

7000

Motorrad

7100

Motor7110 **Aufbau**

Die Motorräder werden nach vier verschiedenen Gesichtspunkten voneinander unterschieden:

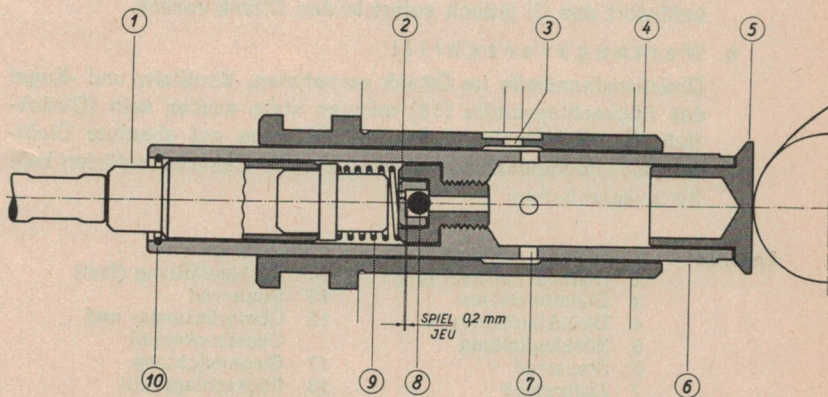
1. Nach der Größenordnung der Zylinderinhalte
2. Nach der Bauart des Motors
3. Nach der Arbeitsweise des Motors (2- oder 4-Takt)
4. Nach der Art der Ventilsteuerung oder dem Spülverfahren.

Armeeigene Fahrzeugtypen:

Armeebezeichnung	Fabrikat	Zylinder		
		Inhalt in ccm	Anzahl	Lage
A 580 Motrd.	Condor	580	2	Boxer
A 580-1 Motrd.	Condor	580	2	Boxer
A 750 Motrd.	Condor	750	2	Boxer
A 680 Motrd.	Universal-Condor	680	2	V

Die Motoren sind mehrheitlich luft- und nur selten wassergekühlt und werden 1- bis 4zylindrig gebaut.

Ventilstößel A-580-1



- Legende:**
- | | |
|------------------------|--------------------|
| 1 Regulierkolben | 6 Stößel |
| 2 Bohrung (kalibriert) | 7 Ölzufuhrkanal |
| 3 Einlaßkanal | 8 Rückschlagventil |
| 4 Stößelführung | 9 Druckfeder |
| 5 Druckpilz | 10 Sprengring |

Die Armeemotorräder A 580, A 580—1 und A 750 haben querlaufende Boxermotoren. Diese Bauart gibt eine günstige Schwerpunktlage und Bodenfreiheit, sie eignet sich besonders für Kardantrieb. Die Pleuellager ist aus einem Stück und die Pleuellager sind als Nadellager ausgebildet. Der Lichtmaschinenanker ist konisch auf die Pleuellager aufgezogen.

Zylinder und Zylinderköpfe der Armeemotorräder A 580 und A 750 bestehen aus Grauguß, diejenigen der A 580—1 aus Leichtmetall mit Schleuderguß-Laufbüchsen. Die Leichtmetall-Zylinderköpfe dürfen nur in kaltem Zustande nachgezogen werden. o. demontiert werden.

Die Betätigung der Ventile erfolgt beim Armeemotorrad A 580—1 über einen hydraulischen Ventilstößel.

7120

Schmierung

*Anzugsmomente für Zyl. Köpfe A 580-1
Al. Zyl. Köpfe 1.8 Nm
Grauguß Zyl. Köpfe 2.5 Nm
A 580-1 / A 750*

Die Motorschmierung kann auf verschiedene Arten erfolgen:

1. Druckumlaufschmierung (Trockensumpf)
2. Druckschmierung (Sumpf)
3. Gemischschmierung
4. Frischölschmierung

7121 **Druckumlaufschmierung Armeemotorrad A 680****a Arbeitsweise**

Die Druckpumpe fördert das Öl durch die Leitungen in die Pleuellager, von dort wird es umhergeschleudert und sammelt sich schließlich wieder im Trockenölsumpf. Die Saugpumpe (20) befördert das Öl jedoch sofort in den Öltank zurück.

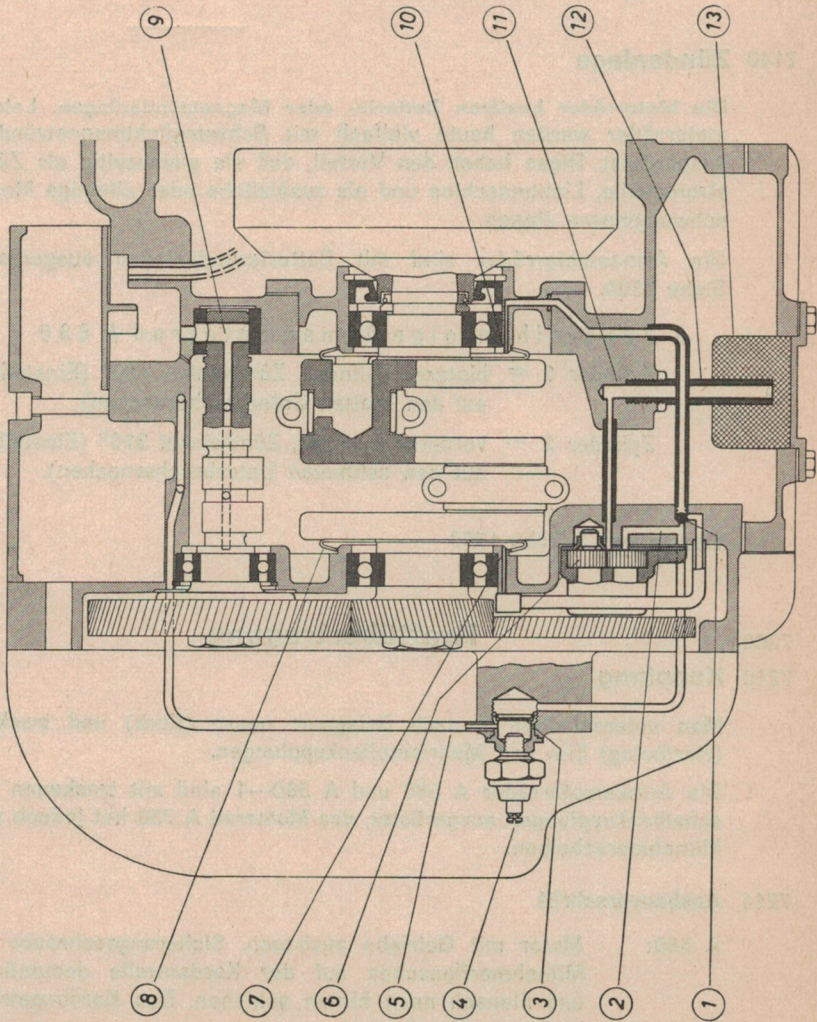
b Wartungsvorschrift

Ölrücklaufkontrolle im Öltank vornehmen. Ventilsitz und -Kugel des Rückschlagventils (18) müssen stets sauber sein (Ölrückfluß, Öltank-Motor). Ausgebaute Ölpumpe auf absolute Dichtigkeit der Ölpumpenkörper überprüfen. Die Zahnräder dürfen kein Seitenspiel haben.

