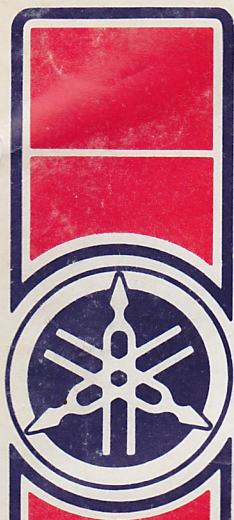


78



YAMAHA

MODEL GUIDE
PRESENTATION DE MODELE
MODELLANLEITUNG

XT500(E) / XT500

TT500(E) / TT500



YAMAHA

Désignation de modèle (No. code): XT500 (2H1) pour l'Europe
 XT500 (2H2) pour le Canada et autres contrées sauf E.-U.
 TT500E (1T1) pour régions toutes

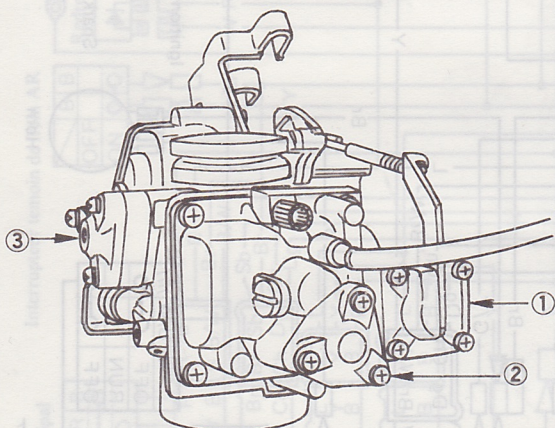
Préfixe d'identification du cadre – Premier No.: 2H1 1U6-100101
 Préfixe d'identification du moteur – Premier No.: 1H2 1E6-300101
 1T1 1T1-100101

A. Caractéristiques (points de vente et d'entretien)

Modèles relatifs: 2H1, 2H2

1 Carburateur (pompe de reprise)

L'ouverture rapide des gaz immédiatement après le démarrage pour obtenir une forte accélération résulte souvent en un appauvrissement du mélange air-essence. Pour améliorer les performances de montée en régime, une pompe de reprise a été ajoutée. La membrane de la pompe répond rapidement aux sollicitations de la poignée des gaz, d'où richesse suffisante du mélange alimentant le moteur.



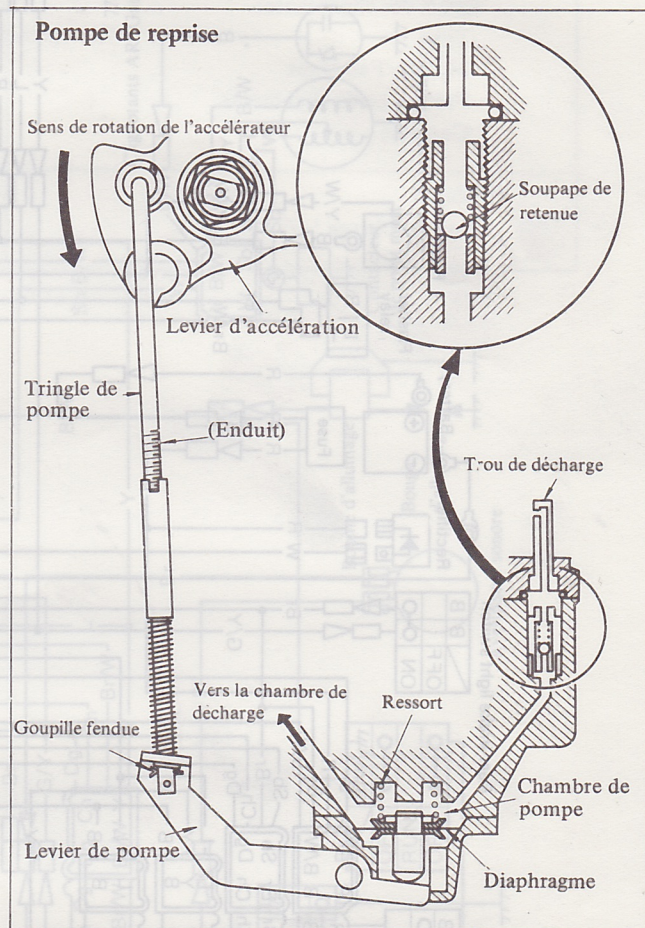
1. Pompe de reprise
2. Soupape de sûreté de la pompe
3. Enrichisseur de montée

N.B.:

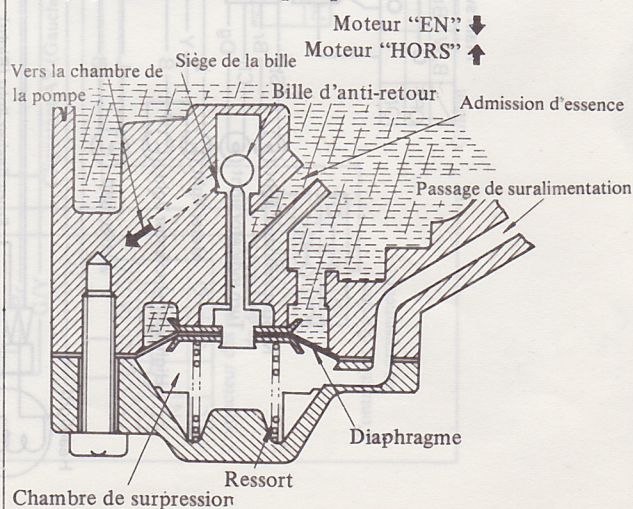
Concernant le fonctionnement, la construction, la soupape de sûreté et l'enrichisseur, se reporter au paragraphe "B. Nouveaux mécanismes et points d'entretien" ci-dessous:

