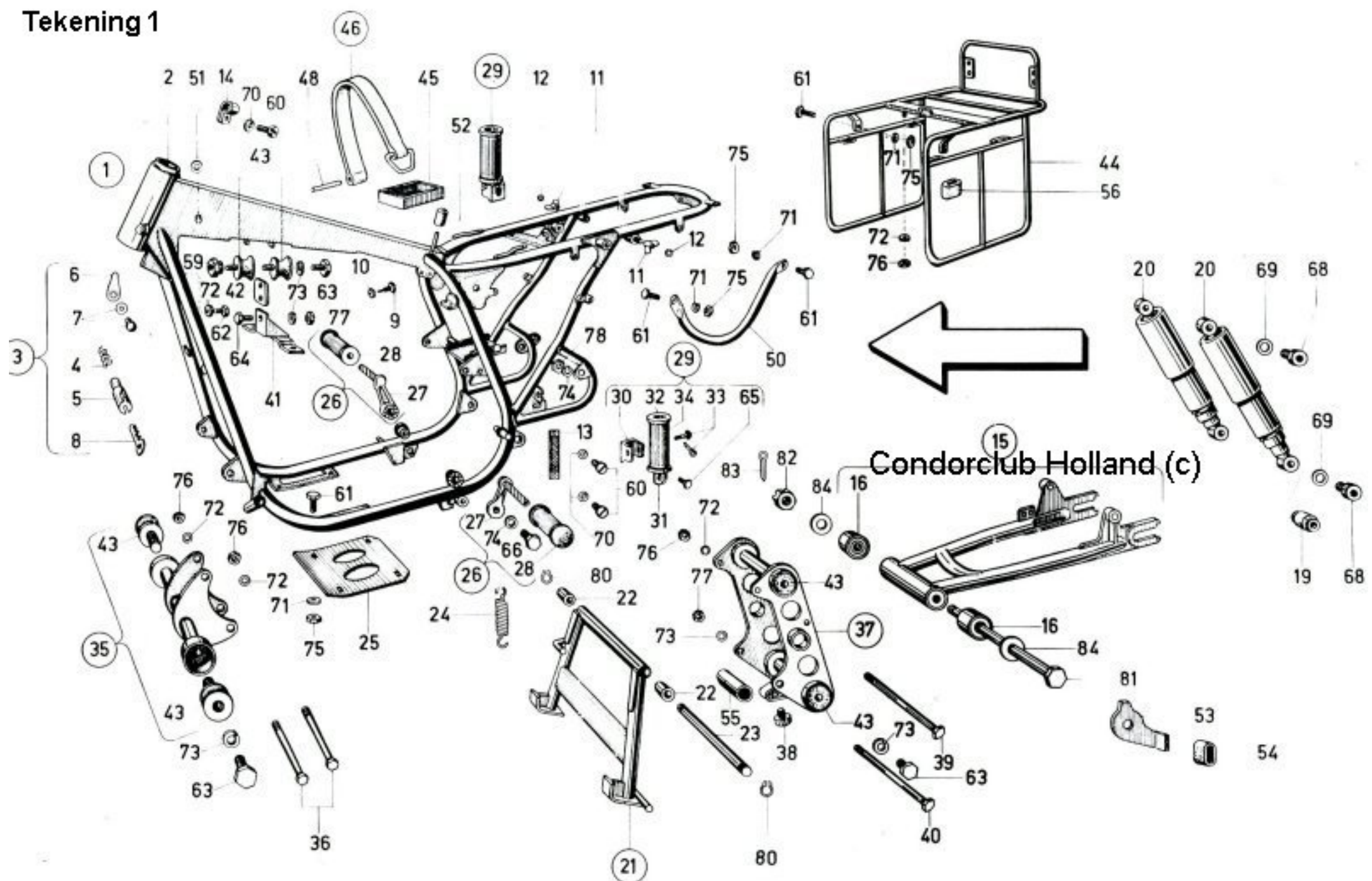
Condor A350, onderdelen / parts.

DOWNLOAD HERE THE "Betriebsmanual"
SCHWEIZERISCHE ARMEE / ARMEE SUISSE

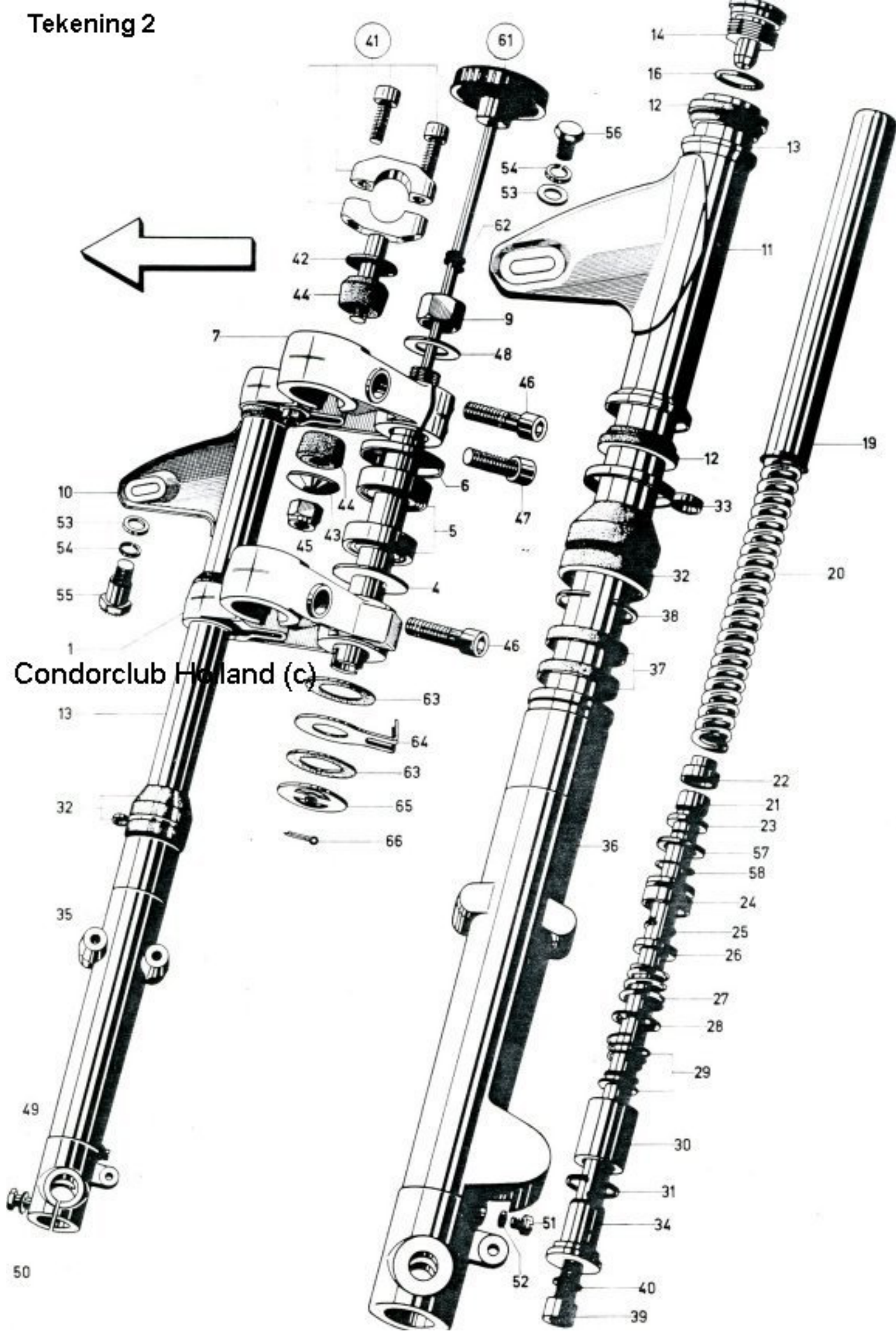
ALN DER BETRIEBSANLEITUNG / NSA DU MANUEL D'ENTRETIEN 7610-770-7006