Legende:

1 Ölstand minimal (1 l)	13 Ölsumpf
2 Ölstand maximal (3 l)	14 Rücklaufleitung (fest)
3 Öleinfüllstutzen	15 Steuerrad
4 Ölrücklaufkontrolle	16 Überbrückungs- und Überdruckventil
5 Rücklaufleitung	17 Gummidichtung
6 Steuerrad	18 Rückschlagventil
7 Öldurchlaß	19 Druckpumpe
8 Schwungmasse	20 Saugpumpe
9 Antriebskettenrad (Primärkette)	21 Verbindungsschläuche
10 Pleuellager	22 Zulaufleitung
11 Pleuelzapfen	23 Ölfilter
12 Ölablaßschraube	

Ölkreislauf A 580-1



a Montagevorschrift Armeemotorrad A 680

Das Nockenrad von Zylinder 1 und das Entlüftungsrad sind zusammengezeichnet. Der Entlüfterschlitze ist 12 mm vor UTP (Zylinder 1) ganz offen.

7140 **Zündanlage**

Die Motorräder besitzen Batterie- oder Magnetzündanlagen. Leichtmotorräder werden heute vielfach mit Schwunglichtmagnetzündern ausgerüstet. Diese haben den Vorteil, daß sie gleichzeitig als Zündstromquelle, Lichtmaschine und als zusätzliche oder alleinige Motorschwungmasse dienen.

Die Armeemotorräder sind mit Batteriezündanlagen ausgerüstet. Siehe 6300.

a Zündreihenfolge Armeemotorrad A 680

Zylinder 1 = hinterer Zylinder, Zündwinkel 410° (Einstellung auf den breiten Unterbrechernocken)

Zylinder 2 = vorderer Zylinder, Zündwinkel 310° (Einstellung auf den schmalen Unterbrechernocken).

Vergaser Siehe 1300

7200

Kraftübertragung7210 **Kupplung**

Man unterscheidet je nach Belagsart nasse (Kork) und trockene (Hartbelag) Ein- und Mehrlamellenkupplungen.

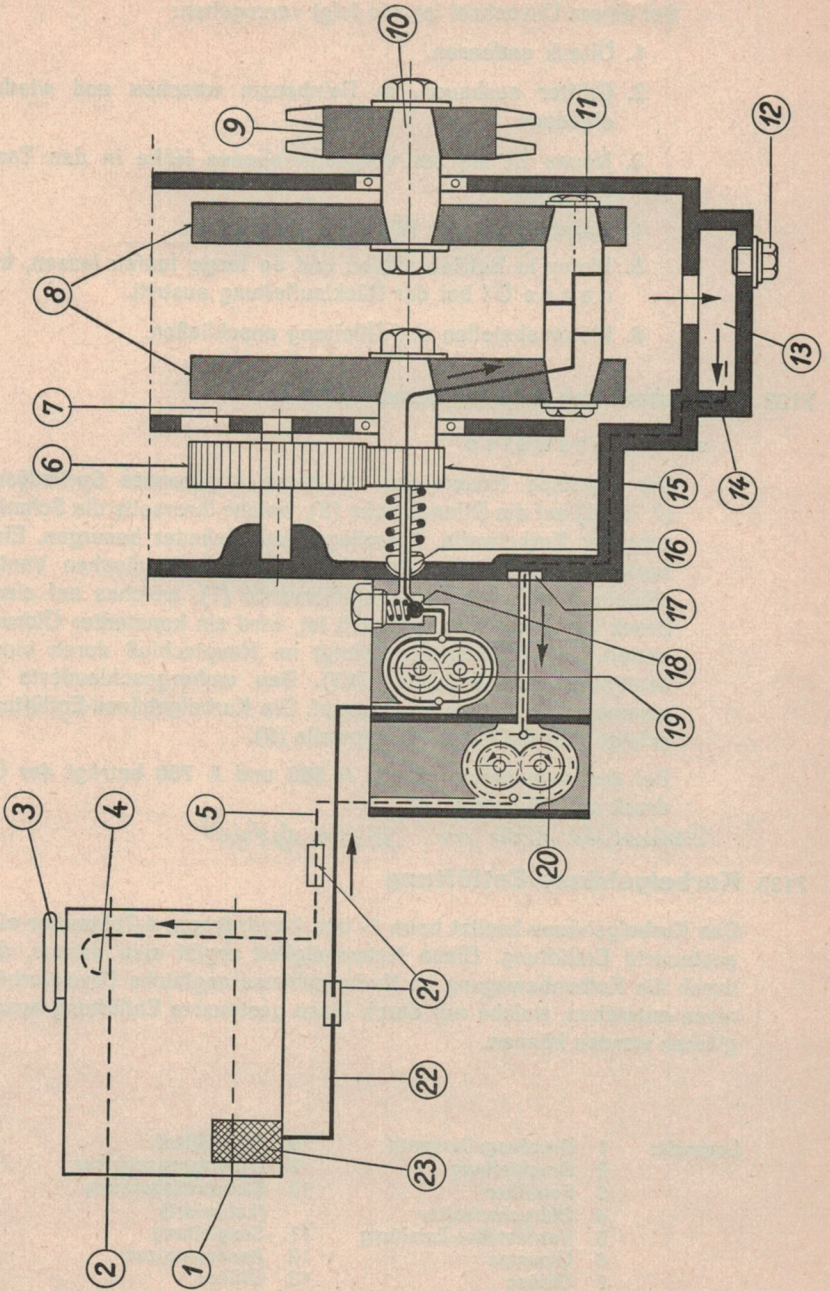
Die Armeemotorräder A 580 und A 580—1 sind mit trockenen Einscheibenkupplungen ausgerüstet, das Motorrad A 750 hat jedoch zwei Mitnehmerscheiben.

