

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

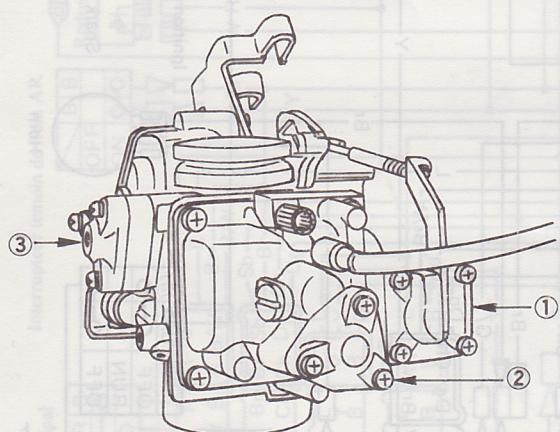
1T1 1T1-100101

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

Modèles relatifs: 2H1, 2H2

##### 1. Carburateur (pompe de reprise)

L'ouverture rapide dès 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.



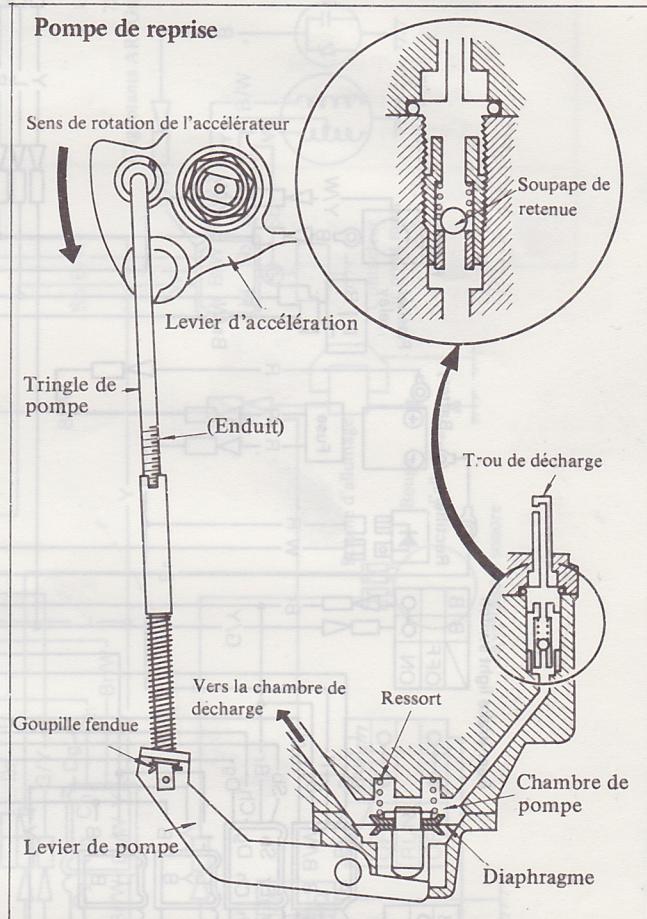
1. Pompe de reprise
2. Soupe de sûreté de la pompe
3. Enrichisseur de montée

##### N.B.:

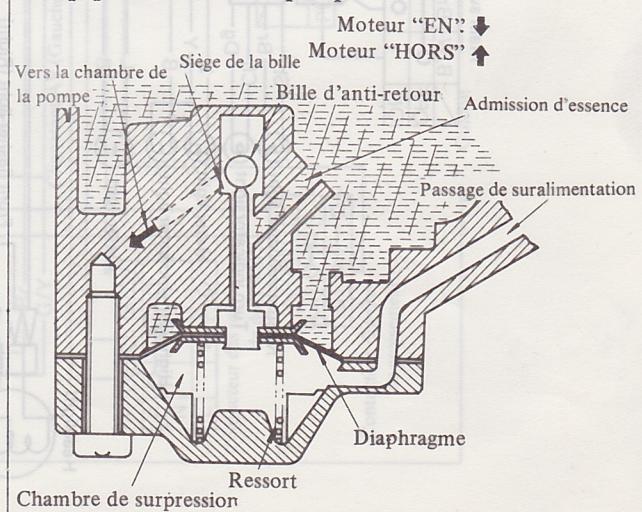
Concernant le fonctionnement, la construction, la soupape de sûreté et l'enrichisseur, se reporter au paragraphe "B. Nouveaux mécanismes et points d'entretien" ci-dessous:

#### B. Nouveaux mécanismes et points de service

##### 1. Carburateur avec pompe de reprise et soupe de sûreté



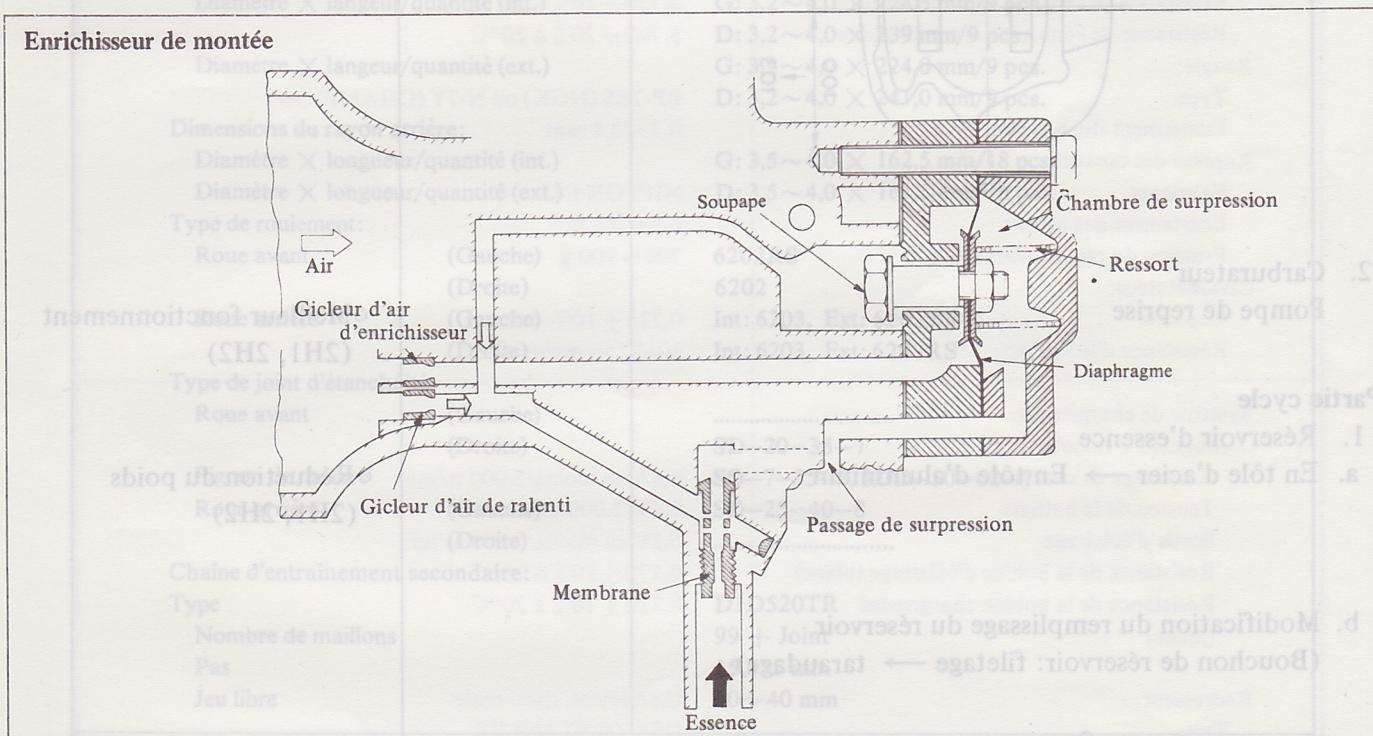
##### Soupe de sûreté de la pompe



## (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.)

## 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.

- 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.

