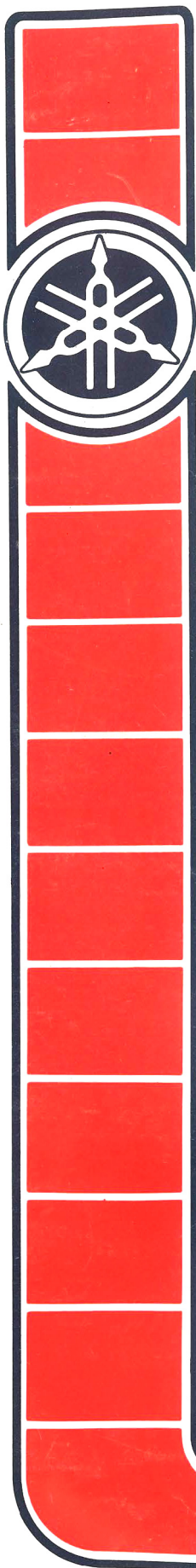


'78

YAMAHA

**MODEL GUIDE
PRESENTATION DE MODELE
MODELLANLEITUNG**

SR500(E)



YAMAHA

NOTE:

INFORMATION AND OTHER TECHNICAL DATA GIVEN IN THIS MANUAL MAY BE SUBJECT TO CHANGE WITHOUT PRIOR NOTICE.

Engine/frame I.D. & starting number

Model name	I.D. No.	Destination	Engine starting No.
SR500E	2J3	Canada Oceania Others	2J2-100101
SR500	2J4	Europe	2J4-000101

AIRMS OF THE PRODUCT

The SR500 is Yamaha's new machine which combines the agility of a street-bike and outstanding features of the XT/TT500 which has been received favorably in the market.

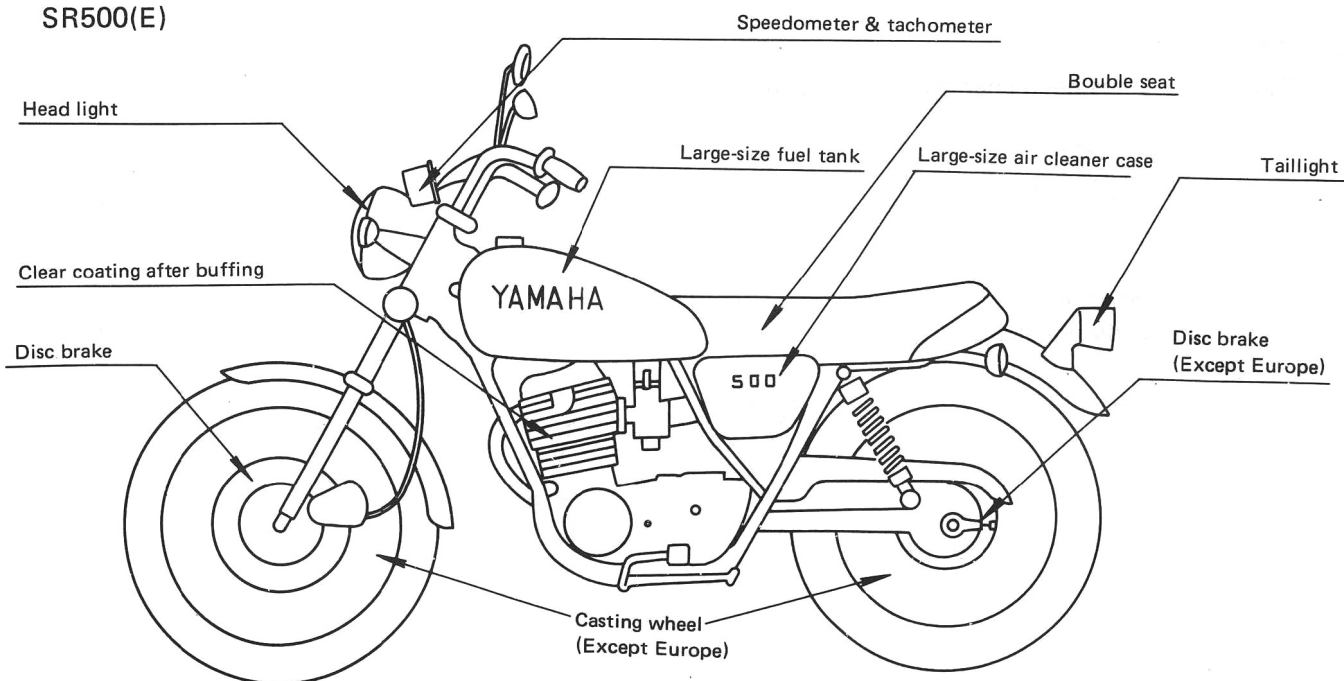
It has a single-cylinder engine, stylish aluminum die cast, front and rear wheels, and disc brakes so it looks more like a sports machine.

FEATURES**1. Engine**

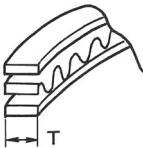
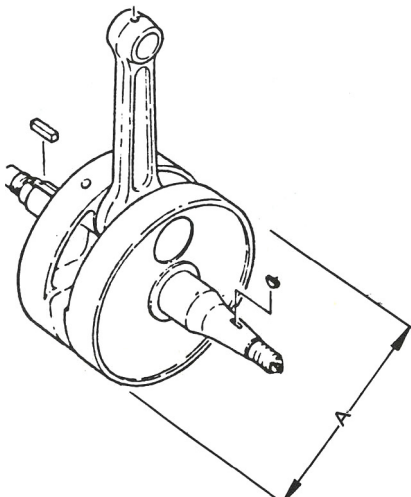
Compared with the XT500, the SR500(E) is rather a street machine, and thus engine torque at mid-range and high speeds has been greatly increased for smooth acceleration.

2. Riding position

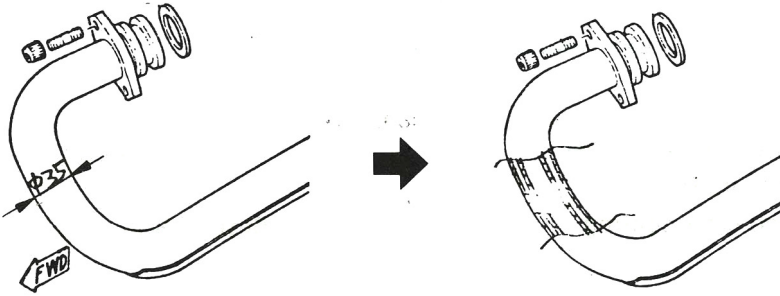
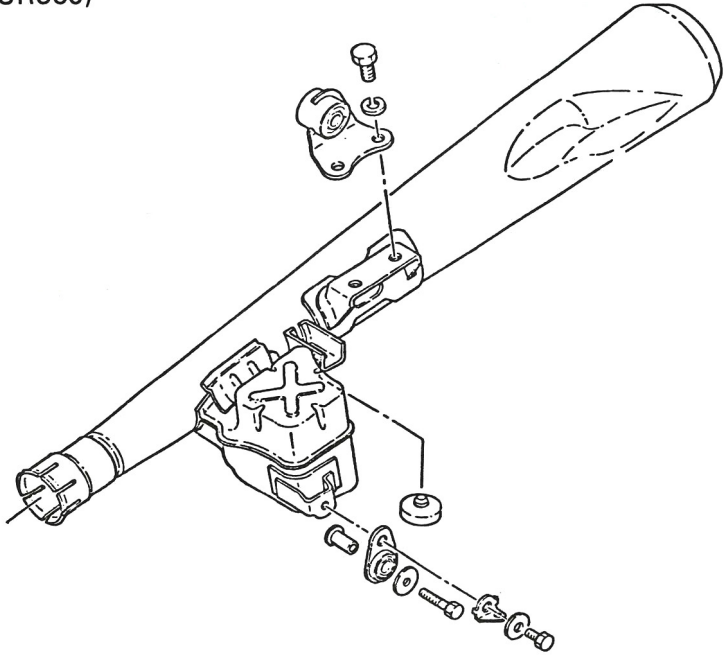
The SR500(E) has been developed to enable the rider to enjoy long hours of tireless touring. To this end, the frame is so built that the rider can feel easy, and aiming at long distance touring, a larger fuel tank is mounted.

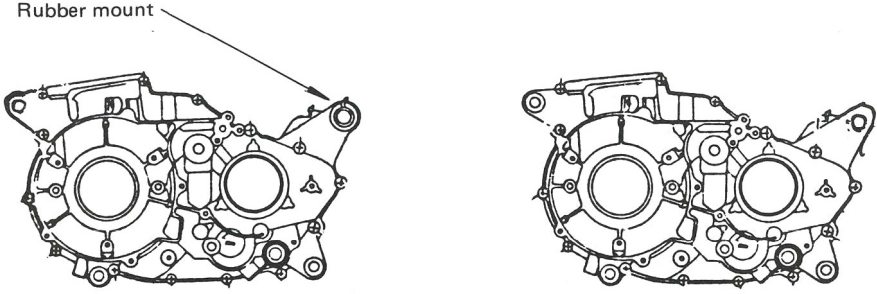
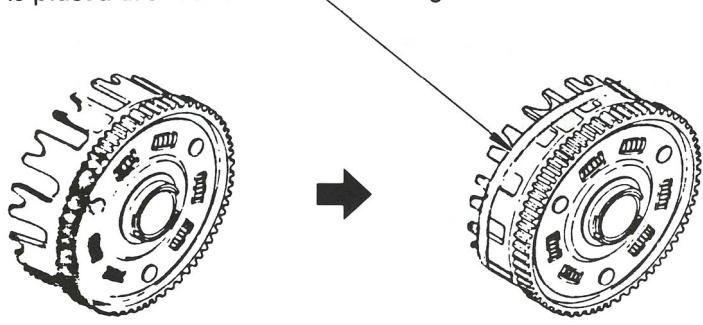
SR500(E)**SR500(E)**

