



2012

⚠ Il convient de lire attentivement ce manuel avant la première utilisation du véhicule.

**MANUEL D'ATELIER DU
PROPRIETAIRE**

YZ125(B)

1SR-28199-30-F0

 **Il convient de lire attentivement ce manuel avant la première utilisation du véhicule. Le manuel doit être remis avec le véhicule en cas de vente de ce dernier.**

YZ125 (B)

MANUEL D'ATELIER DU PROPRIETAIRE

©2011 Yamaha Motor Co., Ltd.

1ère édition, juin 2011

**Tous droits réservés Toute réimpression
ou utilisation sans la permission écrite de
la Yamaha Motor Co., Ltd.
est formellement interdite.**

Imprimé au Japon

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION

Félicitations pour votre achat d'une Yamaha séries YZ. Ce modèle est l'aboutissement de la vaste expérience de Yamaha dans la production de machines de course. Il représente l'échelon le plus élevé de la dextérité manuelle et de la fiabilité qui ont fait de Yamaha un leader.

Ce manuel explique le fonctionnement, l'inspection, l'entretien de base et la mise au point de votre machine. Si vous avez des questions à poser à propos de ce manuel ou de votre machine, prière de prendre contact avec votre concessionnaire Yamaha.

N.B.

Yamaha s'efforce en permanence d'améliorer la conception ainsi que la qualité de ses produits. Par conséquent, même si ce manuel contient les toutes dernières informations sur les produits disponibles lors de l'impression, de légères différences sont possibles entre votre machine et ce manuel. Pour toute question relative au présent manuel, consulter un concessionnaire Yamaha.

⚠ AVERTISSEMENT

PRIERE DE LIRE ATTENTIVEMENT ET COMPLETEMENT CE MANUEL AVANT D'UTILISER CETTE MACHINE. NE PAS ESSAYER D'UTILISER CETTE MACHINE AVANT DE POSSEDER DES CONNAISSANCES SATISFAISANTES SUR SES COMMANDES ET FONCTIONS ET D'AVOIR ETE FORME POUR DES TECHNIQUES DE CONDUITE CORRECTES ET SURES. DES INSPECTION REGULIERES ET UN ENTRETIEN SOIGNEUX, AVEC UNE BONNE APTITUDE DE CONDUITE, VOUS ASSURERONT LA POSSIBILITE D'APPRECIER LES POSSIBILITES ET LA FIABILITE DE CETTE MACHINE.

INFORMATIONS IMPORTANTES CONCERNANT LE MANUEL

Les informations particulièrement importantes sont repérées par les notations suivantes:



Il s'agit du symbole avertissant d'un danger. Il avertit de dangers de dommages personnels potentiels. Observer scrupuleusement les messages relatifs à la sécurité figurant à la suite de ce symbole afin d'éviter les dangers de blessures ou de mort.

⚠ AVERTISSEMENT

Un AVERTISSEMENT signale un danger qui, s'il n'est pas évité, peut provoquer la mort ou des blessures graves.

ATTENTION

Un ATTENTION indique les précautions particulières à prendre pour éviter d'endommager le véhicule ou d'autres biens.

N.B.

Un N.B. fournit les renseignements nécessaires pour rendre les procédures plus faciles ou plus claires.

INFORMATION DE SECURITE

CETTE MACHINE EST STRICTEMENT DESTINEE A LA COMPETITION, UNIQUEMENT SUR CIRCUIT FERME. Il est illégal d'utiliser cette machine sur une rue, route ou artère publique. L'utilisation de tous-terrains sur les domaines publics peut également être illégale. Prière de vérifier les lois locales avant de conduire.

- **CETTE MACHINE NE DOIT ETRE UTILISEE QUE PAR UN CONDUCTEUR EXPERIMENTE.**

Ne pas essayer d'utiliser cette machine à sa puissance maximum tant que vous n'êtes pas familier avec ses caractéristiques.

- **CETTE MACHINE N'EST CONÇUE POUR ETRE UTILISEE QUE PAR LE CONDUCTEUR.**

Ne pas prendre de passagers sur cette machine.

- **TOUJOURS PORTER UN EQUIPEMENT DE PROTECTION.**

Lors de l'utilisation de cette machine, toujours porter un casque homologué avec des lunettes ou un protège-visage. Porter également de grosses bottes, des gants et des vêtements de protection. Toujours porter des vêtements de taille correcte qui ne seront pas pris dans une des pièces ou commandes mobiles de la machine.

- **TOUJOURS GARDER VOTRE MACHINE EN BON ETAT DE MARCHE.**

La machine doit être correctement entretenue pour des questions de sécurité et de fiabilité. Toujours effectuer les opérations précédant l'utilisation indiquées dans ce manuel. La correction d'un problème mécanique avant la conduite peut empêcher un éventuel accident.

- **L'ESSENCE EST HAUTEMENT INFLAMMABLE.**

Toujours arrêter le moteur en faisant le plein. Faire attention à ne pas verser d'essence sur le moteur ou le pot d'échappement. Ne jamais faire le plein au voisinage d'une flamme ou en fumant.

- **L'ESSENCE PEUT CAUSER DES BLESSURES.**

Si vous avalez de l'essence, respirez des vapeurs d'essence en excès ou laissez de l'essence pénétrer dans vos yeux, prendre immédiatement contact avec un médecin. Si de l'essence est renversée sur votre peau ou vos vêtements, laver immédiatement la peau avec du savon et de l'eau et changer de vêtements.

- **N'UTILISER LA MACHINE QUE DANS UN ENDROIT AVEC AERATION ADEQUATE.**

Ne jamais mettre le moteur en marche ni le laisser tourner pendant un quelconque laps de temps dans un endroit clos. Les fumées d'échappement sont toxiques. Ces fumées contiennent du monoxyde de carbone incolore et inodore. Le monoxyde de carbone est un gaz toxique dangereux qui peut entraîner la perte de connaissance ou être mortel.

- **STATIONNER AVEC SOIN LA MACHINE ET ARRETER LE MOTEUR.**

Toujours arrêter le moteur si vous devez abandonner la machine. Ne pas stationner en pente ou sur un sol mou ou elle pourrait se renverser.

- **LE MOTEUR, LE SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT ET LE RÉSERVOIR D'HUILE SONT TRÈS CHAUDS LORSQUE LE MOTEUR A TOURNÉ.**

Bien veiller à ne pas toucher ces organes et éviter tout contact avec les vêtements pendant l'inspection ou la réparation du véhicule.

- **FIXER SOLIDEMENT LA MACHINE AVANT DE LA TRANSPORTER.**

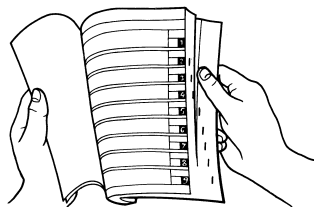
En cas de transport de la machine sur un autre véhicule, toujours s'assurer qu'elle est correctement fixée et posée sur ses roues et que le robinet de carburant est dans la position OFF (fermé). Sans quoi il peut y avoir des fuites du carburateur et du réservoir.

COMMENT UTILISER CE MANUEL

TROUVER LA PAGE RECHERCHEE

1. Ce manuel comprend 7 chapitres: "Renseignements généraux", "Caractéristiques", "Contrôles et réglages périodiques", "Moteur", "Chassis", "Partie électrique" et "Mise au point".
2. La table des matières se trouve au début du manuel. Regarder la disposition générale du manuel avant de rechercher le chapitre et l'article désirés.

Arquer le manuel à son bord, de la manière indiquée, pour trouver le symbole de devant désiré et passer à une page de la description et l'article désirés.



FORMAT DU MANUEL

Dans ce manuel, toutes les procédures sont décrites pas à pas. Les informations ont été condensées pour fournir au mécanicien un guide pratique et facile à lire, contenant des explications claires pour toutes les procédures de démontage, réparation, remontage et vérification.

Dans ce nouveau format, l'état d'un composant défectueux est suivi d'une flèche qui indique les mesures à prendre. Exemple:

- Roulements
Piqûres/endommagement →
Remplacer.

COMMENT LIRE LES DESCRIPTIONS

Chaque section détaillant des étapes de démontage ou de remontage est précédée de vues en éclaté qui permettent de clarifier ces opérations.