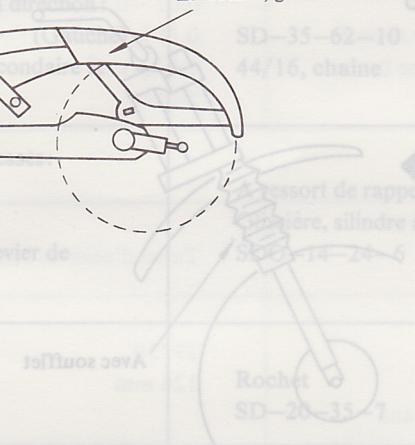
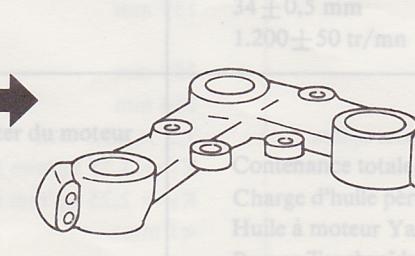
## (Fonctionnement)

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)

XT500(E)  
TT500(E)

MODIFICATION	REMARQUES
<b>Moteur</b>	
1. Modification de la forme des ailettes de culasse (les ailettes sont agrandies)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleur aspect</li> <li>Meilleure dissipation thermique (2H1, 2H2, 1T1)</li> </ul>
2. Carburateur Pompe de reprise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleur fonctionnement (2H1, 2H2)</li> </ul>
<b>Partie cycle</b>	
1. Réservoir d'essence	
a. En tôle d'acier → En tôle d'aluminium	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction du poids (2H1, 2H2)</li> </ul>
b. Modification du remplissage du réservoir (Bouchon de réservoir: filetage → taraudage)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleure sécurité</li> </ul>
2. Carter de chaîne	<p>N.B.: en résine et de grandes dimensions pour la R.F.A. et la Suède (2H1, 2H2)</p>

MODIFICATION	REMARQUES
 <p>En résine, grandes dimensions</p> <p>SD-35-62-10 44/16, chaîne</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résistance accrue (interchangeable) (2H1, 2H2)</li> </ul>
<p>3. Chaîne</p> <p>D1D520T → D1D520R</p> <p>Décompteur:</p> <p>Type</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résistance accrue (évite la fatigue) (2H1, 2H2, 1T1)</li> </ul>
<p>4. Tendeur de chaîne et bague</p> <p>Changement de matériau</p> <p>Nylon → Polyéthylène à très haute densité</p> <p>Duracon</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résistance accrue (longue durabilité) (2H1, 2H2)</li> </ul>
<p>5. Pignon de roue</p> <p>Changement de matériau</p> <p>SPHC → S45C thermiquement traité</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résistance accrue (Sécurité accrue) (2H1, 2H2)</li> </ul>
<p>6. Béquille latérale</p> <p>Changement de matériau de zone du joint support sur le côté du arde</p> <p>SDHC → S35C forgé</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résistance accrue (2H1, 2H2)</li> </ul>
<p>7. Couronne de guidon</p> <p>Boulon de fixation de tube interne</p> <p>1 boulon → 2 boulons</p> <p>Gicleur du starter</p> <p>Niveau de cuve</p> <p>Vitesse du moteur au ralenti</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résistance accrue (Sécurité accrue) (2H1, 2H2)</li> </ul>