Betriebsanleitung & Wartungsvorschrift
Manuel d'utilisation et d'entretien

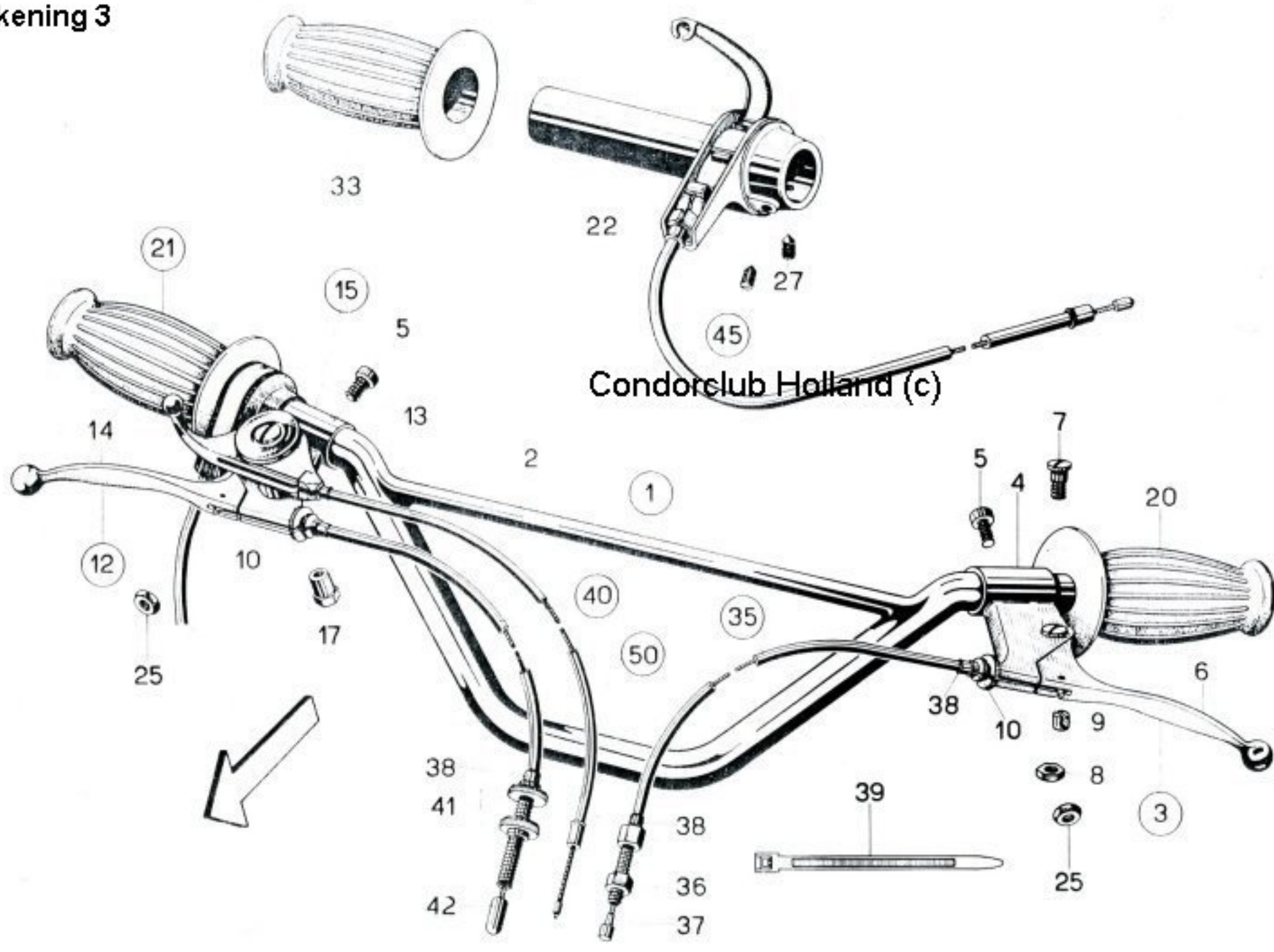
Tekening 1



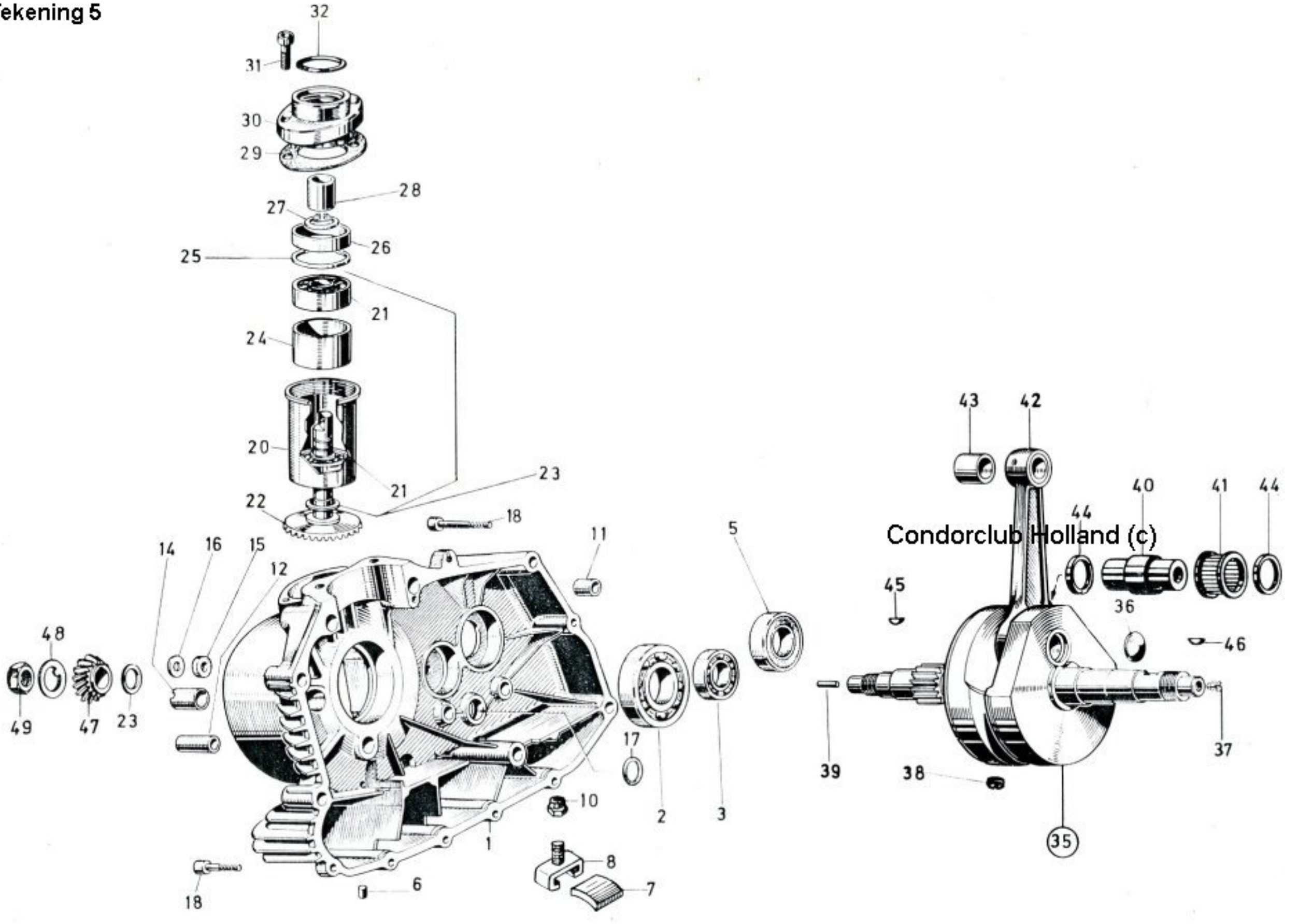
Tekening 2

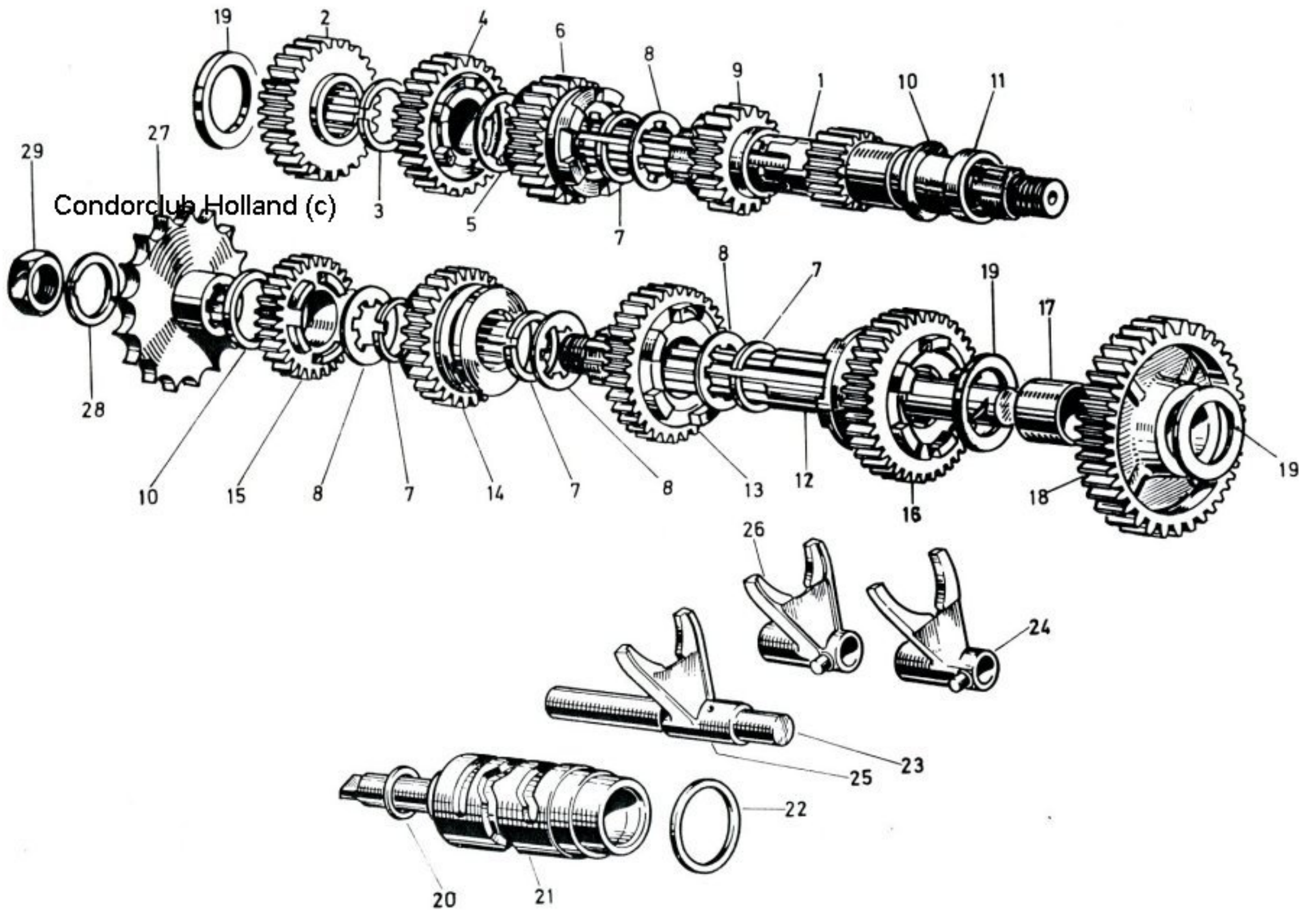


Tekening 3

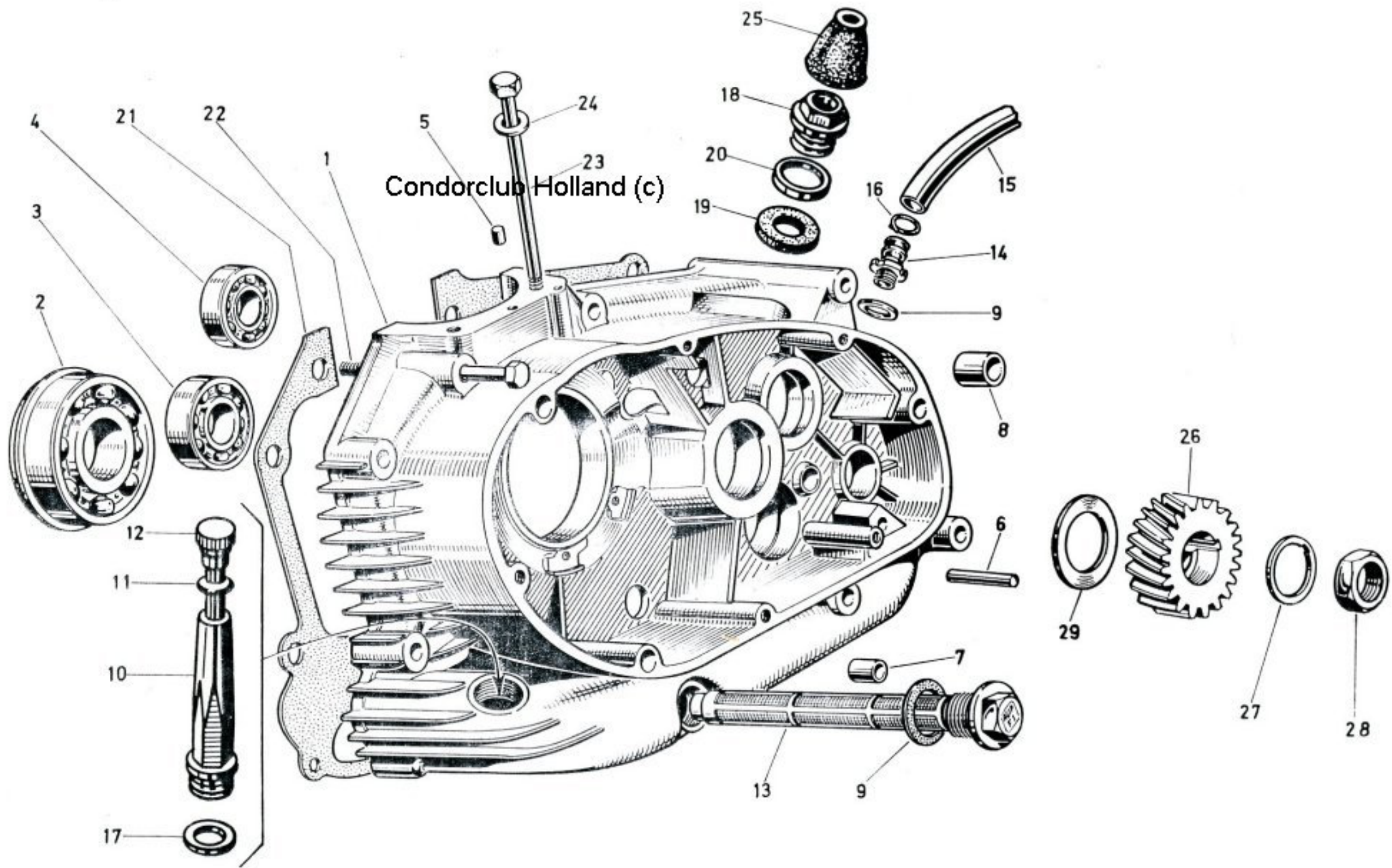


Tekening 5

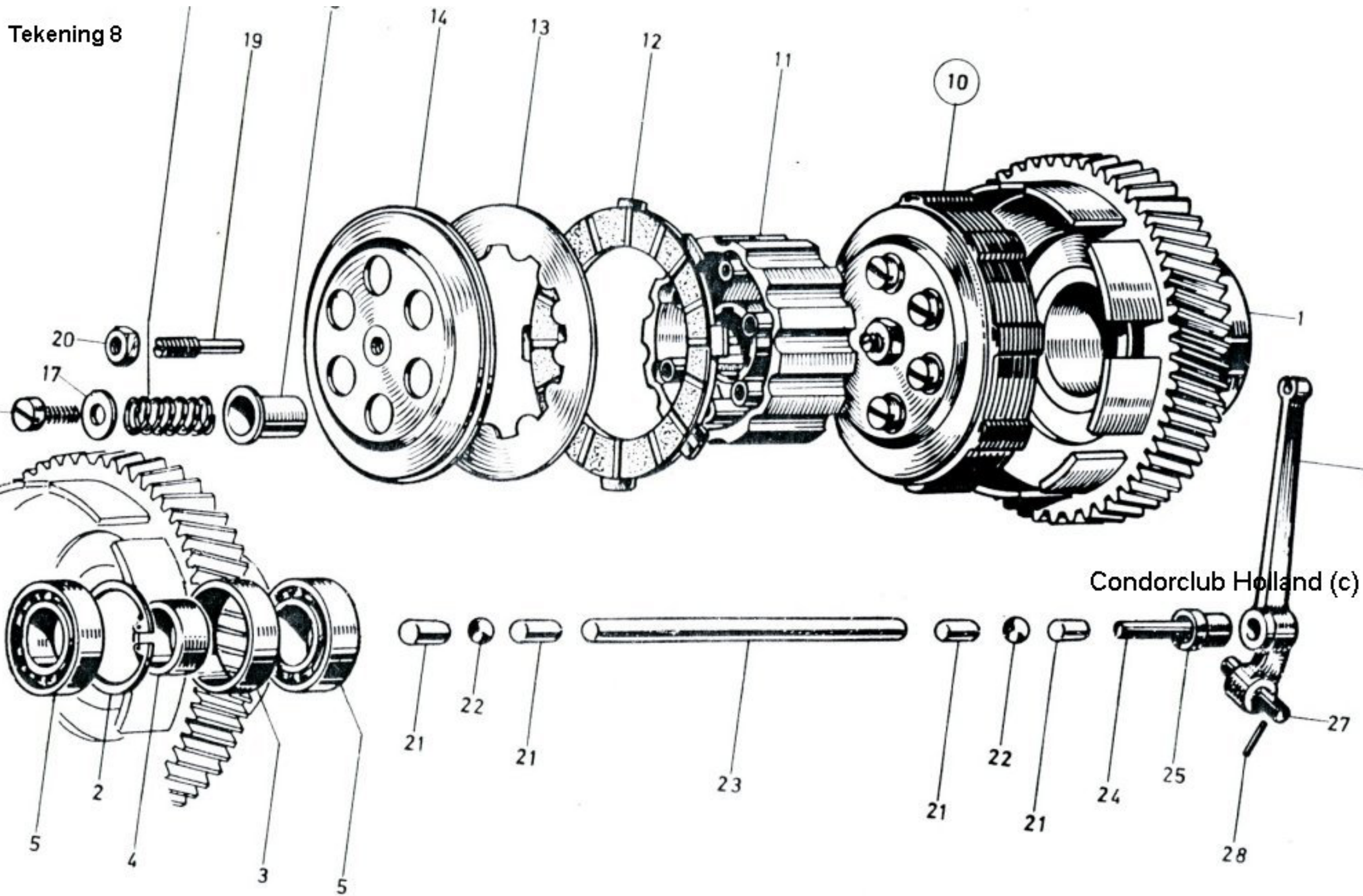




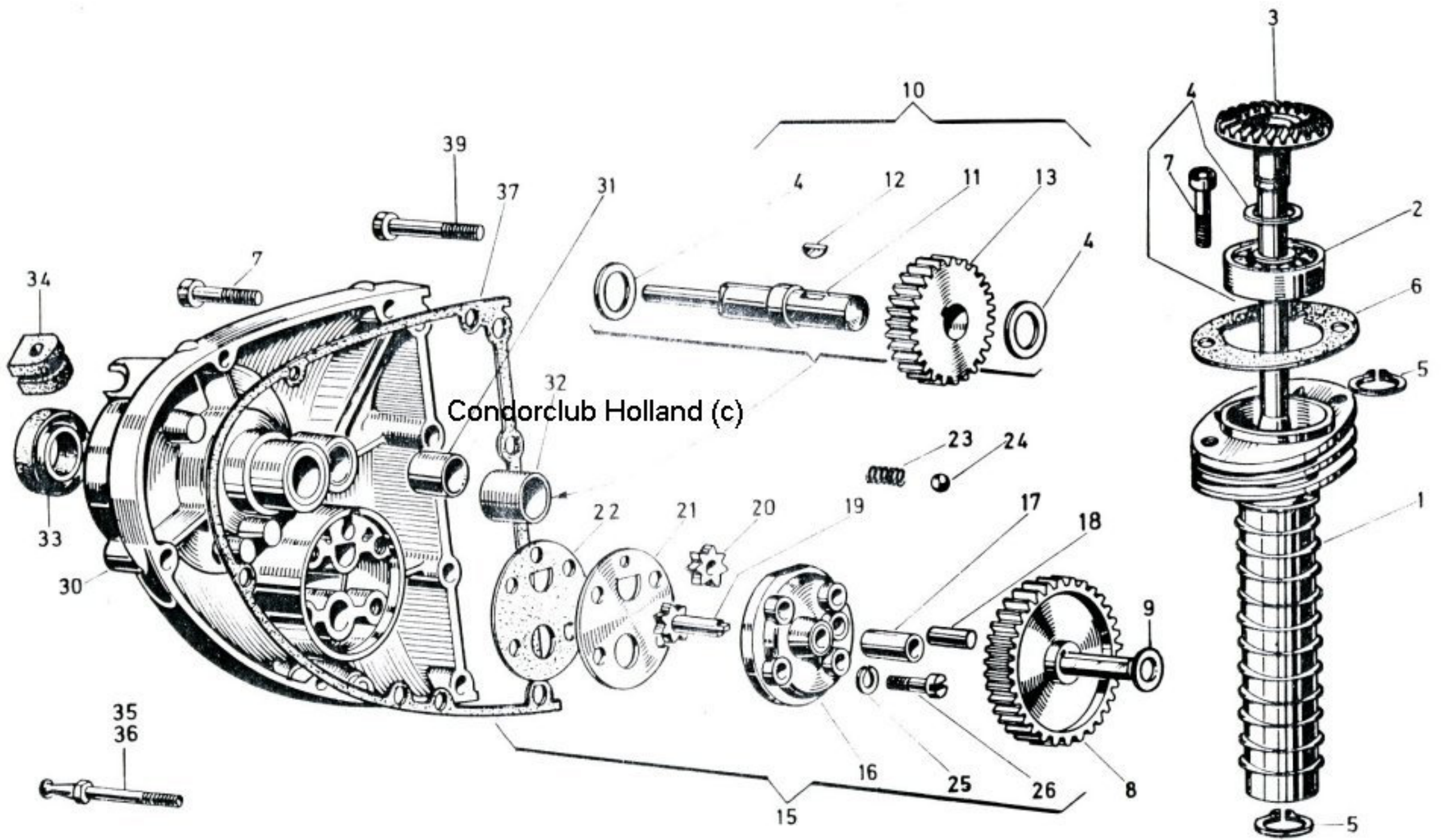
Tekening 7



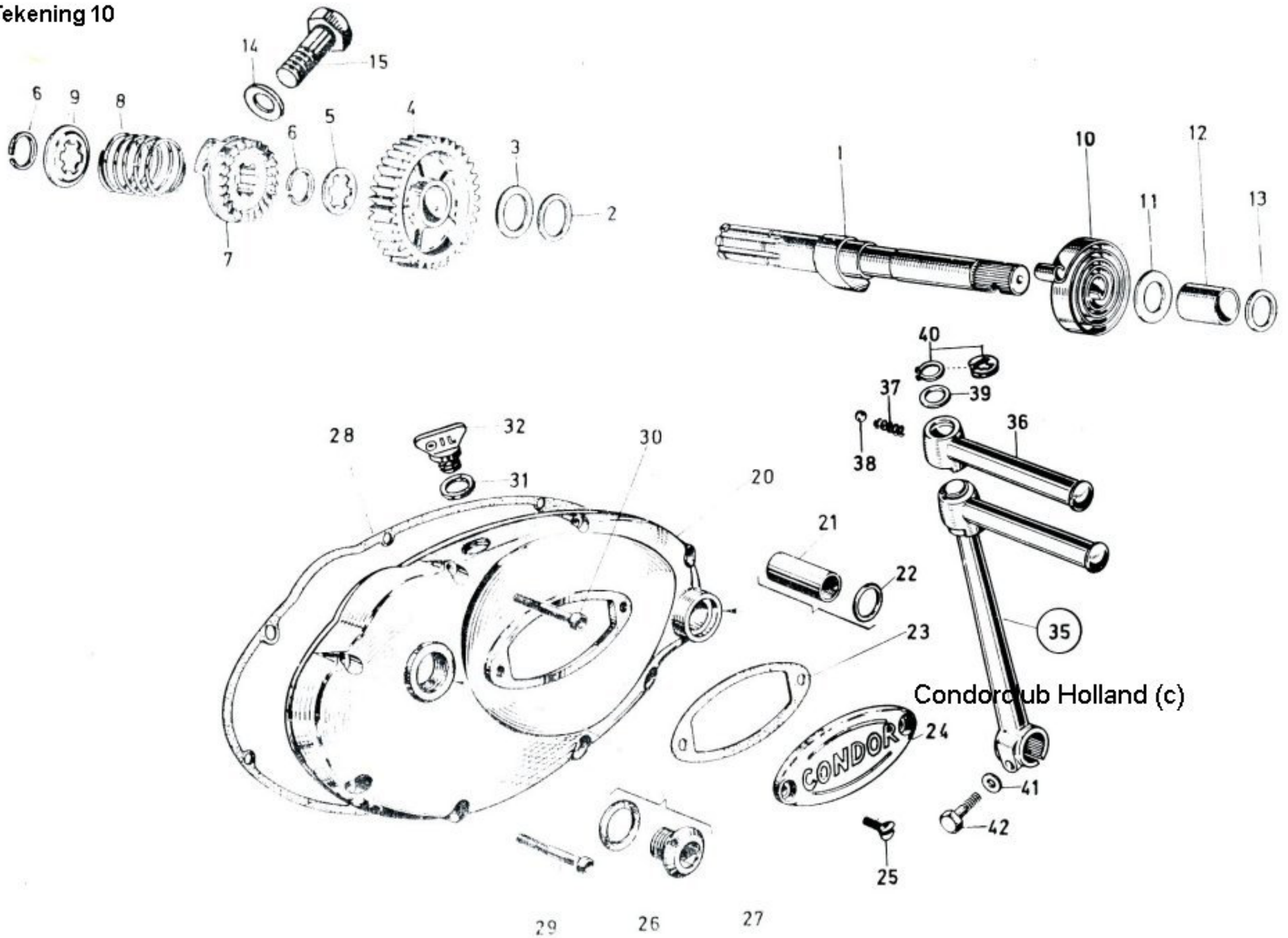
Tekening 8



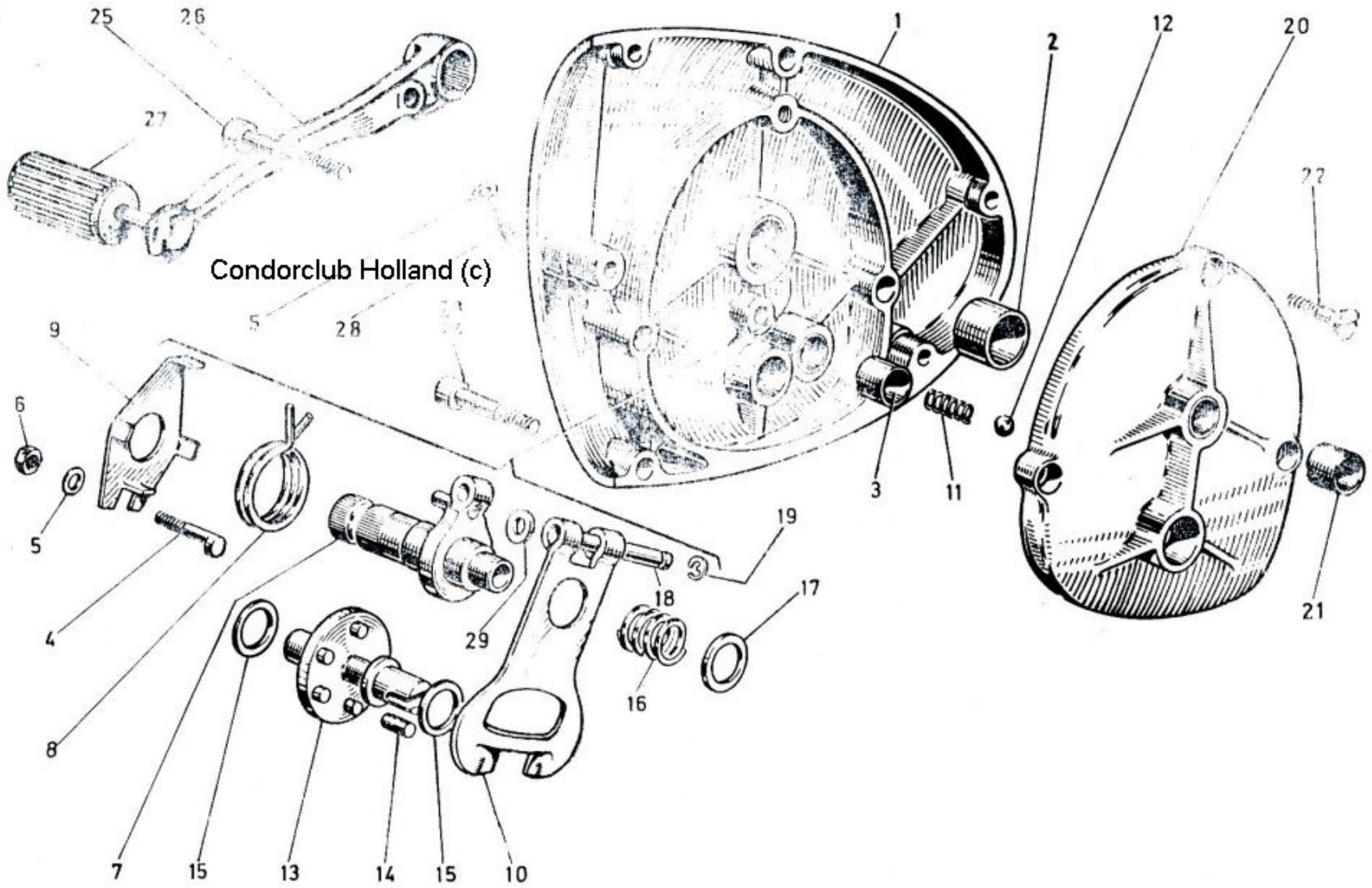
Tekening 9

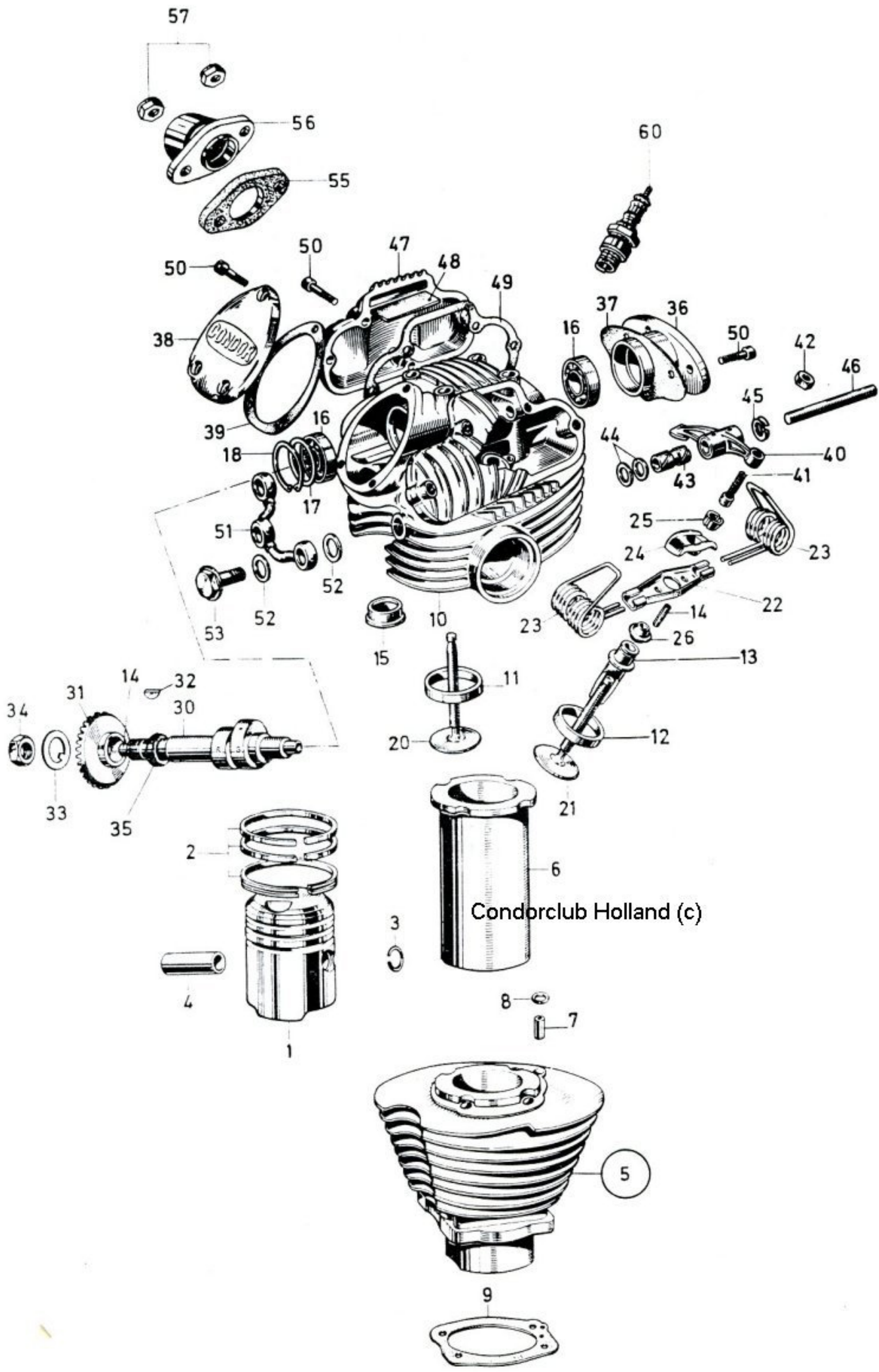


Tekening 10



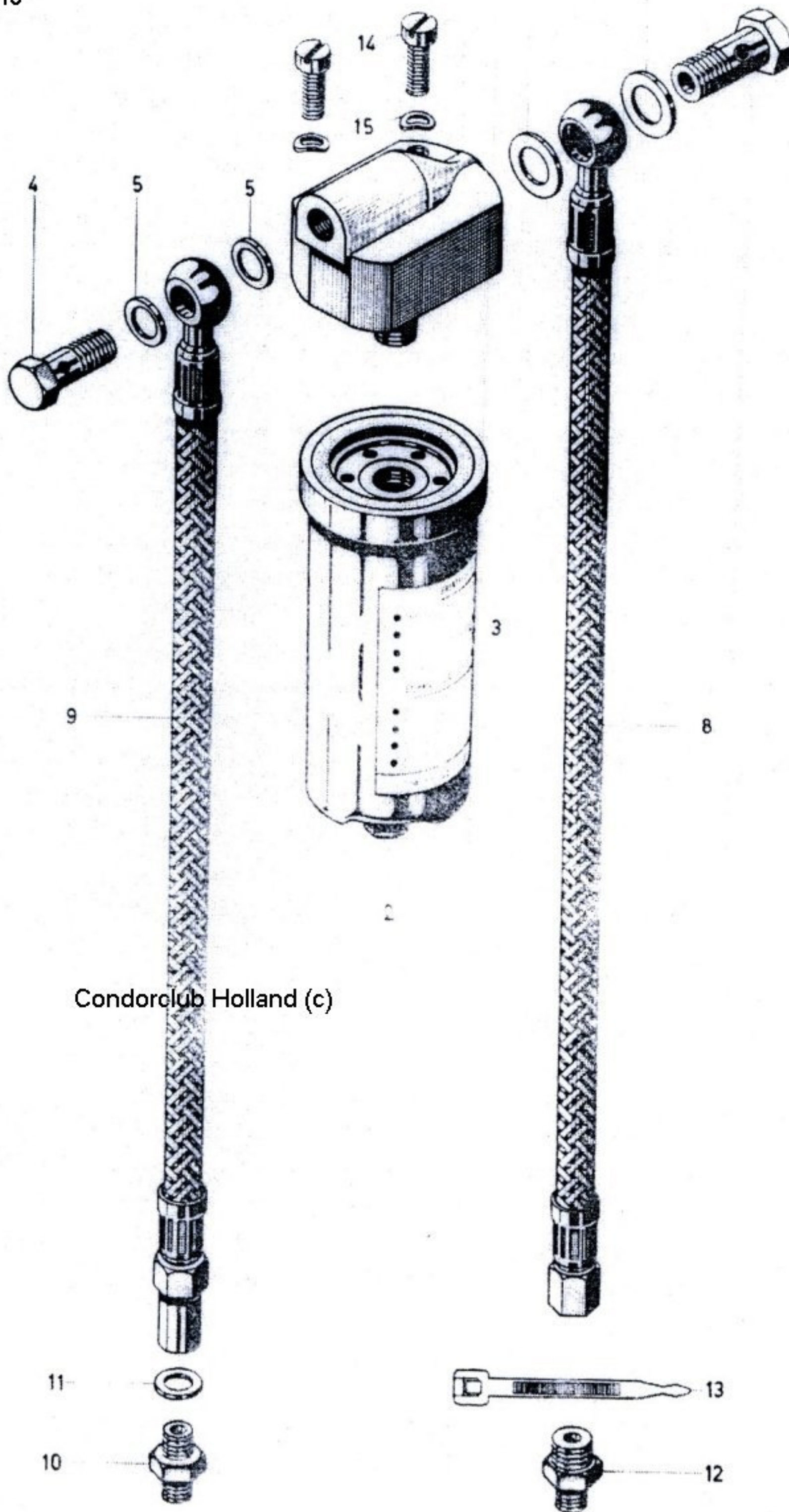
Tekening 11





Condorclub Holland (c)