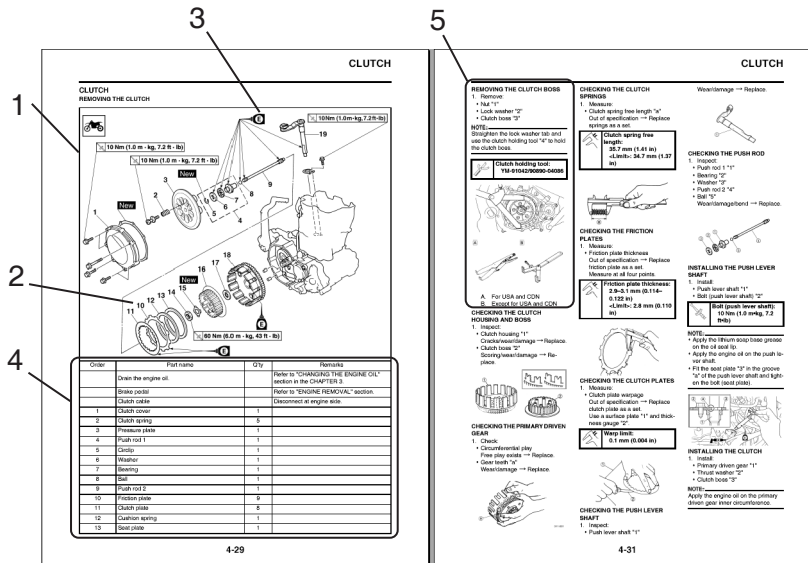
1. Exemple de vue en éclaté "1" clarifiant les opérations de démontage et de remontage.
2. Sur les vues en éclaté, les pièces

sont numérotées "2" dans l'ordre des opérations à effectuer. Un chiffre entouré d'un cercle correspond à une étape de démontage.

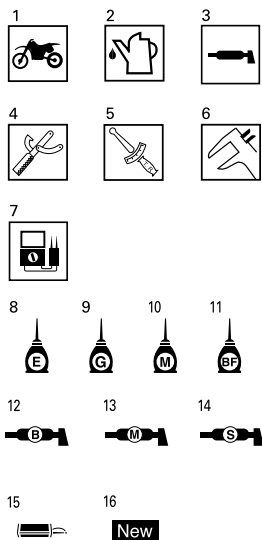
3. Les vues en éclaté portent également des symboles "3" qui rappellent des points importants à ne pas oublier. La signification de ces symboles est expliquée à la

page suivante.

4. Les vues en éclaté sont suivies d'un tableau "4" fournissant l'ordre des opérations, le nom des pièces, des remarques, etc.
5. Pour les travaux qui demandent des explications supplémentaires, la vue en éclaté et le tableau sont suivis d'une description détaillée "5" des opérations.



SYMBLES GRAPHIQUES (Voir l'illustration)



Les symboles graphiques "1" à "7" permettent d'identifier les spécifications encadrées dans le texte.

1. Avec de montage du moteur
2. Liquide de remplissage
3. Lubrifiant
4. Outil spécial
5. Serrage
6. Valeur spécifiée, limite de service
7. Résistance (Ω), tension (V), intensité (A)

Les symboles graphiques "8" à "14" utilisés dans les vues en éclaté indiquent les endroit à lubrifier et le type de lubrifiant.

8. Appliquer de l'huile de mélange du moteur
9. Appliquer de l'huile de transmission
10. Appliquer de l'huile au bisulfure de molybdène
11. Appliquer le liquide de frein
12. Appliquer de la graisse fluide à base de savon au lithium

13. Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène
14. Appliquer de la graisse de silicone

Les symboles graphiques "15" à "16" dans les vues en éclaté indiquent le produit de blocage à appliquer et les pièces qui nécessitent un remplacement.

15. Appliquer un agent de blocage (LOCTITE®)
16. Utiliser une pièce neuve.

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GENERAUX	1
CARACTERISTIQUES	2
CONTROLES ET REGLAGES PERIODIQUES	3
MOTEUR	4
CHÂSSIS	5
PARTIE ELECTRIQUE	6
MISE AU POINT	7

TABLES DES MATIERES

CHAPITRE 1 RENSEIGNEMENTS GENERAUX

EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS	1-1
DESCRIPTION	1-5
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	1-6
PIÈCES INCLUSES.....	1-6
INFORMATIONS IMPORTANTES.....	1-6
VERIFICATION DES CONNEXIONS.....	1-7
OUTILS SPECIAUX	1-8
FONCTIONS DES COMMANDES.....	1-11
MISE EN MARCHÉ ET RODAGE	1-11
POINTS DE VERIFICATION DES COUPLES DE SERRAGE	1-13
NETTOYAGE ET REMISAGE.....	1-14

CHAPITRE 2 CARACTERISTIQUES

CARACTERISTIQUES GENERALES.....	2-1
CARACTERISTIQUES D'ENTRETIEN	2-3
COUPLE DE SERRAGE ..	2-7
SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES.....	2-13

CHAPITRE 3 CONTROLES ET REGLAGES PERIODIQUES

PROGRAMME D'ENTRETIEN	3-1
CONTROLE ET ENTRETIEN AVANT UTILISATION	3-5
MOTEUR.....	3-6
CHÂSSIS	3-10
PARTIE ELECTRIQUE... ..	3-21

CHAPITRE 4 MOTEUR

SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX.....	4-1
TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX	4-3
RADIATEUR	4-5
CARBURATEUR ET SOUPAPE FLEXIBLE	4-7
CULASSE, CYLINDRE ET PISTON.....	4-13
EMBRAYAGE	4-21
ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR	4-26
REGULATEUR YPVS.....	4-32
POMPE A EAU	4-34
VOLANT MAGNETIQUE CDI.....	4-37
DEPOSE DU MOTEUR ..	4-40
CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN.....	4-44
BOITE DE VITESSES, TAMBOUR ET FOURCHETTES DE SELECTION.....	4-49

CHAPITRE 5 CHÂSSIS

ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE	5-1
FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE	5-6
FOURCHE.....	5-16
GUIDON	5-24
DIRECTION.....	5-29
BRAS OSCILLANT.....	5-33
AMORTISSEUR ARRIERE	5-38
AMORTISSEUR ARRIERE	5-41

CHAPITRE 6 PARTIE ELECTRIQUE

COMPOSANTS ELECTRIQUES ET SCHEMA DE CABLAGE.....	6-2
SYSTEME D'ALLUMAGE	6-3

CHAPITRE 7 MISE AU POINT

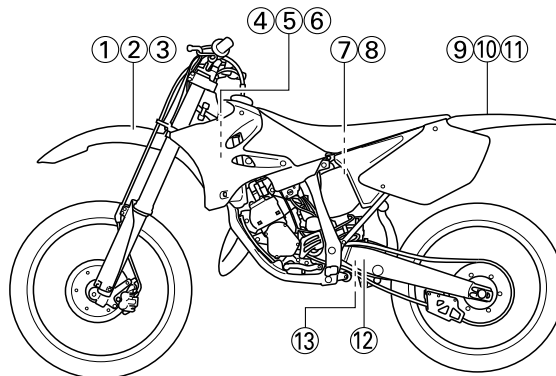
MOTEUR	7-1
CHÂSSIS	7-7

EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

Veillez lire attentivement les étiquettes importantes suivantes avant d'utiliser ce véhicule.



CANADA

1

Use premium unleaded gasoline/oil premix only.

3XJ-2415E-A1

2

Utiliser de préférence un mélange huile/super sans plomb.

3XJ-2415E-B1

3

THIS VEHICLE IS A COMPETITION MOTORCYCLE AND IS FOR USE EXCLUSIVELY IN CLOSED COURSE COMPETITION AND IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC HIGHWAYS.
CE VÉHICULE EST UNE MOTORCYCLETTE DE COMPÉTITION DONT L'USAGE EST RÉSERVÉ AUX COMPÉTITIONS EN CIRCUITS FERMÉS ET NON DESTINÉ AUX VOIES PUBLIQUES.