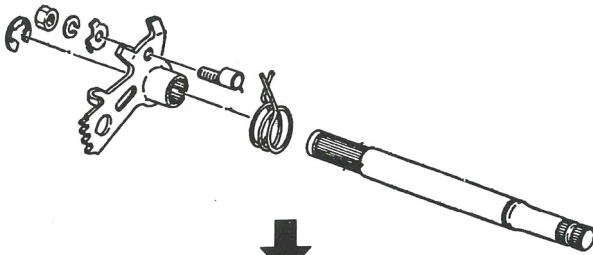
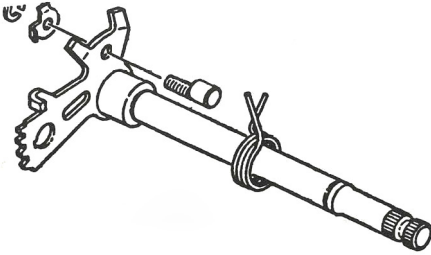
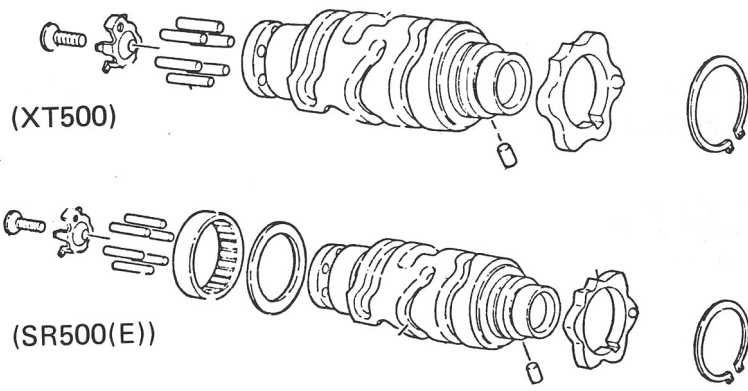
DIFFERENCES FROM THE 1978 XT500

MODIFICATION	REMARKS
A. Engine section	
1. Cylinder head	
1) Larger fins Compared with the XT series machine, the SR500(E) has larger-size cylinder fins for better heat dissipation, and they are black-coated to make the machine look massive.	○Better look and heat dissipation
2) Change in shape of ports (both intake & exhaust)	○Better performance
2. Intake valve	
Valve diameter 45 mm → 47 mm	○Better performance ○Increased intake efficiency
3. Change of valve seat material	
Intake TC100 → CMP27II	○Improved durability
Exhaust TC100 → CMP27I	○Anti-non-leaded gasoline measure
4. Valve guide (Exhaust side)	
Same as valve guide on the intake side	○Standardization
5. Piston	
Distance between piston pin bosses has been increased by 6 mm.	○Better durability
6. Piston pin	
Overall length has been increased by 6 mm.	○Better durability
7. Oil ring	
Dimension T has been changed from 3.6 mm to 3.35 mm.	○Less oil consumption
	
8. Crankshaft assembly	
1) Increased flywheel capacity	
Crank web diameter	
A: 143 mm → 149 mm	○Mechanical noise reduction
	

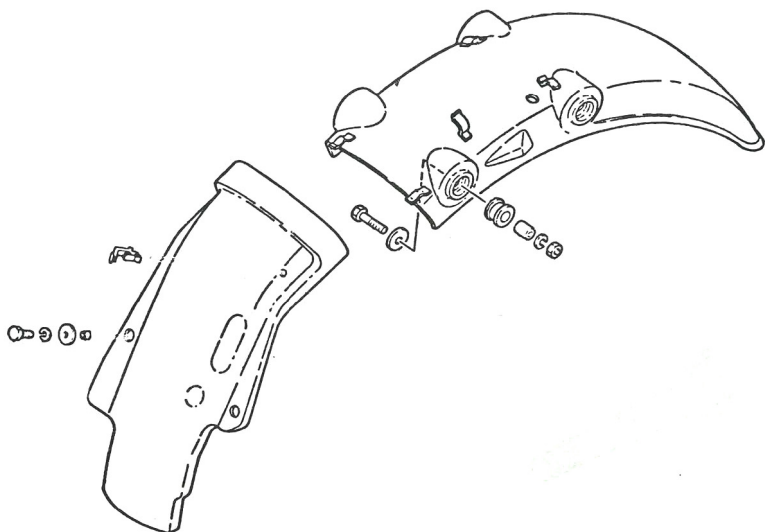
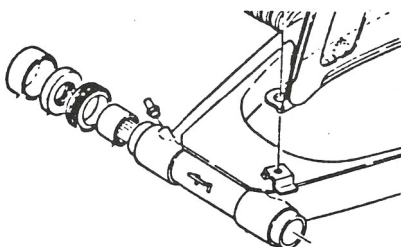
(SR500(E))

MODIFICATION	REMARKS
2) Change in material SCM3 → S48C Forged and hardened 9. Air cleaner Increased capacity Element Wet type → Dry type	○Noise reduction ○Standardization
10. Exhaust pipe Single layer construction of XT500 → Double layer construction Inner tube 35 mm dia. 35 mm Outer tube 45 mm dia. 	○Better durability
11. Muffler 1) Changed from upswept type (XT500) to down type (XS650). 2) Changed from black coating to chrome-plating 3) Rubber bushings are used to mount the muffler to protect it from vibrations. (SR500) 	○Better look ○Better look ○Better durability

MODIFICATION	REMARKS
12. Crankcase Mounting method has been changed. Fixed at 3 points and rubber-mounted → Fixed at 4-points at 1 point Rubber mount 	○Damping of engine vibration to be felt by the rider's body
13. Crankcase cover Right: Change of shape → Disuse of breaker cover Material; Magnesium → Alminum Black coating → Buffing and clear coating	○Better function ○Better look
14. Clutch Hoop is placed around the clutch housing. 	○Better function & reduced mechanical noise
15. Transmission 5th wheel gear, 1st pinion gear, flywheel, and 5th pinion gear are subjected to shaving. Drive axle length has been changed, and the collar has also been modified.	○Better durability ○For use of DK530 chain
16. Crankcase cover left 2 Black coating → buffing and clear coating	
17. Shifter 1) Change of shape of change pedal 2) Shift lever is welded to shift shaft.	○Better function

MODIFICATION	REMARKS
(XT500)  ↓ (SR500(E)) 	
3) Shift cam The shift cam is supported by bearings to ensure smooth gear shifting. 	
B. Frame section 1. Frame The frame work is based on the XT500, but strengthened by increasing the pipe size, so it can be used as a street machine frame. Along with this modification, the key points of frame have been reinforced for increased rigidity. 2. Feanders (Rear and front) 1) The front fender is the same as the SX650 type.	○Standardization

SR500(E)

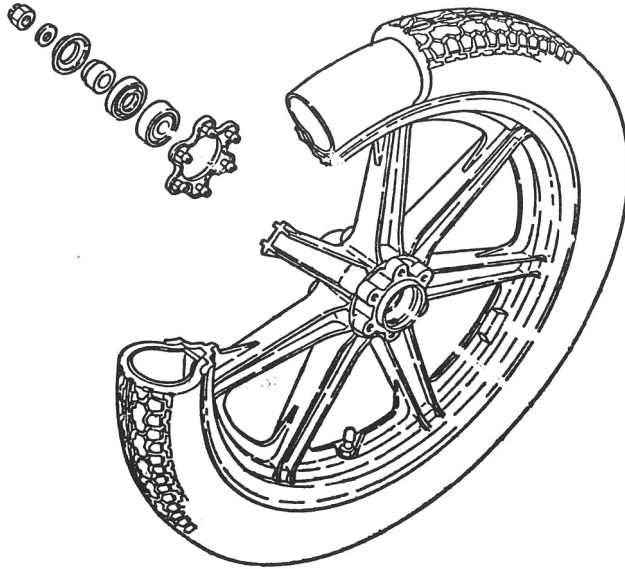
MODIFICATION	REMARKS
2) The rear fender is rubber-mounted so it can be protected from severe vibrations. (SR500) 	○Anti-vibration
3) Both front and rear fenders are chrome-plated to make the machine look sporty.	
3. Rear arm Needle bearings are used at the rear arm front ends like the XT500. For caliper mounting, rubber bushes are used to soften vibrations. (SR500(E)) 	○Better durability
4. Side cover and battery box The side cover and battery box are so designed that both battery and tools can be removed to the left side, and the air cleaner can be serviced from the right side. As a result, a fixed type seat is adopted. The left side cover is provided with a lock key. The battery box space has been made larger considering severer vibrations than the XT500. Particular consideration has been given to longitudinal vibration.	○Easy service

MODIFICATION

REMARKS

5. Wheels

The latest type aluminum cast wheels are mounted.
The tires, both front and rear, are of the block type.
(SR500(E))



6. Fuel tank

The fuel tank capacity is 12 liters and protected from vibrations as in the XS750.

7. Suspension

Both front and rear suspension units are designed like the XS650 to give a muscular look.

8. Footrests

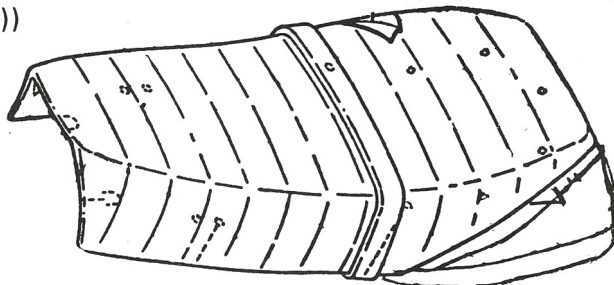
The footrests are rubber-mounted to dampen vibrations.