Tekening 13

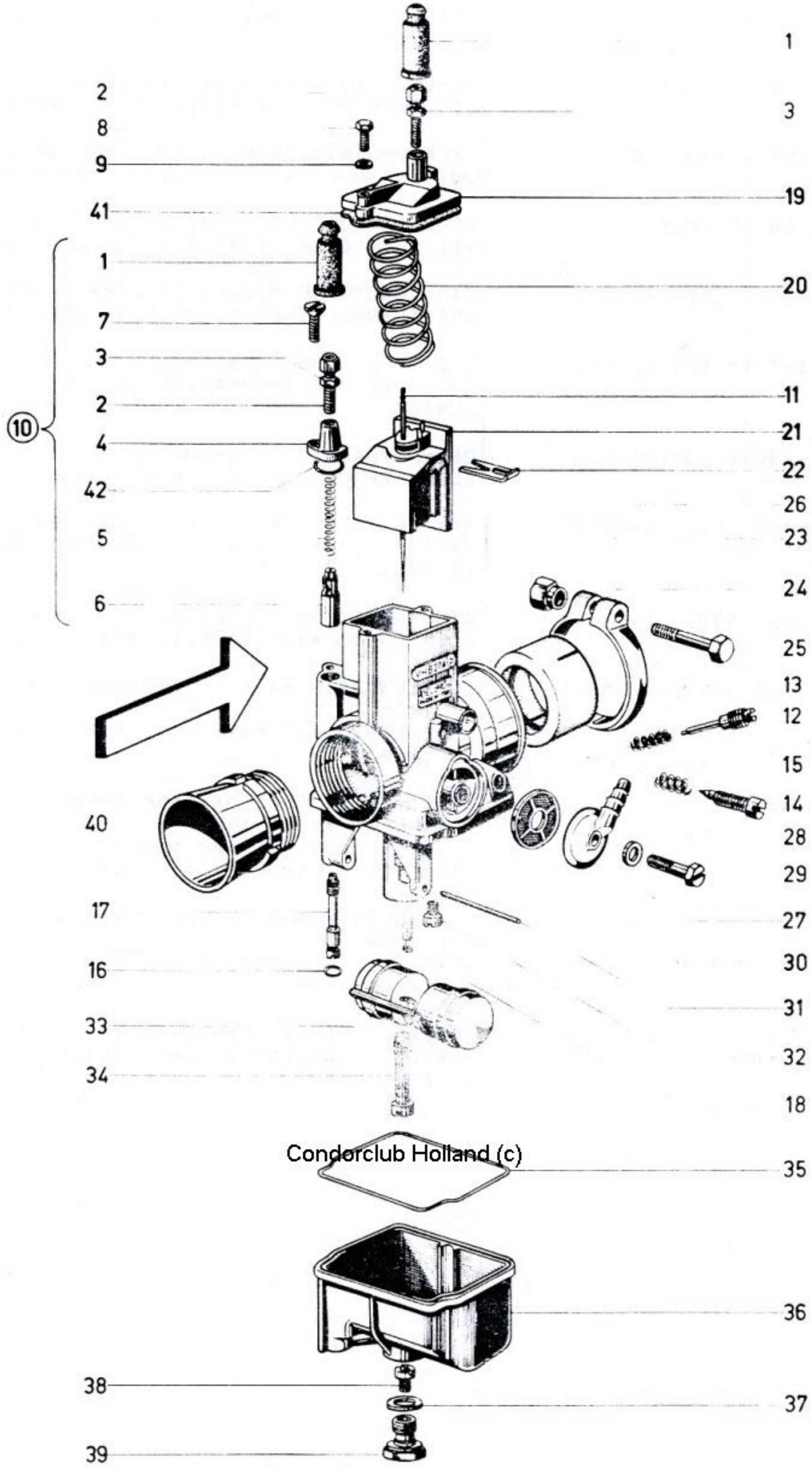


Condorclub Holland (c)

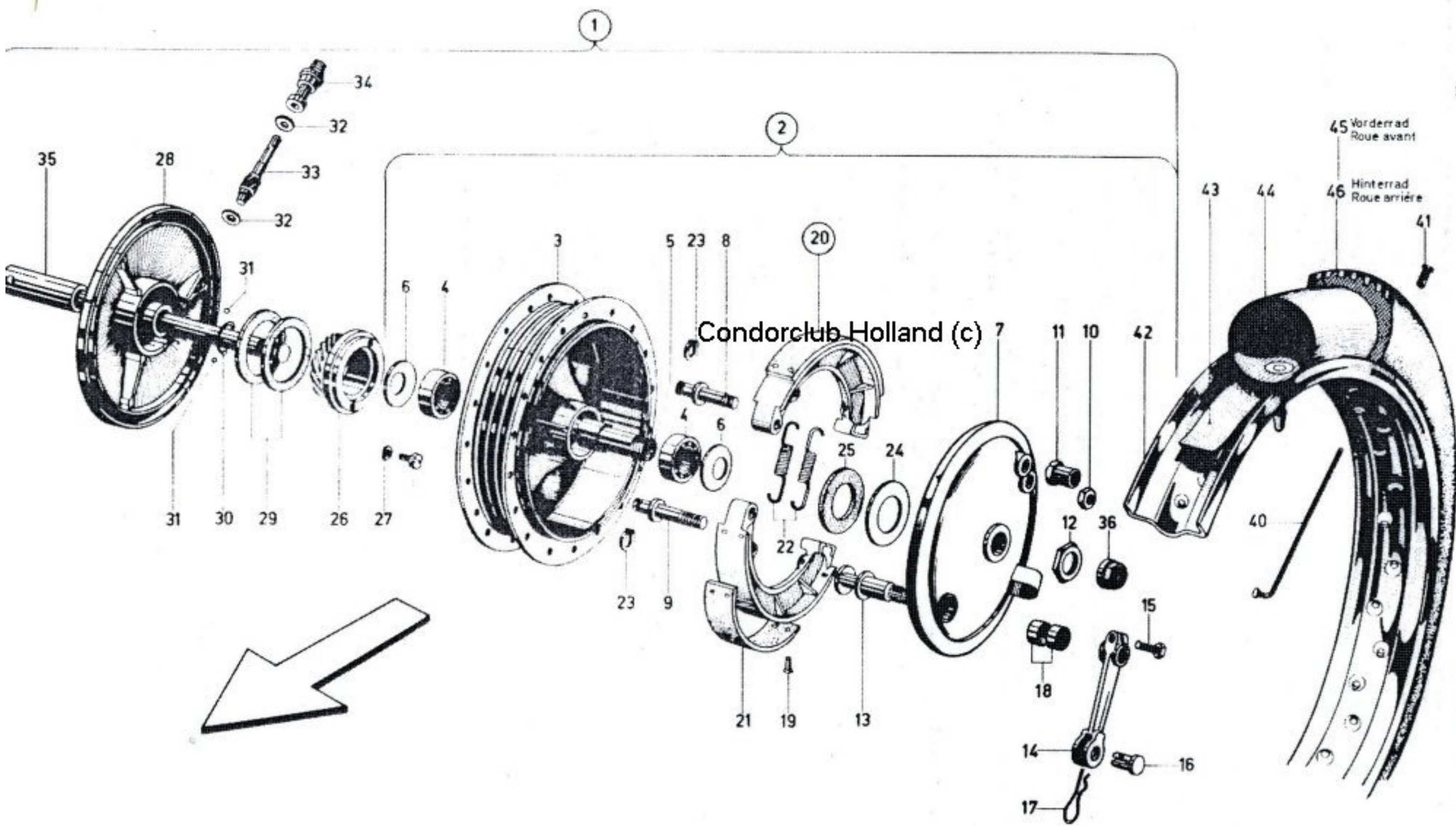
Tekening 14

DELLORTO

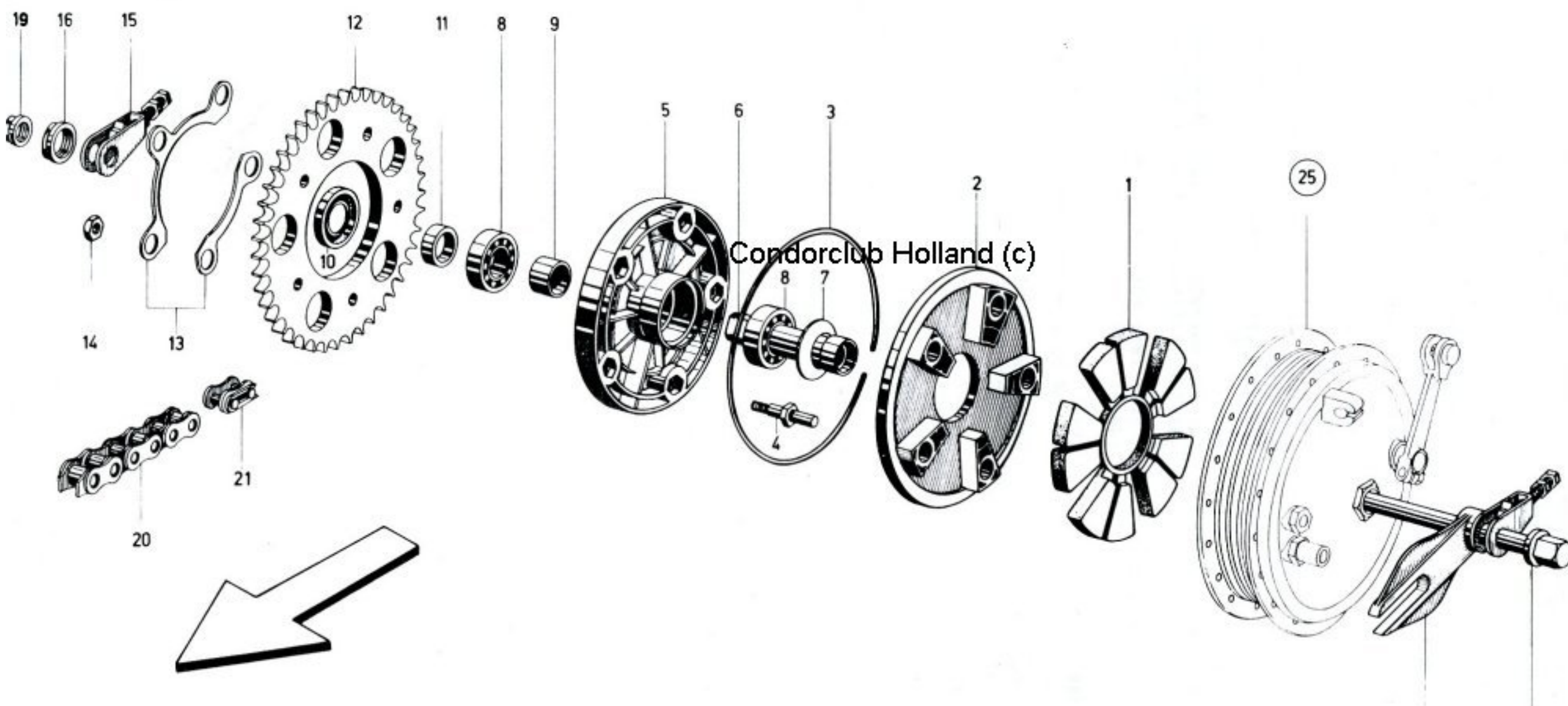
TYPE VHB 27 A-D



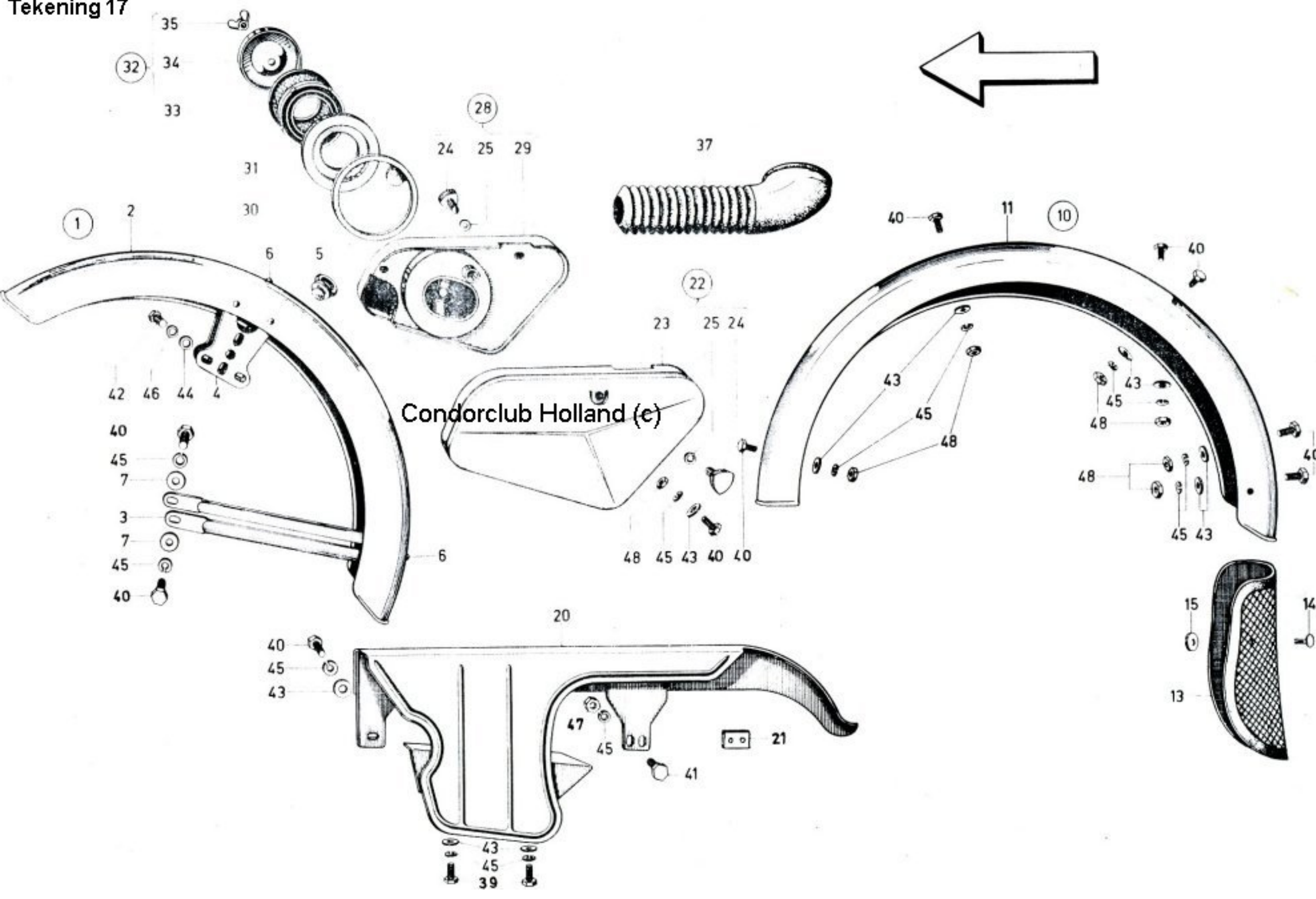
Tekening 15

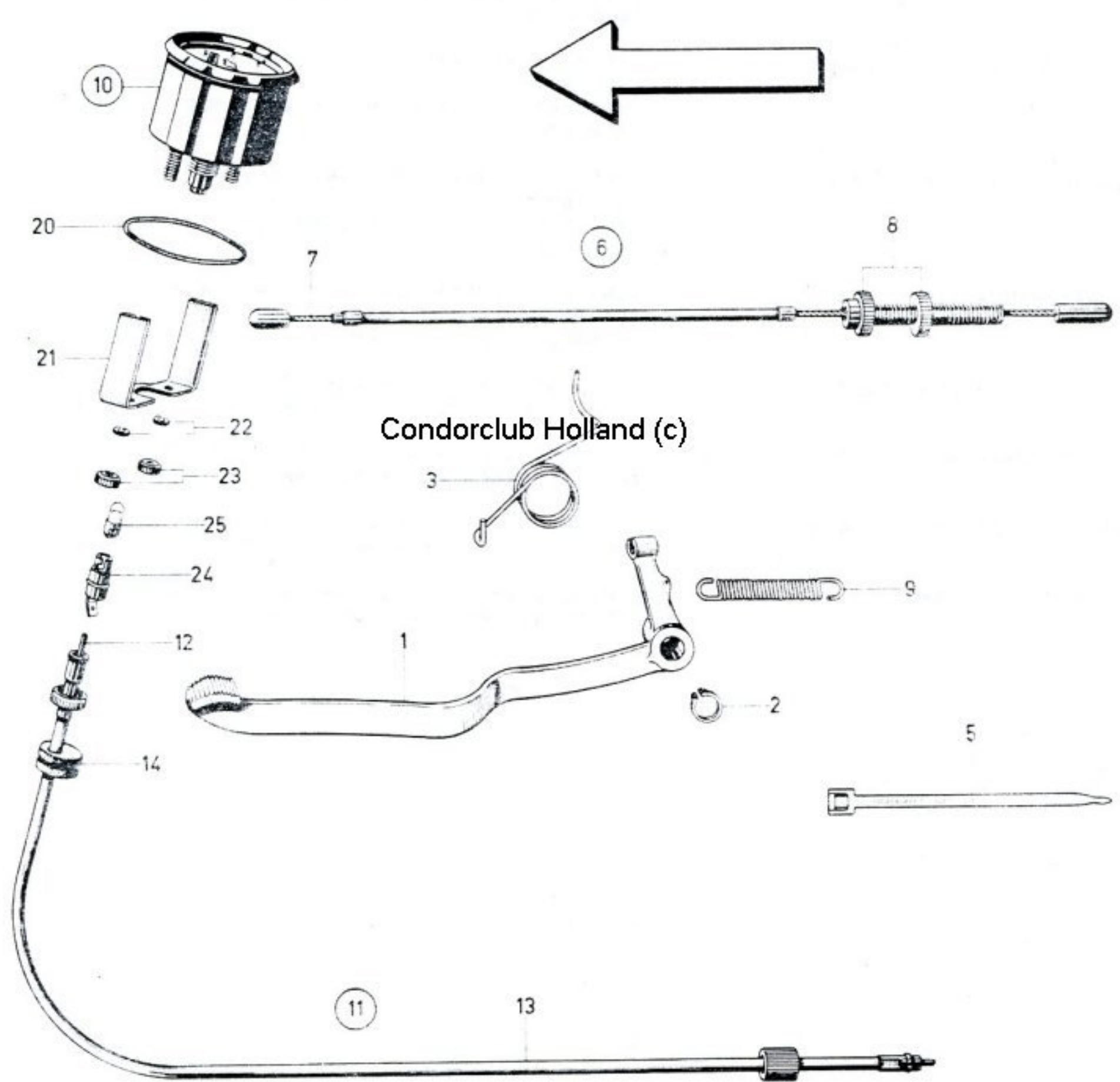
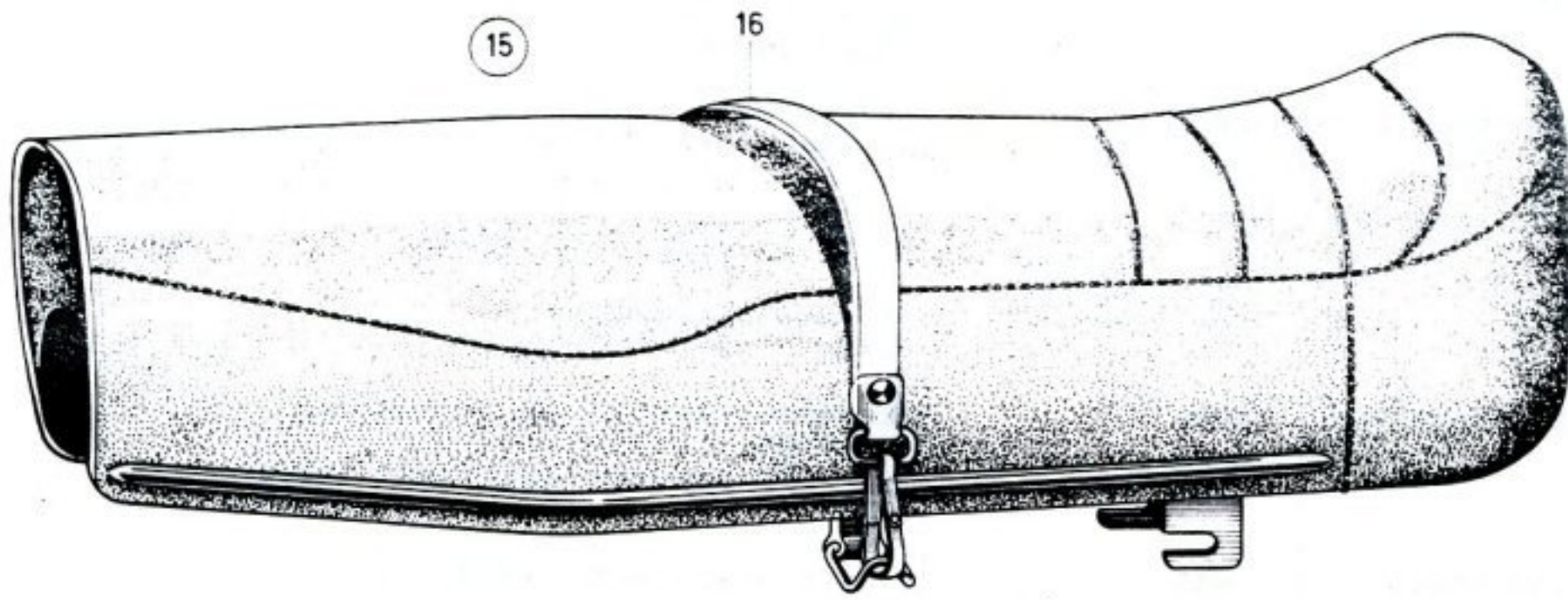