4SR-2416E-00

4

MFD. BY YAMAHA MOTOR CO., LTD. MM / YY MADE IN JAPAN
COMPETITION MOTORCYCLE

FABRIQUÉ YAMAHA MOTOR CO., LTD. MM / YY FABRIQUÉ AU JAPON
MOTORCYCLETTE DE COMPÉTITION

4SR-21186-01

5



This spark ignition system meets all requirements of the Canadian Interference Causing Equipment Regulations.

Ce système d'allumage par étincelle de véhicule respecte toutes les exigences du Règlement sur le matériel brouilleur du Canada.

3JK-82377-10

7

⚠ WARNING

This unit contains high pressure nitrogen gas. Mishandling can cause explosion.

- Read owner's manual for instructions.
- Do not incinerate, puncture or open.

⚠ AVERTISSEMENT

Cette unité contient de l'azote à haute pression. Une mauvaise manipulation peut entraîner d'explosion.

- Voir le manuel d'utilisateur pour les instructions.
- Ne pas brûler ni perforez ni ouvrir.

4AA-22259-60

EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

9

⚠ WARNING

- BEFORE YOU OPERATE THIS VEHICLE, READ THE OWNER'S MANUAL AND ALL LABELS.
- NEVER CARRY A PASSENGER. You increase your risk of losing control if you carry a passenger.
- NEVER OPERATE THIS VEHICLE ON PUBLIC ROADS. You can collide with another vehicle if you operate this vehicle on a public road.
- ALWAYS WEAR AN APPROVED MOTORCYCLE HELMET, eye protection, and protective clothing.
- EXPERIENCED RIDER ONLY.

5PA-2118K-00

10

⚠ AVERTISSEMENT

- LIRE LE MANUEL DU PROPRIÉTAIRE AINSI QUE TOUTES LES ÉTIQUETTES AVANT D'UTILISER CE VÉHICULE.
- NE JAMAIS TRANSPORTER DE PASSAGER. La conduite avec passager augmente les risques de perte de contrôle.
- NE JAMAIS ROULER SUR DES CHEMINS PUBLICS. Vous pourriez entrer en collision avec un autre véhicule.
- TOUJOURS PORTER UN CASQUE DE MOTOCYCLISTE APPROUVE, des lunettes et des vêtements de protection.
- EXCLUSIVEMENT POUR L'USAGE D'UN CONDUCTEUR EXPERIMENTE.

5PA-2118K-10

12

TIRE INFORMATION

Cold tire normal pressure should be set as follows:
FRONT : 100kPa, {1.00kgf/cm²}, 15psi
REAR : 100kPa, {1.00kgf/cm²}, 15psi

3RV-21668-A0

13

INFORMATION SUR LES PNEUS

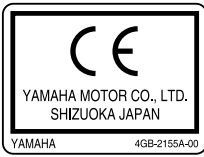
La pression des pneus à froid doit normalement être réglée comme suit.
AVANT : 100kPa, {1.00kgf/cm²}, 15psi
ARRIERE : 100kPa, {1.00kgf/cm²}, 15psi

3RV-21668-B0

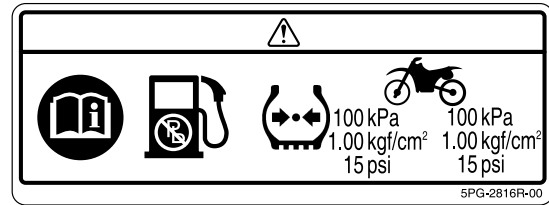
EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

EUROPE

6



11



8

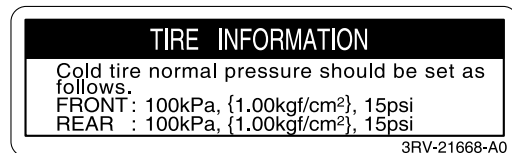


AUS, NZ, ZA

8



12






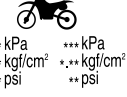


9

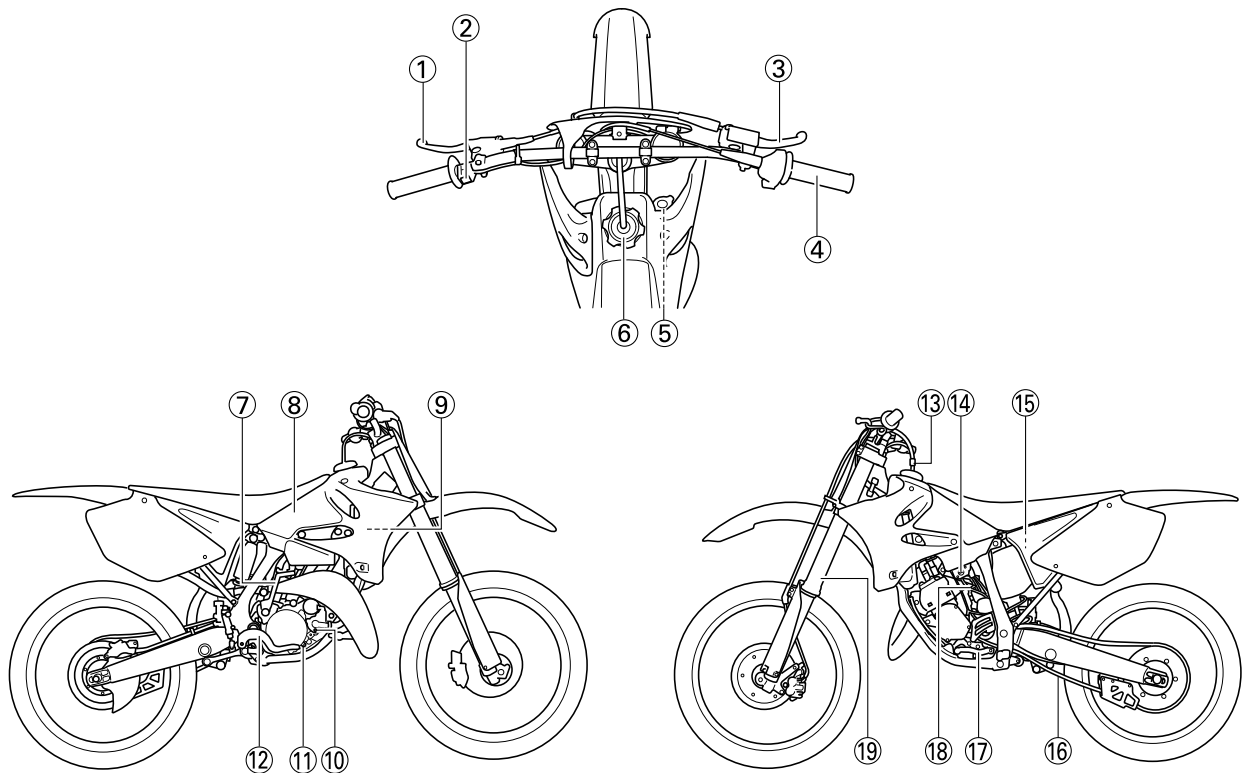


EMPLACEMENT DES ÉTIQUETTES DE RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

Se familiariser avec les pictogrammes suivants et lire le texte explicatif.

	Lire le Manuel du propriétaire.
	Cette pièce contient de l'azote sous haute pression. Une mauvaise manipulation peut la faire exploser. Ne pas incinérer, perforer ni ouvrir.
	Couper le contact après l'utilisation du véhicule afin de préserver la batterie.
	Utiliser uniquement de l'essence sans plomb.
	Mesurer la pression de gonflage des pneus à froid.
 <p>*** kPa *** kPa +..+ kgf/cm² +..+ kgf/cm² ** psi ** psi</p>	Régler la pression de gonflage. Une pression de gonflage incorrecte peut être la cause d'une perte de contrôle. Une perte de contrôle peut entraîner des blessures graves, voire la mort.

DESCRIPTION



- | | |
|---------------------------------------------------------|----------------------------|
| 1. Levier d'embrayage | 14. Robinet de carburant |
| 2. Coupe-circuit du moteur | 15. Filtre à air |
| 3. Levier de frein avant | 16. Chaîne de transmission |
| 4. Poignée des gaz | 17. Selecteur |
| 5. Bouchon de radiateur | 18. Bouton de starter |
| 6. Bouchon du reservoir de carburant | 19. Fourche |
| 7. Pedale de kick | |
| 8. Reservoir de carburant | |
| 9. Radiateur | |
| 10. Boulon de vidange du liquide de refroidissement | |
| 11. Boulon de contrôle (niveau d'huile de transmission) | |
| 12. Pedale de frein arriere | |
| 13. Joint de robinet | |

N.B.