## REMARQUES

## ITEM

## MODIFICATION

## MODIFICATION

## REMARQUES

## 8. Fourche

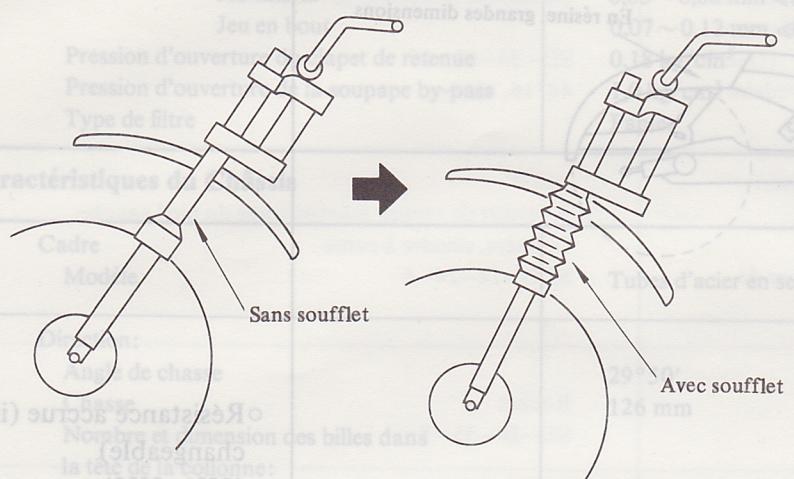
Jeu extérieur du rotor et des flexibles  
Jeu lateral  
Jeu en rotation

17,50 ~ 18,00 mm (17,50 ~ 18,00 mm)

0,09 ~ 0,15 mm (0,09 ~ 0,15 mm)

0,03 ~ 0,08 mm (0,03 ~ 0,08 mm)

0,15 ~ 0,35 mm (0,15 ~ 0,35 mm)



## Equipement électrique

## 1. Phare

Augmentation de la puissance

30W → 35W (Ampoule)

22 pcs., 3/16 in

19 pcs., 1/4 in

L.R. 49°

## N.B.:

Cette modification a déjà été portée sur le modèle (2H1) pour l'Europe.

Sécurité accrue

## 2. Volant magnétique

Augmentation de la capacité (modification du nombre de spires de la bobine)

Diamètre ext. du tube intérieur

Phare 30W 6,3V ou plus à 2.000 t/mn

445,5 mm

420,5 mm

3,8 × 26,3 mm

Phare 35W 6,3V ou plus à 2.000 t/mn

36 mm

223 cc

Huile de fourche YAMAHA

Modification par suite du changement de la puissance du phare.

Interchangeable par remplacement du volant magnétique et du phare.

Suspension arrière

Ressort de l'amortisseur arrière

Course de la roue arrière

Ressort de l'amortisseur arrière

Longueur libre (en m)

Longueur en place

Diamètre du fil × diamètre de la bobine

Constante du ressort

Liber 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

369 mm

264 mm

3,8 × 64,5 mm

K<sub>2</sub> = 0,47 kg/mm (135 ~ 150)

36 mm

223 cc

Huile de fourche YAMAHA

195 mm

K<sub>2</sub> = 0,47 kg/mm (135 ~ 150)

36 mm

110 mm

159 mm

369 mm

264 mm

3,8 × 64,5 mm

K<sub>2</sub> = 2,25 kg/mm (70 ~ 110 mm)

&lt;1 mm

16 mm

Roulement à aiguilles (G.D) (29 ~ 29 ~ 20)

Roulements à aiguilles de butée (G.D) (22 ~ 40, 15 ~ 6)

L.R. O50-35-41,5-8

## CARACTERISTIQUES

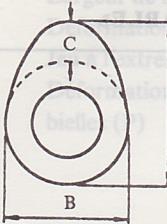
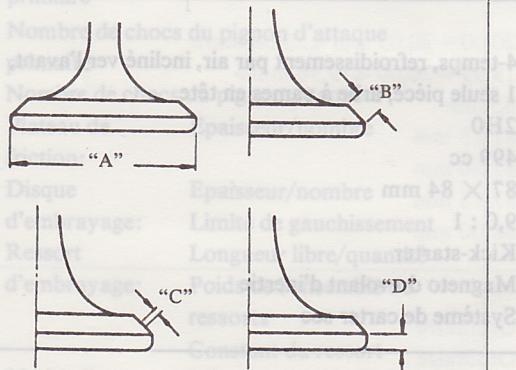
### Caractéristiques Générales

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

ITEMS	RECOMMANDÉ «TOLERABLE»
Modèle: No. I.B.M. Numéro d'identification du châssis et numéro de série de départ Numéro d'identification du moteur et numéro de série 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	RECOMMANDÉ «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 vers 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
Roulement de la tête de piste: Genre Diam. int. × diam. ext. × largeur Diamètre et nombre des aiguilles	Roulement à aiguilles 34 × 42 × 24 mm 18 pcs