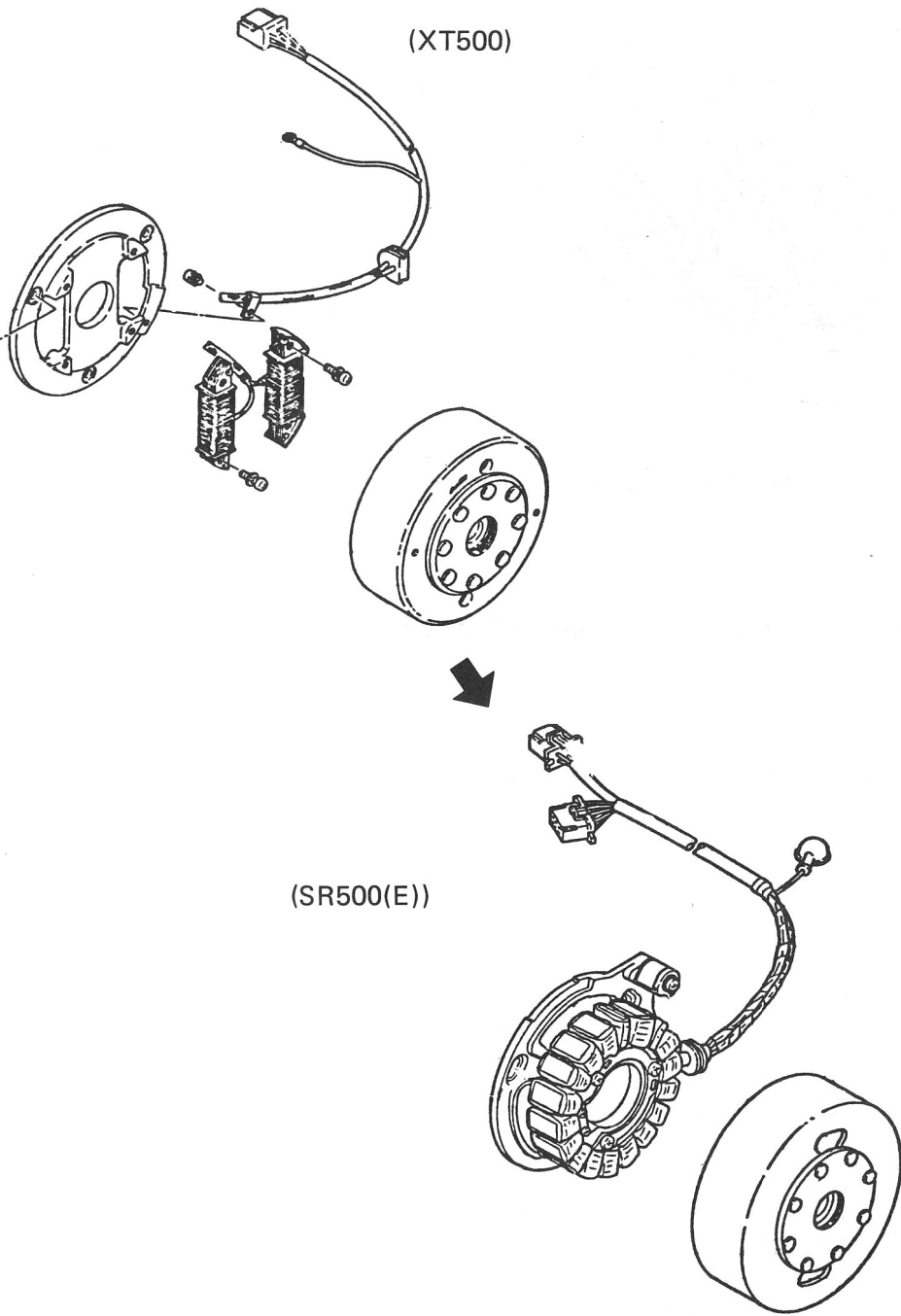
9. Handlebars

The handlebars are so designed that the rider can be placed in the same riding position as the XS650.

10. Seat

The seat is 785 mm in height and 620 mm in length for easy riding.
(SR500(E))



MODIFICATION	REMARKS
C. Electrical section 1. Ignition system AC breaker point → AC.CDI 720° ignition → 360° ignition (No breaker gear is used) 2. Generator Flywheel magneto → Multi-pole magneto (ACM) 	○ Easy service ○ Mechanical noise reduction ○ Easy service

SPECIFICATIONS

Notes:

- 1) Specifications may be subject to change without prior notice depending on test results.
- 2) These specifications are applicable to models for the U.S. market.

	SR500	XT500 '78
Bore and stroke (mm)	87 x 84	←
Compression ratio	9.0	←
Gasoline	Regular	Premium
Max. power (hp/rpm)	32/6500	30/6000
Max. torque (kg.m/rpm)	3.9/5500	3.8/5500
Ignition system	AC.CDI	AC breaker
Lubrication system	Forced-feed dry sump	←
Oil tank capacity (lit.)	2.2	←
Fuel tank capacity (lit.)	12.0	8.8
Battery	12V, 7 Ah	6V, 6 Ah
Type of generator	AC magneto	Flywheel magneto
Carburetor	VM34SS	VM32SS
Air cleaner	Dry, moltpren,	Wet, moltpren
Primary reduction ratio	77/30, 2,566	←
Secondary reduction ratio	44/16, 2,750	←
Secondary chain size	DID50HDSS	DID520TR
Clutch type	Wet, multi-disc	←
Frame type	Single cradle	←
Caster	27° 40'	30° 50'
Trail	117	142
Tire size Front	3.50S19	3.00-21
Tire size Rear	4.00S18	4.00-18
Rim size Front	1.85-19	1.60-21
Rim size Rear	2.15-18	1.85-18
Front fork travel and inside diameter	150 mm ϕ 35	195 mm ϕ 36
Rear cushion travel and type	80 mm, suspension	110 mm De-Carbon
Rear wheel travel (mm)	110	160
Brake Front	Disc, 298 mm dia.	Drum, 160 mm dia.
Brake Rear	Disc, 267 mm dia. (Except Europe)	Drum, 150 mm dia.
Headlight	12V 50/40W	6V 30/30W
Taillight	12V 8W	6V 5.3W
Stoplight	12V 27W	6V 25W
Flasher light	12V 27W x 4	6V 27W x 4
Overall length (mm)	2090	2155
Overall width (mm)	835	875
Overall height (mm)	1120	1220
Seat height (mm)	780	836
Wheelbase (mm)	1400	1420
Ground clearance (mm)	140	218
Dry weight (kg)	163	139

N.B.:
 LES CARACTÉRISTIQUES ET AUTRES DONNÉES TECHNIQUES DE CE MANUEL PEUVENT ÊTRE
 SUJET À CHANGEMENT SANS AVIS PRÉALABLE.

Numéro d'Ident. et numéro de série de départ du moteur/cadre

Nom du modèle	Numéro d'identification	Destination	Numéro de départ du moteur
SR500E	2J3	Canada, Océanie, Autres pays?	2J2-100101
SR500	2J4	Europe	2J4-000101

CARACTÉRISTIQUES DU PRODUIT

La SR500 est une nouvelle machine Yamaha qui combine l'agilité d'une moto de ville et les caractéristiques hors-pair de la XT/TT500 qui a été accueillie très favorablement sur le marché.

Elle possède un moteur monocylindre, des roues avant et arrière en alliage d'aluminium et des freins à disque et par conséquent ressemble assez à une machine de sport.

CARACTÉRISTIQUES

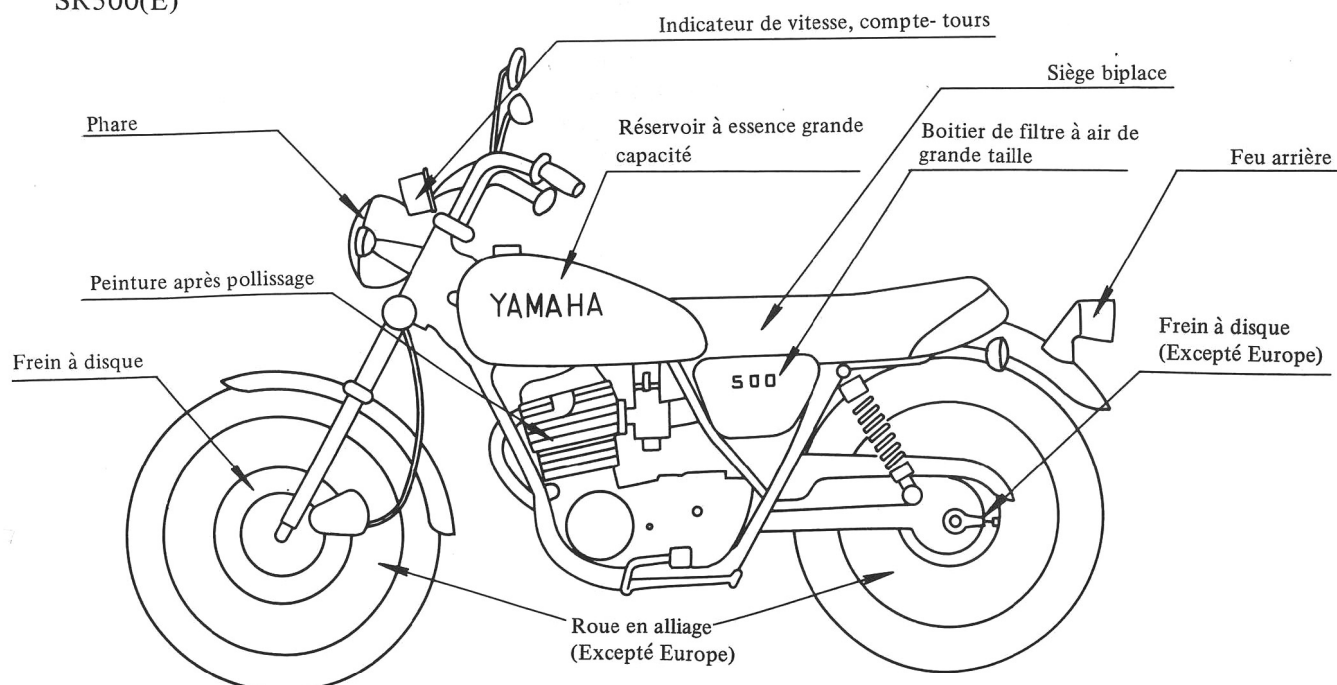
1. Moteur

Comparé au modèle XT500, le modèle SR500(E) est plutôt un engin de ville, et de ce fait le couple moteur à moyen et haut régime a été considérablement augmenté pour faciliter les accélérations en douceur.

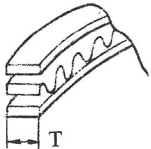
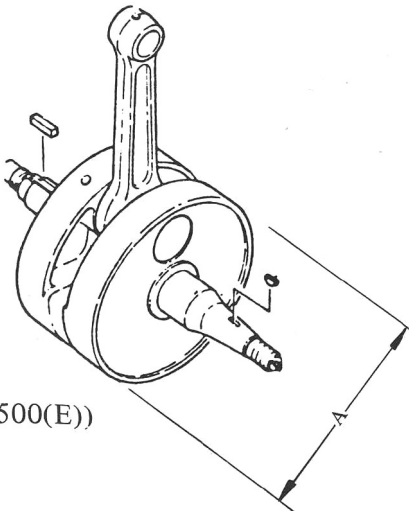
2. Position de conduite

La SR500(E) a été conçue pour permettre au conducteur de tirer plaisir de nombreuses heures de promenade sans fatigue. A cette fin, le cadre est construit de façon que le pilote se sente à l'aise, et pour permettre les longues randonnées, il a été monté un réservoir de carburant plus volumineux.