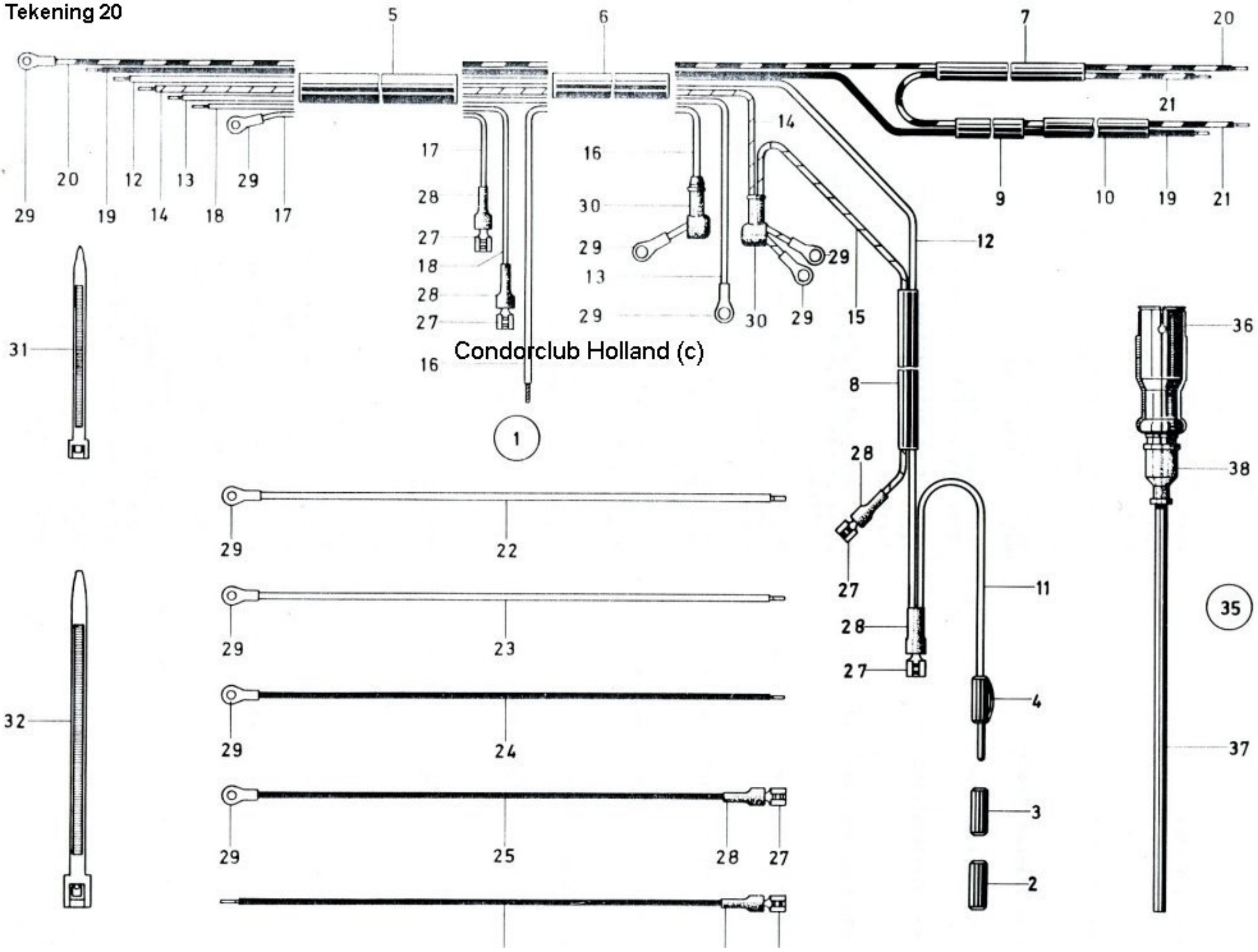
Tekening 16

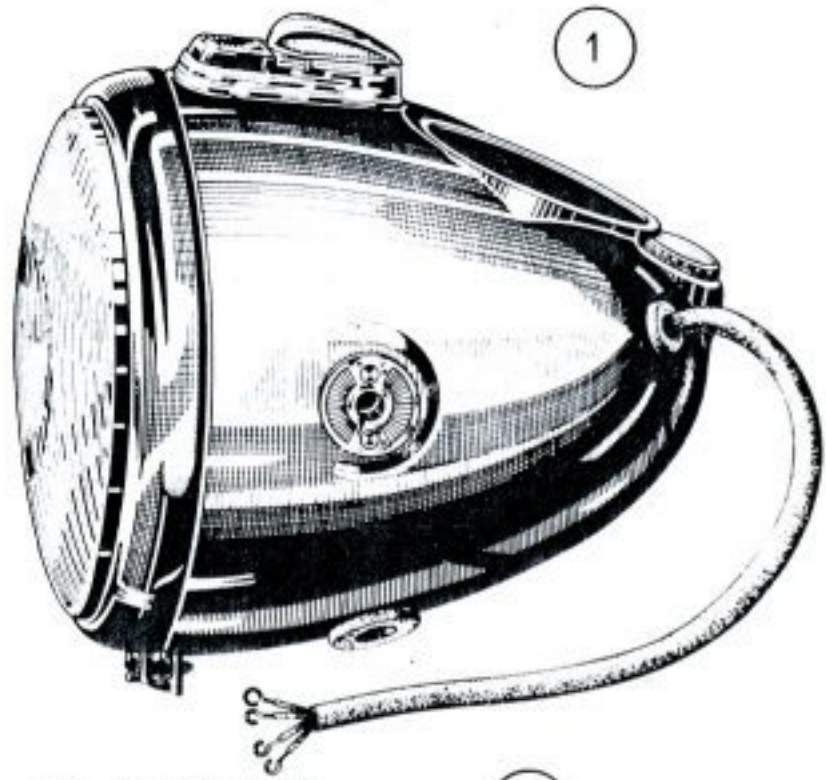


Tekening 17

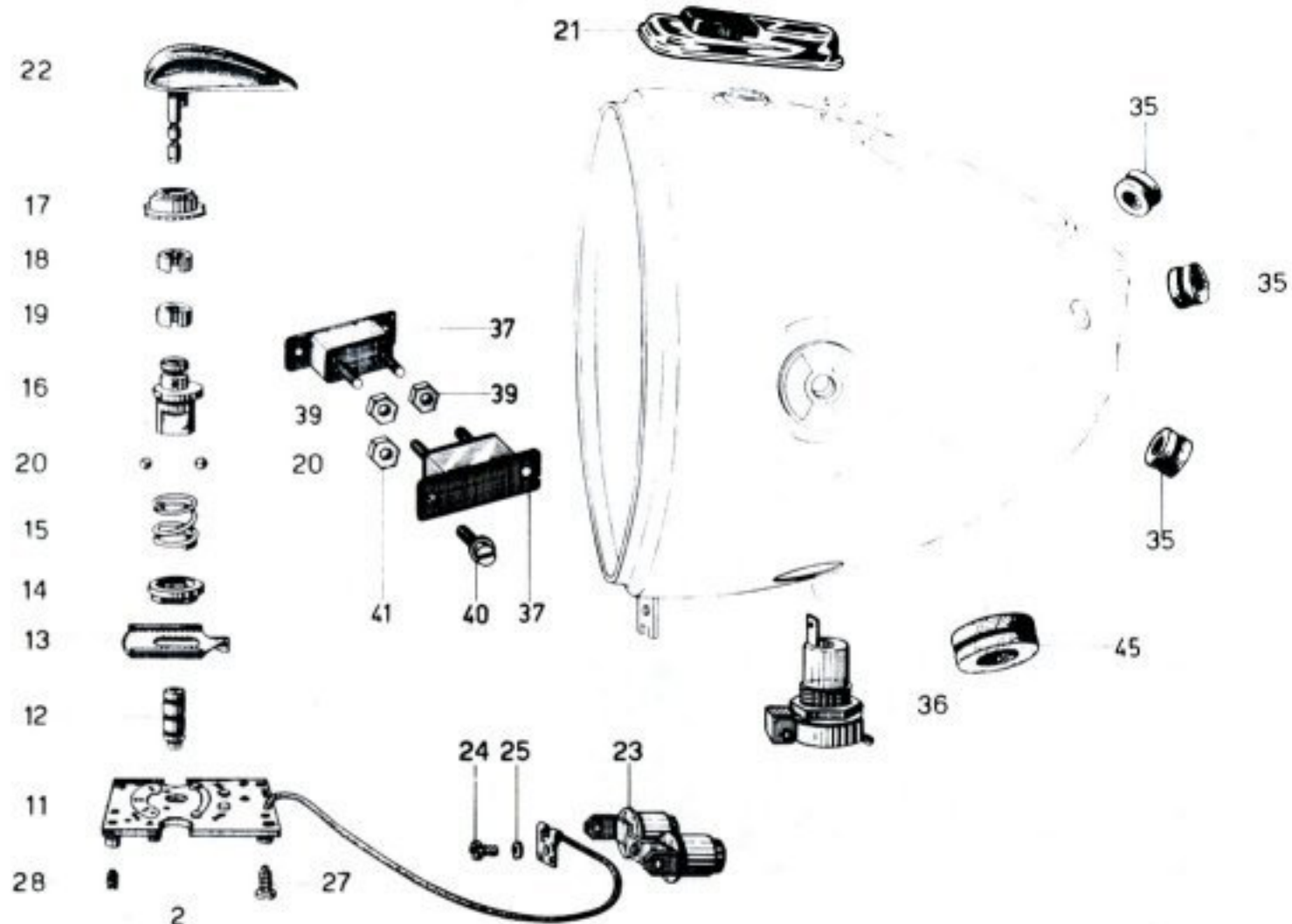
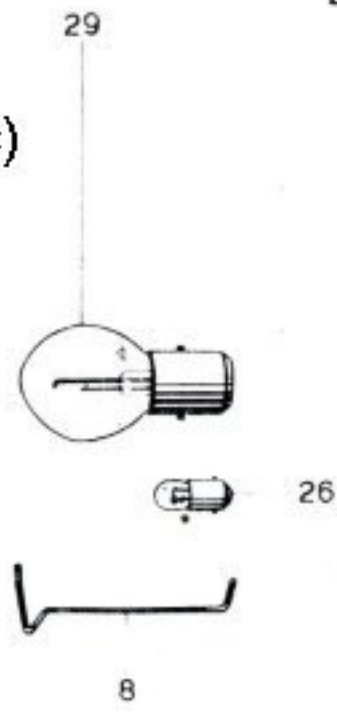


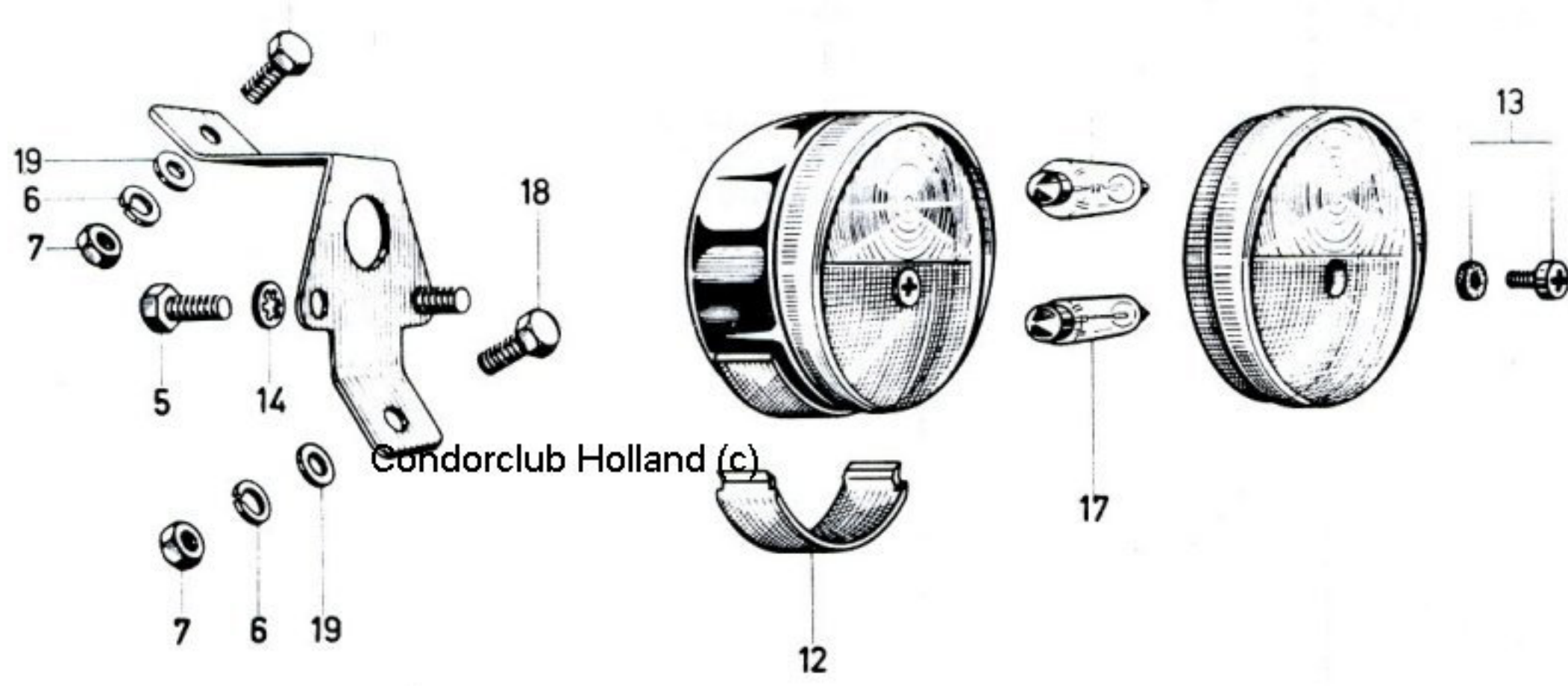




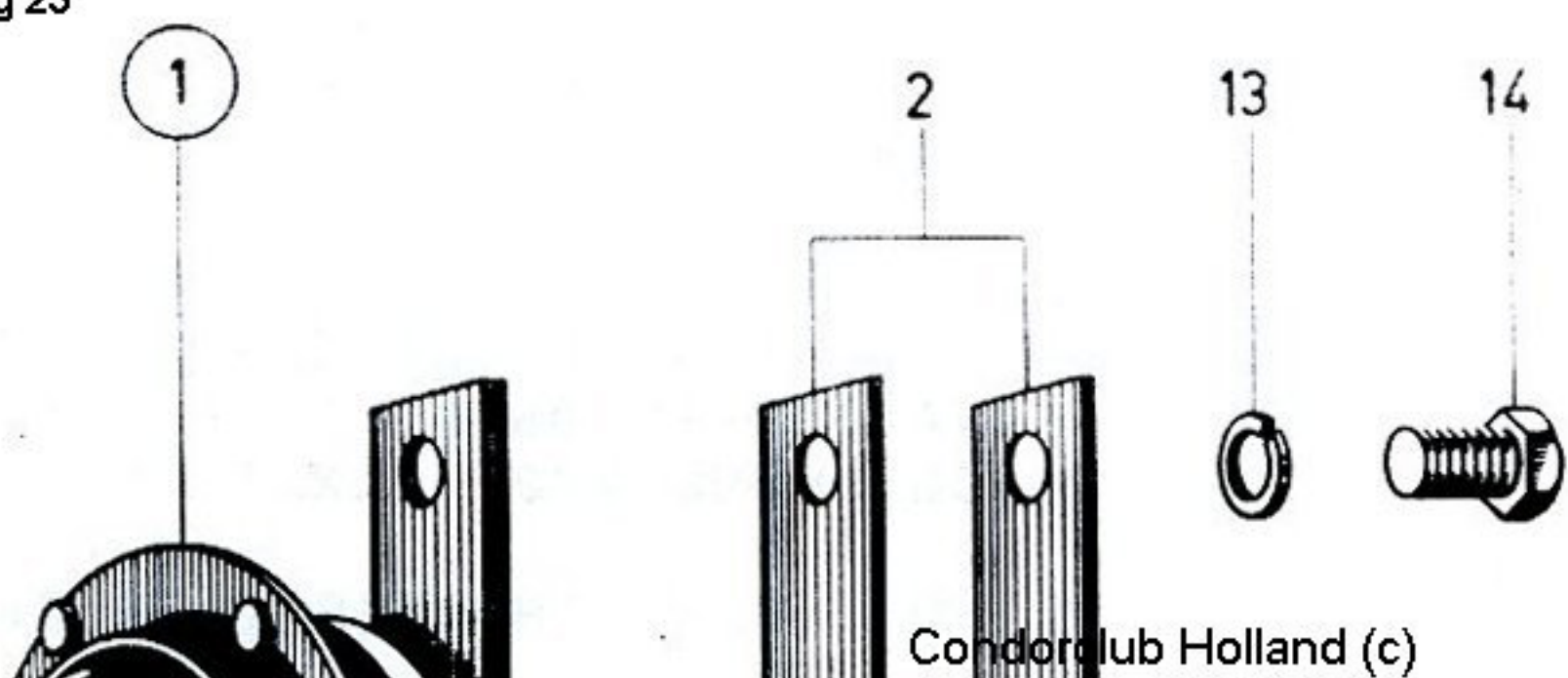
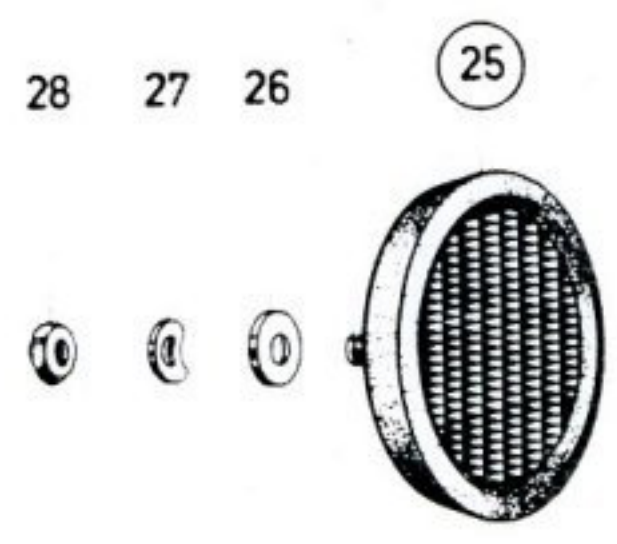
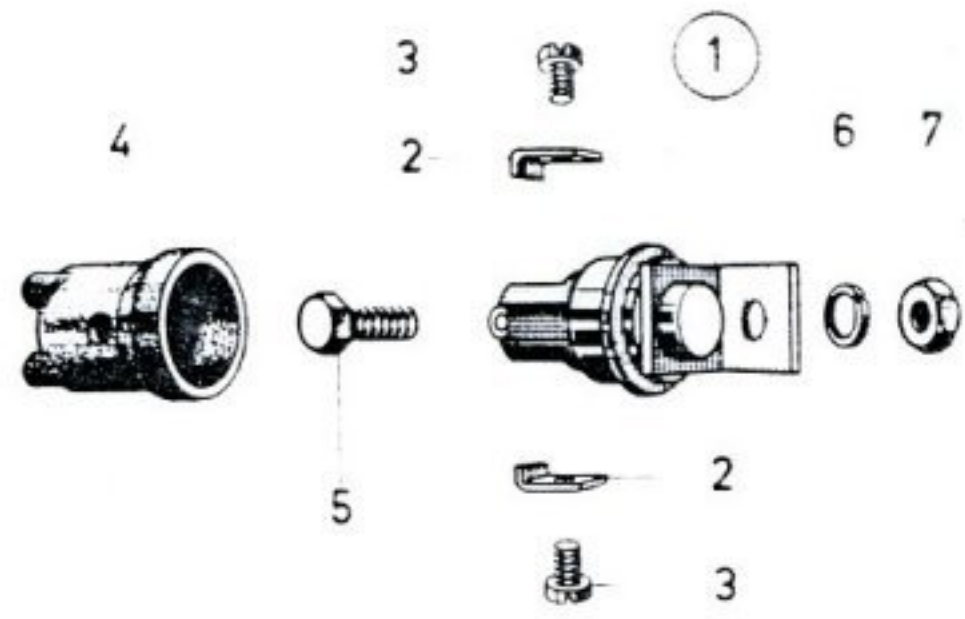
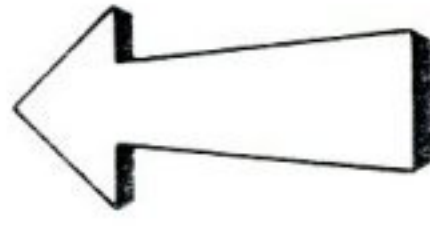


