

**Typenbezeichnung**

<b>Fahrgestell</b>	125 B
<b>Motor</b>	125 B. 000

**Motor**

Zylinderzahl	4
Bohrung	80 mm
Hub	80 mm
Gesamthubraum	1608 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverh.	8,8
Höchstleist. DIN	100 PS
Höchstleist.-Drehzahl	6400 U/min
Drehmoment max. DIN	13,5 mkg
Entsprech. Drehzahl	4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit	ca. 170 km/h
Baujahr ab	1969

**Hauptlagerzapfen**

normal	50,775 – 50,795
1. Maß	50,521 – 50,541
2. Maß	50,267 – 50,287
3. Maß	50,013 – 50,033
4. Maß	49,759 – 49,779

**Hauptlagerschalen**

normal	1,825 – 1,831
1. Maß	1,952 – 1,958
2. Maß	2,079 – 2,085
3. Maß	2,206 – 2,212
4. Maß	2,333 – 2,339

**Pleuellagerzapfen**

normal	48,218 – 48,238
1. Maß	47,964 – 47,984
2. Maß	47,710 – 47,730
3. Maß	47,456 – 47,476
4. Maß	47,202 – 47,222

**Pleuellagerschalen**

normal	1,526 – 1,533
1. Maß	1,653 – 1,660
2. Maß	1,780 – 1,787
3. Maß	1,907 – 1,914
4. Maß	2,034 – 2,041

**Hauptlagergrundbohrung**

54,507 – 54,520

**Pleuellagergrundbohrung**

51,330 – 51,346

**Kurbelwellenradien**

Hauptlager	r =	2,8 – 3,0
Pleuellager	r =	2,8 – 3,0

**Einbauspiele**

Kolben	0,090 – 0,110
Hauptlager	0,050 – 0,095
Pleuellager	0,026 – 0,076

**Steuerzeiten**

Einl. ö. v. o. T.	26°
Einl. s. n. u. T.	66°
Ausl. ö. v. u. T.	66°
Ausl. s. n. o. T.	26°

**Betriebsspiel bei kaltem Motor**

E	0,45
A	0,50
E	0,50
A	0,50

**Nockenwellenhub**

E	9,564
A	9,564
E	9,564
A	9,564

**Zylinderkopfhöhe**

Zul. Schleifmaß bei normaler Kopfdicht.	0
starker Kopfdicht.	0,5 mm
Zahnriemen-Wechsel	alle 40000 km

**Ventilfedernhöhen äußere Feder**

Länge unbelastet	53,9 mm
Länge belastet entspr. Belastung	36,0 mm
Länge belastet entspr. Belastung	38,9 kg
Länge belastet entspr. Belastung	26,5 mm
Länge belastet entspr. Belastung	59,5 kg

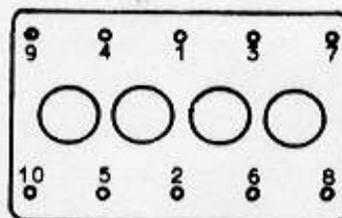
**innere Feder**

Länge unbelastet	41,8 mm
Länge belastet entspr. Belastung	31,0 mm
Länge belastet entspr. Belastung	14,9 kg
Länge belastet entspr. Belastung	22,0 mm
Länge belastet entspr. Belastung	27,4 kg

**Anzugsmomente in mkg \*)**

Zylinderkopfschr.	8,0
Mutter f. Ölrohr	–
Pleuellagerschr.	5,0
Hauptlagerschr.	8,0
M. f. Kipphebelbr.	–
Schwungsch'schr.	8,0
Steuerradbef.schr.	5,0
M. f. N'wellenkasten	3,0
M. f. Riemensch. KW	12,0

Steuerkastenseite


**Vergaser**
**Vergaser Weber**

Typ	34 DCHE / 4	
	1. Stufe	2. Stufe
Lufttrichter	26	26
Zerstäuberrohr	4,50	4,50
Hauptdüse	1,35	1,50
Leerlaufdüse	0,40	1,00
Leerl.-Luftd.	0,90	0,80
Mischrohr		
Luftkorrektur.	2,30	1,60
Startdüse	1,50 / F 1	
Startluftdüse	5,5	
Pumpendüse	0,40	–
Ablaßbohr.		
Schw.nad.Vent.	1,75	
Schwimmerst.	5 – 5,5 mm	
Schw.Hub	8,5 mm	
Schw.Gewicht	18 g	

**Vergaser Solex**

Typ	C 34 PAIA / 6	
	1. Stufe	2. Stufe
Lufttrichter	26	27
Hauptdüse	1,30	1,60
Leerlaufdüse	0,45	0,50
Leerl.-Luftd.	0,60	0,60
Mischrohr		
Luftkorrektur.	1,70	1,90
Startdüse	1,30	
Startluftdüse	6,50	
Pumpendüse	0,50	–
Ablaßbohr.		
Schw.nad.Vent.	1,75	
Schw.Gewicht	7,2 g	
Schwimmerst.	mit Lehre A. 95132	

**Benzinpumpendruck**

 0,20 – 0,25 kg/cm<sup>2</sup>
**Öldruck**

 3,5 – 5,0 kg/cm<sup>2</sup>

\*) Das Anziehen der Muttern bzw. Schrauben muß stufenweise erfolgen. Die Muttern und Schrauben müssen in trockenem und kaltem Zustand sein; es dürfen also weder die Gewinde noch die Auflageflächen geölt werden. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß die betreffenden Oberflächen (Basis des Schraubenkopfes, Halteplättchen usw.) vollkommen sauber sind.