SR500(E)

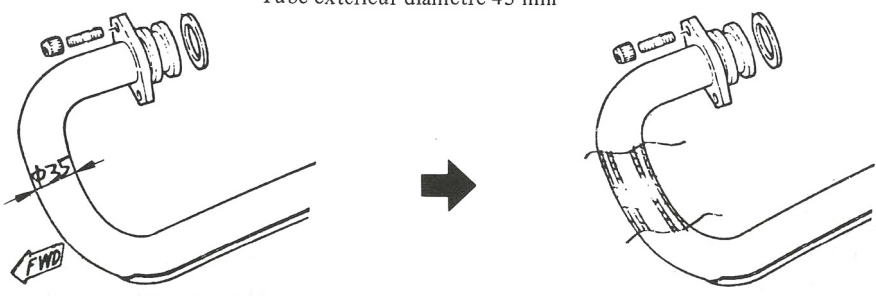
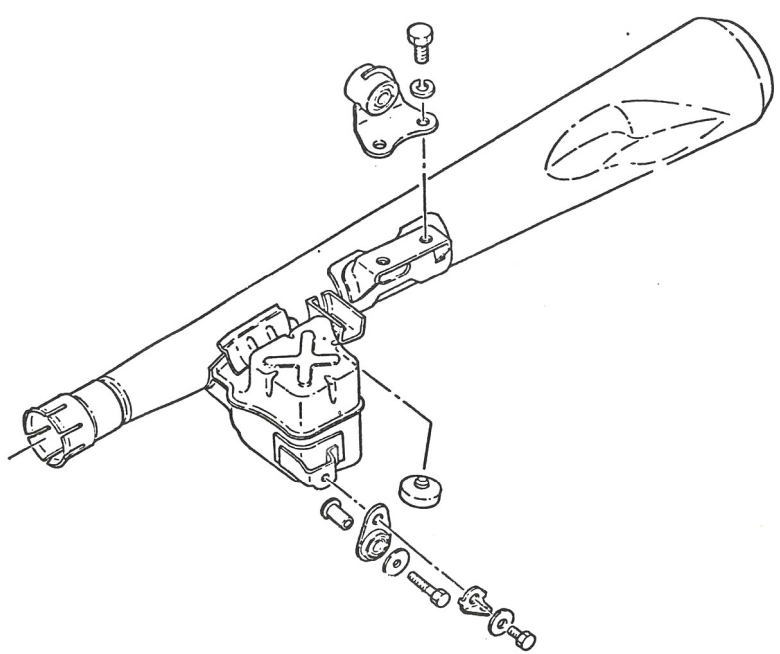


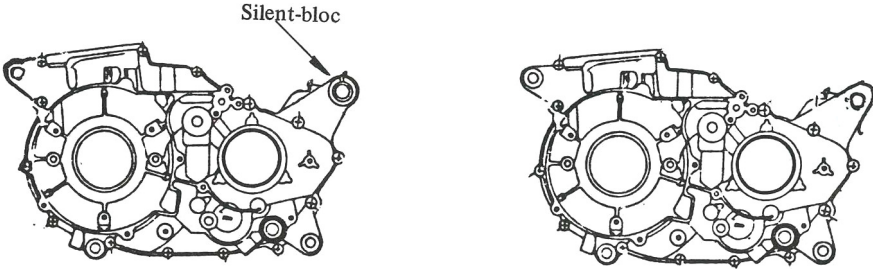
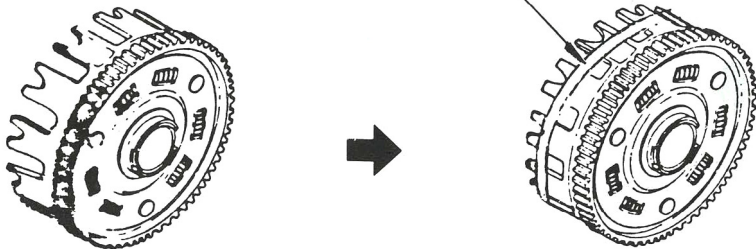
DIFFÉRENCES AVEC LE MODÈLE 1978 XT500

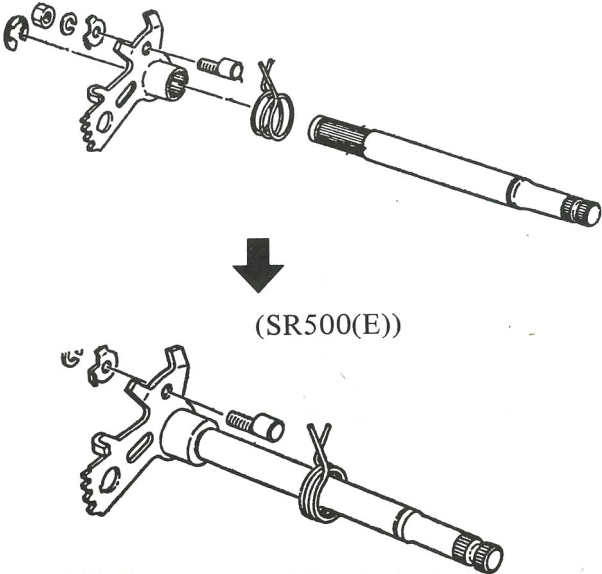
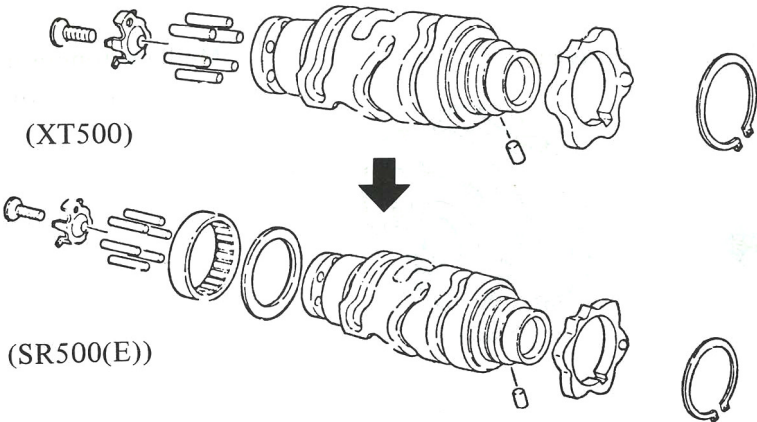
MODIFICATIONS	REMARQUES
A. Partie moteur	
1. Tête de cylindre 1) Ailettes plus grandes Comparée avec les machines de la série XT, la machine SR500(E) a des ailettes de cylindre plus grandes pour une meilleure dissipation de la chaleur, et qui de plus sont recouvertes de peinture noire pour donner un aspect plus massif à la machine. 2) Changement dans la forme des lumières (meilleur rendement et de l'échappement).	○Meilleure esthétique et meilleure dissipation de la chaleur ○Meilleure rendement
2. Soupape d'admission Diamètre de la soupape: 45 mm → 47 mm	○Meilleure rendement ○Efficacité de l'admission augmentée
3. Changement du matériau du siège de soupape Admission TC100 → CMP27II Echappement TC100 → CMP27I	○Durée de vie améliorée ○Mesure anti-pollution
4. Guide de soupape (coté échappement) Identique au guide de soupape coté admission.	○Standardisation
5. Piston La distance entre les bossages d'axe de piston a été augmentée de 6 mm.	○Durée de vie plus grande
6. Axe de piston La longueur hors-tout a été augmentée de 6 mm.	○Durée de vie plus grande
7. Segment racleur d'huile La dimension T a été réduite de 3,6 mm à 3,35 mm.	○Réduction de la consommation d'huile.
 	
8. Vilebrequin complet 1) Capacité du volant augmentée Diamètre du bras de vilebrequin A: 143 mm → 149 mm	

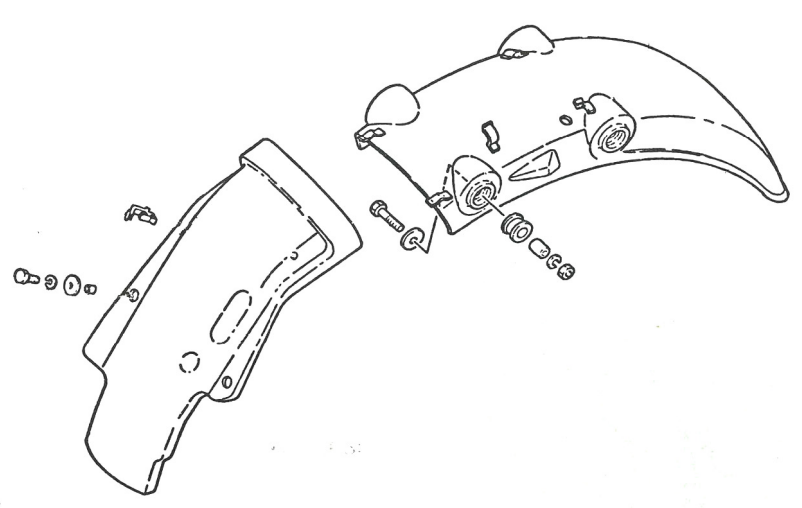
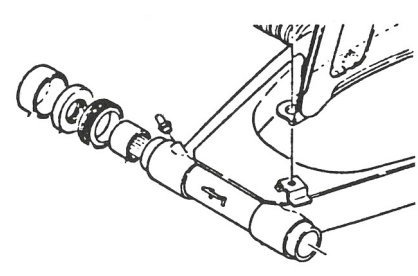
(SR500(E))

SR500(E)

MODIFICATIONS	REMARQUES
2) Changement du matériau SCM3 → S48C Forgé et durci 9. Filtre à air Capacité augmentée Elément Type humide → Type sec 10. Tuyau d'échappement Type à une paroi comme sur XT500 → Type à double paroi Tube intérieur diamètre 35 mm Tube extérieur diamètre 45 mm 	○Réduction du bruit ○Standardisation
11. Pat d'échappement 1) Passe du type coudé (XT500) au type droit (XS650). 2) Chromé au lieu de peint en noir. 3) Le pot d'échappement est muni de silent-blocs pour le préserver des vibrations. (SR500) 	○Meilleure esthétique ○Meilleure esthétique ○Durée de vie plus grande

MODIFICATIONS	REMARQUES
12. Carter La méthode de montage a été changée. Fixé en trois endroits et silent-bloc → Fixé en quatre endroits en un endroit 	○L'amortissement des vibrations du moteur sera appréciée par le corps du pilote
13. Couvercle de carter Droit: Changement de forme → Suppression du couvercle de rupteur Matériau; Magnésium → Aluminium Peinture noire → Polissage et peinture claire	○Meilleur fonctionnement ○Meilleure esthétique
14. Embrayage Un collier est installé autour de la cloche d'embrayage. 	○Meilleur fonctionnement et réduction du bruit mécanique
15. Boîte à vitesses La roue dentée de 5ème, le pignon de 1ère, le volant et le pignon de 5ème ont été polis. La longueur de l'arbre de transmission a été changée et l'entretoise a également été modifiée.	○Durée de vie plus grande ○Pour utilisation de la chaîne des DK530
16. Couvercle de carter gauche 2 Peinture noire → Polissage et peinture claire	
17. Sélecteur 1) Changement de la forme de la pédale de sélecteur. 2) Le levier du sélecteur est soudé à l'axe du sélecteur.	○Meilleure fonctionnement

MODIFICATIONS	REMARQUES
(XT500)  (SR500(E)) 3) Barillet Le barillet est supporté par des roulements afin de permettre une sélection des vitesses en douceur.  (XT500) (SR500(E))	○Standardisation
B. Partie-Cycle 1. Cadre La conception du cadre est du type des XT500, mais le cadre a été renforcé par l'augmentation de la taille de la tubulure, de telle sorte qu'il peut être utilisé comme un cadre de machine de ville. En plus de cette modification, les principaux points du cadre ont été renforcés pour augmenter la rigidité. 2. Gardes-boue (Avant et Arrière) 1) Le garde-boue avant est le même que pour le modèle SX650.	