7211 **Ausbauvorschrift**

A 580: Motor mit Getriebe ausbauen. Sicherungsschraube des Mitnehmerflansches auf der Kardanwelle demontieren und Flansch nach hinten schieben. Das Kardangetriebe bleibt eingebaut.

A 580—1: Motor-Getriebeblock nach vorne schieben und aus der Mitnehmerscheibe ausfahren. Das Kardangetriebe bleibt montiert (Vorsicht Stoppschalter). Nachher kann das Getriebe abgeflanscht und die Kupplung ausgebaut werden.

ölschmierung A 680



Bei einem Ölwechsel ist wie folgt vorzugehen:

1. Öltank entleeren.
2. Ölfilter ausbauen, in Reinbenzin waschen und wieder einbauen.
3. Neues Öl bis zur vorgeschriebenen Höhe in den Tank einfüllen.
4. Anschluß an der Rücklaufleitung lösen.
5. Motor in Betrieb setzen und so lange laufen lassen, bis neues Öl bei der Rücklaufleitung austritt.
6. Motor abstellen und Ölleitung anschließen.

7122 Druckschmierung Armeemotorrad A 580—1

a Arbeitsweise

Die Ölpumpe fördert das Öl durch sogenannte Spritzdüsen (7 + 10) auf die Ölfangbleche (8), welche ihrerseits die Schmierung der Kurbelwelle, Pleuellager und Zylinder besorgen. Eine separate Druckleitung (5) führt zu den hydraulischen Ventilstößeln. Durch das Druckregulierventil (1), welches auf einen Druck von 8 kg/cm² eingestellt ist, wird ein konstanter Öldruck erzielt. Die Ölfiltrierung erfolgt im Hauptschluß durch einen demontierbaren Siebfilter (13). Das umhergeschleuderte Öl sammelt sich wieder im Ölsumpf. Die Kurbelgehäuse-Entlüftung erfolgt über die hohle Nockenwelle (9).

Bei den Armeemotorrädern A 580 und A 750 beträgt der Öldruck nur 4,5 kg/cm².

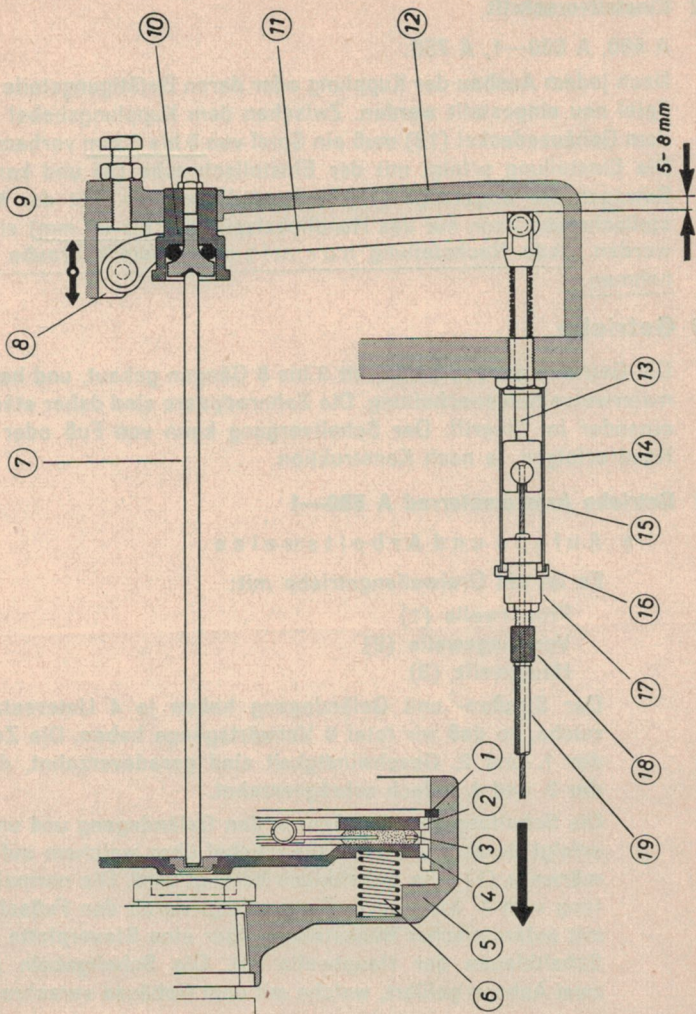
Öldruck für A250 ca. 3,3,5 kg/cm²

7130 Kurbelgehäuse-Entlüftung

Das Kurbelgehäuse besitzt beim 1- und 2-zyndrigen 4-Taktmotor eine gesteuerte Entlüftung. Diese Notwendigkeit ergibt sich daraus, daß durch die Kolbenbewegung im Kurbelgehäuse ungleiche Druckverhältnisse entstehen, welche nur durch diese gesteuerte Entlüftung ausgeglichen werden können.

Legende:	1 Druckregulierventil	8 Ölfangblech
	2 Druckleitung	9 Entlüftungsschieber
	3 Feinfilter	10 Ölaustrittsbohrung (kalibriert)
	4 Öldruckschalter	11 Saugleitung
	5 Ventilstößel-Zuleitung	12 Ansaugstutzen
	6 Ölpumpe	13 Ölfilter
	7 Öldüse	

Kupplung A 580—1



Legende:

- 1 Seegerring
- 2 Kupplungsplatte
- 3 Kupplungsmittnehmerscheibe
- 4 Kupplungsdruckplatte
- 5 Schwungrad
- 6 Kupplungsfeder
- 7 Druckstange
- 8 Hebelhalter
- 9 Einstellschraube
- 10 Drucklager
- 11 Kupplungshebel
- 12 Gehäusedeckel
- 13 Zugstange
- 14 Kabelanschluß
- 15 Distanzrohr
- 16 Haltering
- 17 Kabelführung
- 18 Kabeleinstellschraube
- 19 Kupplungskabel

7212 Einstellvorschrift

A 580, A 580—1, A 750:

Nach jedem Ausbau der Kupplung oder deren Betätigungsteile muß das Spiel neu eingestellt werden. Zwischen dem Kupplungshebel (11) und dem Gehäusedeckel (12) muß ein Spiel von 5 bis 8 mm vorhanden sein. Die Einstellung erfolgt mit der Einstellschraube (9) und kann durch Bewegen der Zugstange (13) festgestellt werden. Mit der Kabeleinstellschraube kann nur das Handhebelspiel (15 bis 20 mm) eingestellt werden. Jede Nachstellung nur mit der Einstellschraube (9) vornehmen.