B. Nouveaux mécanismes et points de service

1. Carburateur avec pompe de reprise et soupape de sûreté



Soupape de sûreté de la pompe



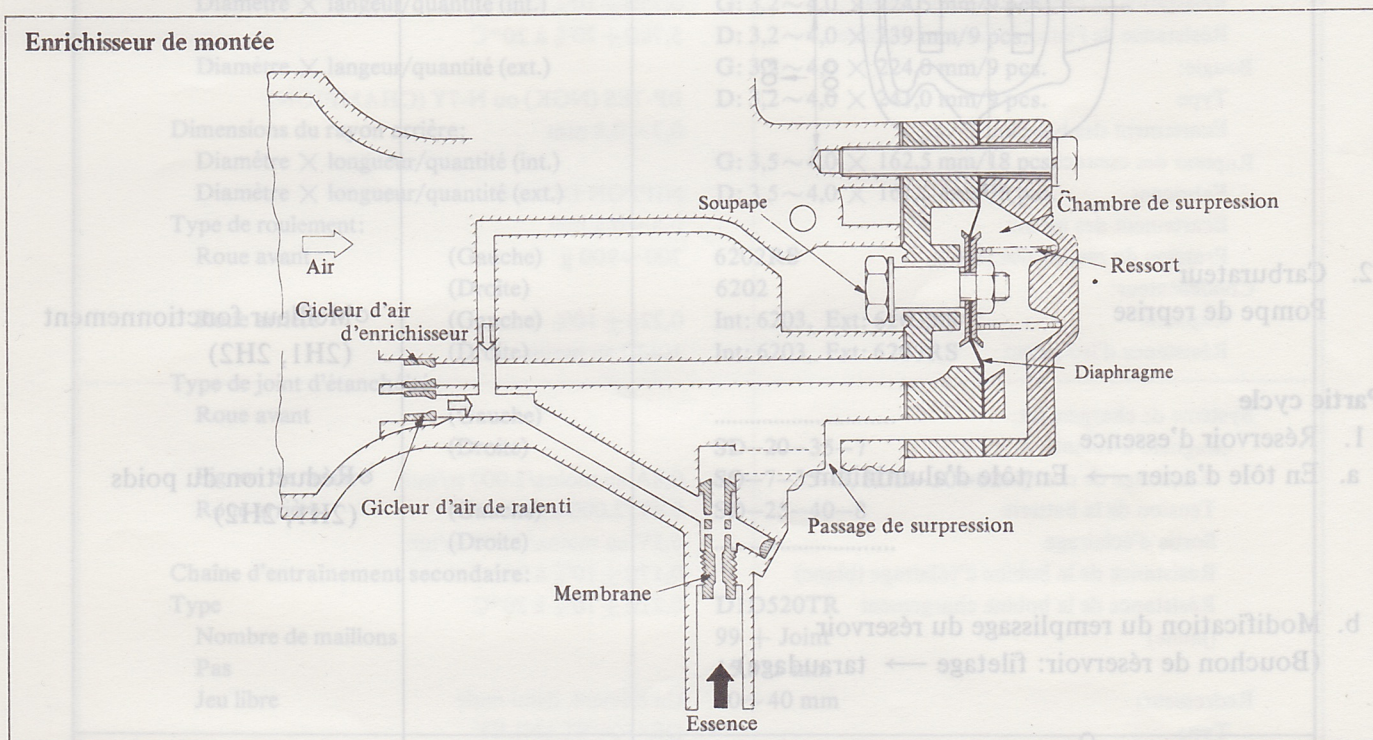
(Fonctionnement)

a. Quand les gaz sont ouverts, la membrane est poussée vers le haut par le levier de la pompe qui est relié au levier d'accélération, ce qui augmente la pression dans la chambre de la pompe. Cette pression force l'essence de la chambre de pompe vers la chambre de décharge. (Quand le moteur est arrêté, l'essence ne sortira pas même si l'on actionne la poignée d'accélérateur. Ceci évite de "mouiller" la bougie.

b. Quand on ouvre les gaz après avoir démarré le moteur, la membrane de la soupape de sûreté se déplace vers le bas selon la surpression, et la bille d'anti-retour interrompt l'écoulement de l'essence.

c. La pression dans la chambre de pompe augmente, ce qui repousse la bille vers le haut, et laisse l'essence couler par le trou de décharge.