Condorclub Holland (c)

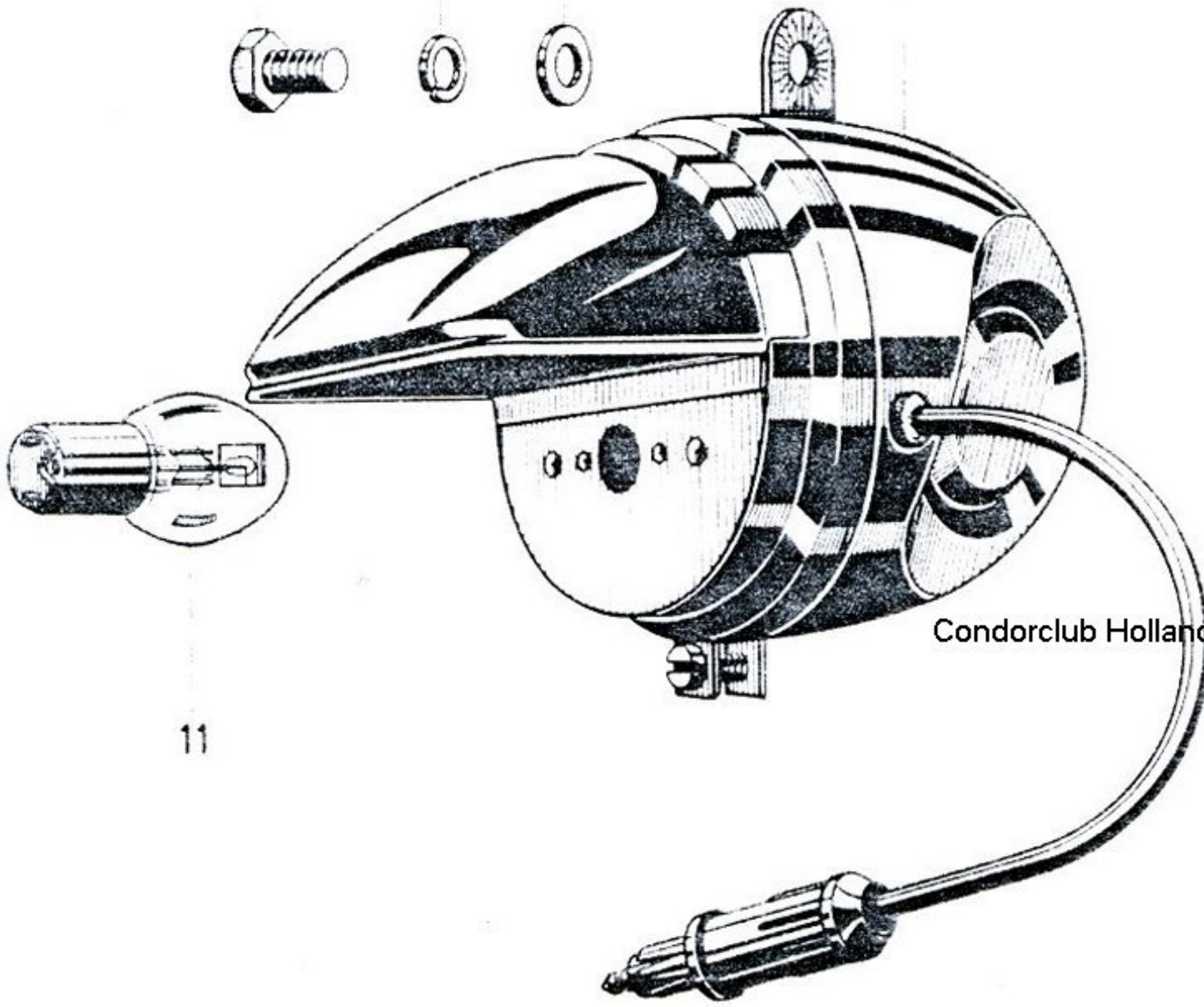
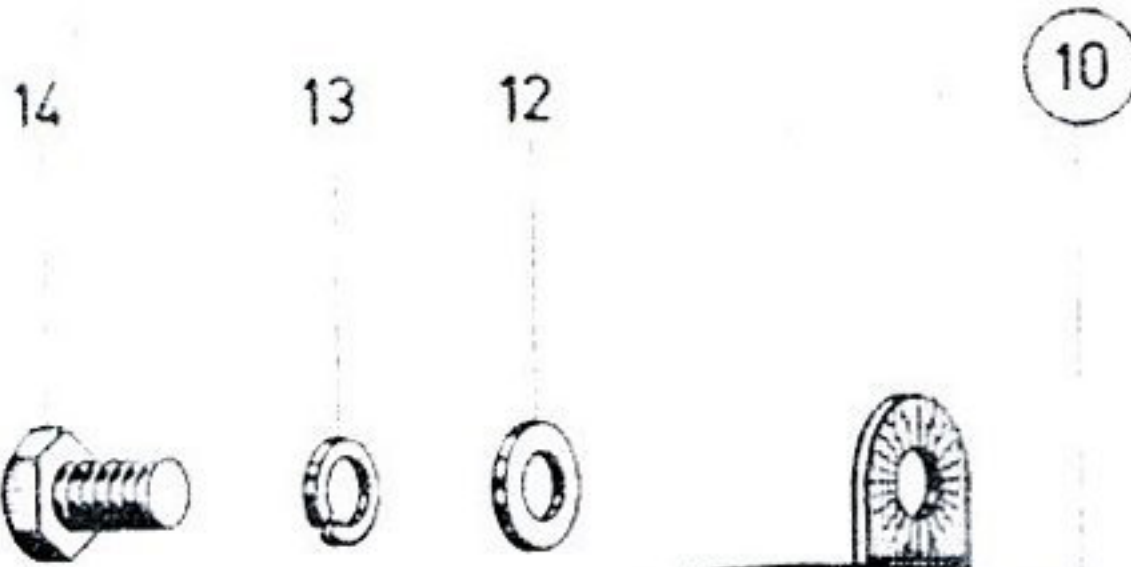
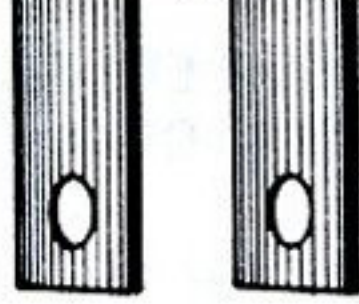




Condorclub Holland (c)

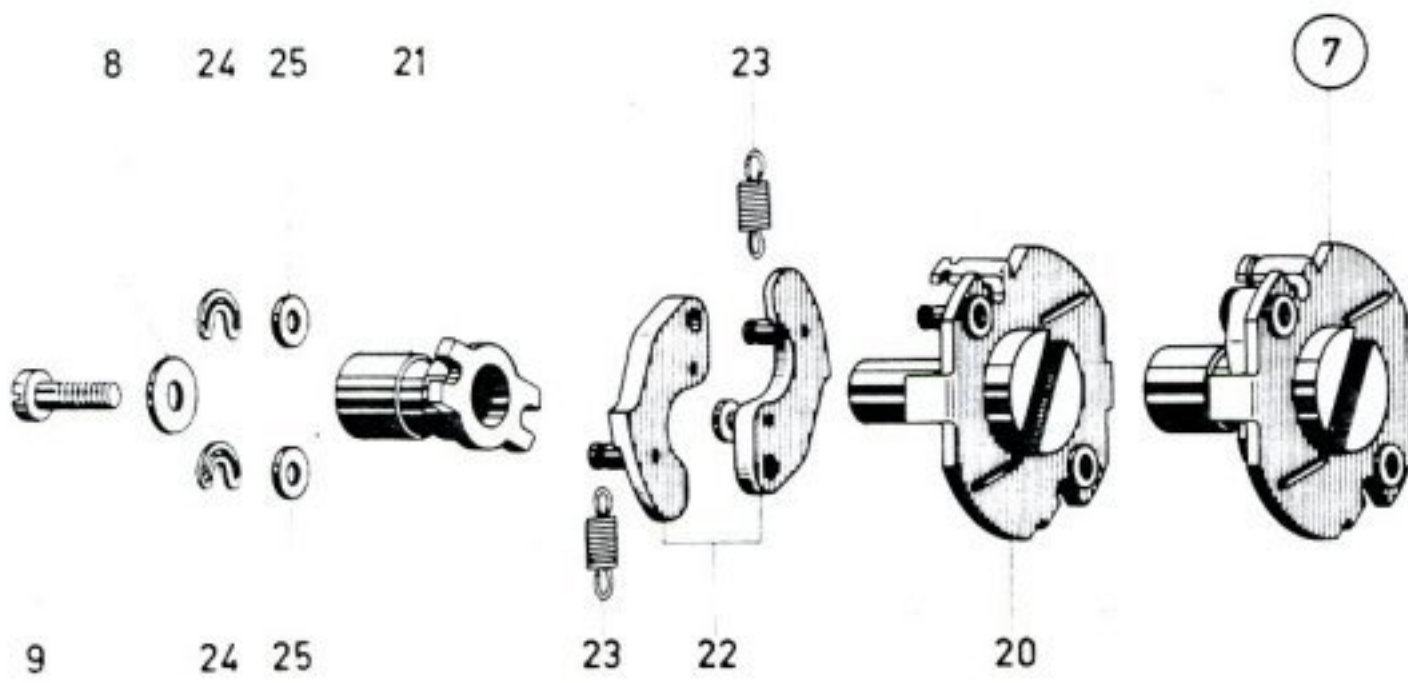
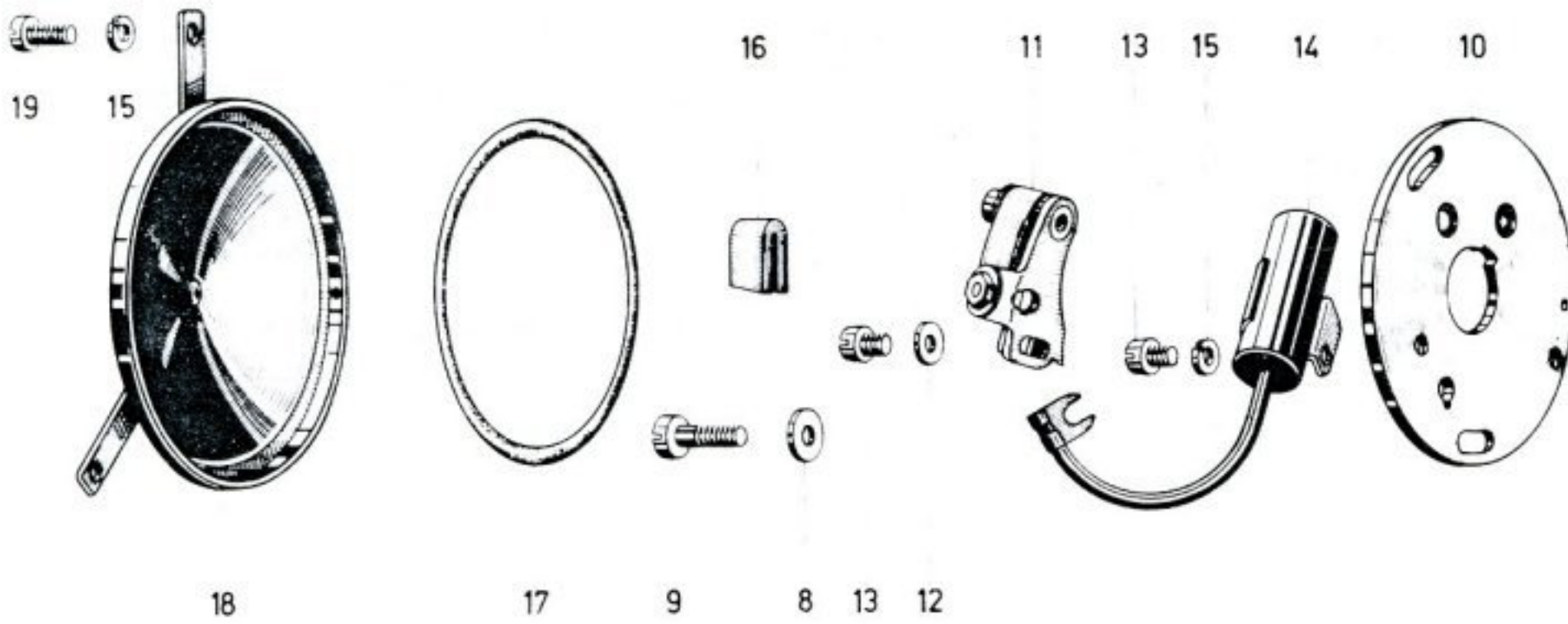
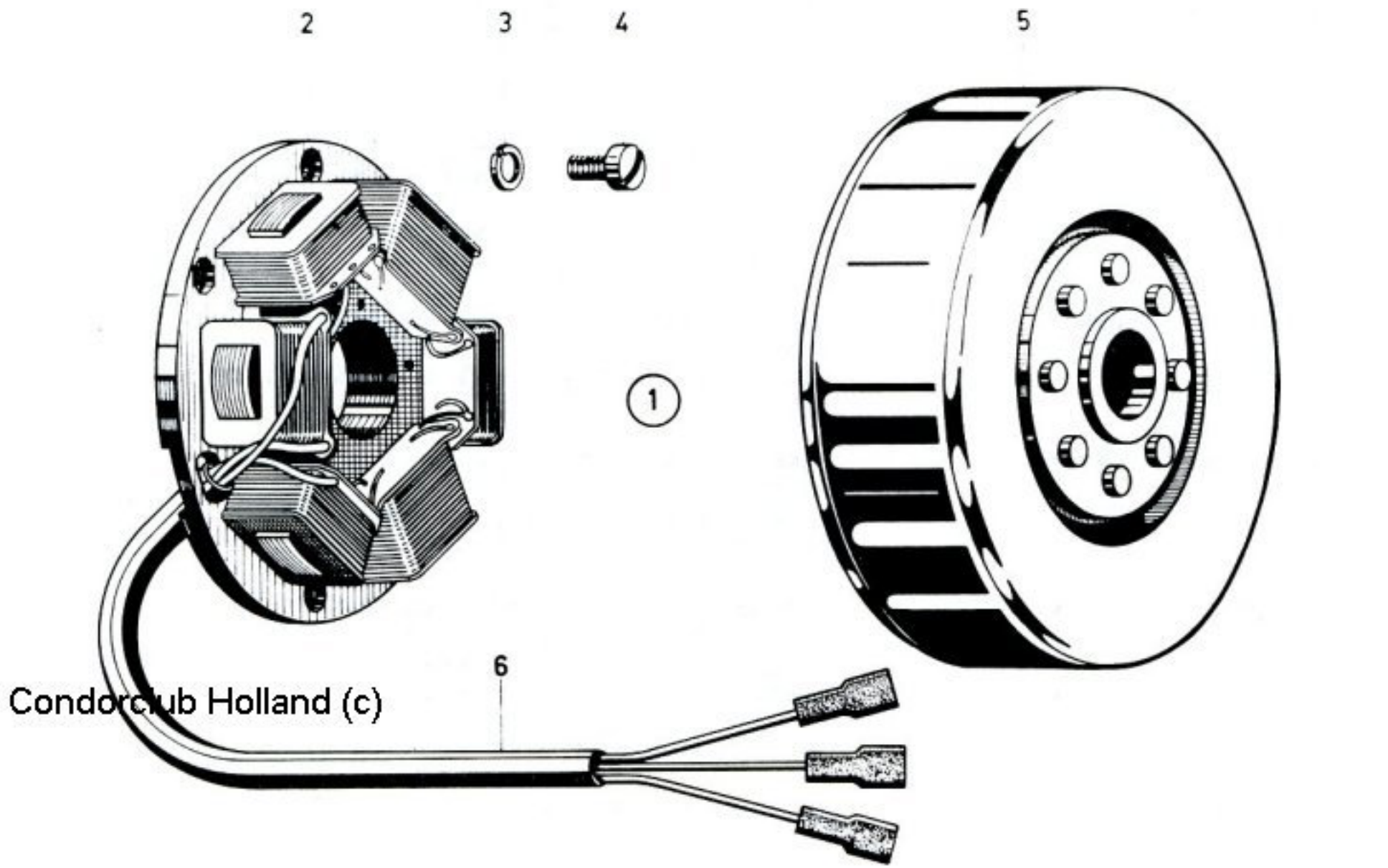


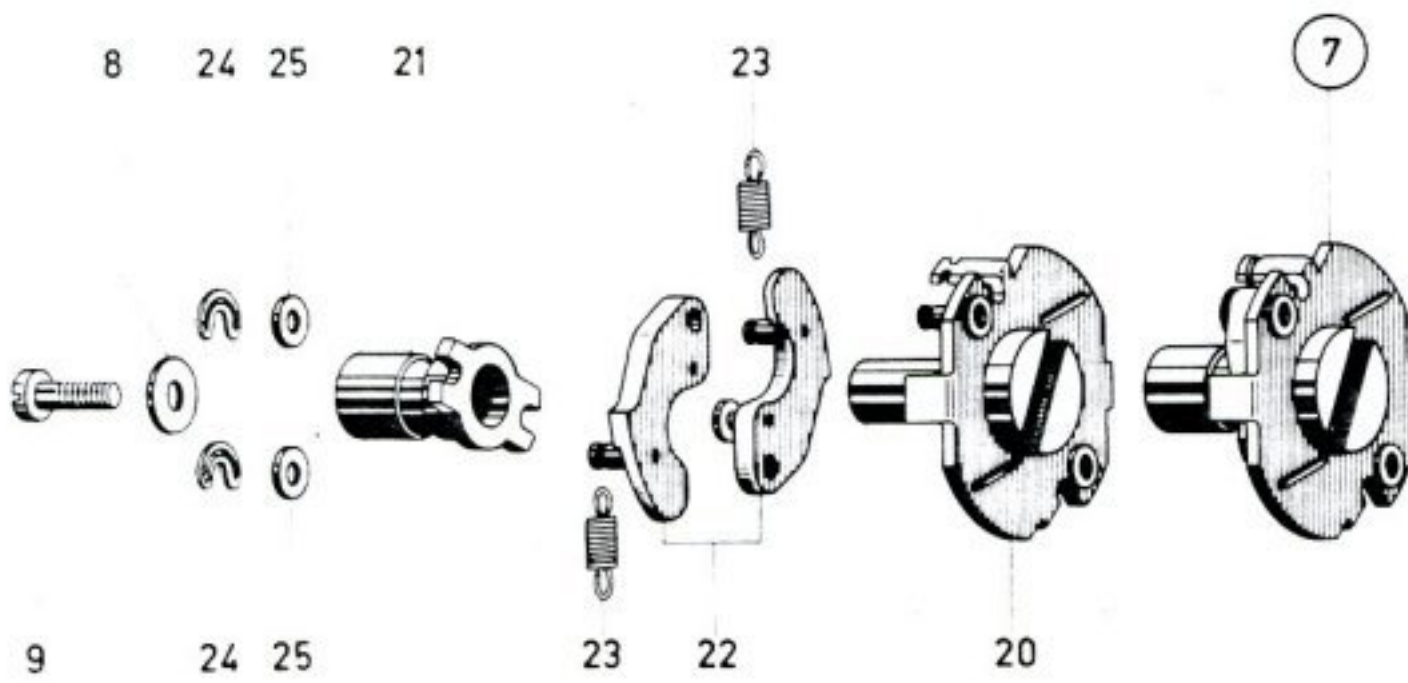
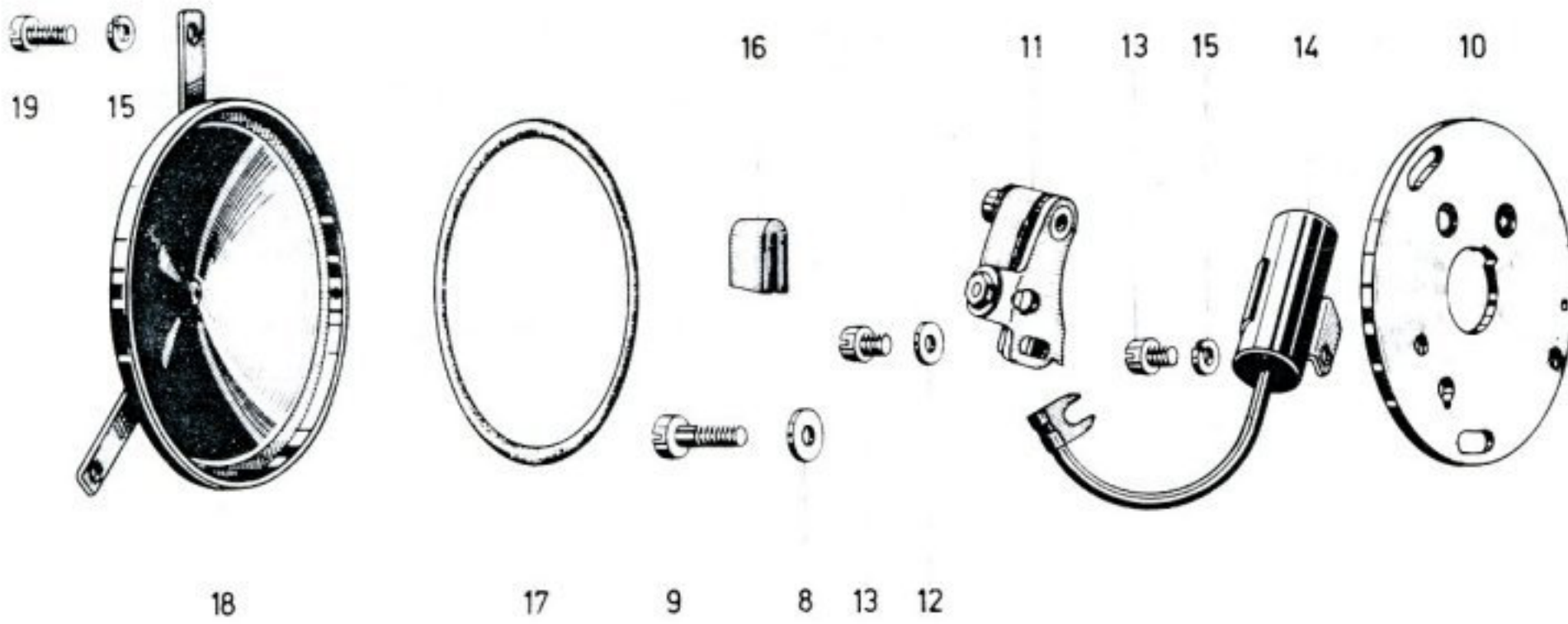
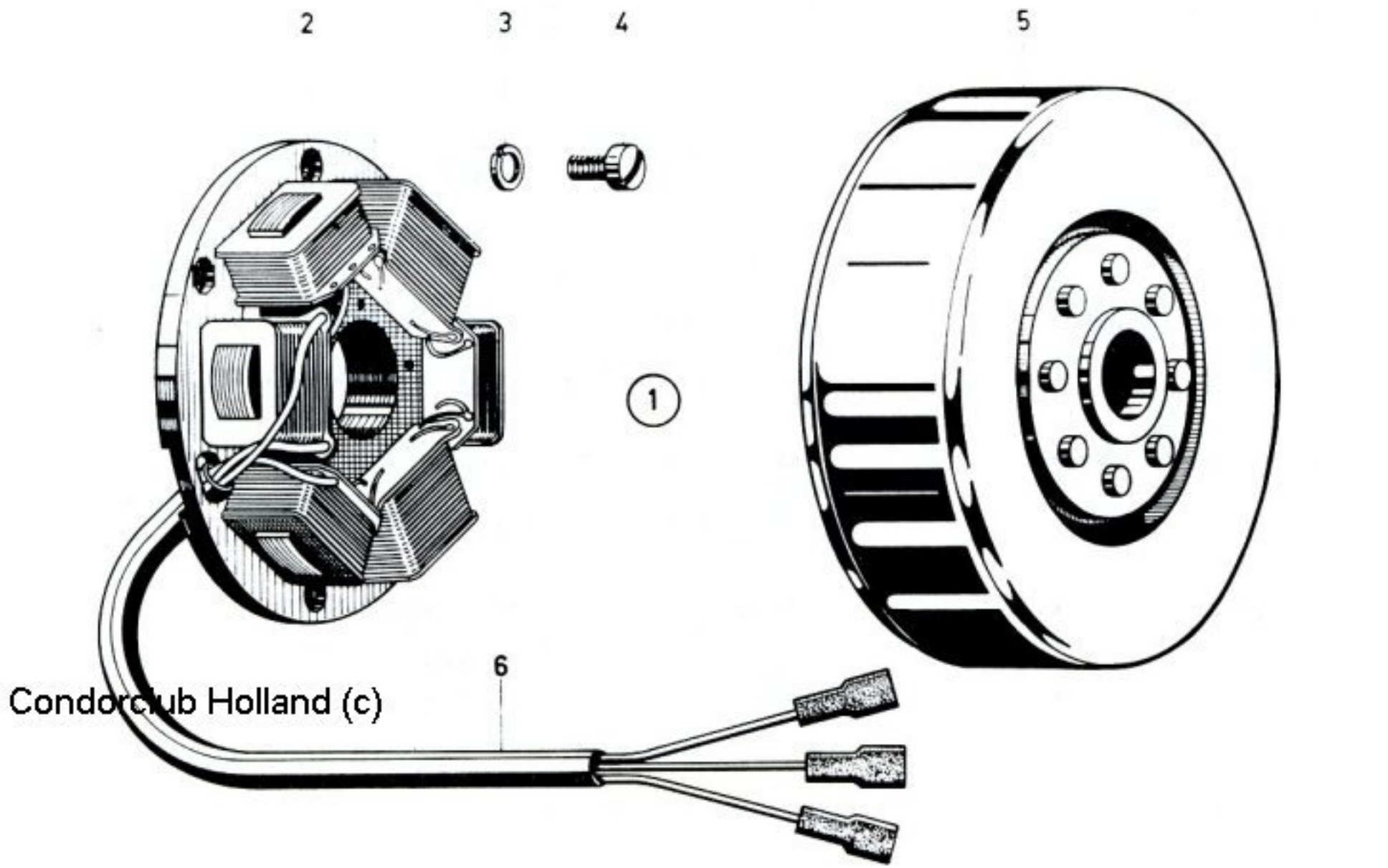
Condorclub Holland (c)