### Kraftübertragung

#### Kupplung

Pedalleerweg	ca. 25 mm
Federlänge unbel.	Scheibenfeder-
Länge belastet	Kupplung
entspr. Belast.	siehe
Drahtdurchm.	Rep.-Handbuch

#### Getriebe

Übersetzungen	
1. Gang	3,667
2. Gang	2,100
3. Gang	1,361
4. Gang	1
5. Gang	0,881
R. Gang	3,526

#### Differential

Untersetzung	10/41
Zahnflankenspiel	0,10 – 0,15 mm
Rollmoment des Kegelrades	0,14 – 0,16 mkg
Gehäusevorspannung	0,08 – 0,10 mm
Rollmoment der Achswelle <sup>1)</sup>	

#### Anzugsmomente in mkg

Mutter a. Kegelrad	12 – 23
Tellerradschr.	10
Schraub. z. Bef. d. Lagerdeckels	10

#### Bremsen

4-Rad Scheibenbremsen

Innendurchm. der Trommel	
Höchstzulässiges Ausdrehmaß	—
Größter zulässiger Innendurchmesser	
Belagstärke <u>min</u>	
Scheibenstärke vorn	10,0 mm
hinten	10,0 mm
Mindeststärke n. d. Abschleifen	
vorn	9,5 mm
hinten	9,5 mm
Höchstzul. Seitenschlag	0,15 mm
Belagstärke <u>min</u>	1,5 mm

### Fahrgestell

#### Achsmaße

Vorspur	2 – 5 mm
Sturz	0° 15' ± 20'
Nachlauf	2° 15' ± 15'
Radstand	2505 mm
Vorsp. d. Hinterr.	0
Belastung	unbelastet
Einschl. $\nabla$ innen	34° 30'
Einschl. $\nabla$ außen	26° 30'

#### Reifen 175 – 13 " / 170 – 13 "

Reifendruck normal	
vorn	1,7
hinten	1,8
Reifendruck bei voller Belastung	
vorn	
hinten	
Felgengröße	5 J x 13 "
Wendekreis	10,8 m
Anzugsm. Radbolzen	7 mkg

### Betriebsmittelversorgung

#### Motorenöl

im Sommer	VS 30 (SAE 30)
	20 W-40
im Winter	VS 20W (SAE 20W)
	10 W-30
Gesamtinh. bei Neufüllung	4,8 ltr.
Period. Öl w. mit Filter <sup>2)</sup>	3,75 ltr.

#### Getriebeöl W 90 M (M2C – 28 B)

Füllmenge	1,65 ltr.
-----------	-----------

#### Differentialöl W90M (M2C – 28 B)

Füllmenge	1,45 ltr.
-----------	-----------

#### Kühlsystem

Gefrierschutz	7,5 ltr.
Wasser	normal Parafllu
Gefriersch. b. -25°	3,75
Parafllu 11 b. -35°	3,75

#### Kraftstoffbehälter

	50 ltr.
--	---------

### Elektrische Anlage

#### Zündzeiten vor o. T.

Anfangs-Vorzünd.	10°
Vorz. Fliehk.+Unterdr. <sup>3)</sup>	—
bei Drehzahl	—
Vorz. Fliehk.+Unterdr. <sup>3)</sup>	—
bei Drehzahl	—
Vorzünd. Fliehk.	20° ± 2°
bei Drehzahl	1400 U/min
Vorzünd. Fliehk.	36° ± 2°
bei Drehzahl	3600 U/min
Anf.-Vorzünd. in mm a.d. Riemensch.	Markierung a. Steuerk'deck.

#### Zündverteiler

Typenbezeichnung	S 136 A
Unterbrecherabst.	0,37 – 0,43
Schließwinkel in °	60° ± 3°
in %	66 % ± 3 %

#### Zündkerzen

Marelli	CW 8 LP
Champion	N 6 Y
Delco	
Bosch	W 230 T 30
Beru	

#### Elektrodenabstand in mm

Marelli	0,5 – 0,6
Champion	0,5 – 0,6
Delco	
Bosch	0,5 – 0,6
Beru	

#### Anlasser

Typ	E 100 – 1,3/12
Durchm. d. neuen Kollektors <sup>4)</sup>	
Abdrehmaß	
Mindestdurchm.	

#### Lichtmaschine

Typ	A 12M 124/12/42 M (Wechselstromlichtmasch.)
Max. Stromabgabe	ca. 53 A

#### Regler

Regelspannung	RC 1/12 B 14,2 V ± 0,3 V
---------------	--------------------------

<sup>1)</sup> Bei der Messung des Rollmoments muß beachtet werden, daß eine Achswelle frei ist, wogegen die andere blockiert werden muß.

<sup>2)</sup> Bei diesen Angaben handelt es sich um ungefähre Werte, da verschiedene Faktoren, wie Kurbelwellenstellung, die einzufüllende Ölmenge verändern. Deshalb ist es notwendig, die eingefüllte Ölmenge nach kurzem Probelauf mit dem Ölmeßstab nachzuprüfen und gegebenenfalls Öl bis Maximalstand nachzufüllen.

<sup>3)</sup> Diese Werte können etwas schwanken; gemessen werden sie **im Stand ohne Belastung** des Motors.

<sup>4)</sup> Dieses Maß kann bei neuen Kollektoren schwanken, da die hier angegebenen Maße Mittelwerte darstellen. Weist der Kollektor eine größere Exzentrizität wie 0,01 mm auf, muß er abgedreht werden. Keine Schmirgelleinwand oder -papier verwenden.