2. Carburateur avec enrichisseur de montée



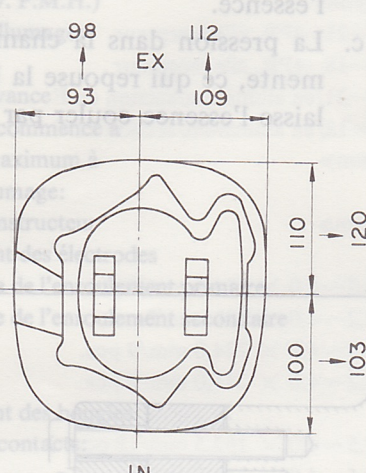
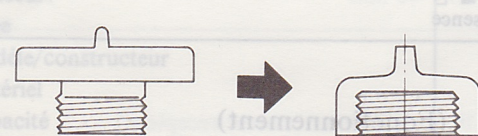
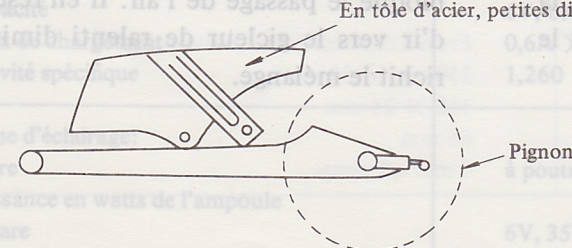
(But)

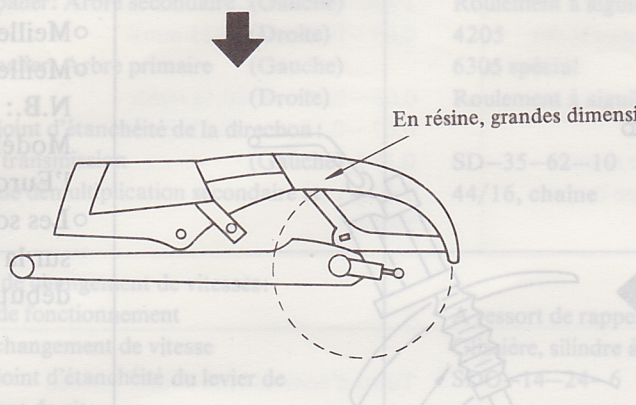
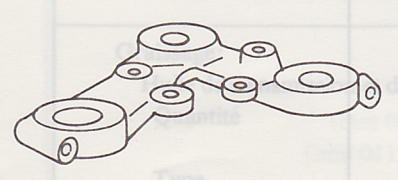
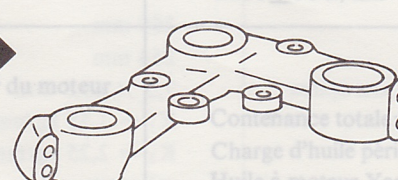
Si l'on accélère brusquement en marche, le mélange air-essence a tendance à s'appauvrir, ce qui se manifeste par des symptômes identiques aux retours d'allumage. Pour y remédier, la membrane de la pompe de reprise règle le débit d'air traversant le gicleur d'air, ce qui enrichit le mélange.

(Fonctionnement)

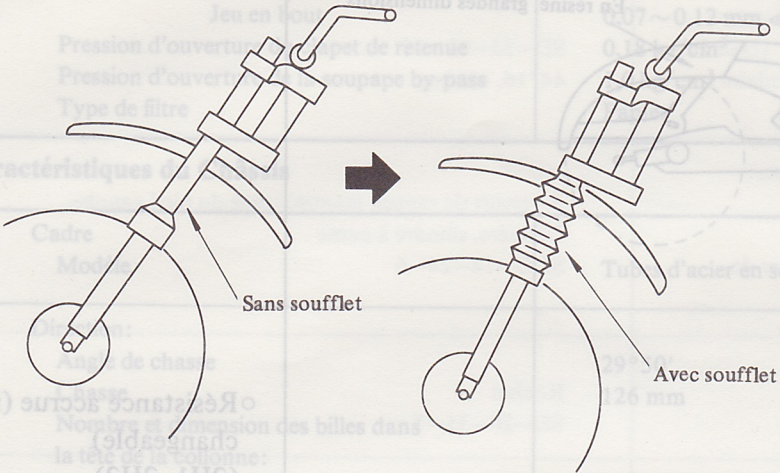
Si l'on accélère brusquement, la surpression augmente, et force la membrane vers le bas (sur la figure, elle se déplace vers la droite), et la soupape bloque le passage de l'air. Il en résulte que le débit d'air vers le gicleur de ralenti diminue, ce qui enrichit le mélange.

C. Différences entre 1T1 (TT500E) et 1U6 (XT500 pour l'Europe)

MODIFICATION	REMARQUES
<p>Moteur</p> <p>1. Modification de la forme des ailettes de culasse (les ailettes sont agrandies)</p>  <p>2. Carburateur Pompe de reprise</p>	<p>○Meilleur aspect</p> <p>○Meilleure dissipation thermique (2H1, 2H2, 1T1)</p> <p>○Meilleur fonctionnement (2H1, 2H2)</p>
<p>Partie cycle</p> <p>1. Réservoir d'essence</p> <p>a. En tôle d'acier → En tôle d'aluminium</p> <p>b. Modification du remplissage du réservoir (Bouchon de réservoir: filetage → taraudage)</p>  <p>2. Carter de chaîne</p> 	<p>○Réduction du poids (2H1, 2H2)</p> <p>○Meilleure sécurité</p> <p>N.B.: en résine et de grandes dimensions pour la R.F.A. et la Suède (2H1, 2H2)</p>