MODIFICATIONS	REMARQUES
2) Le garde-boue arrière est monté sur butées de caoutchouc et est ainsi protégé des vibrations sérieuses. (SR500) 	○Anti vibration
3) Les gardes-boue avant et arrière sont tous les deux chromés pour donner une apparence plus sportive à la machine. 3. Bras arrière On a utilisé des roulements à aiguille pour l'extrémité avant du bras arrière comme dans le modèle XT500. Pour adoucir les vibrations les étriers de frein sont montés avec des silent-blocs. (SR500(E)) 	○Durée de vie plus grande
4. Couvercle latéral et caisse de batterie Le couvercle latéral et la caisse de batterie ont été pensés de telle façon que l'on puisse déplacer vers le côté gauche et la batterie et les outils l'accès au filtre à air peut donc se faire à partir du côté droit. En conséquence, on a opté pour un siège fixe. Le couvercle latéral gauche est muni d'un verrou. Compte tenu de vibrations plus importantes que pour la XT500, l'emplacement de la caisse de batterie a été agrandi. Une attention particulière a été apportée aux vibrations longitudinales.	○Facilité d'entretien

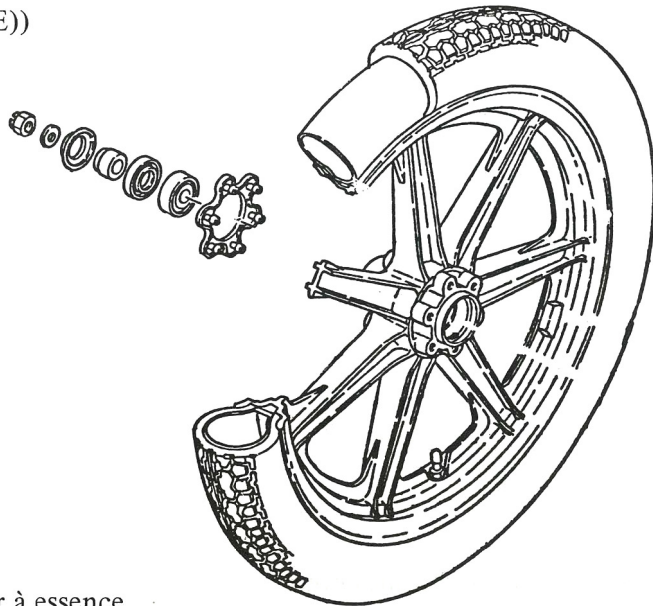
MODIFICATIONS

REMARQUES

5. Roues

On a utilisé le tout dernier modèle de roues en alliage d'aluminium.
Les pneus avant et arrière comportent denombreux dessins.

(SR500(E))



6. Réservoir à essence

La capacité du réservoir à essence est de 12 litres, et il est protégé des vibrations comme pour le modèle XS750.

7. Suspension

Les suspensions avant et arrière complètes sont conçues comme pour le modèle XS650 pour une allure racée.

8. Repose-pieds

Les repose-pieds sont montés sur silent-blocs pour amortir les vibrations.

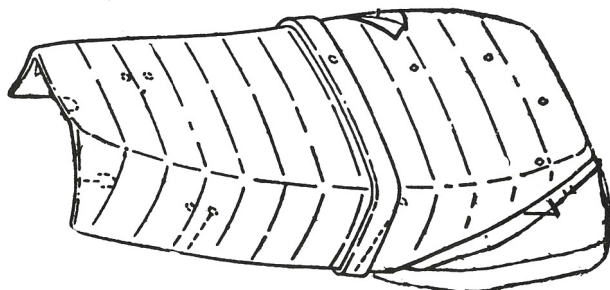
9. Guidon

Le guidon est conçu de telle façon que le pilote est placé dans la même position de conduite que pour le modèle XS650.

10. Selle

La selle est à une hauteur de 785 mm et mesure 620 mm de longueur, pour faciliter la conduite.

(SR500)



MODIFICATIONS

REMARQUES

C. Partie électrique

1. Système d'allumage

Rupteur C.A. → C.D.I. C.A.

Allumage 720° → Allumage 360°

(Le rupteur est sans pignon)

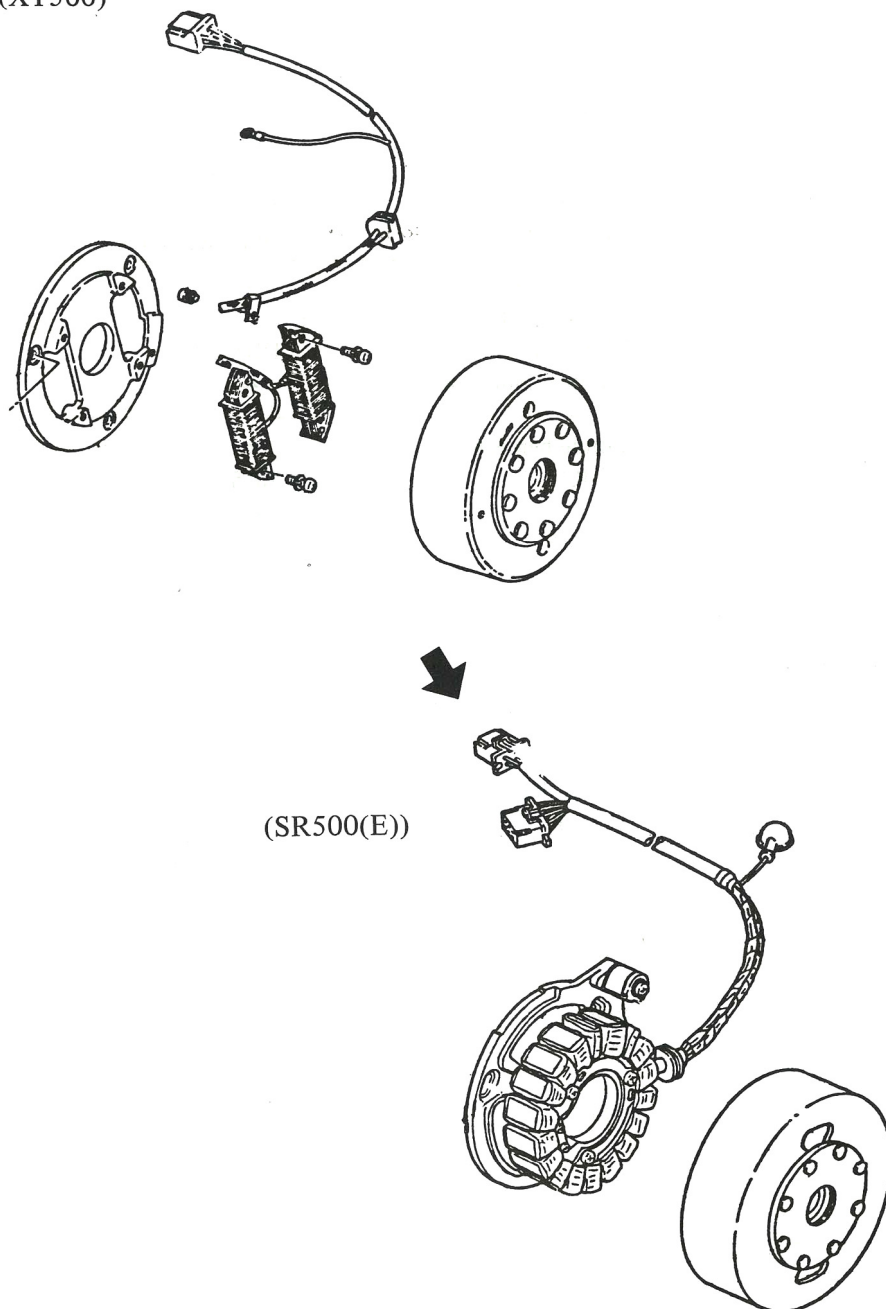
- Facilité d'entretien
- Réduction du bruit mécanique

2. Générateur

Volant magnétique → Magnéto multi pôles (MCA)

(XT500)

- Facilité d'entretien



SR500(E)

CARACTÉRISTIQUES

N.b.:

- 1) Les caractéristiques peuvent être changées sans avis à la suite du résultat des tests.
- 2) Ces caractéristiques sont valables pour les modèles destinés au marché Américain.