7220 Getriebe

Die Getriebe werden heute mit 3 bis 8 Gängen gebaut, und haben normalerweise Klauenschaltung. Die Zahnradpaare sind daher ständig miteinander im Eingriff. Der Schaltvorgang kann von Fuß oder mit der Hand erfolgen, je nach Konstruktion.

7221 Getriebe Armeemotorrad A 580—1**a Aufbau und Arbeitsweise**

Es ist ein Dreiwellengetriebe mit:

- Primärwelle (1)
- Vorgelegewelle (2)
- Hauptwelle (3)

Der Straßen- und Geländegang haben je 4 Untersetzungsbe-
reiche, so daß wir total 8 Vorwärtsgänge haben. Die Zahnräder
der 1. und 2. Geschwindigkeit sind geradeverzahnt, diejenigen
der 3. und 4. jedoch schrägverzahnt.

Die Schaltung vom Straßen- in den Geländegang und umgekehrt
erfolgt durch einen Handschalthebel über welchem auf der Pri-
märwelle (1) eine Schaltklaue betätigt wird. Die normale Schal-
tung vom 1. bis zum 4. Gang erfolgt durch den Fußschalthebel
mit automatischer Rückstellung über eine Steuerplatte auf zwei
Schaltklauen der Hauptwelle (3). Die Schaltgabeln sind auf
zwei Achsen geführt, welche mit dem Gehäuse verschraubt sind.

b Schaltmechanismus

Störungen im Schaltmechanismus können meist ohne Ausbau
des Getriebes behoben werden:

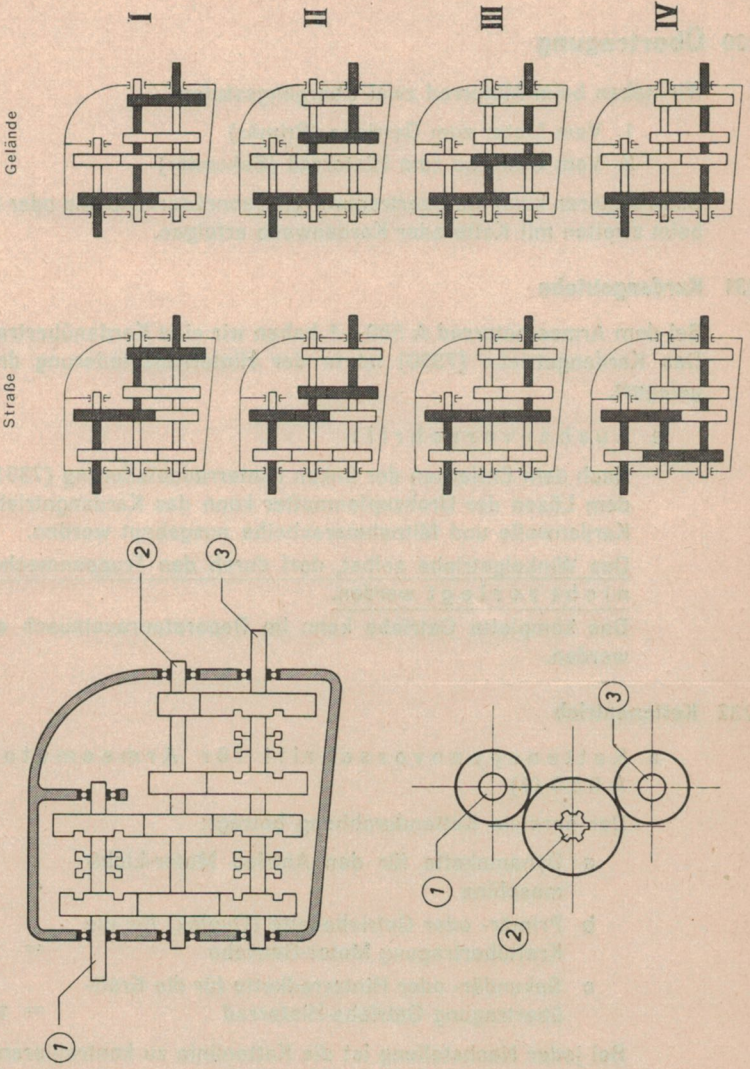
Gebrochene Rückzugfeder:

Fußschalthebel und rechten Getriebegehäusedeckel demon-
strieren und Feder auswechseln.

Defekte Steuerplatte:

Oberen Getriebedeckel demontieren und Steuerplatte samt
Schaltsegment und Klinkhalter ausbauen.

Getriebe A 580—1



Schaltgabeldefekt:

Die Schaltgabeln können nur bei ausgebautem Getriebe demontiert werden.

7230 Übertragung

Wir haben beim Motorrad zwei Übergangsstufen:

1. Vom Motor zum Getriebe (Primär)
2. Vom Getriebe zum Hinterrad (Sekundär)

Beim ersteren kann die Übertragung mit Zahnradkupplung oder Kette, beim zweiten mit Kette oder Kardanwelle erfolgen.

7231 Kardangetriebe

Bei dem Armeemotorrad A 580—1 haben wir eine Kardanübertragung. Das Kardangetriebe (7350) ist in der Hinterradabfederung drehbar gelagert.

a Ausbaurvorschrift

Nach dem Entfernen der linken Hinterradabfederung (7331) und dem Lösen der Drehzapfenmutter kann das Kardangetriebe mit Kardanwelle und Mitnehmerscheibe ausgebaut werden.

Das Winkelgetriebe selbst, darf durch den Truppenmechaniker nicht zerlegt werden.

Das komplette Getriebe kann im Reparatauraustausch ersetzt werden.

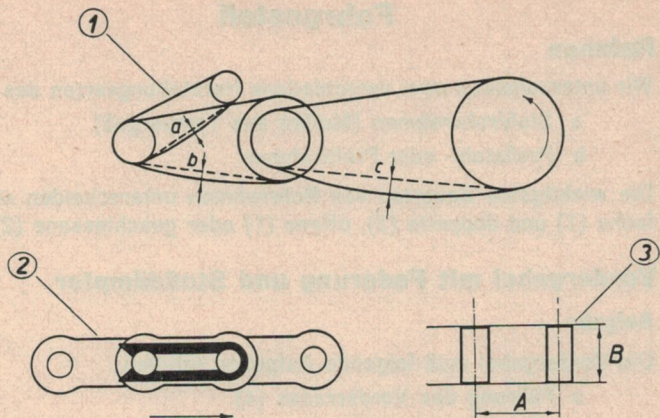
7232 Kettenantrieb

a Kettenspannvorschrift für Armeemotorrad A 680 (1)

Der normale Kettendurchhang beträgt:

- | | | |
|---|---|---------|
| a | Dynamokette für den Antrieb Motor-Lichtmaschine | = 7 mm |
| b | Primär- oder Getriebekette (Duplex) für die Kraftübertragung Motor-Getriebe | = 5 mm |
| c | Sekundär- oder Hinterradkette für die Kraftübertragung Getriebe-Hinterrad | = 10 mm |

Bei jeder Nachstellung ist die Kettenlinie zu kontrollieren. Getriebekette nach erfolgtem Lösen der Getriebefestigungsschrauben nicht durch die Nachstellschraube, sondern durch das Hinunterdrücken der Hinterradkette (gerade Kettenlinie) spannen.



c Unterhalt

Ketten von Zeit zu Zeit kontrollieren, reinigen und neu einfetten. Als Schmiermittel für Dynamo- und Primärkette ist graphitiertes Kettenfett zu verwenden, für die Sekundärkette genügt jedoch normales Motoröl. Kontrolle ob das Kettenschloß (2) richtig, mit dem Federrücken nach vorne, in Drehrichtung gesehen, montiert ist.

b Abmessungen der Ketten beim Armeemotorrad A 680

Art	Länge ohne Schloß in mm	Teilung in Zoll
Dynamokette	54,5	$\frac{3}{8} \times \frac{7}{32}$
Primärkette	97	$\frac{3}{8} \times \frac{7}{32}$
Sekundärkette	148,5	$\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$

Für die Angabe der Kettenteilung sind folgende Maße (3) notwendig:

A = Achsabstand in Zoll

B = Gliedbreite in Zoll

C = Kettenlänge in mm, oder Anzahl der Glieder

Fahrgestell

7300

7310 Rahmen

Wir unterscheiden zwei verschiedene Herstellungsarten des Rahmens:

- a Stahlrohrrahmen (Muffen aus Temperguß)
- b Preßstahl- oder Profilrahmen

Die wichtigsten Bauarten von Rohrrahmen unterscheiden sich in einfache (1) und doppelte (3), offene (1) oder geschlossene (2) Rahmen.

7320 Vordergabel mit Federung und Stoßdämpfer

7321 Aufgabe

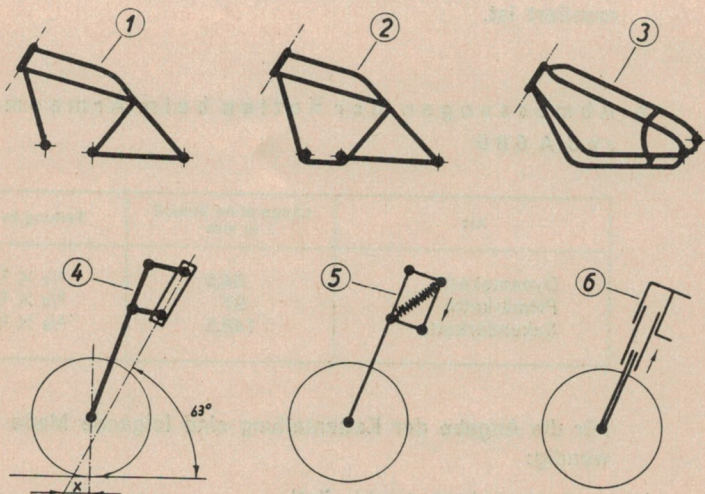
Die Vordergabel muß folgende Aufgaben erfüllen:

- a Führung des Vorderrades (4)
- b Abfederung der Maschine
- c Nachschwingungen eliminieren
- d Aufnahme und Übertragung des Bremsmomentes.

Nachlauf und Lenkachswinkel (63°) bewirken gute Führung und Lenkeigenschaften des Motorrades.

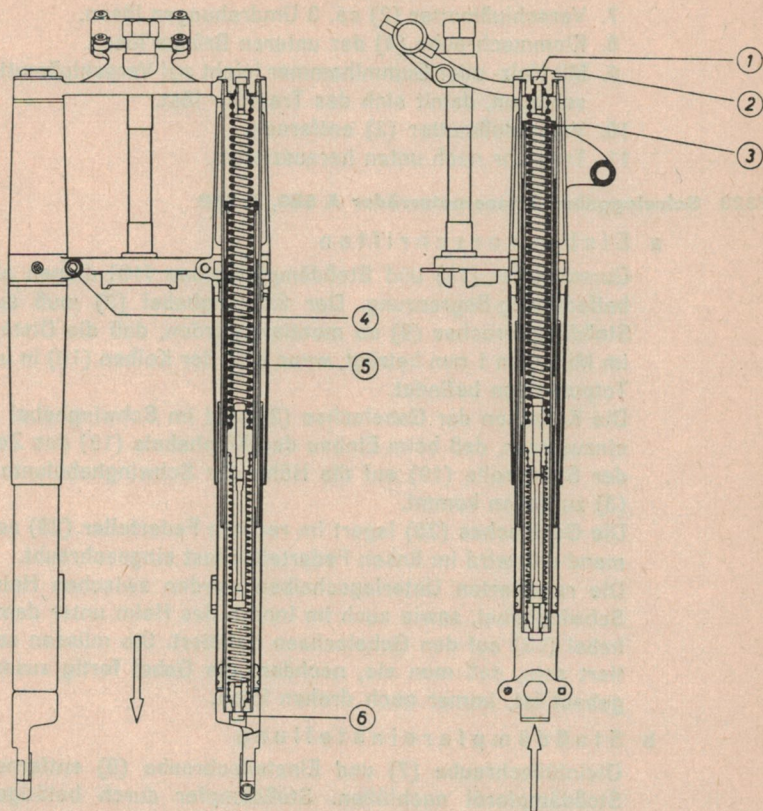
Wir unterscheiden im wesentlichen zwei Gabelsysteme:

1. Schwinggabel (5)
2. Teleskopgabel (6)



- Legende:**
- | | | | |
|---|------------------------------|---|-------------------|
| 1 | einfacher Rahmen offen | 4 | Vorderradführung |
| 2 | einfacher Rahmen geschlossen | 5 | Schwinghebelgabel |
| 3 | doppelter Rahmen geschlossen | 6 | Teleskopgabel |

7322 Teleskop-Gabel Armeemotorrad A 580—1



Legende:	1 Inbusschraube	4 Klemmschraube
	2 Verschlusmutter	5 Gleitholm
	3 Mutter	6 Inbusschraube

a Ausbauvorschrift

Beim Ausbau wird wie folgt vorgegangen:

1. Maschine aufbocken bis sich das Vorderrad frei dreht.
2. Vorderrad demontieren.
3. Inbusschraube (1) entfernen.
4. Gleitholm (5) nach unten herausziehen.
5. Inbusschraube (6) entfernen und die Feder herausziehen. Beim Einsetzen der Feder darauf achten, daß das Federende in der Führungsnut (2) liegt.