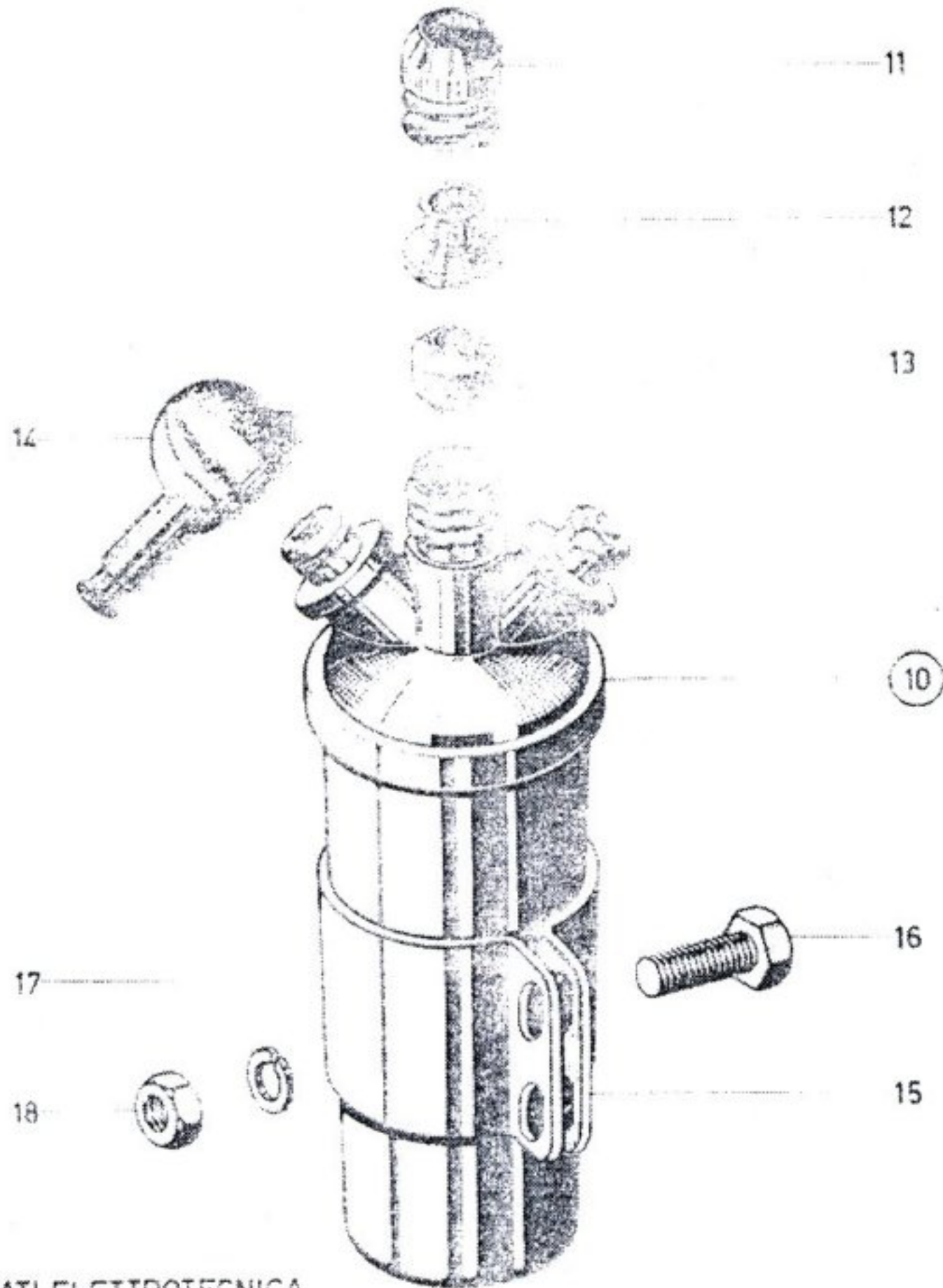
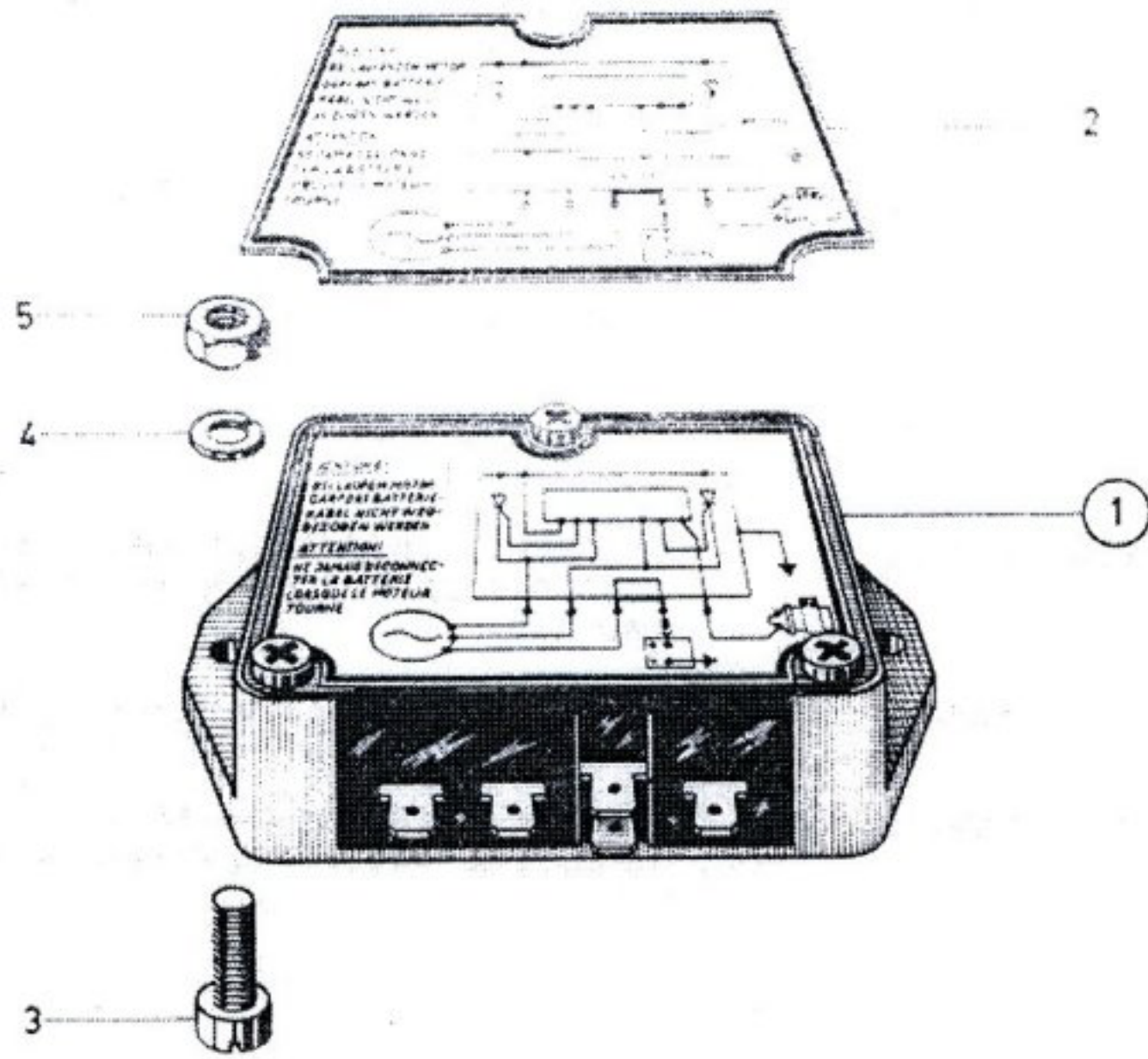


11

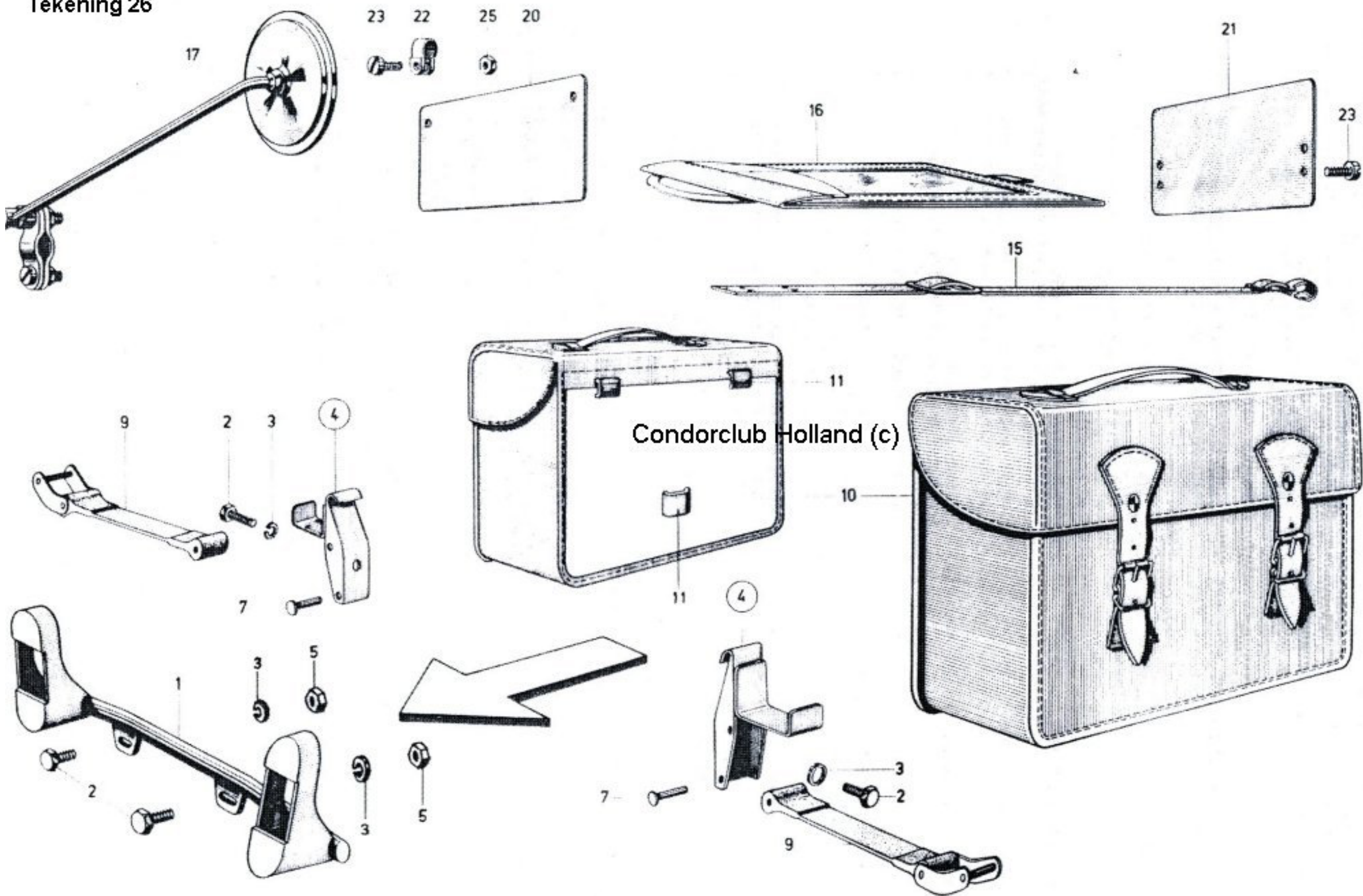
Condorclub Holland (c)



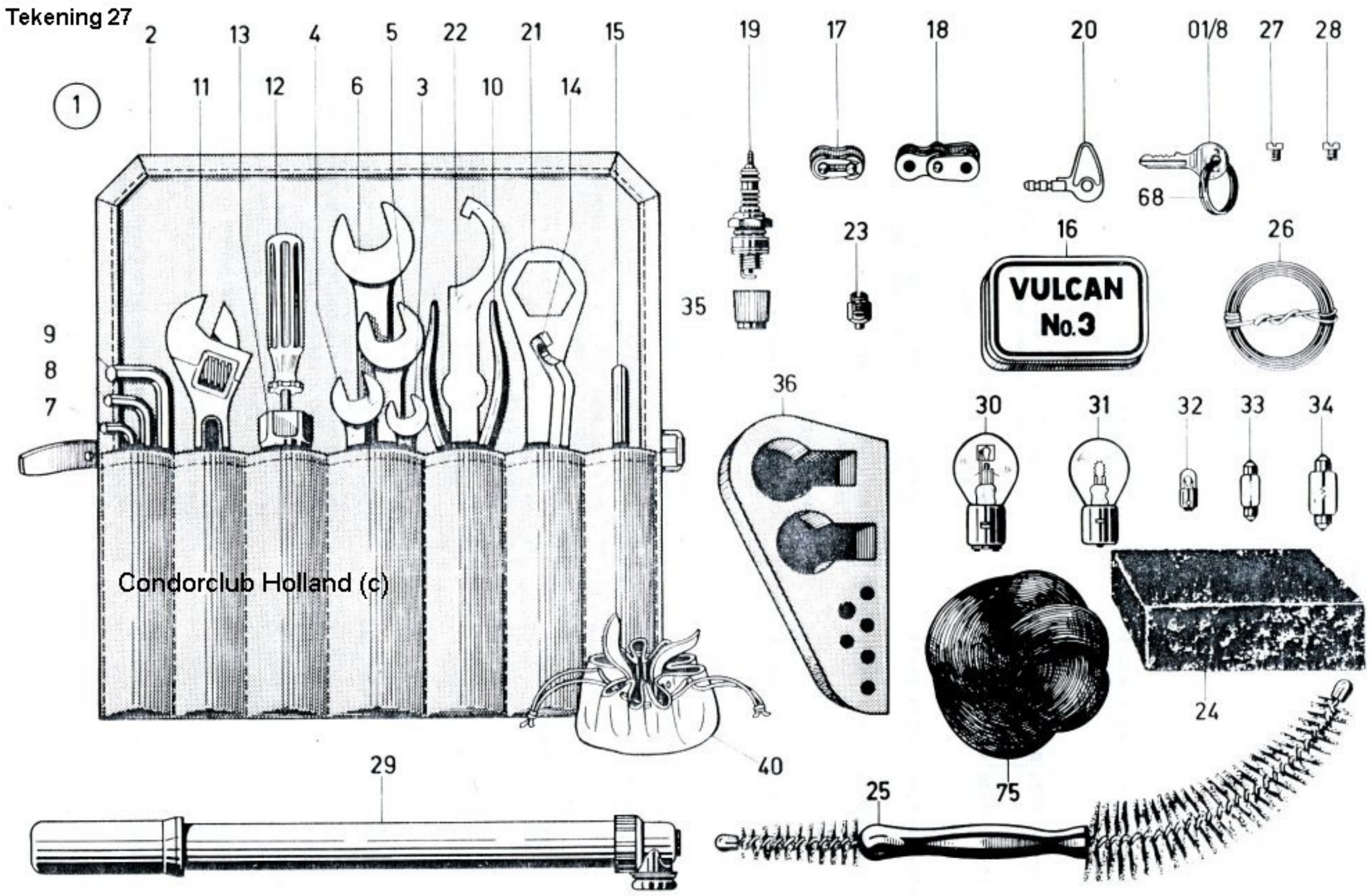




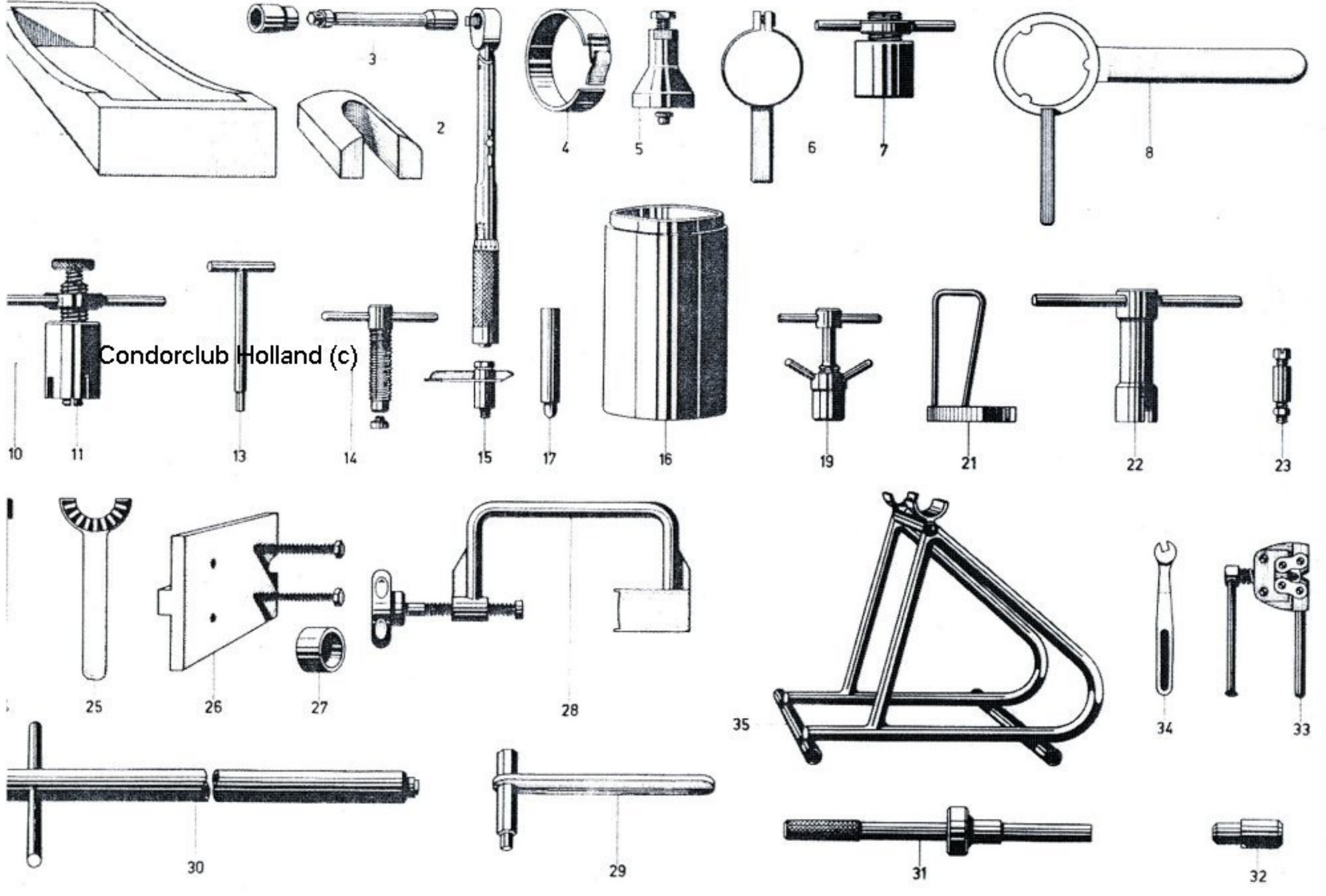
Tekening 26



Tekening 27



Tekening 28



Onderdelen bestellen / Order parts

Het leveren van onderdelen is gestopt.
We dont sell parts. Wir verkaufen kein Teile.