REMARQUES	MODIFICATION	REMARQUES
	 <p>En résine, grandes dimensions</p>	
<p>3. Chaîne D1D520T → D1D520TR</p>		<p>○ Résistance accrue (interchangeable) (2H1, 2H2)</p>
<p>4. Tendeur de chaîne et bague Changement de matériau Nylon → Polyéthylène à très haute densité Duracon</p>		<p>○ Résistance accrue (évite la fatigue) (2H1, 2H2, 1T1)</p>
<p>5. Pignon de roue Changement de matériau SPHC → S45C thermiquement traité</p>		<p>○ Résistance accrue (longue durabilité) (2H1, 2H2)</p>
<p>6. Béquille latérale Changement de matériau de zone du joint support sur le côté du adre SDHC → S35C forgé</p>		<p>○ Résistance accrue (2H1, 2H2)</p>
<p>7. Couronne de guidon Boulon de fixation de tube interne 1 boulon → 2 boulons</p>		<p>○ Résistance accrue (Sécurité accrue) (2H1, 2H2)</p>
 <p>1 boulon</p>	 <p>2 boulons</p>	

XT500(E)
TT500(E)

REMARQUES	MODIFICATION	REMARQUES
8. Fourche		<ul style="list-style-type: none">○Meilleur aspect○Meilleur fonctionnementN.B.: Modèle (2H1) pour l'Europe seulement○Les soufflets sont prévus sur la TT500 (1T1) dès le début
Equipement électrique 1. Phare Augmentation de la puissance 30W → 35W (Ampoule) 2. Volant magnétique Augmentation de la capacité (modification du nombre de spires de la bobine) Phare 30W 6,3V ou plus à 2.000 t/mn Phare 35W 6,3V ou plus à 2.000 t/mn		<p>N.B.:</p> <p>Cette modification a déjà été portée sur le modèle (2H1) pour l'Europe</p> <ul style="list-style-type: none">○Sécurité accrue○Modification par suite du changement de la puissance du phare.○Interchangeable par remplacement du volant magnétique et du phare.

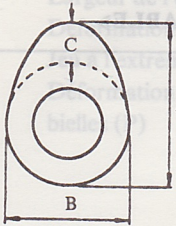
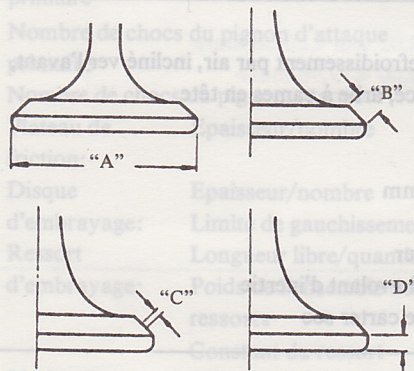
CARACTERISTIQUES

Caractéristiques Générales (N.B.: Ces caractéristiques s'applique seulement à modèle pour E.-U.)

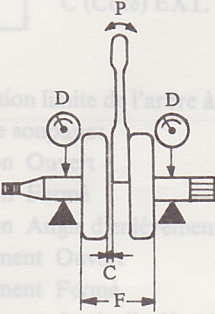
ITEMS	RECOMMANDE «TOLERABLE»
Modèle: No. I.B.M. Numéro d'identification du châssis et numéro de serie de départ Numéro d'identification du moteur et numéro de serie de départ	2H0-000101 2H0-000101 2H0-000101
Dimensions: Longueur hors-tout (standarde) Largeur hors-tout (standarde) Hauteur hors-tout (standarde) Empattement Garde au sol minimale	2.155 mm 875 mm 1.180 mm 1.420 mm 225 mm
Poids: Poids net	138 kg
Performance: Aptitude en côte Rayon de braquage minimal Distance de freinage	35° 2.200 mm 14 m à 50 km/h

Caractéristiques du moteurs

ITEMS	RECOMMANDE «TOLERABLE»
Description: Type du moteur Modèle du moteur Cylindrée Alésage × course Taux de compression Système de démarrage Circuit d'allumage Système de graissage	4-temps, refroidissement par air, incliné ver l'avant, 1 seule pièce, arbre à cames en tête 2H0 499 cc 87 × 84 mm 9,0 : 1 Kick-starter Magneto du volant d'inertie Système de carter sec
Culasse: Type de chambre de combustion Contenance de la chambre de combustion Epaisseur du joint de culasse	Dome 64,5 cc 1,0 mm
Arbre à came Type d'entraînement de came Type de palier d'arbre à cames (gauche) Type de palier d'arbre à cames (droit) Type de chaîne d'entraînement et n° des maillons	Chaîne d'entraînement (à droite) 6005C3 6005C3 (à rainures) BF05M, 106

ITEMS	RECOMMANDE «TOLERABLE»
<p>Dimensions des came:</p>  <p>A (Hauteur de came) INT. A (Hauteur de came) EXT. B (Cercle de base) INT. B (Cercle de base) EXT. C (Cote) IN. C (Cote) EXT.</p> <p>Déformation limite de l'arbre à cames Calage de soupape: Admission Ouvert Admission Fermé Admission Angle d'enlèvement Echappement Ouvert Echappement Fermé Echappement Angle d'enlèvement Tiroir à recouvrement</p>	<p>39,23 ± 0,05 mm ≪ 39,08 mm ≫ 39,25 ± 0,05 mm ≪ 39,10 mm ≫ 32,23 ± 0,05 mm 32,23 ± 0,05 mm 7,225 mm 7,253 mm</p> <p>≪ 0,1 mm ≫</p> <p>Av PMH 44° Ap PMB 68° 292° Av PMB 76° Ap PMH 36° 292° 80°</p>
<p>Culbuteur et axe de culbuteur: Diamètre du palier de culbuteur Diamètre de l'axe du culbuteur Jeu</p>	<p>12,00 ~ 12,02 mm ≪ 12,05 mm ≫ 11,98 ~ 11,99 mm ≪ 11,96 mm ≫ 0,01 ~ 0,04 mm ≪ 0,11 mm ≫</p>
<p>Soupape, siège de soupape et guide soupape: Jeu de soupape (froid): Admission Jeu de soupape (froid): Echappement Nombre de soupapes par cylindre Dimensions:</p>	<p>0,10 mm 0,15 mm 2 pcs</p>
 <p>Diamètre du sommet de la soupape (A): Largeur du côté de la soupape (B): Largeur du siège de la soupape (C): Epaisseur du bord de la soupape (D): Diamètre ext. de la tige de soupape: Diamètre int. du guide soupape: Jeu de tige à guide de soupape:</p>	<p>Int Ext Int Ext Int Ext Int Ext Int Ext Int Ext</p> <p>45 mm 39 mm 2,12 mm 2,12 mm 1,3 mm 1,3 mm 1,3 mm 1,3 mm 7,97 ~ 7,99 mm 7,96 ~ 7,97 mm 8,01 ~ 8,02 mm 8,01 ~ 8,02 mm 0,02 ~ 0,04 mm ≪ 0,08 mm ≫ 0,04 ~ 0,06 mm ≪ 0,1 mm ≫</p>