- Votre moto differe peut-etre partiellement de celle montree sur ces photos.
- La conception et les caracteristiques peuvent etre modifiees sans preavis.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

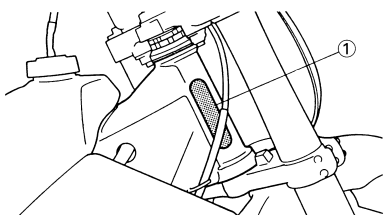
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Il y a deux bonnes raisons de connaître le numéro de série de sa moto:

1. A la commande de pièces de rechange, ces numéros permettent au concessionnaire Yamaha d'identifier clairement la moto.
2. En cas de vol de la moto, la police réclamera ce numéro afin de faciliter son identification.

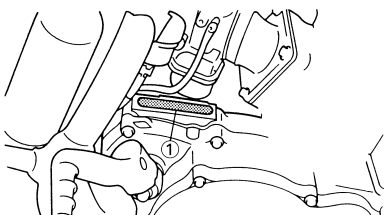
NUMERO D'IDENTIFICATION DE LA MOTO

Le numéro d'identification de la moto "1" est estampé sur le côté droit du tube de direction.



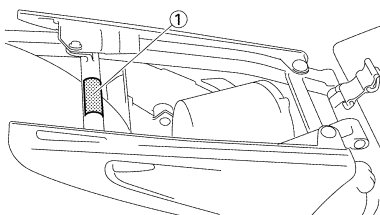
NUMERO DE SERIE DU MOTEUR

Le numéro de série du moteur "1" est estampé sur un bossage situé sur le côté droit du moteur.



ETIQUETTE DE MODELE

L'étiquette de modèle "1" est apposée sur le cadre, sous la selle du pilote. Les informations reprises sur cette étiquette sont requises lors de la commande de pièces de rechange.



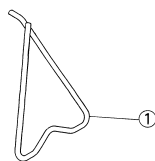
PIÈCES INCLUSES

BEQUILLE LATÉRALE AMOVIBLE

La béquille latérale "1" ne sert qu'à supporter la moto à l'arrêt ou durant le transport.

⚠ AVERTISSEMENT

- Ne jamais soumettre la béquille latérale à des forces supplémentaires.
- Relever la béquille avant de démarrer.

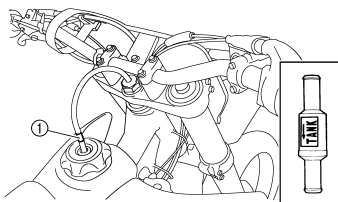


CLAPET DE RENIFLARD

Ce clapet "1" empêche le carburant de s'échapper et est monté sur la durite de mise à l'air du réservoir de carburant.

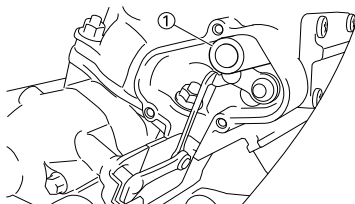
ATTENTION

Lors du montage, veiller à orienter la flèche vers le réservoir de carburant et vers le bas.



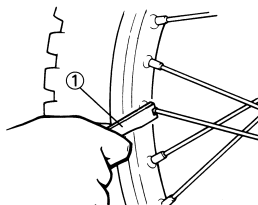
DOUILLE (outil pour YPVS)

Cette douille "1" sert à la dépose et au montage de la tige de poussoir du moteur.



CLE A ECROUS DE RAYONS

La clé à écrous de rayons "1" permet de serrer les rayons.

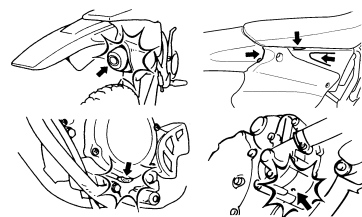
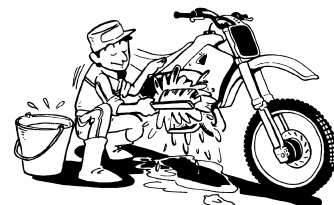


INFORMATIONS IMPORTANTES

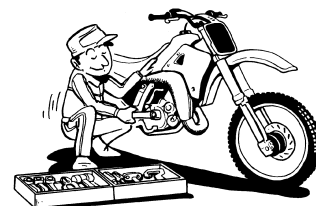
PREPARATION A LA DEPOSE ET AU DEMONTAGE

1. Eliminer soigneusement saletés, boue, poussière et corps étrangers avant la dépose et le démontage.
 - Avant de laver la moto à l'eau sous pression, recouvrir les parties suivantes.
Sortie d'échappement du silencieux

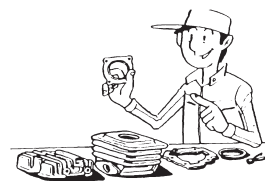
Prise d'admission d'air du cache latéral
Orifice du couvercle de carter au bas
Orifice situé dans le fond du carter de la pompe à eau
Extrémité de chaque tuyau



2. Utiliser les outils et le matériel de nettoyage appropriés. Se reporter à la section "OUTILS SPECIAUX".



3. Lors du démontage de la moto, garder ensemble les pièces appropriées. Il s'agit des engrenages, cylindres, pistons et autres pièces qui ont été "façonnées l'une à l'autre" par l'usure normale. Ces pièces doivent être réutilisées ensemble ou remplacées.



VERIFICATION DES CONNEXIONS

4. Lors du démontage de la moto, nettoyer toutes les pièces et les disposer dans des plateaux dans l'ordre du démontage. Ceci diminuera le temps de remontage et permettra de s'assurer que toutes les pièces ont été correctement remontées.



5. Travailler à l'écart de toute flamme.

PIECES DE RECHANGE

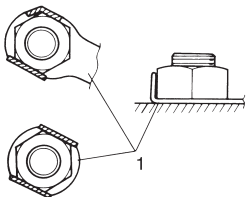
1. Nous recommandons d'utiliser des pièces Yamaha d'origine pour tous les remplacements. Utiliser les graisses et/ou huiles recommandées par Yamaha lors des remontages et réglages.

JOINTS, BAGUES D'ETANCHEITE ET JOINTS TORIQUES

1. Lors de la révision du moteur, tous les joints, bagues d'étanchéité et joints toriques doivent être remplacés. Toutes les surfaces des joints, toutes les lèvres de bagues d'étanchéité et tous les joints toriques doivent être nettoyés.
2. Lors du remontage, huiler correctement toutes les pièces en contact et tous les roulements. Graisser les lèvres des bagues d'étanchéité.

RONDELLES-FREINS, FREINS D'ECROU ET GOUPILLES FENDUES

1. Les rondelles-freins, freins d'écrou "1" et goupilles fendues ne peuvent jamais être réutilisés. Replier les onglets de blocage contre la ou les faces du boulon ou de l'écrou après avoir correctement serré ces derniers.

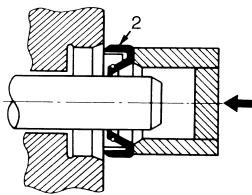
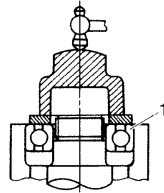


ROULEMENTS ET BAGUES D'ETANCHEITE

1. Monter les roulements "1" et les bagues d'étanchéité "2" en orientant vers l'extérieur leurs marques ou numéros de fabricant. (En d'autres mots, les lettres poinçonnées doivent se trouver sur la face visible.) Lors de la mise en place des bagues d'étanchéité, appliquer une légère couche de graisse fluide à base de lithium sur leurs lèvres. Huiler généreusement les roulements avant de les mettre en place.

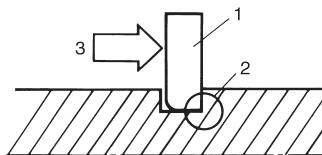
ATTENTION

Ne pas sécher les roulements à l'air comprimé. Cela endommagerait les surfaces de roulement.