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

ITEMS	RECOMMANDÉ	RECOMMANDÉ <TOLERABLE>
Ressorts de soupapes:		
Longueur libre:	Int Ext	45,3 mm <43,9 mm> 44,6 mm <43,3 mm>
Taux du ressort:	Int Ext	$K_1 = 1,67, K_2 = 2,12 \text{ (kg/mm)}$ $K_1 = 3,60, K_2 = 4,63 \text{ (kg/mm)}$
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 Ext	3,1 mm 4,4 mm
Diamètre extérieur des spires:	Int Ext	23,4 mm 32,9 mm
Inclinaison limite par rapport à la verticale:	Int Ext	1,97 mm 1,97 mm
Cylindres:		
Matériaux		Alliage d'aluminium avec gourreau 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 2ème segment	Ordinaire Ordinaire
Ouverture d'un segment (en place):	Segment de feu 2ème segment	Segment racleur avec détendeur
Jeu latéral d'une rainure de segment:	Segment de feu 2ème segment	0,3 ~ 0,5 mm <0,8 mm> 0,3 ~ 0,5 mm <0,8 mm> 0,2 ~ 0,9 mm <1,0 mm>
Segment exté du piston: 1ère	Segment de feu	0,04 ~ 0,08 mm <0,15 mm>
2ème	2ème segment	0,03 ~ 0,07 mm <0,15 mm>
3ème	Segment racleur	NA
4ème		87,25 mm 87,50 mm 87,75 mm 88,00 mm
Roulement de la tête de pieille:		
Genre		Roulement à aiguilles
Diam. int. × diam. ext. × largeur		34 × 42 × 24 mm
Diamètre et nombre des aiguilles		4 mm × 18 pcs

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

ITEMS	RECOMMANDÉ <TOLERABLE>
Type de palier: Arbre secondaire (Gauche) (Droite) Type de palier: Arbre primaire (Gauche) (Droite) Type du joint d'étanchéité de la direchon: 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, manoeuvre 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.) Ajustage (A.J.) Aiguille de gicleur Gicleur d'aiguille De pouille (C.A.) Gicleur de ralenti (P.J.) interne Serrage de la vis de melange 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 Prétréillé #55 34±0,5 mm 1.200±50 tr/mm
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 Trochroïde 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	RECOMMANDÉ «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 <sup>3</sup>
Pression d'ouverture de la soupape by-pass	1,0 kg/cm <sup>3</sup>
Type de filtre	Papier

### Caractéristiques du Châssis

Cadre	Tubes d'acier en semi-double berceau
Modèle	
Direction:	
Angle de chasse	29° 50'
Chasse	126 mm
Nombre et dimension des billes dans la tête de la colonne:	
Supérieur	22 pcs., 3/16 in
Inferieur	19 pcs., 1/4 in
Angle de verrouillage de la direction	L.R. 49°
Suspension avant:	
Type	Fourche télescopique
Course de compression de la fourche avant	195 mm
Ressort de la fourche avant:	
Longueur libre	445,5 mm
Longueur en place	420,5 mm
Diamètre du fil × Diamètre ext. des spires	3,8 × 26,3 mm
Constante du ressort	$K_1 = 0,35 \text{ kg/mm}$ (0 ~ 195 mm) $K_2 = 0,417 \text{ kg/mm}$ (135 ~ 195 mm)
Diamètre ext. du tube intérieur	36 mm
Type du joint d'étanchéité	SD-36-48-10,5
Huile de fourche: Quantité	223 cc
Huile de fourche: Type	Huile de fourche YAMAHA 10 Wt. ou un équivalent
Suspension arrière:	
Type	Bras oscillant
Amortisseur	Gas-oil, ressorts en spirale
Course de l'amortisseur arrière.	110 mm
Course de la roue arrière	159 mm
Ressort de l'amortisseur arrière:	
Longueur libre (en mou)	269 mm
Longueur en place	264 mm
Diamètre du fil × diamètre ext. des spires	7,5 × 65,5 mm
Constante du ressort	$K_1 = 1,55 \text{ kg/mm}$ (0 ~ 70 mm) $K_2 = 2,25 \text{ kg/mm}$ (70 ~ 110 mm)
Libre du bras oscillant (limite)	< 1 mm
Axe pivotant:	
Diamètre ext.	16 mm
Dimensions et type du roulement	Roulement à aiguilles (G.D) (22-29-20)
Cache-poussière	Roulements à aiguilles de butée (G,D) (22-40,15-6) L.R. OSO-35-41,5-8