ITEMS		RECOMMANDE «TOLERABLE»
Ressorts de soupapes:		
Longueur libre:	Int	45,3 mm «43,9 mm»
	Ext	44,6 mm «43,3 mm»
Taux du ressort:	Int	$K_1 = 1,67, K_2 = 2,12$ (kg/mm)
	Ext	$K_1 = 3,60, K_2 = 4,63$ (kg/mm)
Longueur en place:	Int	38,0 mm
(Soupape de fermée)	Ext	40,0 mm
Pression en place:	Int	12,2 kg
(Soupape fermée)	Ext	16,4 kg
Longueur à charge:	Int	28,0 mm
(Soupape ouverte)	Ext	30,0 mm
Pression à charge:	Int	33,4 kg
(Soupape ouverte)	Ext	62,7 kg
Diamètre du câble:	Int	3,1 mm
	Ext	4,4 mm
Diamètre extérieur des spires:	Int	23,4 mm
	Ext	32,9 mm
Inclinaison limite par rapport à la verticale:	Int	1,97 mm
	Ext	1,97 mm
Cylindres:		
Matériau		Alliage d'aluminium avec gourdreau spécial en fonte
Dimension de l'alésage		87,00~87,02 mm «87,1 mm»
Conicité limite		«0,05 mm»
Limite d'ovalisation		«0,01 mm»
Piston:		
Jeu du piston		0,050~0,055 mm
Jeu du piston, position de mesure (à partir du bout de la jupe du piston)		7,2 mm
Dimensions d'alésage		20,00~20,02 mm «20,08 mm»
Diamètre extérieur de l'axe du piston		19,99~20,00 «19,96 mm»
Longueur de l'axe du piston		65 mm
Diamètre exté du piston:	1ère	87,25 mm
	2ème	87,50 mm
	3ème	87,75 mm
	4ème	88,00 mm
Segments de piston		
Composition des segments de piston:	Segment de feu	Ordinaire
	2ème segment	Ordinaire
	Segment racleur	Segment racleur avec détendeur
Ouverture d'un segment (en place):	Segment de feu	0,3~0,5 mm «0,8 mm»
	2ème segment	0,3~0,5 mm «0,8 mm»
	Segment racleur	0,2~0,9 mm «1,0 mm»
Jeu latéral d'une rainure de segment:	Segment de feu	0,04~0,08 mm «0,15 mm»
	2ème segment	0,03~0,07 mm «0,15 mm»
	Segment racleur	NA
Segment exté du piston:	1ère	87,25 mm
	2ème	87,50 mm
	3ème	87,75 mm
	4ème	88,00 mm
Roulement de la tête de pelle:		
Genre		Roulement à aiguilles
Diam. int. × diam. ext. × largeur		34 × 42 × 24 mm
Diamètre et nombre des aiguilles		4 mm × 18 pcs