CIRCLIPS

1. Vérifier soigneusement tous les circlips avant le remontage. Toujours remplacer les circlips d'axe de piston après chaque utilisation. Remplacer tout circlip déformé. Lors du montage d'un circlip "1", veiller à ce que le côté non chanfreiné "2" soit positionné du côté opposé à la poussée "3" qu'il reçoit. Voir la vue en coupe.



VERIFICATION DES CONNEXIONS

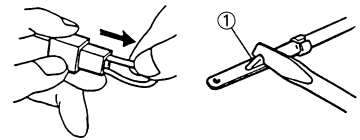
Traitement des taches, de la rouille, de l'humidité, etc., sur le connecteur.

1. Déconnecter:
- Connecteur

2. Sécher chaque borne à l'air comprimé.



3. Connecter et déconnecter le connecteur deux ou trois fois.
4. Tirer sur le fil pour vérifier qu'il ne se détache pas.
5. Si la borne se détache, redresser la lame "1" de la broche et réinsérer la borne dans le connecteur.

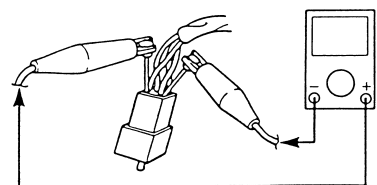
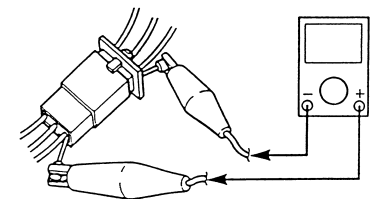


6. Connecter:
- Connecteur

N.B. Les deux connecteurs s'encliquettent.

7. Vérifier la continuité à l'aide d'un multimètre.

- N.B.**
- S'il n'y a pas de continuité, nettoyer les bornes.
 - Ne pas oublier d'effectuer les étapes 1 à 7 ci-dessus lors du contrôle du faisceau de fils.
 - En cas de dépannage sur place, utiliser un produit de contact disponible dans le commerce.
 - Tester le connecteur comme illustré.

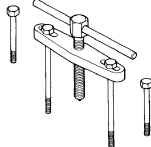
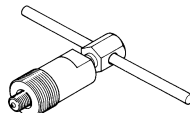
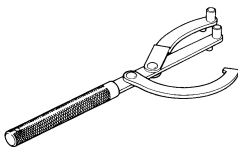
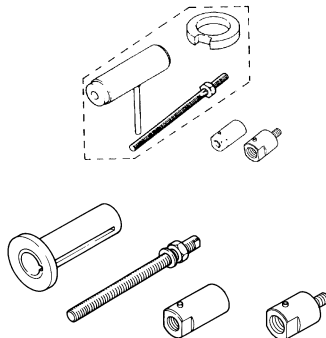


OUTILS SPECIAUX

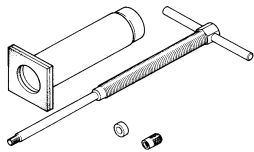
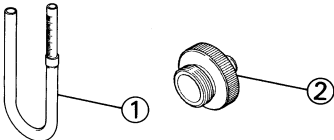
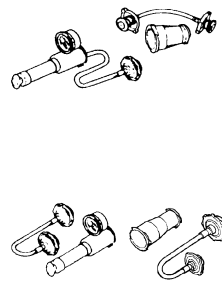
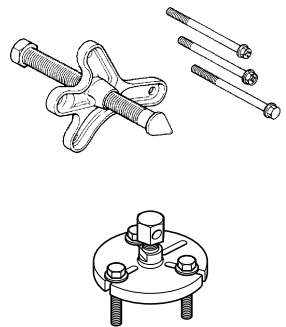
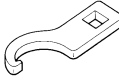

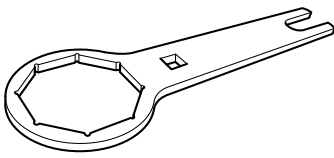
Il est indispensable d'utiliser les outils spéciaux appropriés pour pouvoir effectuer un assemblage et une mise au point complets et précis. L'utilisation des outils spéciaux corrects permettra d'éviter les endommagements dus à l'emploi d'outils impropres ou de techniques improvisées. La forme et le numéro de référence des outils spéciaux pouvant différer selon les pays, il existe parfois deux versions d'un outil. Se reporter à la liste suivante pour éviter toute erreur de commande.

N.B.

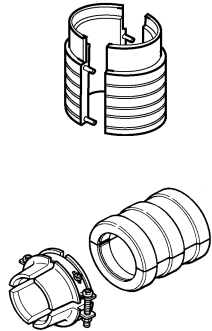
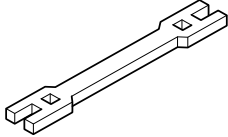
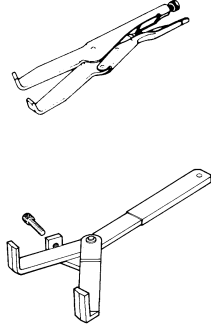
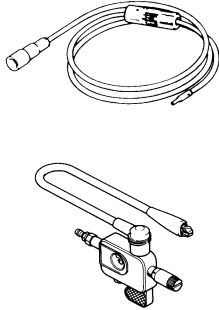
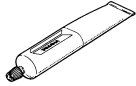
- Pour les U.S.A. et le Canada, utiliser les numéros de référence commençant par "YM-", "YU-" ou "ACC-".
- Pour les autres pays, utiliser les numéros de référence commençant par "90890-".

Nom de l'outil/Numéro de pièce	Usage de l'outil	Illustration
Outil de séparation de carter moteur YU-1135-A, 90890-01135	Cet outil sert à déposer le vilebrequin de chaque moitié du carter moteur.	
Extracteur de volant magnétique YM-1189, 90890-01189	Cet outil sert à extraire le volant magnétique.	
Outil de maintien du rotor YU-1235, 90890-01235	Cet outil permet de desserrer ou de serrer l'écrou de fixation du volant magnétique.	
Comparateur à cadran et support YU-3097, 90890-01252 Support YU-1256	Ces outils permettent de contrôler la déformation ou le plié des pièces.	
Outil de montage du vilebrequin Pot de montage du vilebrequin YU-90050, 90890-01274 Boulon de montage du vilebrequin YU-90050, 90890-01275 Adaptateur YU-90063, 90890-01278 Adaptateur YU-01499, 90890-01499	Ces outils servent à poser le vilebrequin.	

OUTILS SPECIAUX

Nom de l'outil/Numéro de pièce	Usage de l'outil	Illustration
Kit d'extraction d'axe de piston YU-1304, 90890-01304	Cet outil sert à extraire l'axe de piston.	
Jauge de niveau de carburant "1" YM-1312-A, 90890-01312 Adaptateur de jauge de niveau de carburant "2" YM-01470, 90890-01470	Cette jauge sert à mesurer le niveau de carburant dans la cuve à niveau constant.	
Testeur de bouchon de radiateur YU-24460-01, 90890-01325 Adaptateur du testeur de bouchon de radiateur YU-33984, 90890-01352	Ces outils sont utilisés pour le contrôle du système de refroidissement.	
Extracteur de volant magnétique YU-33270-B, 90890-01362	Cet outil permet de partager le carter et d'extraire le vilebrequin de l'une ou l'autre de ses moitiés.	
Clé pour écrou de direction YU-33975, 90890-01403	Cet outil sert à serrer l'écrou de blocage de la direction au couple spécifié.	
Clé pour boulon capuchon YM-01500, 90890-01500	Cet outil permet de desserrer ou de serrer la soupape de base.	
Clé annulaire pour boulon capuchon YM-01501, 90890-01501	Cet outil permet de desserrer ou de serrer l'amortisseur complet.	