ITEMS	RECOMMANDÉ <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 × largeur/quantité (int.)	A rayons 3,00~21~4PR, aile récepteur 4,00~18~4PR, aile récepteur 1,60~21/en aluminium/section en E 1,85~18/en aluminium/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.
Dimensions du rayon arrière: Diamètre × longueur/quantité (int.) Diamètre × longueur/quantité (ext.)	G: 3,5~4,0 × 162,5 mm/18 pcs. D: 3,5~4,0 × 161,5 mm/18 pcs.
Type de roulement: Roue avant (Gauche) (Droite) Roue arrière (Gauche) (Droite)	6202RS 6202 Int: 6203, Ext: 6203RS Int: 6203, Ext: 6203RS
Type de joint d'étanchéité: Roue avant (Gauche) (Droite) Pignon de mesure Roue arrière (Gauche) (Droite)	SD-20-35-7 SD-25-40-8
Chaîne d'entraînement secondaire: Type Nombre de maillons Pas Jeu libre	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 à tambour (moteur-recepteur) 160 mm <162 mm> 160 × 25 mm 68 mm 4 mm <2 mm>
Frein arrière: Type Diamètre du tambour <limite> Diamètre du sabot × largeur Longueur libre du ressort du sabot Epaisseur de la garniture <limite d'usure>	Frein à tambour (moteur-recepteur) 150 mm <152 mm> 150 × 25 mm 68 mm 4 mm <2 mm>