RECOMMANDÉ «TOLÉRABLE»	RECOMMANDÉ «TOLÉRABLE»
<p>Vilebrequin:</p> <p>Largeur de l'ensemble vilebrequin (F)</p> <p>Déformation du vilebrequin (D)</p> <p>Jeu à l'extrémité large des bielles (C)</p> <p>Déformation à l'extrémité endroite des bielles (P)</p>  <p>Diam. × longueur extérieures du maneton</p> <p>Roulement de tourillon: Gauche Droit</p> <p>Bague d'étanchéité: Gauche Droit</p>	<p>74,95 ~ 75,00 mm</p> <p>≤ 0,03 mm ou moins</p> <p>0,35 ~ 0,65 mm</p> <p>0,8 ~ 1,0 mm ≤ 2,0 mm</p> <p>34 × 74 mm</p> <p>6306C4 spécial</p> <p>6307C4 spécial</p> <p>SD-30-60-6</p> <p>S-14-25-5,5 spécial</p>
<p>Embrayage:</p> <p>Type d'embrayage</p> <p>Mécanisme de débrayage</p> <p>Rapport de démultiplication primaire et méthode</p> <p>Nombre de chocs du pignon de démultiplication primaire</p> <p>Nombre de chocs du pignon d'attaque primaire</p> <p>Nombre de chocs du pignon attaqué</p> <p>Plateau de friction: Epaisseur/nombre</p> <p>Disque d'embrayage: Epaisseur/nombre</p> <p>Limite de gauchissement</p> <p>Ressort d'embrayage: Longueur libre/quantité</p> <p>Poids de l'ensemble de ressorts</p> <p>Constant du ressort</p> <p>Limite d'usure du jeu axial de la boîte d'engrenage</p> <p>Limite de courbure des tiges-poussoirs</p> <p>Axe du levier de débrayage: Type et dimension des roulements</p> <p>Type et dimension des joints d'étanchéité</p> <p>Transmission</p> <p>Type</p> <p>Rapport des vitesses: 1ère 2ème 3ème 4ème 5ème</p>	<p>Disques multiples, humides</p> <p>Débrayage interne à arbre à cames</p> <p>77/30, engrenage droit</p> <p>148 ~ 150</p> <p>75 ~ 79</p> <p>67 ~ 71</p> <p>2,8 mm ≤ 2,5 mm / 8 pcs.</p> <p>1,2 mm / 7 pcs.</p> <p>≤ 0,05 mm</p> <p>41,2 mm ≤ 40,0 mm / 6 pcs.</p> <p>18,8 ~ 20,8 kg / 25 mm</p> <p>1,22 kg / mm</p> <p>≤ 0,05 ~ 0,25 mm</p> <p>≤ 0,2 mm ou moins</p> <p>Roulement à aiguilles</p> <p>SD-17-28-6</p> <p>Prise directe, 5 vitesses</p> <p>33/14</p> <p>28/18</p> <p>25/21</p> <p>22/24</p> <p>21/27</p>

ITEMS	RECOMMANDE «TOLERABLE»
Type de palier: Arbre secondaire (Gauche) (Droite) Type de palier: Arbre primaire (Gauche) (Droite) Type du joint d'étanchéité de la direction : Arbre de transmission (Gauche) Rapport de démultiplication secondaire et methode	Roulement à aiguilles (20-32-12) 4205 6305 spécial Roulement à aiguilles (20-36-12) SD-35-62-10 44/16, chaîne
Mécanisme de changement de vitesses: Système de fonctionnement Type de changement de vitesse Type du joint d'étanchéité du levier de changement de vitesses	A ressort de rappel, manoeuvrage du pied gauche Glissière, silindre à came SDO-14-24-6
Kick-starter: Genre Type du joint d'étanchéité	Rochet SD-20-35-7
Décompresseur: Type Jeu libre du levier Type du joint d'étanchéité	Manuel, arbre à came à commande par fil 2 mm SD-12-17-2,5-2NR
Axe de rupteur: Type et dimensions du joint d'étanchéité	SD-15-26-5
Filtre à air: Type/nombre Qualité de l'huile	Caoutchouc en mousse huilé/1 pc. Huile pour moteur à 2 temps
Carburateur: Type/nombre Cotte du diam. int. Gicleur principal (M.J.) Ajutage (A.J.) Aiguille de gicleur Gicleur d'aiguille De paille (C.A.) Gicleur de ralenti (P.J.) Serrage de la vis de mélange Gicleur du starter Niveau de cuve Vitesse du moteur au ralenti	VM32SS MIKUNI/1 pc. 2H0-60 #230 #45 6FL24-3 Q-0 3,5 #25 Prérégulé #55 34±0,5 mm 1.200±50 tr/mn
Graissage: Huile de transmission et du carter du moteur Quantité Type Pompe à huile: Type Diamètre intérieur des tuyaux Profondeur des flexibles (admission) (balayage) Diamètre du rotor Epaisseur du rotor (admission)	Contenance totale: 2,4 lit Charge d'huile périodique: 2,0 lit Huile à moteur Yamalube ou équivalent 20W/40 Pompe Trochoïde 40,65~40,68 mm «40,85 mm» 4,03~4,06 mm «4,09 mm» 18,03~18,06 mm «18,09 mm» 40,53~40,56 mm «40,50 mm» 3,98~4,00 mm «3,95 mm»

ITEMS	RECOMMANDE «TOLERABLE»
(balayage)	17,98 ~ 18,00 mm ≪17,95 mm≫
Jeu extérieur du rotor et des flexibles	0,09 ~ 0,15 mm ≪0,35 mm≫
Jeu latéral	0,03 ~ 0,08 mm ≪0,14 mm≫
Jeu en bout	0,07 ~ 0,12 mm ≪0,35 mm≫
Pression d'ouverture du clapet de retenue	0,18 kg/cm ³
Pression d'ouverture de la soupape by-pass	1,0 kg/cm ³
Type de filtre	Papier