OUTILS SPECIAUX

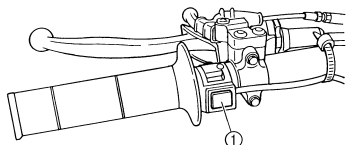
Nom de l'outil/Numéro de pièce	Usage de l'outil	Illustration
Outil de montage de joint de fourche YM-A0948, 90890-01502	Cet outil s'utilise pour le montage des joints d'étanchéité de fourche.	
Multimètre YU-3112-C, 90890-03112	Cet instrument permet de mesurer la résistance, la tension de sortie et l'intensité des bobines.	
Outil de maintien de l'embrayage YM-91042, 90890-04086	Cet outil sert à maintenir l'embrayage lors de la dépose ou du remontage de l'écrou de fixation de la noix d'embrayage.	
Testeur d'étincelle dynamique YM-34487 Contrôleur d'allumage 90890-06754	Cet instrument sert à contrôler les composants du système d'allumage.	
Bond N°1215 (ThreeBond® N°1215) 90890-85505	Cet agent d'étanchéité (pâte) s'utilise sur les surfaces de contact du carter moteur, etc.	

FONCTIONS DES COMMANDES

FONCTIONS DES COMMANDES

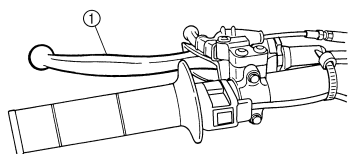
COUPE-CIRCUIT DU MOTEUR

Le coupe-circuit du moteur "1" est situé sur la partie gauche du guidon. Appuyer de façon continue sur le coupe-circuit du moteur jusqu'à ce que le moteur s'arrête.



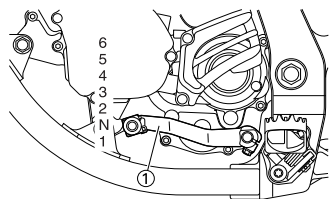
LEVIER D'EMBRAYAGE

Le levier d'embrayage "1" est situé sur la partie gauche du guidon et permet d'embrayer ou de débrayer. Tirer le levier d'embrayage vers le guidon pour débrayer et le relâcher pour embrayer. Pour un démarrage en douceur, le levier doit être tiré rapidement et relâché lentement.



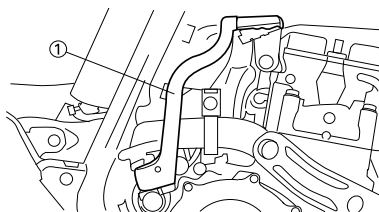
SELECTEUR

Les 6 rapports de la boîte de vitesses à prise constante sont idéalement échelonnés. Le changement de vitesse est commandé par le sélecteur "1" situé sur le côté gauche du moteur.



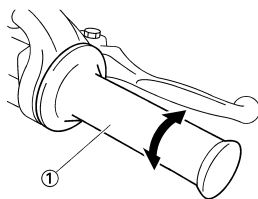
PEDALE DE KICK

Déployer la pédale de kick "1". Appuyer légèrement sur la pédale pour mettre les pignons en prise, puis l'actionner vigoureusement mais en souplesse pour mettre le moteur en marche. Ce modèle est équipé d'un démarreur au pied primaire, de sorte qu'il est possible de démarrer dans n'importe quel rapport à condition de débrayer. Normalement, toutefois, on repassera au point mort avant de démarrer.



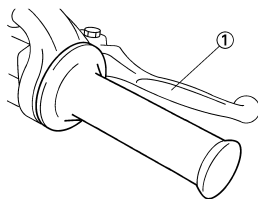
POIGNEE DES GAZ

La poignée des gaz "1" est située sur la partie droite du guidon et permet d'accélérer ou de décélérer. Pour accélérer, tourner la poignée vers soi; pour décélérer, la tourner dans l'autre sens.



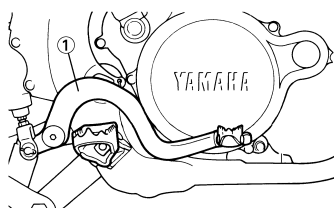
LEVIER DE FREIN AVANT

Le levier de frein avant "1" est situé sur la partie droite du guidon. Le tirer vers la poignée pour actionner le frein avant.



PEDALE DE FREIN ARRIERE

La pédale de frein arrière "1" est située du côté droit de la moto. Appuyer sur la pédale de frein pour actionner le frein arrière.



ROBINET DE CARBURANT

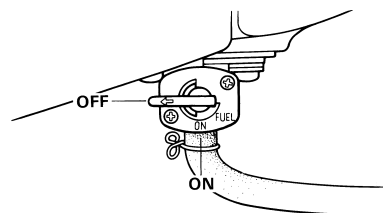
Le robinet de carburant amène le carburant du réservoir au carburateur tout en le filtrant. Il a deux positions:

OFF:

lorsque le robinet est dans cette position, l'arrivée de carburant est coupée. Toujours replacer le robinet dans cette position après avoir coupé le moteur.

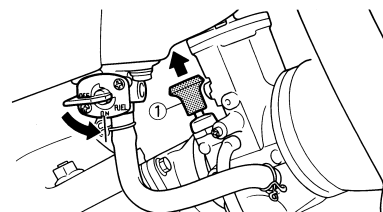
ON:

lorsque le robinet est dans cette position, le carburant parvient au carburateur. Pour rouler, le robinet doit se trouver dans cette position.



BOUTON DE DEMARREUR (ESTRANGULEUR)

Quand il est froid, le moteur a besoin d'un mélange air - carburant plus riche pour démarrer. Un circuit de démarrage séparé, commandé par le bouton de démarreur "1", fournit ce mélange. Tirer le bouton de démarreur pour ouvrir le circuit de démarrage. Une fois le moteur chaud, la repousser afin de refermer le circuit.



MISE EN MARCHÉ ET RODAGE

CARBURANT

Mélanger le carburant à l'huile dans les proportions indiquées ci-dessous. Utiliser systématiquement de l'essence neuve et connue, mélanger l'huile et l'essence le jour de la course. Eviter l'emploi d'un mélange dont la préparation remonte à plus de quelques heures.



Carburant recommandé:

Essence super sans plomb uniquement, avec indice d'octane de recherche égal ou supérieur à 95.



N.B.

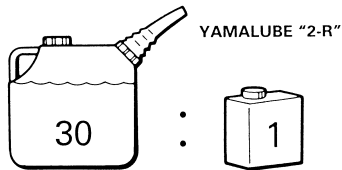
En cas de cognement ou de cliquetis, utiliser une autre marque d'essence ou une essence d'un indice d'octane supérieur.

MISE EN MARCHÉ ET RODAGE

ATTENTION

Évitez de mélanger deux huiles différentes dans le même mélange d'essence, car elles pourraient se coaguler. Si vous désirez changer d'huile, assurez-vous de vider l'ancien mélange contenu dans le réservoir et la cuve à flotteur du carburant avant de verser le nouveau.

	Contenance du réservoir d'essence: 8.0 L (1.76 Imp gal, 2.11 US gal)
	Huile de mélange Huile recommandée: Yamalube "2-R" (Huile deux temps Yamalube de course) Rapport de mélange: 30:1 Si indisponible, utilisez une huile d'un type équivalent.



REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

ATTENTION

Avant de mettre le moteur en marche, effectuer les contrôles repris dans la liste "Contrôles et entretiens avant utilisation".

AVERTISSEMENT

Ne jamais démarrer ou faire tourner le moteur dans un endroit clos. Les gaz d'échappement sont nocifs et peuvent entraîner très rapidement un évanouissement, voire la mort. Toujours faire tourner le moteur dans un endroit bien ventilé.

MAINTENANCE DU FILTRE À AIR

Comme indiqué à la section "NETTOYAGE DU FILTRE À AIR" du CHAPITRE 3, appliquer l'huile pour filtre à air mousse ou une huile équivalente sur la cartouche de filtre. (Un excès d'huile dans l'élément peut rendre le démarrage du moteur plus difficile.)

MISE EN MARCHÉ A FROID

1. Mettre la boîte au point mort.
2. Mettre le levier de carburant sur "ON" et ouvrir le bouton de démarreur (ETRANGULEUR) à fond.
3. Avec le papillon entièrement fermé, mettre le moteur en marche en donnant un coup vigoureux sur le démarreur au pied.
4. Faire tourner le moteur au ralenti ou accélérer légèrement jusqu'à ce qu'il se réchauffe: cela prend d'habitude environ une ou deux minutes.
5. Le moteur est chaud lorsqu'il répond normalement à l'accélérateur avec le bouton de démarreur (ETRANGULEUR) relâché.