Schrijf een brief naar:

Write a letter to:

Schreiben sie nach:

Dominik Giger

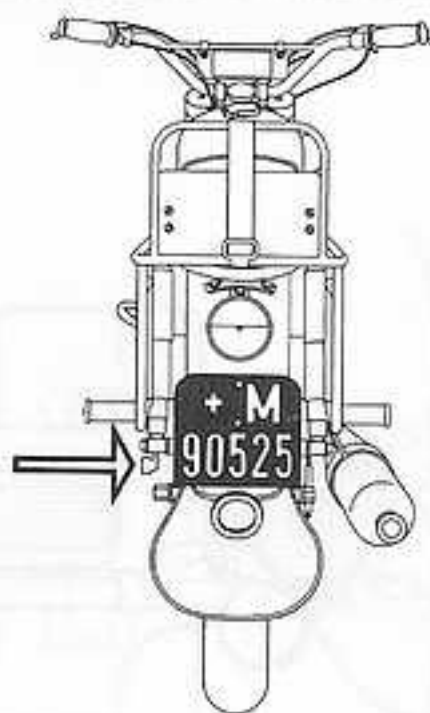
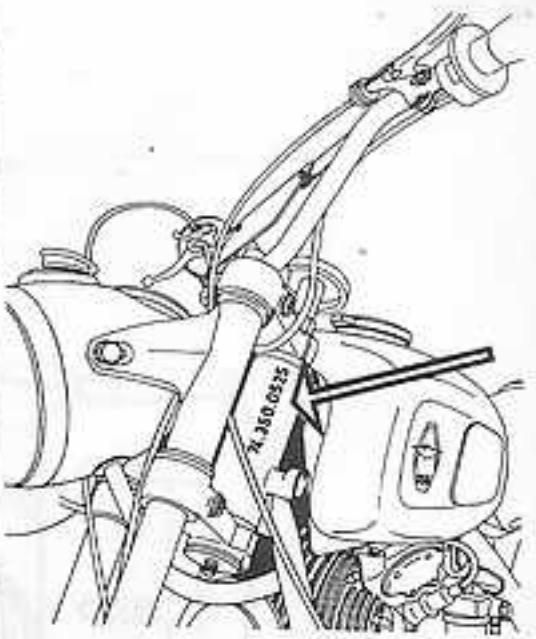
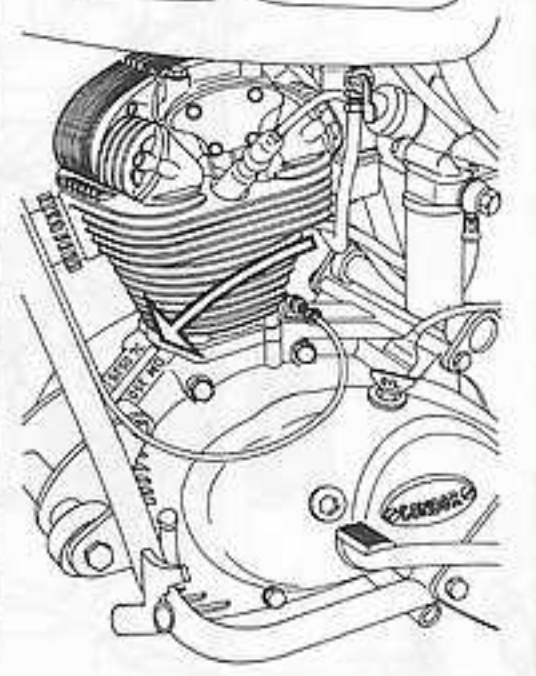
Haut du Village

2829 Vermes/JU

Schweitz

Tel + 41 (0)32 438 84 15

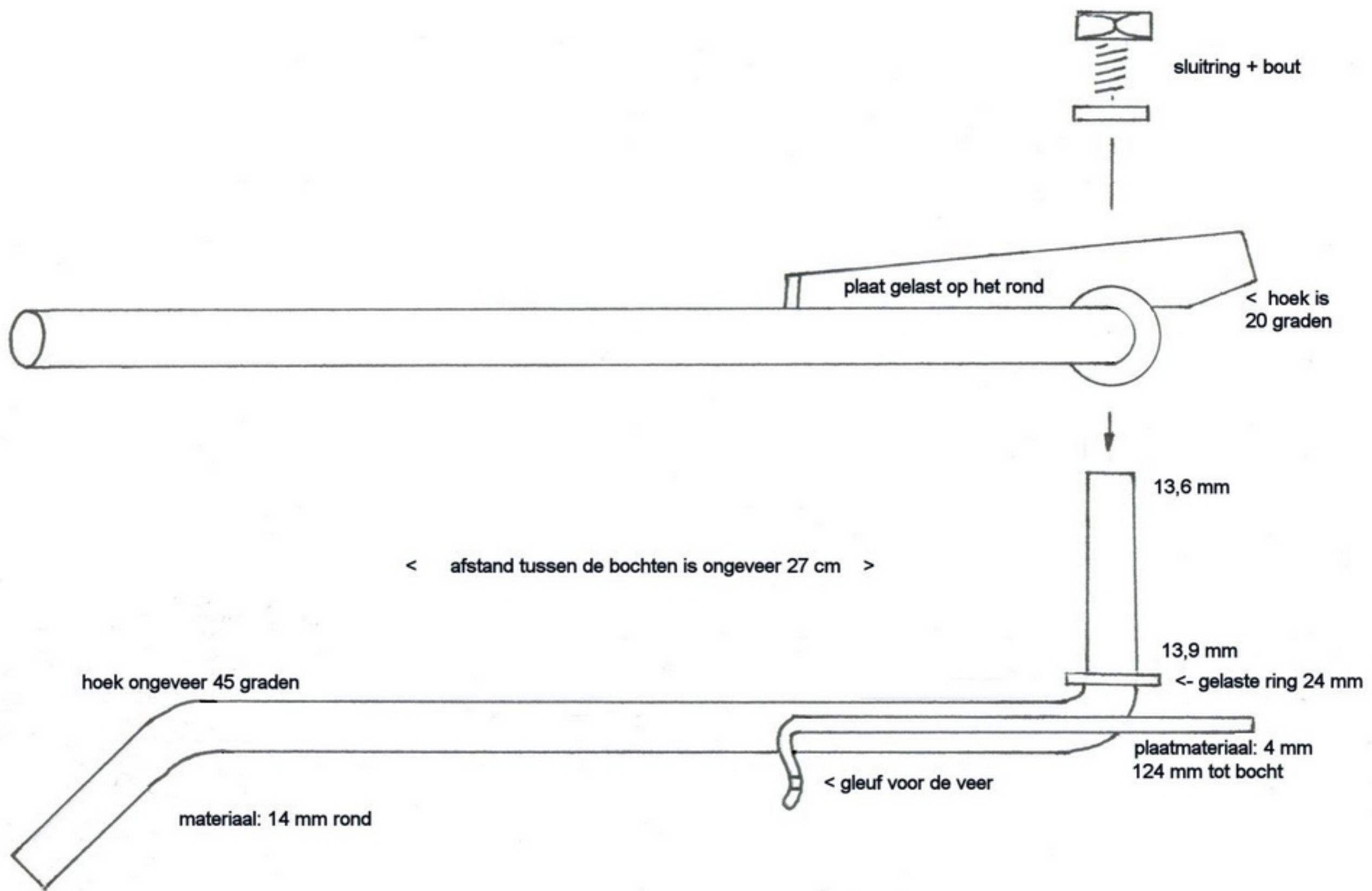
ERKENNUNG DES FAHRZEUGES IDENTIFICATION DU VÉHICULE

<p>FAHRZEUG-Nr</p> <p><u>90525</u></p> <p>Laufende Nr</p>		<p>No DU VÉHICULE</p> <p><u>90525</u></p> <p>Numéro d'ordre</p>
<p>FAHRGESTELL-Nr</p> <p><u>CR 74.350.0525</u></p> <p>Laufende Nr Hubraum Baujahr CONDOR-Reparatur</p>		<p>No DU CHASSIS</p> <p><u>CR 74.350.0525</u></p> <p>Numéro d'ordre Cylindrée Année de constr. Réparation CONDOR</p>
<p>MOTOR-Nr</p> <p><u>DM 350 / 74.0525</u></p> <p>Laufende Nr Baujahr Typ des Motors</p>		<p>No DU MOTEUR</p> <p><u>DM 350 / 74.0525</u></p> <p>Numéro d'ordre Année de constr. Type de moteur</p>

Die vier letzten Stellen der verschiedenen Nr sind gleich

Les quatre derniers chiffres des différents No sont les mêmes

Baujahr Année de constr.	Fahrzeug - Nr No du véhicule	Fahrgestell - Nr No du chassis	Motor - Nr No du moteur
1973	90100 - 90499	73.350.0100-73.350.0499	73.0100 - 73.0499
1974	90500 - 91214	74.350.0500-74.350.1214	74.0500 - 74.1214
1975	91215 - 91929	75.350.1215-75.350.1929	75.1215 - 75.1929
1976	91930 - 92644	76.350.1930-76.350.2644	76.1930 - 76.2644
1977	92645 - 93099	77.350.2645-77.350.3099	77.2645 - 77.3099



KONTROLLE DES ZUENDZEITPUNKTES
MITTELS VORRICHTUNG Nr A 600.20.025

CONTROLE DE L'AVANCE AU MOYEN
DU DISPOSITIF No A 600.20.025

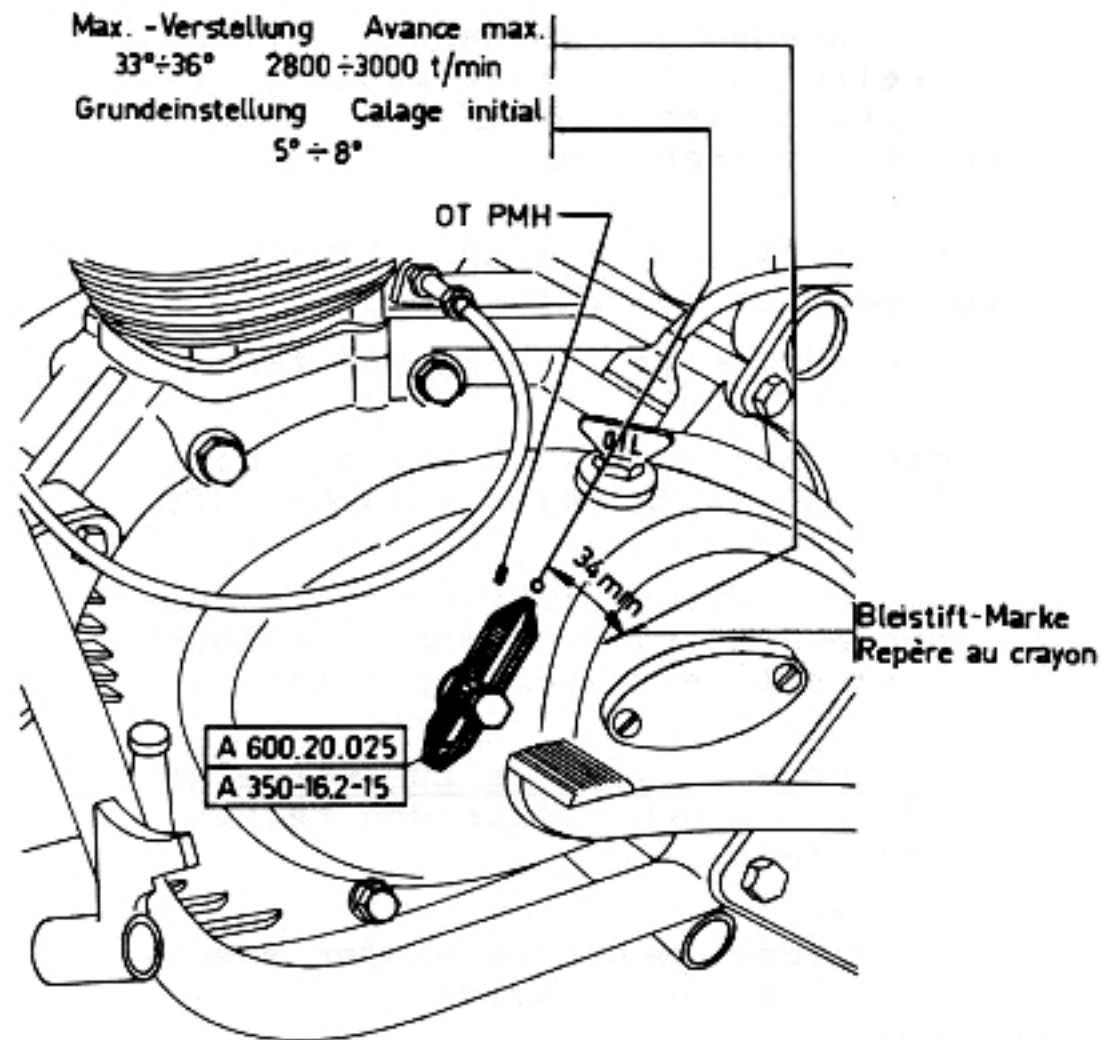


Fig. 19

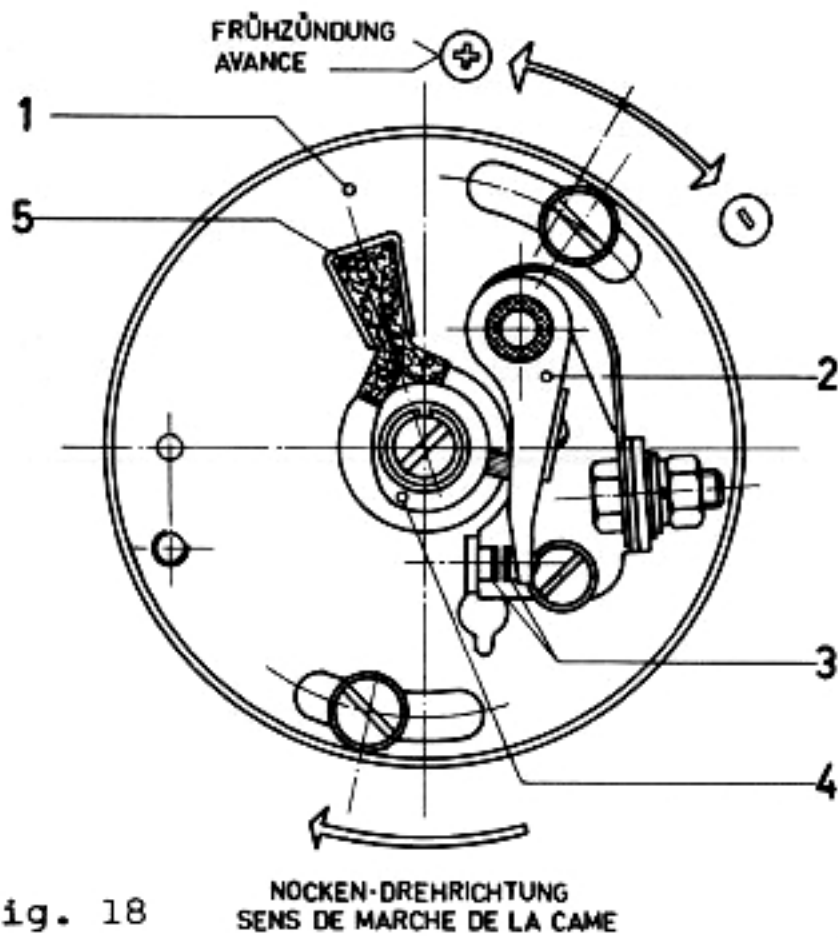


Fig. 18

UNTERBRECHER

RUPTEUR

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| 1 Grundplatte | Platine |
| 2 Unterbrecherhammer | Linguet du rupteur |
| 3 Unterbrecher-Kontakte | Contacts du rupteur |
| 4 Nocken | Came |
| 5 Schmierfilz | Feutre de graissage |

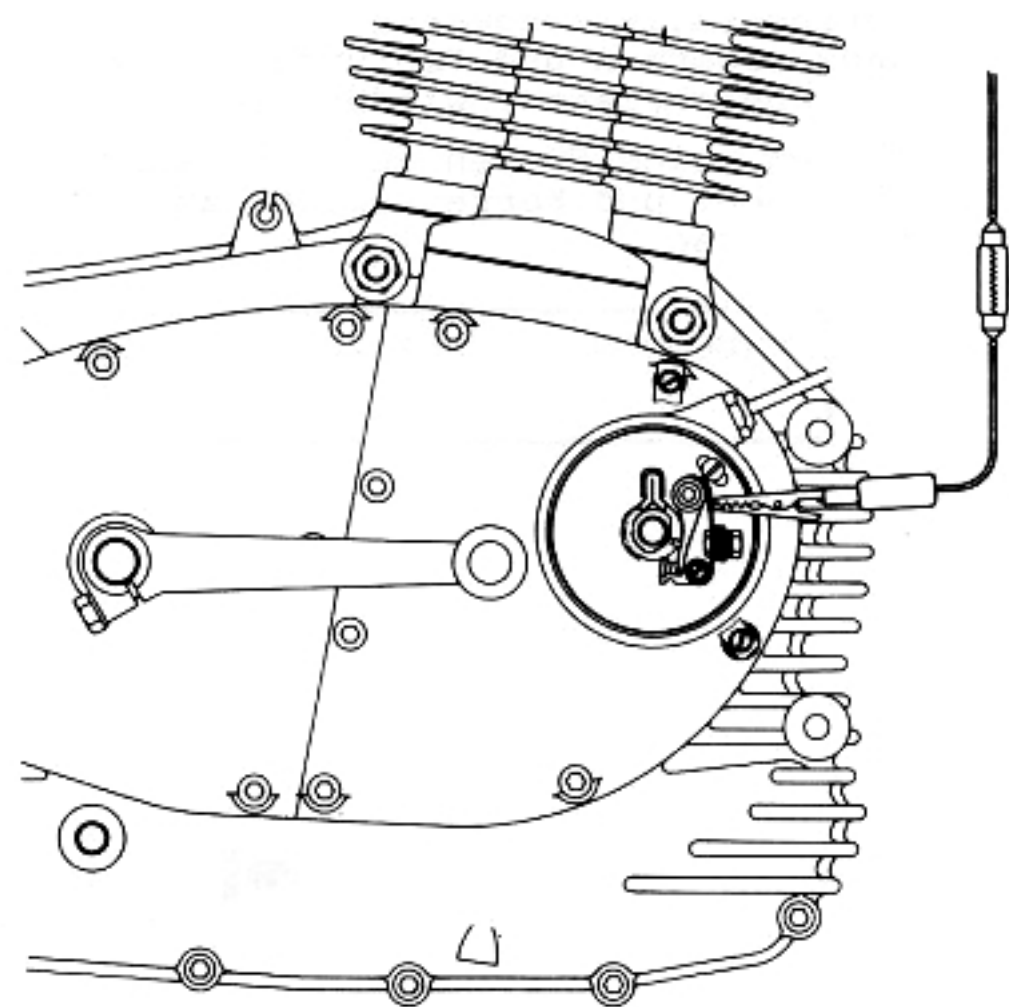


Fig. 20

ANSCHLUSS DER KONTROLLAMPE

BRANCHEMENT DE LA LAMPE TEMOIN

8. KONTROLLE bzw. EINSTELLUNG DES ZUENDZEITPUNKTES (Frühzündung)

Zur Kontrolle des Zündzeitpunktes gibt es die nachstehenden drei Möglichkeiten:

- 1) mittels Kontrollvorrichtung Nr A 600.20.025, die im Reparatur-Spezialwerkzeug vorhanden ist
- 2) mittels Gradscheibe
- 3) mittels Stroboskoplampe

Vom Hersteller vorgeschriebene Grundeinstellung des Zündzeitpunktes: 5 bis 8° vor OT.