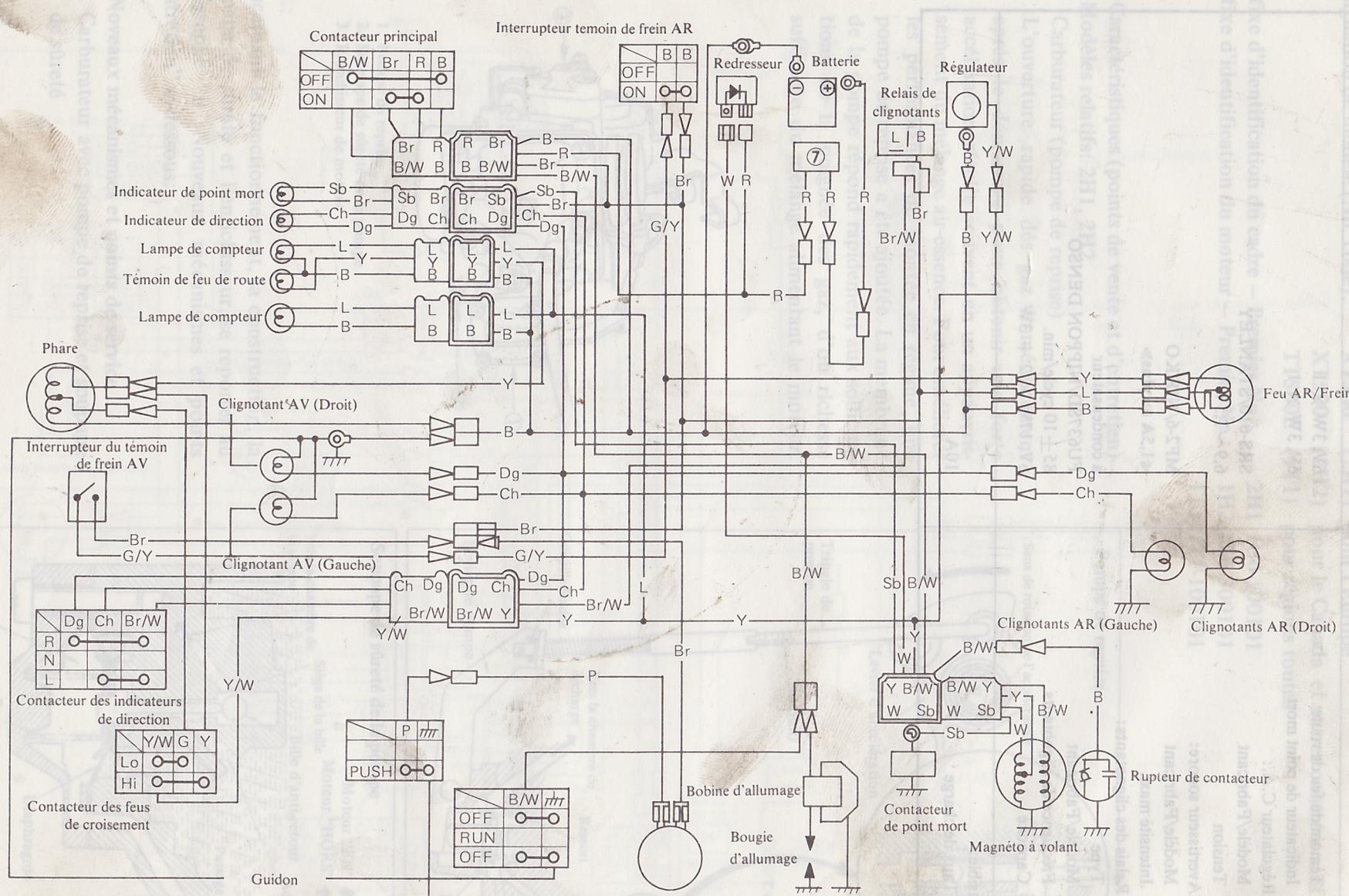
### Caractéristiques de l'équipement électrique

Système d'allumage: Magnéto à volant: Modèle/fabricant	038000-273/NIPPON DENSO
--	-------------------------

ITEMS	RECOMMANDÉ «TOLERABLE»
Tension	6V
Résistance de la bobine de source (Noir)	$2,13\Omega \pm 10\%$ at $20^\circ\text{C}$
Temps d'allumage:	
Avance (av. P.M.H.)	$27^\circ \pm 3^\circ$
Retard (av. P.M.H.)	$7^\circ$
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	$3.000 \pm 200$ tr/mn
Bobine d'allumage:	
Modèle/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 $20^\circ\text{C}$
Résistance de l'enroulement secondaire	$5,7\Omega \pm 20\%$ à $20^\circ\text{C}$
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	$0,22\mu\text{F} \pm 10\%$
Résistance d'isolement	plus de $2\text{M}\Omega$
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 $20^\circ\text{C}$
Résistance de la bobine chargement (jaune)	$0,21\Omega \pm 10\%$ à $20^\circ\text{C}$
Redresseur:	
Type	Un élément, demi-onde
Modèle/constructeur	DE4504/STANLEY
Matériel	S5108/TOSHIBA
Capacité	Silicium
Tension limite	4A
Résistance	400V
Batterie:	
Modèle/constructeur	9 ~ 10Ω à $20^\circ\text{C}$
Capacité	6N6-3B/G.S.
Taux de chargement	6V, 6AH
Gravité spécifique	$0,6\text{A} \times 10\text{ h.}$
Système d'éclairage:	
Phare	1,260
Puissance en watts de l'ampoule	
Phare	6V, 35W/35W X 1
Feu AR/stop	6V, 5,3W/25W X 1
Clignotants	6V, 17W X 4
Feu de direction	6V, 3W X 1
Lampe des compteurs	6V, 3W X 2

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

## SCHÉMA DE CABLAGE





**YAMAHA MOTOR CO., LTD.**

IWATA, JAPAN

PRINTED IN JAPAN  
77-8-4.8 x 1 CR