ATTENTION

Ne pas faire chauffer le moteur plus longtemps que nécessaire.

MISE EN MARCHÉ A CHAUD


Ne pas mettre le bouton de démarreur (ETRANGULEUR). Ouvrir légèrement les gaz et démarrer le moteur au kick en le poussant avec force.

ATTENTION

Afin d'éviter d'endommager le moteur et assurer le meilleur rendement possible, il convient de roder la moto de la manière expliquée ci-après.

PROCEDURE DE RODAGE

1. Avant de lancer le moteur, remplissez le réservoir d'un mélange essence-huile de rodage de proportion si dessous.

	Huile de mélange Yamalube "2-R" Rapport de mélange: 15:1
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

2. Effectuer les contrôles avant utilisation.
3. Mettre le moteur en marche et le laisser chauffer. Vérifiez le régime de ralenti, le fonctionnement des commandes et l'efficacité du bouton d'arrêt du moteur "ENGINE STOP".
4. Rouler pendant cinq à huit minutes sur les rapports inférieurs et à régime modéré. Arrêtez-vous et vérifiez l'état de la bougie; elle devrait donner des indices de richesse durant le rodage.

5. Laissez le moteur se refroidir. Remettez le moteur en marche et pilotez comme ci-dessus pendant cinq minutes. Passez brièvement sur les rapports supérieurs et vérifiez la réponse à pleine accélération. Arrêtez-vous et revérifiez la bougie.
6. A nouveau, laissez le moteur se refroidir. Redémarrez et pilotez pendant cinq nouvelles minutes. Cette fois, vous pouvez rouler à pleins gaz sur les rapports supérieurs, mais évitez une marche soutenue à pleine vitesse. Vérifiez l'état de la bougie.
7. Laissez le moteur se refroidir, déposez la culasse et le cylindre, et examinez piston et cylindre. Éliminez les points élevés au papier de les points élevés au papier de verre humide No. 600. Nettoyez tous les éléments puis remontez soigneusement le moteur.
8. Videz le mélange essence-huile de rodage du réservoir et remplissez-le du mélange prescrit.
9. Remettez le moteur en marche et vérifiez le fonctionnement de la moto à toutes les vitesses. Arrêtez et vérifiez la bougie. Redémarrez la moto et rouler pendant 10 à 15 minutes environ. La moto est maintenant prête pour la course.

ATTENTION

- Après le rodage ou avant chaque course, il est indispensable de contrôler le bon serrage des raccords et des fixations conformément aux instructions de la section "POINTS DE VÉRIFICATION DES COUPLES DE SERRAGE". Resserrer au couple requis tout élément desserré.
- Si l'une quelconque des pièces suivantes a été remplacée, un nouveau rodage est nécessaire. **CYLINDRE ET VILEBREQUIN:** Roder pendant environ une heure. **PISTON, SEGMENT ET PIGNONS:** Ces pièces nécessitent un rodage d'environ 30 minutes à une ouverture des gaz de 1/2 au maximum. Surveiller attentivement l'état du moteur pendant le rodage.

POINTS DE VERIFICATION DES COUPLES DE SERRAGE

POINTS DE VERIFICATION DES COUPLES DE SERRAGE

Cadre			Cadre au cadre arrière
		Selle et réservoir de carburant	Réservoir de carburant au cadre
Système d'échappement			Silencieux au cadre arrière
Ancrage du moteur			Cadre au moteur
			Support de moteur au moteur
			Support de moteur au cadre
Direction		Colonne de direction vers guidon	
			Colonne de direction au cadre
			Colonne de direction au té supérieur
			Té supérieur au guidon
Suspension	Avant	Colonne de direction vers fourche	
			Fourche au té supérieur
			Fourche au té inférieur
	Arrière	Pour le modèle à timonerie	
			Ensemble de timonerie
			Timonerie au cadre
		Timonerie à l'amortisseur arrière	
		Timonerie au bras oscillant	
		Installation de l'amortisseur arrière	Amortisseur arrière au cadre
		Installation du bras oscillant	Serrage du boulon-pivot
Roue		Installation de la roue	
		Avant	Serrage de l'axe de roue
			Serrage du support d'axe
		Arrière	Serrage de l'axe de roue
Roue au pignon de roue arrière			
Freins		Avant	Etrier de frein à la fourche
			Disque de frein à la roue
			Serrage du boulon de raccord
			Maître-cylindre de frein au guidon
			Serrage de la vis de purge
			Serrage du support de durit de frein
		Arrière	Pédale de frein au cadre
			Disque de frein à la roue
			Serrage du boulon de raccord
			Maître-cylindre de frein au cadre
			Serrage de la vis de purge
			Serrage du support de durit de frein
Circuit de carburant			Réservoir de carburant au robinet de carburant

N.B.

Pour les couples de serrage, se reporter à la section "COUPLE DE SERRAGE" au CHAPITRE 2.

NETTOYAGE ET REMISAGE

NETTOYAGE

Un nettoyage fréquent de la moto préservera son apparence, maintiendra ses bonnes performances et augmentera la durée de vie de nombre de ses composants.

1. Avant de nettoyer la moto, couvrir la sortie du tuyau d'échappement pour éviter toute pénétration d'eau. Un sachet en plastique retenu par un élastique fera l'affaire.
2. Si le moteur est fortement encrassé, appliquer un peu de dégraissant à l'aide d'un pinceau. Éviter tout contact avec la chaîne, les pignons ou les axes de roue.
3. Rincer la saleté et le dégraissant au tuyau d'arrosage, en utilisant juste la pression nécessaire.

ATTENTION

Ne pas utiliser un nettoyeur haute pression ou à jet de vapeur, sous peine de provoquer des infiltrations d'eau et d'endommager les joints.

4. Après avoir éliminé le plus gros de la saleté au tuyau d'arrosage, laver toutes les surfaces à l'eau chaude savonneuse (employer un détergent doux). Une vieille brosse à dents convient parfaitement pour nettoyer les parties difficiles d'accès.
5. Rincer immédiatement la moto à l'eau claire et sécher toutes les surfaces à l'aide d'une peau de chamois, d'une serviette ou d'un chiffon doux absorbant.
6. Sécher immédiatement la chaîne à l'aide d'une serviette en papier et la graisser afin de la protéger contre la rouille.
7. Nettoyer la selle à l'aide d'un produit de nettoyage pour similicuir afin de conserver intacts la souplesse et le lustre de la housse.
8. Une cire pour carrosserie peut être utilisée pour toutes les surfaces peintes et chromées. Ne pas employer de cires détergentes car elles contiennent souvent des abrasifs.

9. Lorsque le nettoyage est terminé, mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti pendant plusieurs minutes.

REMISAGE

Si la moto doit être remise pour 60 jours ou plus, il convient de prendre certaines précautions pour éviter tout endommagement. Après un nettoyage complet de la moto, la préparer comme suit pour le remisage:

1. Vidanger le réservoir de carburant, le circuit de carburant et la cuve à niveau constant du carburateur.
2. Déposer la bougie, verser une cuillère à soupe d'huile moteur SAE 10W-40 dans le trou de bougie et replacer la bougie. Enfoncer le coupe-circuit du moteur et lancer quelques fois le moteur à l'aide de la pédale de kick afin de répartir l'huile sur les parois du cylindre.
3. Déposer la chaîne de transmission, la nettoyer soigneusement à l'aide d'un solvant puis la graisser. Remettre en place la chaîne ou la conserver dans un sachet en plastique (attaché au cadre pour éviter de l'égarer).
4. Lubrifier tous les câbles de commande.
5. Placer un support sous le cadre afin de surélever les deux roues.
6. Couvrir la sortie du tuyau d'échappement d'un sachet en plastique pour empêcher la pénétration d'humidité.
7. Si la moto doit être remise dans un lieu très humide ou exposé à l'air marin, enduire toutes les surfaces métalliques extérieures d'une fine couche d'huile. Ne pas enduire d'huile les parties en caoutchouc et la housse de selle.

N.B.

Effectuer toutes les réparations nécessaires avant de remiser la moto.