	SR500	XT500 '78
Alésage et course (mm)	87 x 84	←
Taux de compression	9,0	←
Essence	Normale	Super
Puissance maximale (CV/Tour min.)	32/6500	30/6000
Couple maximum (kg.m/Tour min.)	3,9/5500	3,8/5500
Système d'allumage	C.D.I. C.A.	Rupteur C.A.
Système de lubrification	Lubrification sous pression, carter sec	←
Capacité du réservoir (lit.) d'huile	2,2	←
Capacité du réservoir d'essence (lit.)	12,0	8,8
Batterie	12V, 7 Ah	6V, 6 Ah
Type de générateur	Magnéto C.A.	Volant magnétique
Carburateur	VM34SS	VM32SS
Filtre à air	Sec, moulé,	Humide, moulé,
Taux de réduction primaire	77/30, 2.566	←
Taux de réduction secondaire	44/16, 2.750	←
Taille de la chaîne secondaire	DID50HDSS	DID520TR
Type d'embrayage	Humide, multi-disque	←
Type du cadre	Simple berceau	←
Angle de chasse	27°40'	30°50'
Chasse	117	142
Dimensions du pneu	Avant 3,50S19	3,00-21
	Arrière 4,00S18	4,00-18
Taille de la jante	Avant 1,85-19	1,60-21
	Arrière 2,15-18	1,85-18
Course de la fourche avant et diamètre intérieur	150 mm ϕ 35	195 mm ϕ 36
Course et type de l'amortisseur arrière	80 mm, suspension	110 mm De-Carbon
Course de la roue arrière (mm)	110	160
Frein	Avant Disque diamètre 298 mm	Tambour, diamètre 160 mm
	Arrière Disque diamètre 267 mm (Excepté Europe)	Tambour, diamètre 150 mm
Phare	12V 50/40W	6V 30/30W
Feu arrière	12V 8W	6V 5,3W
Feu stop	12V 27W	6V 25W
Clignoteurs	12V 27W x 4	6V 27W x 4
Longueur hors tout (mm)	2090	2155
Largeur hors tout (mm)	835	875
Hauteur hors tout (mm)	1120	1220
Hauteur de la selle (mm)	780	836
Empattement (mm)	1400	1420
Garde au sol (mm)	140	218
Poids à vide (kg)	163	139

ANMERKUNG:

ALLE IN DIESER MODELLBESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTEN ANGABEN UND TECHNISCHEN DATEN KÖNNEN OHNE VORHERGEHENDE BEKANNTGABE GEANDERT WERDEN.

Motor/Rahmen-Identifikations- und Anfangsseriennummer

Modell	Identifikations-Number	Bestimmungsland	Motor-Anfangsserien-Number
SR500E	2J3	Kanada, Ozeanien, Allgemeine Bestimmungsländer	2J2-100101
SR500	2J4	Europa	2J4-000101

ZEILSETZUNG

Modell SR500 ist eine neue Maschine von Yamaha, die die hervorragenden Eigenschaften einer Straßenmaschine mit denen von Modell XT/TT500 kombiniert, einem Modell, das besonders begeistert am Markt aufgenommen wurde.

Die Hauptmerkmale schließen ein: Einzylindermotor, Aluminium-Spritzgußfelgen für Vorder- und Hinterrad, Scheibenbremsen und sportliches Design.

MERKMALE

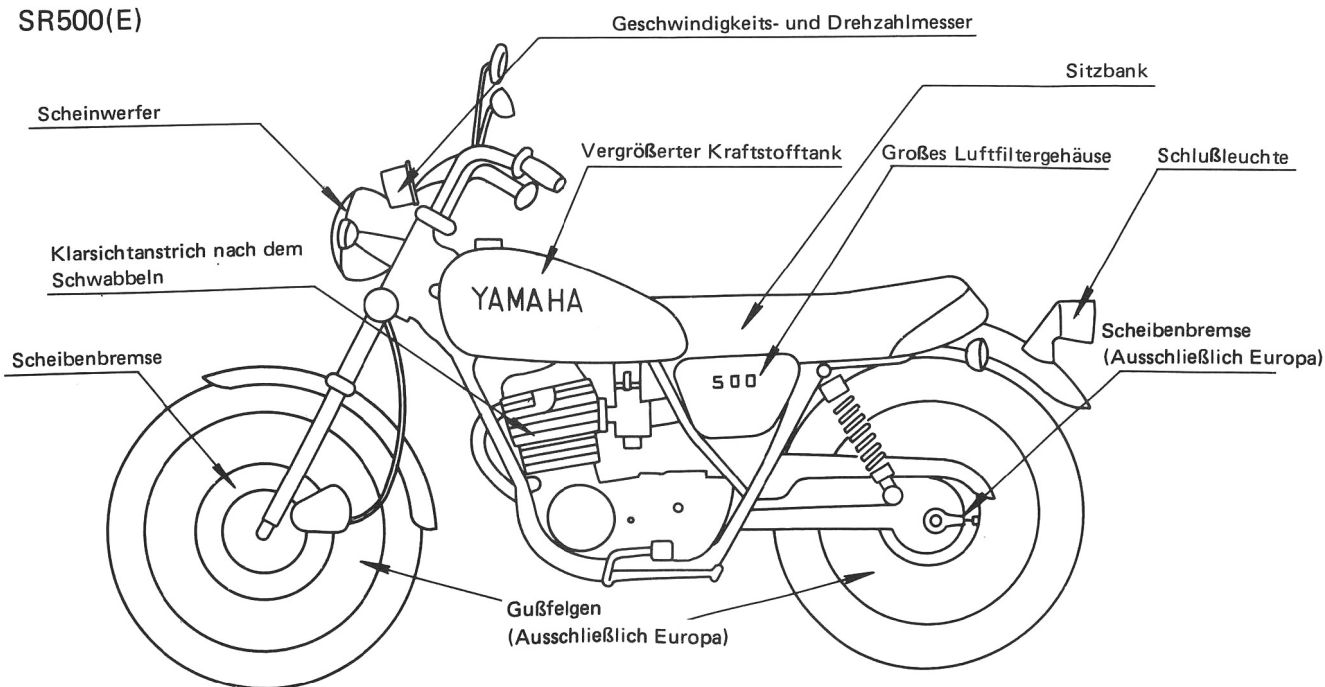
1. Motor

Im Vergleich zu Modell XT500 ist Modell SR500(E) eher eine Straßenmaschine, so daß das Motor-Drehmoment im mittleren und hohen Drehzahlbereich wesentlich verbessert wurde, um optimales Beschleunigungsvermögen zu gewährleisten.

2. Fahrposition

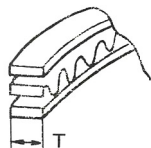
Modell SR500(E) wurde entwickelt, um ermüdungsfreie Langstreckenfahrten zu gewährleisten. Der Rahmen wurde daher für besonderen Fahrkomfort konstruiert; der vergrößerte Kraftstofftank ermöglicht längere Fahrstrecken ohne aufzutanken.

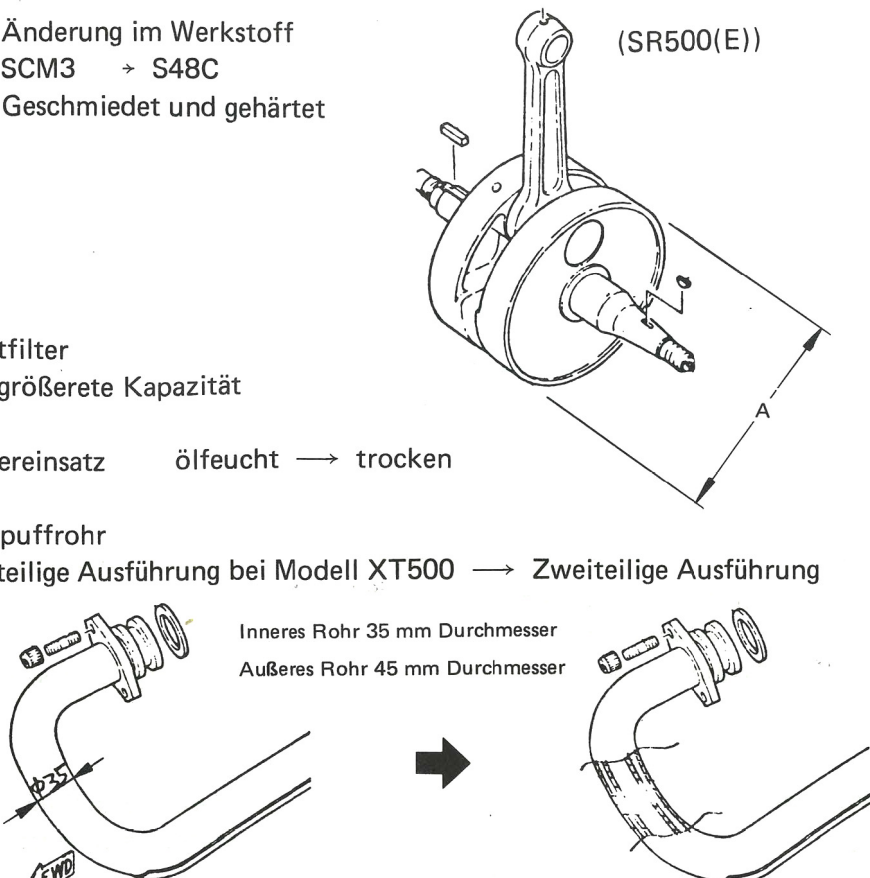
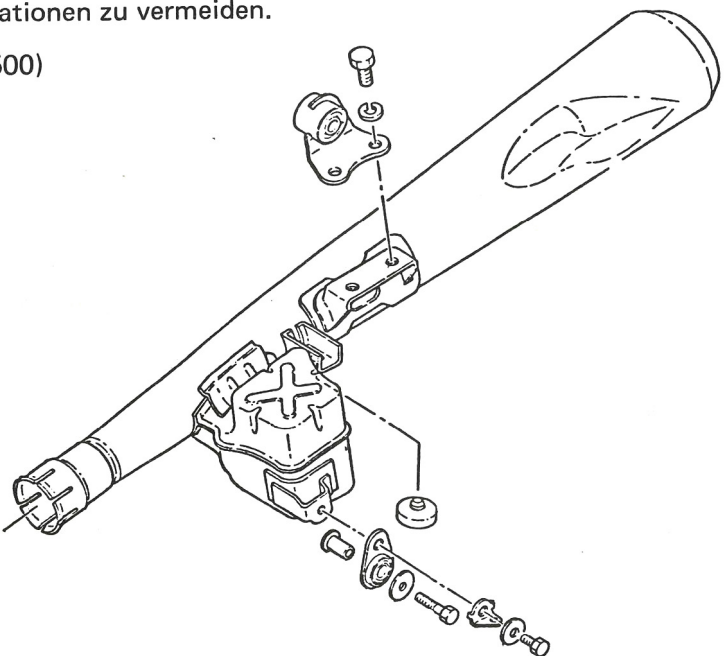
SR500(E)