6. Mutter (3) entfernen und Gleitbüchse, Zwischen- und Schutzrohr herausziehen.
7. Verschlußmutter (2) ca. 3 Umdrehungen lösen.
8. Klemmschraube (4) der unteren Brücke lösen.
9. Mit Holz- oder Gummihammer leicht auf Verschlußmutter (2) schlagen, damit sich das Tragrohr löst.
10. Verschlußmutter (2) entfernen.
11. Tragrohr nach unten herausziehen.

7323 Schwinggabel Armeemotorräder A 580, A 750

a Einbauvorschriften

Gummipuffer (14) und Stoßdämpferkolben (10) dienen als Gabelfederweg-Begrenzung. Der Schwinghebel (3) muß auf der Stoßdämpferachse (9) so montiert werden, daß die Distanz (a) im Minimum 1 mm beträgt, wenn sich der Kolben (10) in unterer Totpunktlage befindet.

Die Keilnuten der Gabelachse (2) sind im Schwinghebel (3) so einzusetzen, daß beim Einbau des Kipphebels (18) das Zentrum der Spannrolle (19) auf die Höhe der Schwinghebelunterkante (3) zu liegen kommt.

Die Gabelachse (26) lagert im rechten Federteller (23) schwimmend und wird im linken Federteller fest eingeschraubt.

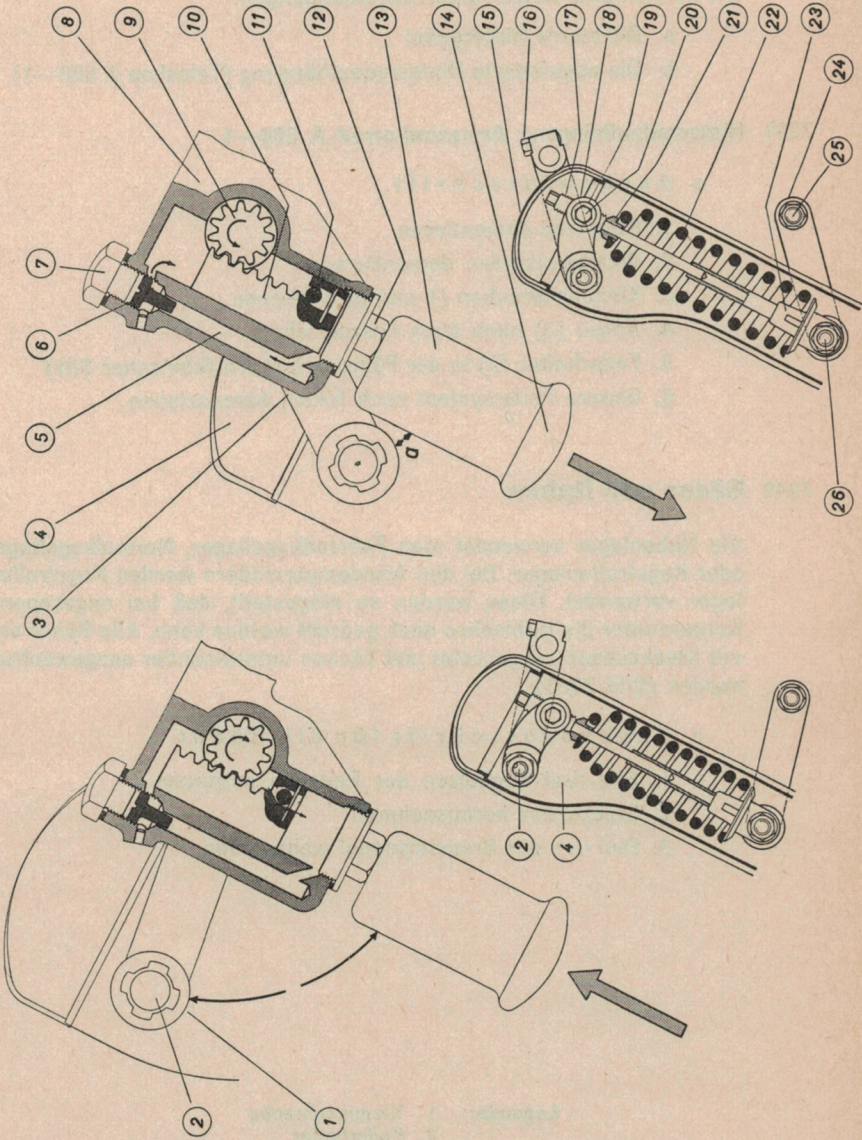
Die randrierten Unterlagscheiben werden zwischen Holm und Schwinghebel, sowie auch im Innern des Holm unter dem Kipphebel (18) auf den Gabelachsen montiert. Sie müssen so montiert sein, daß man sie, nachdem die Gabel fertig zusammengebaut ist, immer noch drehen kann.

b Stoßdämpfereinstellung

Öleinfüllschraube (7) und Einstellschraube (6) entfernen und Stoßdämpferöl nachfüllen. Stoßdämpfer durch betätigen des Schwinghebels (3) entlüften. Einstellschraube ganz eindrehen und wieder $\frac{3}{4}$ Umdrehungen lösen. (Bei schlecht dichtendem Stoßdämpfer, Einstellung gefühlsmäßig vornehmen.) Öleinfüllschraube wieder montieren.

Legende:	1	Distanzrohr	14	Gummipuffer
	2	Gabelachse (oben)	15	Gabelkappe
	3	Schwinghebel	16	Klemmschraube
	4	Gabelholm	17	Führungsstange
	5	Ölrücklaufkanal	18	Kipphebel
	6	Einstellschraube	19	Spannrolle
	7	Öleinfüllschraube	20	Klemmschraube
	8	Lenkerträger	21	Führungsbüchse
	9	Stoßdämpferachse	22	Feder
	10	Stoßdämpferkolben	23	Federteller, Führungsrohr
	11	Rückschlagventil	24	Schwinghebel
	12	Verschlußzapfen	25	Gabelachse (unten hinten)
	13	Führungsrohr	26	Gabelachse (unten vorn)

Schwinggabel A 580 und A 750



7330 Hinterradgabel und Abfederung

Wir kennen zwei Arten Hinterradaufhängungen:

- a Die starre Hintergabel
- b Die abgefederte Hinterradaufhängung (Teleskop A 580—1)

7331 Hinterradaufhängung Armeemotorrad A 580—1**a Ausbauvorschrift**

1. Hinterrad demontieren
2. Werkzeugkasten demontieren
3. Klemmschrauben (1 und 5) entfernen
4. Achse (3) nach oben herausziehen
5. Federhalter (2) in der Führung lockern (konischer Sitz)
6. Ganzes Federsystem nach hinten herausziehen.