8.1 KONTROLLE DES ZUENDZEITPUNKTES MITTELS KONTROLLVORRICHTUNG NR A 600.20.025

Zur Kontrolle des Zündzeitpunktes mittels Vorrichtung No A 600.20.025 ist wie folgt vorzugehen:

- Unterbrecherdeckel wegnehmen
- Zündkerze wegschrauben
- Gewindepapfen mit Innensechskant, der sich vorn auf dem Kupplungsdeckel befindet, wegschrauben (6-Kant-Stiftschlüssel SW 14 mm)
- Durch die befreite Oeffnung, Kontrollvorrichtung Nr A 600.20.025 auf Kurbelwellenende aufstecken und mittels 6-Kant-Schraube blockieren. (Den vorstehenden Nocken der Vorrichtung in die passende Nute der Welle einführen.)
- Zum Anziehen der Sechskantschraube ist die Kurbelwelle zu blockieren (Gang einschalten und Bremspedal betätigen)
- Durch Drehen am Sechskantschraubenkopf den Kolben in Ende-Verdichtung OT-Lage bringen. Kolbenlage durch Einführen eines Drahtes in Kerzenloch genau bestimmen.
- Kontrolllampe (oder Summer) an Unterbrecherhammer und Masse anschliessen
- Kurbelwelle um ca $\frac{1}{4}$ Umdrehung rückwärts, d.h. in Uhrzeiger-Richtung drehen
- Langsam die Kurbelwelle wieder vorwärts drehen bis die Kontrolllampe aufleuchtet. Genau in diesem Moment muss sich die Spitze der Kontrollvorrichtung gegenüber der Marke (.) am Deckel befinden. Wäre dies nicht der Fall, so ist die Unterbrecher-Grundplatte nach Lösen der Befestigungsschrauben zu drehen.

8. VERIFICATION, respectivement REGLAGE DE L'AVANCE

Il est possible de contrôler l'avance à l'allumage de trois façons, soit:

- 1) au moyen du dispositif de calage No A 600.20.025 figurant dans l'outillage spécial de réparation
- 2) au moyen d'un disque gradué
- 3) au moyen d'une lampe stroboscopique

L'avance initiale à l'allumage prescrite par le constructeur est de 5 à 8° avant PMH.

8.1 CONTROLE DE L'AVANCE AU MOYEN DU DISPOSITIF DE CALAGE No A 600.20.025

Pour vérifier l'avance au moyen du dispositif de calage No A 600.20.025, procéder comme suit:

- Enlever le couvercle du rupteur
- Retirer la bougie d'allumage
- Dévisser le bouchon à hexagone creux du couvercle d'embrayage à l'aide d'une clé 6 pans mâle OC 14 mm
- Par l'orifice libéré, visser le dispositif de calage No A 600.20.025 sur l'extrémité gauche du vilebrequin. (L'ergot s'emboîte dans la rainure du vilebrequin, assurant le bon positionnement du dispositif.)
- Pour bloquer le boulon de fixation du dispositif, immobiliser le vilebrequin en passant une vitesse et en appuyant sur la pédale de frein
- En agissant avec une clé sur le boulon de fixation, amener le piston au PMH fin compression. Utiliser un fil de fer passé par l'orifice de bougie pour le contrôle.
- Brancher une lampe témoin (ou sonnette) entre le linguet mobile du rupteur et la masse
- Tourner le vilebrequin d'environ $\frac{1}{4}$ de tour en sens inverse de rotation (c.-à-d. le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre)
- Tourner lentement le vilebrequin pour revenir au PMH fin compression jusqu'à ce que la lampe témoin réagisse. A ce moment précis, la pointe du dispositif doit se trouver en regard du repère (.) d'avance initiale, sinon faire pivoter la platine du rupteur après avoir desserré les deux vis fixant cette dernière au couvercle.

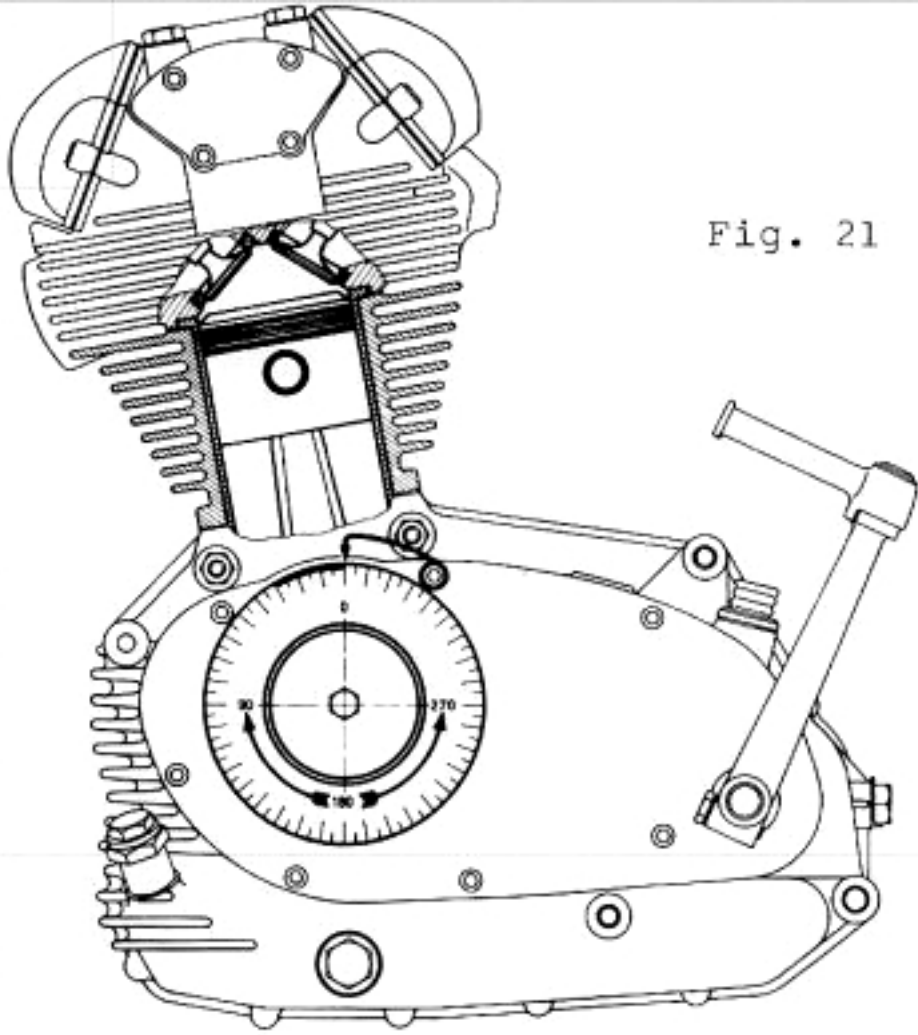


Fig. 21

KONTROLLE DES ZUENDZEITPUNKTES
MITTELS GRADSCHEIBE

CONTROLE DE L'AVANCE AU MOYEN
D'UN DISQUE GRADUE

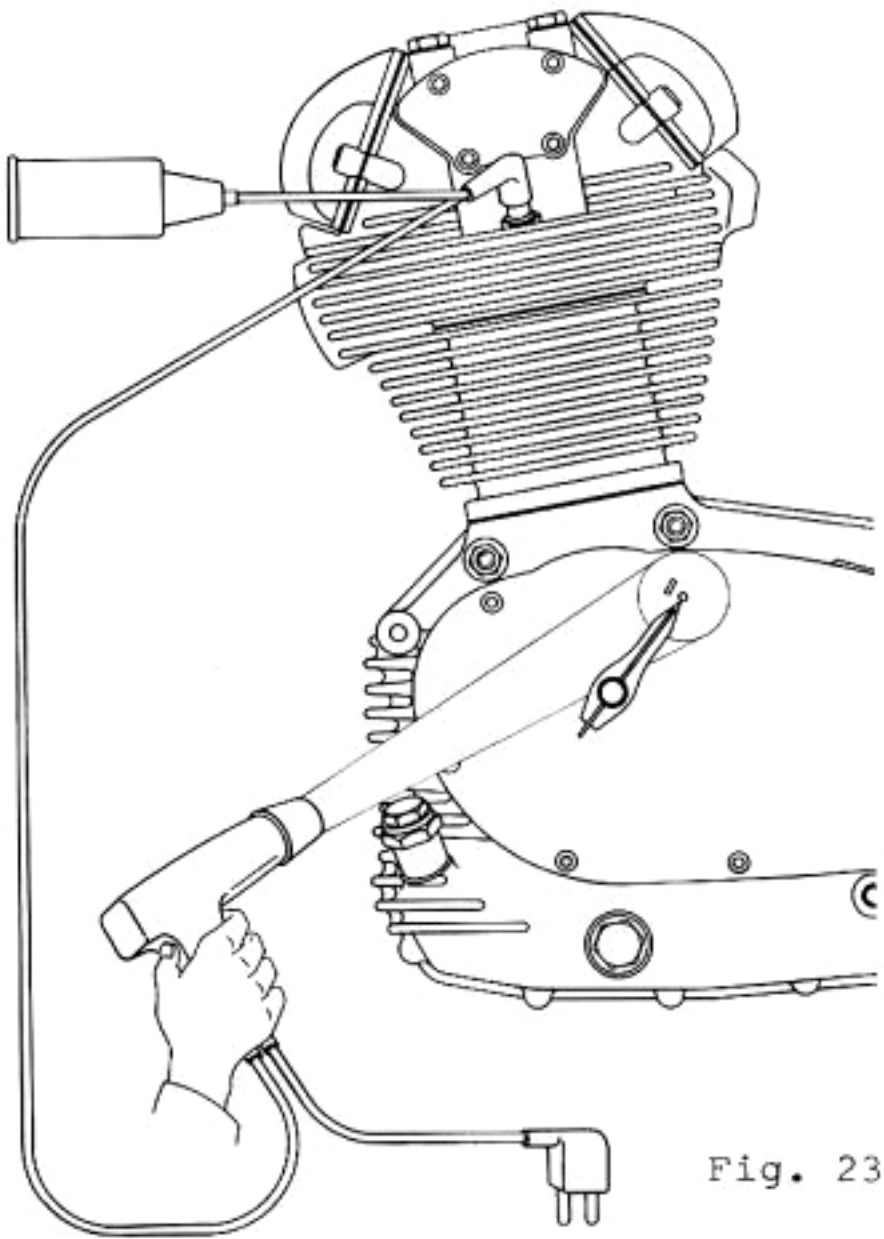


Fig. 23

KONTROLLE DES ZUENDZEITPUNKTES
MITTELS STROBOSKOPLAMPE

CONTROLE DE L'AVANCE AU MOYEN
D'UNE LAMPE STROBOSCOPIQUE

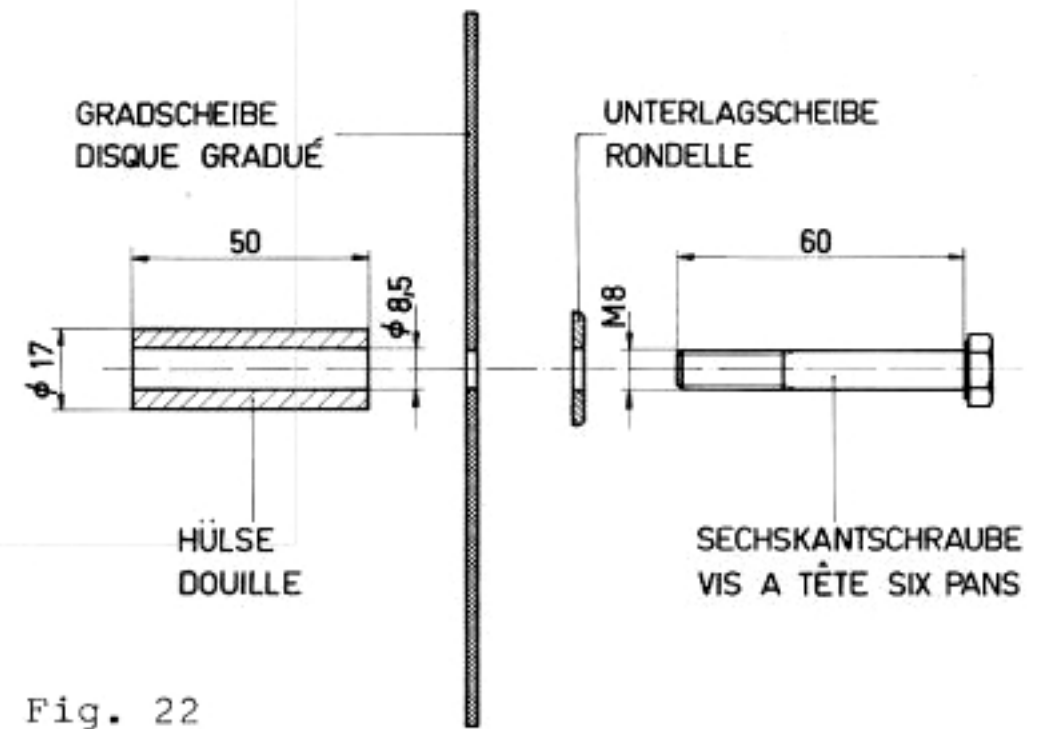
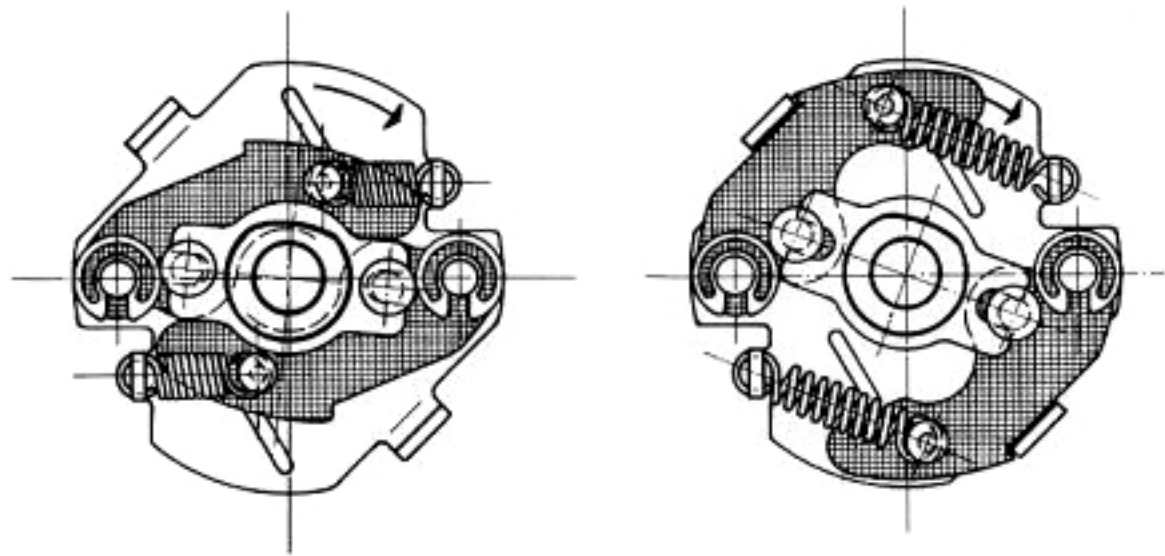


Fig. 22

BEFESTIGUNG DER GRADSCHEIBE

FIXATION DU DISQUE GRADUE



ZÜNDUNG - VERSTELLKURVE
COURBE D'AVANCE

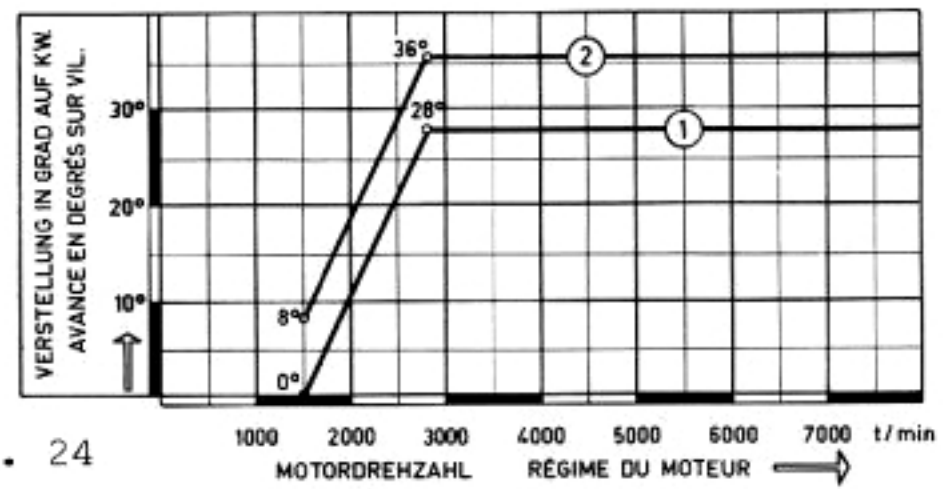


Fig. 24

ZUENDVERSTELLER
VARIATEUR D'AVANCE

Verschieben in Unterbrechernocken-Drehrichtung = weniger Vorzündung

Verschieben gegen die Unterbrechernocken-Drehrichtung = mehr Vorzündung.

Zündzeitpunkt wie beschrieben kontrollieren und wenn nötig Unterbrecher-Grundplatte verschieben bis die Einstellung stimmt.

Bemerkung:

Steht keine Kontrolllampe zu Verfügung, muss der Öffnungsmoment der Kontakte von Auge genau bestimmt werden.

Die Spitze der Kontrollvorrichtung muss sich am Öffnungsanfang gegenüber der Marke (.) befinden.

8.2 KONTROLLE DES ZÜNDZEITPUNKTES MITTELS GRADSCHEIBE

Zur Kontrolle des Zündzeitpunktes mittels Gradscheibe geht man wie oben beschrieben vor, jedoch wird die Vorrichtung Nr A 600.20.025 durch eine passende Hülse ersetzt, auf welcher die Gradscheibe aufliegt (siehe Fig. 22).

Ein mit einer Schraube befestigter Eisendraht dient als Index und sein Ende wird auf das 0 der Scheibe gerichtet.

Zündzeitpunkt-Kontrolle durch Ablesen ($5 \div 8^\circ$ vor OT) an der Gradscheibe.

8.3 KONTROLLE DES ZÜNDZEITPUNKTES MITTELS STROBOSKOPLAMPE

Eine solche Kontrolle ermöglicht die maximale Vorzündung (Grundeinstellung + automatische Verstellung) zu messen und zugleich zu prüfen ob der Fliehkraft-Selbstversteller einwandfrei funktioniert.

Wie folgt vorgehen:

- Gewindepapfen mit Innensechskant, der sich vorn auf dem Kupplungsdeckel befindet, wegschrauben (6-Kant-Stiftschlüssel SW 14 mm).
- Durch die befreite Öffnung, Kontrollvorrichtung Nr A 600.20.025 auf Kurbelwellenende aufstecken und mittels Sechskantschraube blockieren. (Den vorstehenden Nocken der Vorrichtung in die passende Nute der Welle einführen.)
- Zum Anziehen der Sechskantschraube ist die Kurbelwelle zu blockieren (Gang einschalten und Bremspedal betätigen).

En agissant dans le sens de rotation de la came, on diminue l'avance, alors qu'en sens inverse on l'augmente.

Vérifier l'avance comme décrit et modifier au besoin la position de la platine jusqu'à obtention du réglage correct.

Remarque:

Si l'on ne dispose pas de lampe témoin, vérifier visuellement le début de l'ouverture du contact de rupteur.

La pointe du dispositif se trouve alors en regard du repère d'avance initiale, en relief sur le couvercle.

8.2 CONTROLE DE L'AVANCE AU MOYEN D'UN DISQUE GRADUE

Pour la vérification de l'avance au moyen d'un disque gradué l'on procède de la même façon que ci-dessus, le dispositif No A 600.20.025 étant remplacé par une douille appropriée supportant le disque (voir fig. 22).

Un fil de fer fixé à l'une des vis du carter servira d'index et coïncidera donc avec le 0 du disque gradué.

Vérification par lecture des degrés ($5 \div 8^\circ$ avant PMH) sur le disque gradué.

8.3 CONTROLE DE L'AVANCE AU MOYEN DE LA LAMPE STROBOSCOPIQUE

Ce contrôle permet de vérifier l'avance à l'allumage total (avance initiale + avance automatique), et de ce fait le bon fonctionnement du variateur centrifuge.

Procéder comme suit:

- Dévisser le bouchon à hexagone creux du couvercle d'embrayage à l'aide d'une clé 6 pans mâle OC 14 mm.
 - Par l'orifice libéré, visser le dispositif de calage No A 600.20.025 sur l'extrémité gauche du vilebrequin. (L'ergot s'emboîte dans la rainure du vilebrequin, assurant le bon positionnement du dispositif.)
- Pour bloquer le boulon de fixation du dispositif, immobiliser le vilebrequin en passant une vitesse et en appuyant sur la pédale de frein.

- Stromzufuhr-Kabel der Stroboskoplampe an "+" Klemme der Batterie anschliessen und das andere an Zündkabel.
- Motor anwerfen und zwischen 2800 und 3000 U/min. laufen lassen.
- Stroboskoplampe gegen die Einstellmarken (Strich und Punkt) des Kupplungsdeckels richten.
- Die Spitze der Kontrollvorrichtung muss mit einer von Hand angebrachten Markierung laut Fig. 23 übereinstimmen.
Wäre dies nicht der Fall, ist die Unterbrecher-Grundplatte zu verschieben (siehe Fig. 18).
- Ueberdecken sich Spitze und Markierung bei einer geringeren Drehzahl als 2800 U/min, so sind die Federn des Selbstverstellers zu schwach und deshalb zu ersetzen.
- Ueberdecken sich Spitze und Markierung bei einer höheren Drehzahl als 3000 U/min. so klemmt der Mechanismus des Selbstverstellers und ist zu reinigen.
- Brancher le câble d'alimentation de la lampe stroboscopique sur le "+" de la batterie et l'autre câble sur le fil de bougie (câble d'allumage).
- Mettre le moteur en marche et le faire tourner entre 2800 et 3000 t/min.
- Diriger la lampe sur les repères (trait et point) voisins l'un de l'autre et en relief sur le couvercle d'embrayage.
- La pointe du dispositif doit coïncider avec un repère tracé au crayon (selon fig. 23).
Si tel n'était pas le cas, agir dans un sens ou dans l'autre sur la platine du rupteur (voir fig.18)
- Si la pointe du dispositif est en regard du repère avant le régime de 2800 t/min, les ressorts du variateur centrifuge se sont affaiblis et doivent être remplacés.
- Si la pointe du dispositif est en regard du repère à un régime plus élevé que 3000 t/min, le mécanisme du variateur centrifuge est certainement grippé et doit être nettoyé.