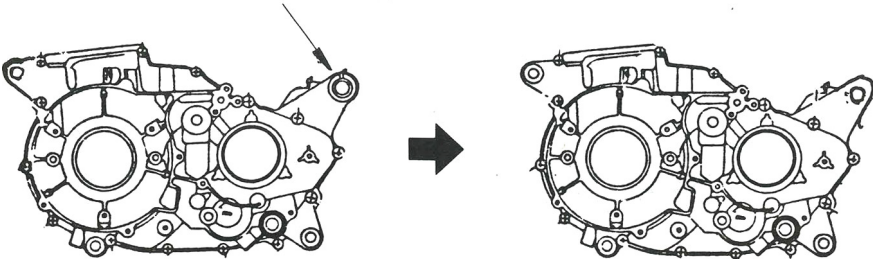
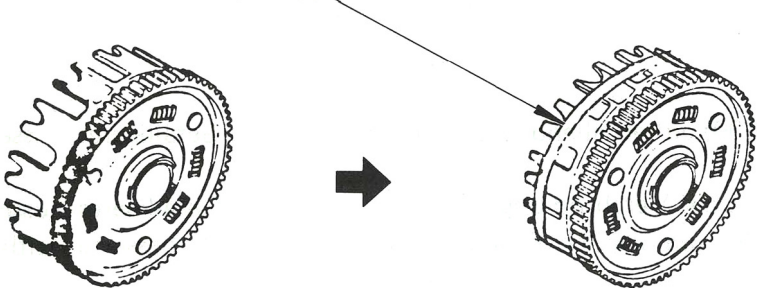
SR500(E)

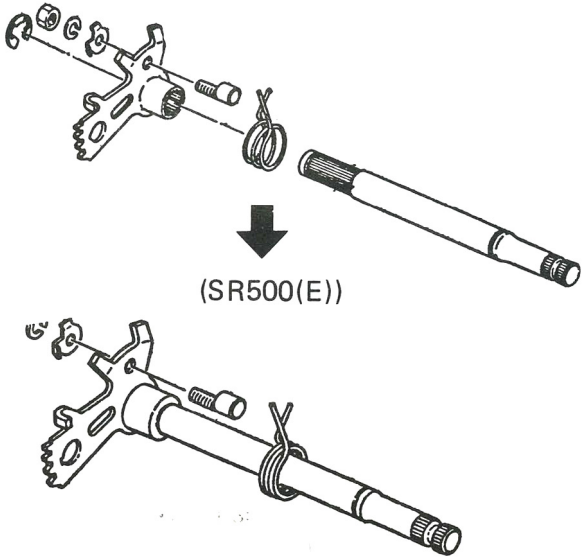
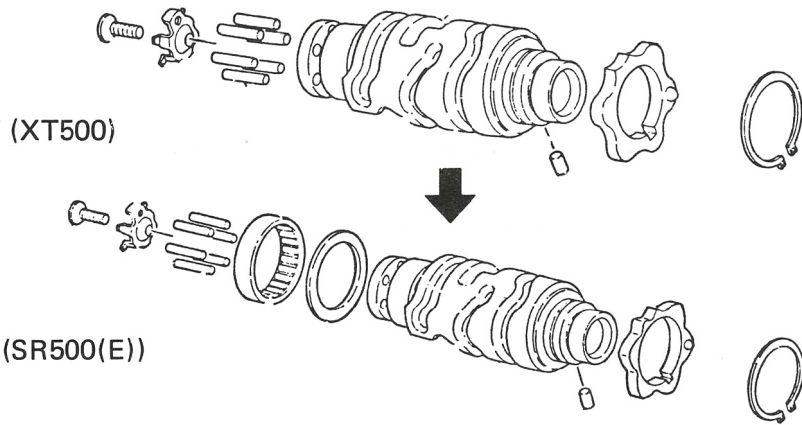
UNTERSCHIED VON MODELL XT500 1978

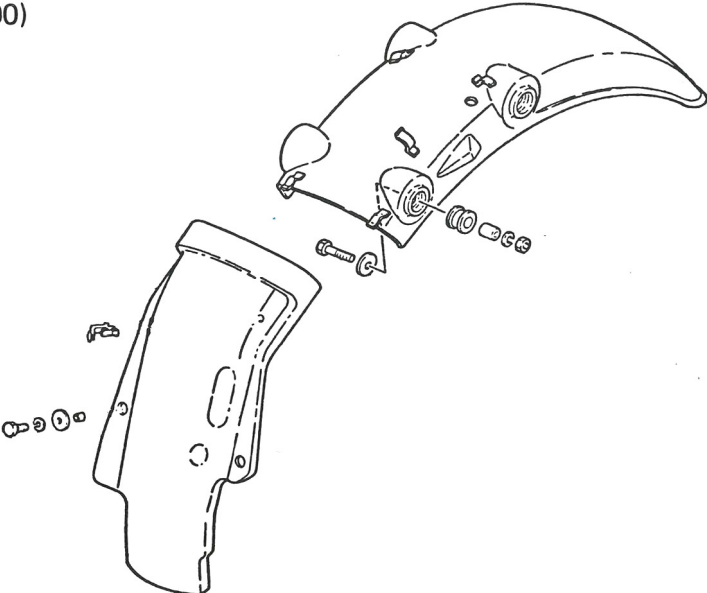
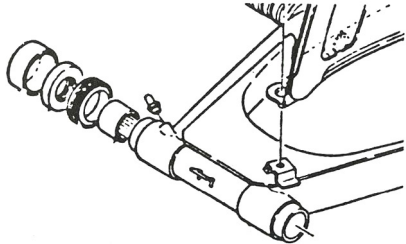
MODIFIKATION	BEMERKUNG
A. Motor	
1. Zylinderkopf	
1) Große Kühlrippen Im Vergleich zu den Maschinen der Serie XT weist der Zylinderblock von Modell SR500(E) größere Kühlrippen für verbesserte Wärmeabfuhr auf; diese Kühlrippen sind mit einer schwarzen Oberfläche versehen, so daß die Maschine wesentlich besser aussieht.	○Verbessertes Aussehen und bessere Wärmeabfuhr
2) Die Spülschlitze wurden in der Form geändert (sowohl die Einlaß- als auch die Auslaßkanäle).	○Verbesserte Auspuffleistung
2. Einlaßventil Ventildurchmesser: 45 mm → 47 mm	○Erhöhte Leistung, verbesserte ○Ansaugwirkung
3. Werkstoff der Ventilsitze wurde geändert. Einlaß TC100 → CMP27II Auslaß TC100 → CMP27I	○Verbesserte Haltbarkeit ○Maßnahme für die Verwendung von nichtgebleitem Benzin
4. Ventilführung (Auslaßseite) Die gleiche Ventilführung wie für die Einlaßseite wird verwendet.	○Standardisierung
5. Kolben Der Abstand zwischen den Kolbenbolzenaugen wurde um 6 mm vergrößert.	○Verbesserte Haltbarkeit
6. Kolbenbolzen Die Gesamtlänge wurde um 6 mm vergrößert.	○Verbesserte Haltbarkeit
7. Ölabstreifring Die Abmessung T wurde von 3,6 mm auf 3,35 mm geändert.	○Verringerter Ölverbrauch
	
8. Kurbelwelleneinheit	
1) Schwungrad vergrößert Durchmesser der Kurbelwangen vergrößert A: 143 mm → 149 mm	

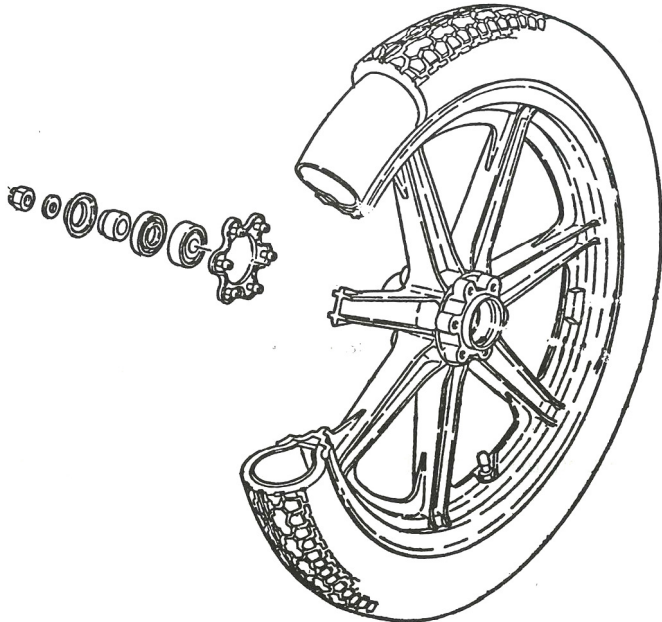
MODIFIKATION	BEMERKUNG
2) Änderung im Werkstoff SCM3 → S48C Geschmiedet und gehärtet 9. Luftfilter Vergrößerte Kapazität Filtereinsatz ölfeucht → trocken	○ Verminderte Betriebsgeräusche ○ Standardisierung
10. Auspuffrohr Einteilige Ausführung bei Modell XT500 → Zweiteilige Ausführung 	
11. Schalldämpfer 1) Geändert von ansteigender (XT500) auf abfallende Ausführung (XS650). 2) Geändert von schwarzem Überzug auf Verchromung. 3) Gummibuchsen werden verwendet, um den Schalldämpfer zu Vibrationen zu vermeiden. (SR500) 	○ Gefälligeres Aussehen ○ Gefälligeres Aussehen ○ Verbesserte Haltbarkeit