Caractéristiques du Châssis

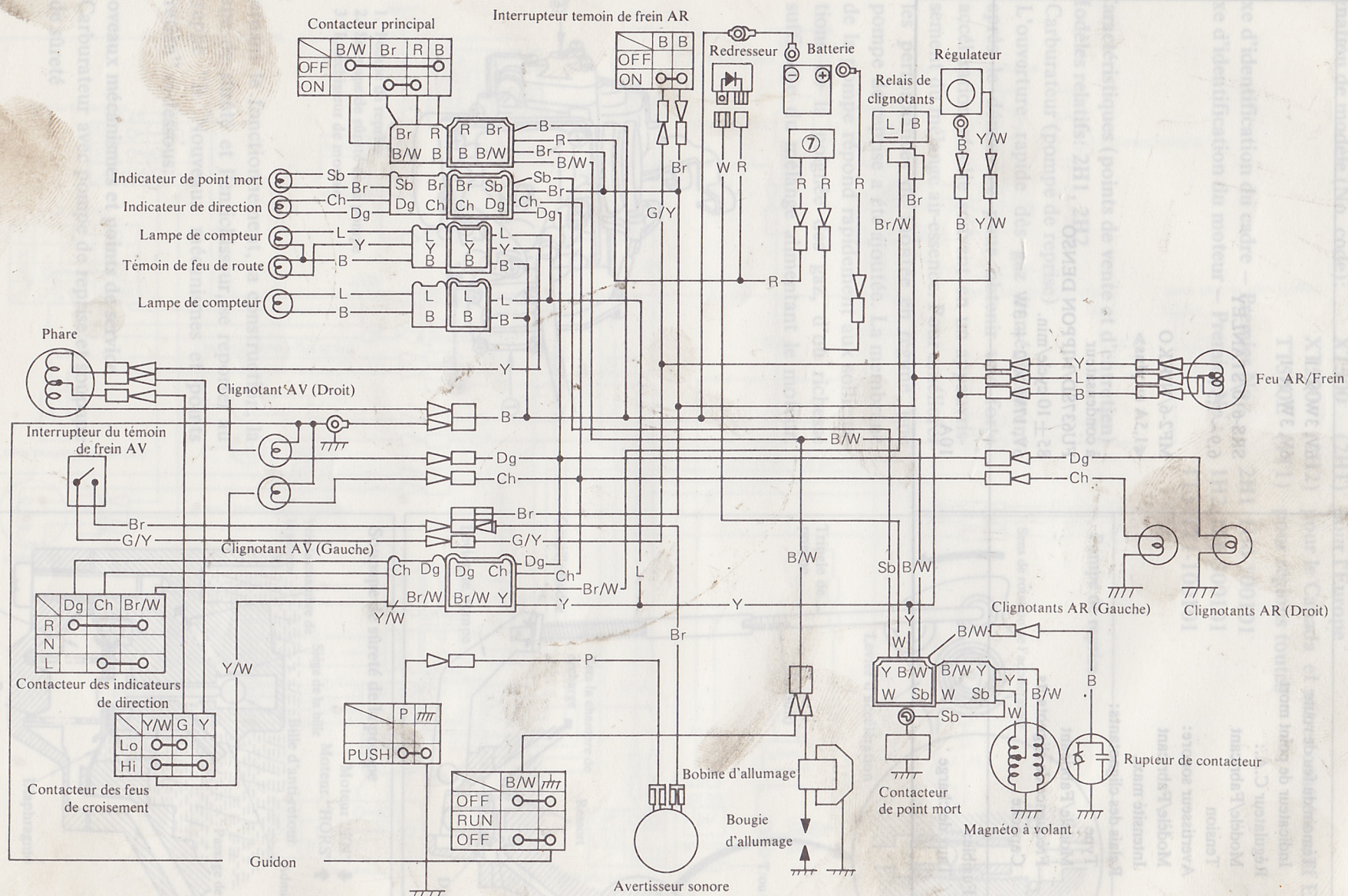
Cadre Modèle	Tubes d'acier en semi-double berceau
Direction: Angle de chasse Chasse Nombre et dimension des billes dans la tête de la colonne: Supérieur Inférieur Angle de verrouillage de la direction	29° 50' 126 mm 22 pcs., 3/16 in 19 pcs., 1/4 in L.R. 49°
Suspension avant: Type Course de compression de la fourche avant	Fourche télescopique 195 mm
Ressort de la fourche avant: Longueur libre Longueur en place Diamètre du fil × Diamètre ext. des spires Constante du ressort Diamètre ext. du tube intérieur Type du joint d'étanchéité Huile de fourche: Quantité Huile de fourche: Type	445,5 mm 420,5 mm 3,8 × 26,3 mm K ₁ = 0,35 kg/mm (0 ~ 195 mm) K ₂ = 0,417 kg/mm (135 ~ 195 mm) 36 mm SD-36-48-10,5 223 cc Huile de fourche YAMAHA 10 Wt. ou un équivalent
Suspension arrière: Type Amortisseur Course de l'amortisseur arrière Course de la roue arrière Ressort de l'amortisseur arrière: Longueur libre (en mou) Longueur en place Diamètre du fil × diamètre ext. des spires Constante du ressort Libre du bras oscillant (limite) Axe pivotant: Diamètre ext. Dimensions et type du roulement Cache-poussière	Bras oscillant Gas-oil, ressorts en spirale 110 mm 159 mm 269 mm 264 mm 7,5 × 65,5 mm K ₁ = 1,55 kg/mm (0 ~ 70 mm) K ₂ = 2,25 kg/mm (70 ~ 110 mm) ≪1 mm≫ 16 mm Roulement à aiguilles (G.D) (22-29-20) Roulements à aiguilles de butée (G.D) (22-40,15-6) L.R. OSO-35-41,5-8