7340 Räder und Naben

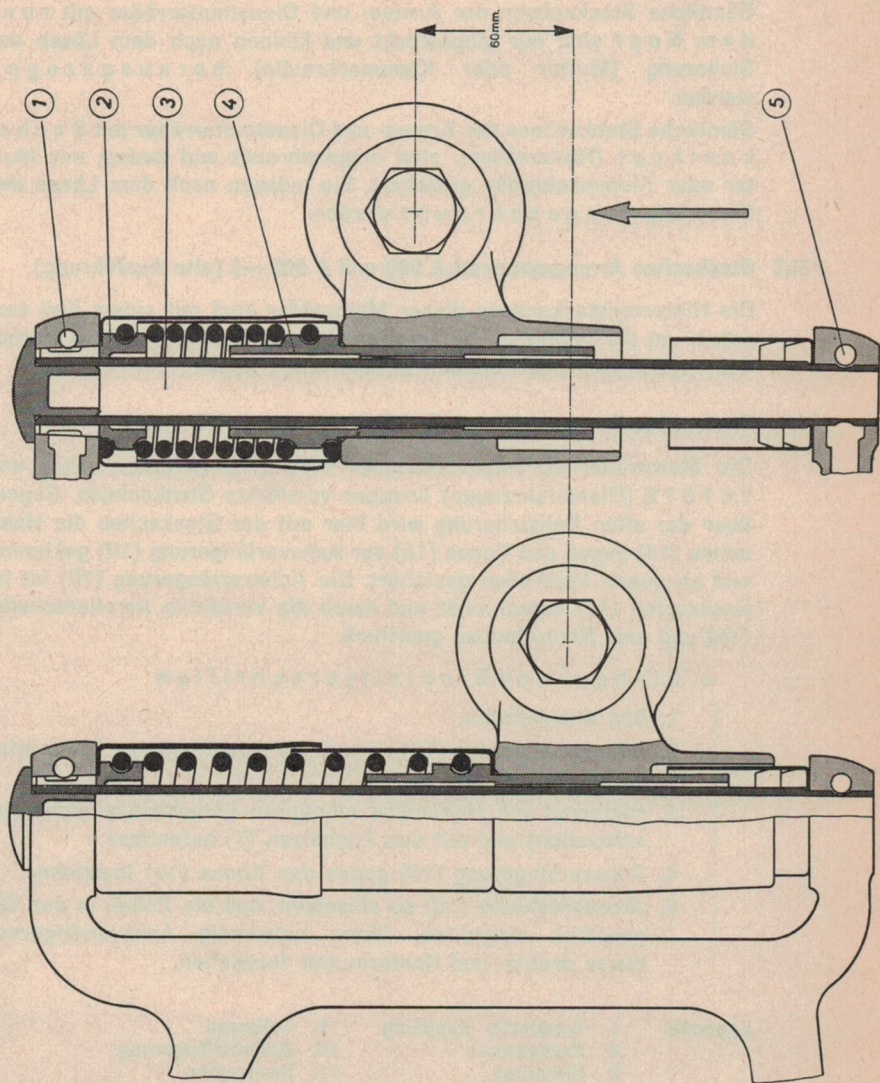
Als Nabenlager verwendet man Fahrradkugellager, Normalkugellager, oder Kegelrollenlager. Bei den Armeemotorrädern werden Kegelrollenlager verwendet. Diese werden so eingestellt, daß bei angezogener Kontermutter die Hohlachse noch gedreht werden kann. Alle Räder sind mit Steckachsen ausgerüstet und können untereinander ausgewechselt werden (Bild 7353).

a Ausbauvorschrift für die Räder

1. Alle drei Zugbolzen der Radnabe entfernen
2. Steckachse herausnehmen
3. Rad von der Bremstrommel wegnehmen.

Legende:	1	Klemmschraube
	2	Federhalter
	3	Achse
	4	Gleitbüchse
	5	Klemmschraube

Hinterradaufhängung A 580-1



7350 **Steckachsen**7351 **Allgemeines**

Sämtliche Steckachsen der Armee- und Dienstmotorräder mit r u n - dem K o p f sind nur eingesteckt und können nach dem Lösen der Sicherung (Mutter oder Klemmschraube) h e r a u s g e z o g e n werden.

Sämtliche Steckachsen der Armee- und Dienstmotorräder mit S e c h - s k a n t k o p f (Hinterräder), sind eingeschraubt und zudem mit Mutter oder Klemmschraube gesichert. Sie müssen nach dem Lösen der Sicherung a u s g e s c h r a u b t werden.

7352 **Steckachse Armeemotorrad A 580 und A 580—1** (alte Ausführung)

Die Hinterradsteckachsen dieser Motorräder sind mit einem Keil versehen um die Hohlachse zu arretieren. Beim Einbau muß man darauf achten, daß Keil und Keilbahn in einer Linie liegen.

7353 **Steckachse Armeemotorrad A 580—1** (neue Ausführung)