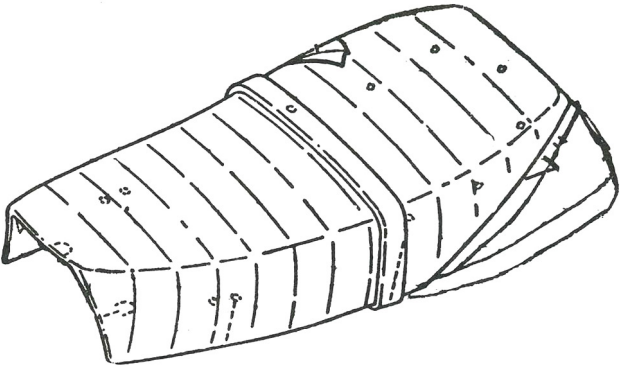
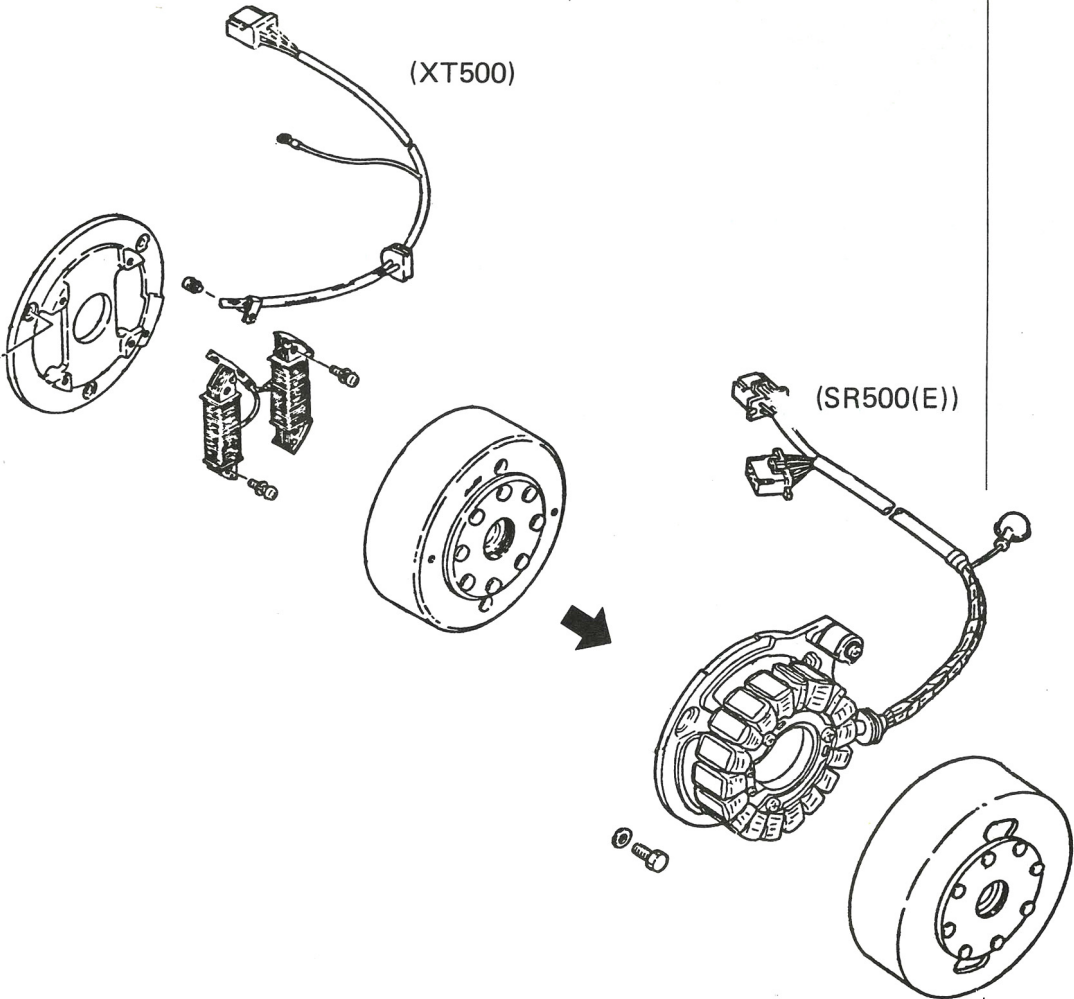
SR500(E)

MODIFIKATION	BEMERKUNG
12. Kurbelgehäuse Montageverfahren geändert. Befestigt an 3 Punkten und Gummiabstützung an einem Punkt → Befestigt an 4 Punkten Gummiabstützung 	○ Dämpfung von Motorschwingungen, die ansonsten auf den Fahrer übertragen werden.
13. Kurbelgehäusedeckel Rechts: Änderung der Form → Unterbrecher-Abdeckung wird nicht mehr verwendet. Werkstoff; Magnesium → Aluminium Schwarzer Überzug → Wobbeln und Klarsichtanstrich	○ Bessere Funktion ○ Gefälligeres Aussehen
14. Kupplung Bügel rund um das Kupplungsgehäuse. 	○ Verbesserte Funktion und geringere Geräusche
15. Getriebe Zahnrad für den fünften Gang, Ritzel für den ersten Gang, Schwungrad und Ritzel für den fünften Gang werden feinstbearbeitet. Die Länge der Antriebswelle geändert und die Hülse wurde modifiziert.	○ Verbesserte Haltbarkeit ○ Für die Verwendung der Kette DK530
16. Linker Kurbelgehäusedeckel 2 Schwarzer Überzug → Wobbeln und Klarsichtanstrich	
17. Schaltung 1) Form des Schaltpedals wurde geändert. 2) Schalthebel ist an Achswelle verschweißt.	○ Verbesserte Funktion

MODIFIKATION	BEMERKUNG
(XT500)  (SR500(E))	
3) Schaltwalze Die Schaltwalze ist durch Lager abgestützt, um zügiges Schalten zu gewährleisten  (XT500) (SR500(E))	
B. Rahmen 1. Rahmen Der Rahmen basiert auf den für Modell XT500, wurde aber in der Rohrgröße vergrößert, so daß der Rahmen auch in einer Straßenmaschine verwendet werden kann. In Verbindung mit dieser Modifikation wurden auch die Verbindungsstellen des Rahmens verstärkt, um bessere Verwindungssteifigkeit zu gewährleisten. 2. Kotflügel (Vorder- und Hinterrad) 1) Der Vorderrad-Kotflügel ist gleich wie bei Modell SX650.	oStandardisierung

MODIFIKATION	BEMERKUNG
2) Der Hinterrad-Kotflügel ist in einem Gummilager gehalten, so daß übermäßige Vibrationen eliminiert werden. (SR500) 	○ Verminderte Vibrationen
3) Sowohl der Vorderrad- als auch der Hinterrad-Kotflügel sind verchromt, verchromt, um das Aussehen der Maschine zu verbessern und sportlicher zu gestalten.	
3. Hinterradschwinge Die Lagerung der Hinterradschwinge ist gleich wie bei Modell XT500 mit Nadellagern ausgerüstet. Der Bremssattel ist mit Hilfe von Gummibuchsen angebracht, um Vibrationen zu verringern. (SR500(E)) 	○ Verbesserte Haltbarkeit
4. Seitendeckel und Batteriegehäuse Der Seitendeckel und das Batteriegehäuse wurden so konstruiert, daß die Batterie und die Werkzeuge nach links abgenommen werden können, wogegen das Luftfilter von der rechten Seite aus gewartet werden kann. Daher wurde eine feste Sitzbank eingebaut. Der linke Seitendeckel ist mit einem Schloß versehen. Das Batteriegehäuse wurde größer gestaltet, wobei die starken Vibrationen bei Modell XT500 berücksichtigt wurden. Besonders auf die Vermeidung von Längsschwingungen wurde Wert gelegt.	○ Vereinfachte Wartung

MODIFIKATION	BEMERKUNG
5. Räder Es werden die neuesten Aluminium-Spritzgußfelgen verwendet. Die Reifen sind mit Blockprofil versehen, sowohl für das Vorder- als auch für das Hinterrad. (SR500(E))  6. Kraftstofftank Das Fassungsvermögen des Kraftstofftanks beträgt 12 Liter und der Tank wurde gleich wie bei Modell XS750 vor Vibrationen geschützt. 7. Radaufhängung Sowohl die Vorder- als auch die Hinterradaufhängung ist gleich wie bei Modell XS650, um ein männliches Aussehen sicherzustellen. 8. Fußrasten Die Fußrasten sind mit Gummibefestigungen versehen, um Vibrationen weitgehendst zu dämpfen. 9. Lenkerrohre Der Lenker ist so konstruiert, daß der Fahrer die gleiche Position wie bei Modell XS650 einnehmen kann. 10. Sitzbank Die Sitzhöhe beträgt 785 mm, die Sitzlänge 620 mm, so daß guter Sitzkomfort gewährleistet wird.	

MODIFIKATION	BEMERKUNG
(SR500)  C. Elektrische Einrichtungen 1. Zündanlage Unterbrecherzündung → CDI-Zündanlage 720° Zündung → 360° Zündung (Kein Unterbrecherrad vorhanden) 2. Lichtmaschine Schwungmagnetzünder → Mehrpoliger Schwungzünder (ACM) 	○ Vereinfachte Wartung ○ Reduzierte Betriebsgeräusche ○ Vereinfachte Wartung

TECHNISCHE DATEN

Anmerkungen:

- 1) Abhängig von den Testergebnissen bleiben Änderungen der technischen Daten ohne vorhergehende Bekanntgabe vorbehalten.
- 2) Diese technischen Daten treffen auf die für die USA bestimmten Modelle zu.

	SR500	XT500 '78
Bohrung x Hub (mm)	87 x 84	←
Verdichtungsverhältnis	9,0	←
Benzinsorte	Normalbenzin	Superbenzin
Höchstleistung (PS bei U/min)	32/6500	30/6000
Max. Drehmoment (mkg bei U/min)	3,9/5500	3,8/5500
Züanlage	CDI	Unterbrecherzündung
Schmieranlage	Trockensumpf-Zwangsumlaufschmierung	←
Öltank-Fassungsvermögen (liter)	2,2	←
Kraftstofftank-Fassungsvermögen (liter)	12,0	8,8
Batterie	12V, 7 Ah	6V, 6 Ah
Vergaser	ACM	FWM
Luftfilter	VM34SS	VM32SS
Auspuffrohr	Trocken,	Ölfeucht,
Primäruntersetzungsverhältnis	77/30, 2.566	←
Sekundäruntersetzungsverhältnis	44/16, 2.750	←
Größe der Sekundärtriebskette	DID50HDSS	DID520TR
Kupplung	Mehrscheiben-Naßkupplung	←
Rahmen	Einfachschleifenrahmen	←
Nachlauf	27° 40'	30° 50'
Nachlaufbetrag	117	142
Reifengröße Vorderrad	3,50S19	3,00-21
Reifengröße Hinterrad	4,00S18	4,00-18
Felgengröße Vorderrad	1,85-19	1,60-21
Felgengröße Hinterrad	2,15-18	1,85-18
Hub der Vorderradgabel und Innendurchmesser	150 mm ϕ 35	195 mm ϕ 36
Hub des Hinterrad-Stoßdämpfers und Bauart	80 mm, Federung	110 mm De-Carbon
Hub des Hinterrades (mm)	110	160
Bremsen Vorderrad	Scheibenbremse 298 mm ϕ	Trommelbremse 160 mm ϕ
Bremsen Hinterrad	Scheibenbremse 267 mm ϕ (Ausschließlich Europa)	Trommelbremse 150 mm ϕ
Scheinwerfer	12V 50/40W	6V 30/30W
Schlußlicht	12V 8W	6V 5.3W
Bremslicht	12V 27V	6V 25W
Blinkleuchte	12V 27W x 4	6V 27W x 4
Gesamtlänge (mm)	2090	2155
Gesamtbreite (mm)	835	875
Gesamthöhe (mm)	1120	1220
Sitzhöhe (mm)	780	836
Radstand (mm)	1400	1420
Mindestbodenfreiheit (mm)	140	218
Leergewicht (kg)	163	139

-MEMO-

131000000



YAMAHA MOTOR CO., LTD.

IWATA, JAPAN

PRINTED IN JAPAN
77 • 10 - 4.3 x 1 CR