ITEMS	RECOMMANDE «TOLERABLE»
Réservoir d'essence: Capacité Qualité de l'essence	8,5 lit Essence ordinaire
Roue: Type Taille modèle: Avant Taille modèle: Arrière Jante: Avant Jante: Arrière Limite de déformation de la jante: Avant/Arrière Limite de déjantage: Avant/Arrière Taille du rayon avant: Diamètre × longueur/quantité (int.) Diamètre × longueur/quantité (ext.) Dimensions du rayon arrière: Diamètre × longueur/quantité (int.) Diamètre × longueur/quantité (ext.) Type de roulement: Roue avant (Gauche) (Droite) Roue arrière (Gauche) (Droite) Type de joint d'étanchéité Roue avant (Gauche) (Droite) Pignon de mesure Roue arrière (Gauche) (Droite) Chaîne d'entraînement secondaire: Type Nombre de maillons Pas Jeu libre	A rayons 3,00-21-4PR, aile receptr 4,00-18-4PR, aile receptr 1,60-21/en aluminum/section en E 1,85-18/en aluminum/section en E ≤2 mm ≤2 mm G: 3,2~4,0 × 224,5 mm/9 pcs. D: 3,2~4,0 × 239 mm/9 pcs. G: 3,2~4,0 × 224,0 mm/9 pcs. D: 3,2~4,0 × 241,0 mm/9 pcs. G: 3,5~4,0 × 162,5 mm/18 pcs. D: 3,5~4,0 × 161,5 mm/18 pcs. 6202RS 6202 Int: 6203, Ext: 6203RS Int: 6203, Ext: 6203RS SD-20-35-7 SO-7-35-7, SDD-50-62-7 SD-25-40-8 D1D520TR 99 + Joint 15,875 mm 30~40 mm
Freins: Frein avant: Type Diamètre du tambour «limité» Diamètre du sabot × largeur Longueur libre du ressort de sabot Epaisseur de la garniture «limite d'usure» Frein arrière: Type Diamètre du tambour «limité» Diamètre du sabot × largeur Longueur libre du ressort du sabot Epaisseur de la garniture «limite d'usure»	Frein à tambour (moteur-recepteur) 160 mm «162 mm» 160 × 25 mm 68 mm 4 mm «2 mm» Frein à tambour (moteur-recepteur) 150 mm «152 mm» 150 × 25 mm 68 mm 4 mm «2 mm»
Caractéristiques de l'équipement électrique	
Système d'allumage: Magneto à volant: Modèle/fabricant	038000-273/NIPPON DENSO

ITEMS	RECOMMANDE «TOLERABLE»
Tension	6V
Résistance de la bobine de source (Noir)	$2,13\Omega \pm 10\%$ à 20°C
Temps d'allumage:	
Avance (av. P.M.H.)	$27^{\circ} \pm 3^{\circ}$
Retard (av. P.M.H.)	7°
Avance à l'allumage:	
Type	Centrifuge
Angle d'avance	$20^{\circ} \pm 3^{\circ}$
L'avance commence à	2.100 tr/mn
Avance maximum à	3.000 ± 200 tr/mn
Bobine d'allumage:	
Modél/constructeur	029700-3900/NIPPON DENSO
Ecartement des électrodes	6 mm ou moins/500 tr/mn
Résistance de l'enroulement primaire	$0,75\Omega \pm 10\%$ à 20°C
Résistance de l'enroulement secondaire	$5,7k\Omega \pm 20\%$ à 20°C
Bougie:	
Type	BP-7ES (NGK) ou N-7Y (CHAMPION)
Ecartement des bougies	0,7 ~ 0,8 mm
Rupteur des contacts:	
Fabricant	NIPPON DENSO
Ecartement des points	0,3 ~ 0,4 mm
Pression du ressort des points	700 ~ 900 g
Condensateur:	
Capacité	$0,22\mu \pm 10\%$
Résistance d'isolement	10M Ω au moins
Système de chargement:	
Magnéto à volant:	
Ampérage de chargement	0,8A au moins/2.000 tr/mn
Tension de la batterie	8,4V/2.000 tr/mn
Sortie d'éclairage	6,5V au moins/2.500 tr/mn
Résistance de la bobine d'éclairage (blanc)	$0,17\Omega \pm 10\%$ à 20°C
Résistance de la bobine chargement (jaune)	$0,21\Omega \pm 10\%$ à 20°C
Redresseur:	
Type	Un élément, demi-onde
Modèle/constructeur	DE4504/STANLEY
Matériel	Silicium
Capacité	4A
Tension limite	400V
Résistance	9 ~ 10 Ω à 20°C
Batterie:	
Modèle/constructeur	6N6-3B/G.S.
Capacité	6V, 6AH
Taux de chargement	0,6A \times 10 h.
Gravité spécifique	1,260
Système d'éclairage:	
Phare	à poutre scellée
Puissance en watts de l'ampoule	
Phare	6V, 35W/35W \times 1
Feu AR/stop	6V, 5,3W/25W \times 1
Clignotants	6V, 17W \times 4
Feu de direction	6V, 3W \times 1
Lampe des compteurs	6V, 3W \times 2

ITEMS	RECOMMANDE «TOLERABLE»
Témoin du feu de route Indicateur de point mort Régulateur C.A.: Modèle/Fabricant Tension Avertisseur sonore: Modèle/Fabricant Intensité maxi. Relais des clignotants: Type Modèle/Fabricant Fréquence de clignotants Capacité	6V, 3W × 1 6V, 3W × 1 SRS-610/STANLEY 6,9 ~ 7,5V MF2-6/NIKKO «1,5A au plus» à condensateur FU637SD/NIPPON DENSO 85 ± 10 cycle/min. 6V, 17W × 2 + 3W
Fusible: Taux de charge	10A

SCHEMA DE CABLAGE





YAMAHA MOTOR CO., LTD.

IWATA, JAPAN

PRINTED IN JAPAN
77-8-4.8 x 1 CR