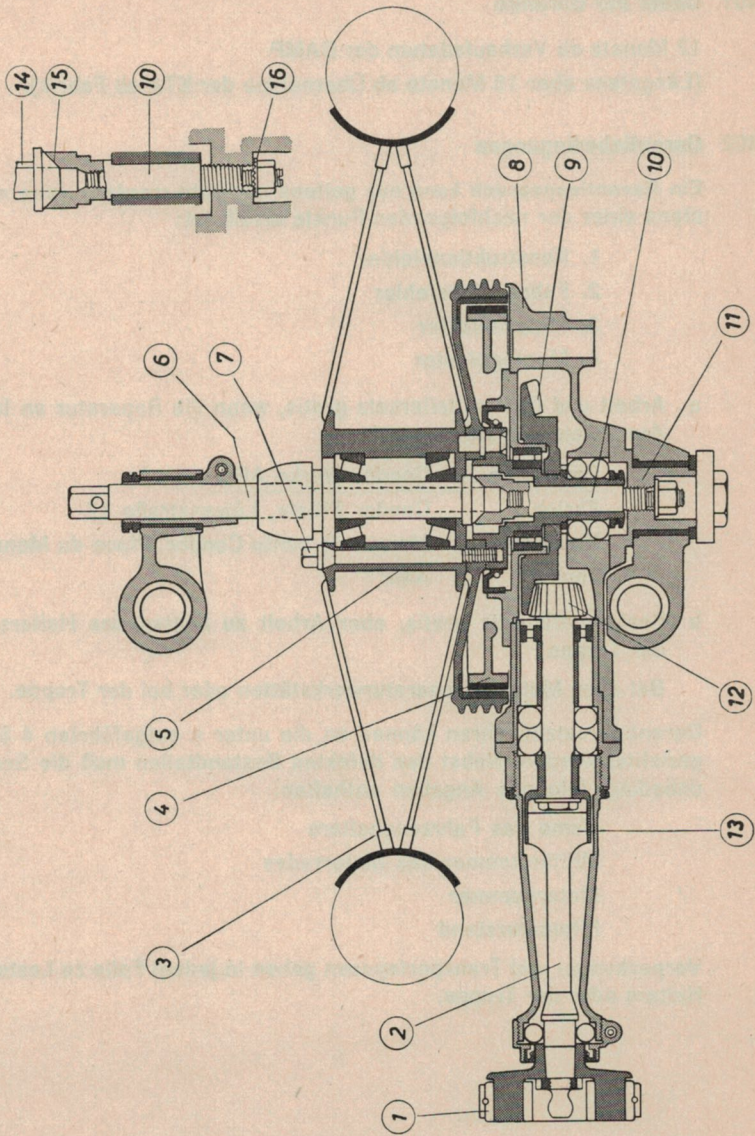
Die Motorräder ab Rahmennummer 197499 (Armee-eigene) und 201070 (Dienstfahrzeuge) besitzen verstärkte Steckachsen. Gegenüber der alten Keilsicherung wird hier mit der Steckachse die Hohlachse (14) gegen den Konus (15) der Achsverlängerung (10) geklemmt und so gegen Verdrehen gesichert. Die Achsverlängerung (10) ist im Drehzapfen (11) verschraubt und durch die verzahnte Arretierscheibe (16) und eine Kontermutter gesichert.

a **Einbau- und Einstellvorschriften**

1. Rad demontieren.
2. Achsverlängerung (10) so weit als möglich in den Drehzapfen (11) einschrauben.
3. Hinterrad mit Hohlachse montieren (Steckachse nicht einschrauben) und mit den Zugbolzen (7) befestigen.
4. Achsverlängerung (10) gegen den Konus (15) festziehen.
5. Arretierscheibe (16) so einsetzen, daß die Zähne in das Gegenstück eingreifen. Wenn notwendig Achsverlängerung etwas drehen und Kontermutter festziehen.

Legende:	1 Elastische Kupplung	9 Tellerrad
	2 Kardanwelle	10 Achsverlängerung
	3 Hinterrad	11 Drehzapfen
	4 Hinterradbremse	12 Kegelrad
	5 Radnabe	13 Gleitstück
	6 Steckachse	14 Steckachse
	7 Zugbolzen	15 Konus
	8 Abschlußdeckel	16 Arretierscheibe

Steckachse A 580-1 (neue Ausführung)



7400

Garantievorschriften

7401 Dauer der Garantie

12 Monate ab Verkaufsdatum der DAMP
(Längstens aber 18 Monate ab Übernahme der KTA ab Fabrik).

7402 Garantiebedingungen

Ein Garantieanspruch kann nur geltend gemacht werden, wenn mindestens einer der nachfolgenden Punkte erfüllt ist:

1. Konstruktionsfehler
2. Fabrikationsfehler
3. Materialfehler
4. Montagefehler

- a Arbeit und Bestandteilersatz gratis, wenn die Reparatur an folgenden Orten ausgeführt wurde:

<u>Courfaivre JB</u>	<u>Condor Werke AG</u>
Zürich	Condor Filiale, Löwenstraße 17
Neuchâtel	Maison de vente Condor, Place du Monument
Thun	AMP

- b Bestandteilersatz gratis, aber Arbeit zu Lasten des Halters oder der Truppe:

Bei allen Motorradreparaturwerkstätten oder bei der Truppe.

Garantieersatzbegehren können an die unter a aufgeführten 4 Stellen gerichtet werden. Nebst den defekten Bestandteilen muß die Sendung unbedingt folgende Angaben enthalten:

Name des Fahrzeughalters
Militärnummer des Motorrades
Motornummer
Kilometerstand

Verpackungs- und Transportspesen gehen in jedem Falle zu Lasten des Halters oder der Truppe.

7500 Einstelldaten Armeemotorräder

	A 580-1	A 580	A 750	A 680
Bohrung in mm	70	70	78	70
Hub in mm	75,2	75,2	78	82
Leistung in Brems-PS	20	20	25	20
Schmierungsart	Druck mit Düsen, Sumpf im Carter			Druck- umlauf
Öldruck in kg/cm ²	8	4,5	4,5	3
Kolbeneinbauspiel mm	0,09	0,09	0,09	0,12
Kolbenspiel max. mm	0,2	0,2	0,2	0,2
Ventilspiel Einlaß W mm	—	0,1	0,1	0,1
Ventilspiel Auslaß W mm	—	0,15	0,15	0,15
<i>Ventilfedern unbel. minimale ca. 100g</i>	<i>66mm</i>	<i>62mm</i>		
Vergaser «Oba»	<i>58mm</i>	<i>53mm</i>		
Lufttrichter in mm	19	19	22	19
Hauptdüse in $\frac{1}{100}$ mm	95	100	110	90
Starterdüse $\frac{1}{100}$ mm	50	50	50	50
Leerlaufdüse $\frac{1}{100}$ mm	60	60	60	60
Schwimmengewicht in g	18	18	18	18
Zündanlage Scintilla				
Zündzeitpunkt	Einstellmarke auf Schwungrad			OTP
Max. Frühzündung in °	30	26	26	40
Unterbrecherkontaktabstand in mm	0,3	0,3	0,3	0,3
Zündkerzen-Elektrodenabstand in mm	0,7	0,6	0,6	0,6
Zündkerzentyp	0,9 m. Suppr. nach Fabrikvorschrift			
Schmieröl				
Motor in SAE	Sommer 50	50	50	50
Getriebe in SAE	Winter 30	30	30	30
Kardan in SAE	50	50	50	90
				—

A 250

Ventilspiel = 0,15 mm kalt

Kupplungsspiel = 25 mm

Handbremse = 30 mm

Fußbremse = 40-50 mm

Unterbrecherabstand = 0,3-0,4 mm

Elektrodenabstand
mit Erdstörmuffe = 0,9 mm

ohne = 0,7 mm