CARACTERISTIQUES GENERALES

CARACTERISTIQUES CARACTERISTIQUES GENERALES

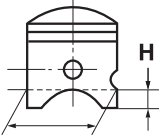
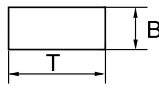
Nom du modèle:	YZ125B (USA, CDN, AUS, NZ) YZ125 (EUROPE, ZA)	
Numéro de code de modèle:	1SR1 (USA, CDN) 1SR2 (EUROPE) 1SR4 (AUS, NZ, ZA)	
Dimensions:	USA, AUS, NZ, ZA	EUROPE, CDN
Longueur totale	2,135 mm (84.1 in)	2,139 mm (84.2 in)
Largeur totale	827 mm (32.6 in)	←
Hauteur totale	1,315 mm (51.8 in)	1,318 mm (51.9 in)
Hauteur de la selle	997 mm (39.3in)	998 mm (39.3 in)
Empattement	1,443 mm (56.8 in)	←
Garde au sol minimale	386 mm (15.2 in)	388 mm (15.3 in)
Poids		
Poids à vide	94 kg (207 lb)	
Moteur:		
Type de moteur	2-temps, essence, refroidissement liquide	
Disposition des cylindres	Monocylindre	
Cylindrée	124 cm ³ (4.36 Imp oz, 4.19 US oz)	
Alésage x course	54 x 54.5 mm (2.126 x 2.146 in)	
Taux de compression	8.6–10.7 : 1	
Système de démarrage	Démarreur au pied	
Système de lubrification:	Mélange (30 : 1)(Yamalube 2-R)	
Type ou grade d'huile (2-temps):		
Huile de transmission	Marque recommandée: YAMALUBE SAE10W-40 API Service de type SG et au-delà JASO MA	
Vidange périodique	0.66 L (0.58 Imp qt, 0.69 US qt)	
Quantité totale	0.70 L (0.62 Imp qt, 0.74 US qt)	
Quantité de liquide de refroidissement (tout circuit compris):	0.9 L (0.79 Imp qt, 0.95 US qt)	
Filtre à air:	Elément de type humide	
Essence:		
Type	Essence super sans plomb uniquement, avec indice d'octane de recherche égal ou supérieur à 95.	
Capacité du réservoir	8.0 L (1.76 Imp gal, 2.11 US gal)	
Carburateur:		
Type/fabricant	TMX x 38SS/MIKUNI	
Bougie:		
Type/fabricant	BR9EVX/NGK (type à résistance)	
Ecartement	0.6–0.7 mm (0.024–0.028 in)	
Type d'embrayage:	Humide, multidisque	

CARACTERISTIQUES GENERALES

Boîte de vitesse:		
Système de réduction primaire	Pignon	
Taux de réduction primaire	3.368 (64/19)	
Transmission finale	Chaîne	
Taux de réduction secondaire	3.692 (48/13)	
Type de boîte de vitesses	Toujours en prise, 6-rapports	
Commande	Pied gauche	
Rapport de démultiplication:		
1ère	2.385 (31/13)	
2ème	1.933 (29/15)	
3ème	1.588 (27/17)	
4ème	1.353 (23/17)	
5ème	1.200 (24/20)	
6ème	1.095 (23/21)	
Châssis:	USA, ZA, AUS, NZ	EUROPE, CDN
Type de cadre	Simple berceau dédoublé	←
Angle de chasse	25.50 °	25.60 °
Chasse	105 mm (4.13 in)	107 mm (4.21 in)
Pneus:		
Type	A chambre à air	
Taille (avant)	80/100-21 51M	
Taille (arrière)	100/90-19 57M	
Pression de gonflage (avant et arrière)	100 kPa (1.0 kgf/cm ² , 15 psi)	
Freins:		
Type de frein avant	Frein monodisque	
Commande	Main droite	
Type de frein arrière	Frein monodisque	
Commande	Pied droit	
Suspension:		
Suspension avant	Fourche télescopique	
Suspension arrière	Bras oscillant (suspension monocross à bras)	
Amortisseur:		
Amortisseur avant	Ressort hélicoïdal/amortisseur hydraulique	
Amortisseur arrière	Ressort hélicoïdal/pneumatique, amortisseur hydraulique	
Débattement des roues:		
Débattement de roue avant	300 mm (11.8 in)	
Débattement de roue arrière	315 mm (12.4 in)	
Système électrique:		
Système d'allumage	Volant magnétique CDI	

CARACTERISTIQUES D'ENTRETIEN

CARACTERISTIQUES D'ENTRETIEN MOTEUR

Elément	Standard	Limite
Culasse: Volume de la chambre de combustion Limite de déformation	8.4 cm ³ (0.296 Imp oz, 0.284 US oz) ----	---- 0.03 mm (0.0012 in)
Cylindre: Alésage	54,000-54.014 mm (0.024–0.028 in)	54.1 mm (2.130 in)
Limite de conicité Limite d'ovalisation	---- ----	0.05 mm (0.0020 in) 0.01 mm (0.0004 in)
Piston: Taille de piston/ Point de mesure "H"  Jeu de piston Décalage de trou d'axe de piston	53.957–53.972 mm (2.1243–2.1249 in) 17.5 mm (0.69 in) 0.040–0.045 mm (0.0016–0.0018 in) 0.5 mm (0.019 in)/côté IN	---- ---- 0.1 mm (0.004 in) ----
Axe de piston Diamètre extérieur de l'axe de piston	14.995–15.000 mm (0.5904–0.5906 in)	14.975 mm (0.5896 in)
Segment: Forme du segment en coupe  Ecartement des becs (segment monté) Jeu latéral (monté)	Plat B=1.0 mm (0.039 in) T=2.35 mm (0.093 in) 0.5–0.7 mm (0.020–0.028 in) 0.035–0.070 mm (0.0014–0.0028 in)	---- ---- ---- 1.2 mm (0.047 in) 0.1 mm (0.004 in)
Vilebrequin: Largeur du vilebrequin "A" Limite de déformation "C" Jeu latéral de la tête de bielle "D" Jeu de pied de bielle "F"	55.90–55.95 mm (2.201–2.203 in) 0.03 mm (0.0012 in) 0.06–0.64 mm (0.002–0.025 in) 0.8–1.0 mm (0.031–0.039 in)	---- 0.05 mm (0.0020 in) ---- 2.0 mm (0.08 in)

CARACTERISTIQUES D'ENTRETIEN

Elément	Standard			Limite
Embrayage:				
Epaisseur du disque garni	2.9–3.1 mm (0.114–0.122 in)			2.8 mm (0.110 in)
Quantité	8			----
Epaisseur du plateau de pression	1.5–1.7 mm (0.059–0.067 in)			----
Quantité	7			----
Limite de déformation	----			0.2 mm (0.008 in)
Longueur libre de ressort d'appui du plateau de pression	40.1 mm (1.579 in)			38.1 mm (1.500 in)
Quantité	5			----
Jeu de butée de cloche d'embrayage	0.15–0.26 mm (0.006–0.010 in)			----
Jeu radial de cloche d'embrayage	0.014–0.046 mm (0.0006–0.0018 in)			----
Méthode de débrayage	Poussée interne, poussée par came			----
Boîte de vitesse:				
Limite de déformation d'arbre primaire	----			0.01 mm (0.0004 in)
Limite de déformation d'arbre secondaire	----			0.01 mm (0.0004 in)
Sélecteur:				
Type de sélecteur	Tambour de came et barre de guidage			----
Limite de torsion de barre guide	----			0.05 mm (0.0020 in)
Démarrreur:				
Type au pied et cliquet	Type au pied et cliquet			----
Tension de friction de l'agrafe du démarrage au pied	P=0.8–1.2 kg (1.8–2.6 lb)			----
Grade de l'huile du filtre à air (filtre huile):				
	Huile pour filtre à air mousse ou une huile équivalente			----
Carburateur:				
	USA, CDN	EUROPE	AUS, NZ, ZA	
Type/fabricant	TMX χ 38SS/ MIKUNI	←	←	
Marque d'identification	1C37 51	1C36 41	←	----
Gicleur principal (M.J)	#430	←	←	----
Aiguille – position clip (J.N)	6BFY43-74-3	←	←	----
Echancrure (C.A)	4.0	←	←	----
Gicleur de ralenti (P.J)	#40	#45	←	----
Vis d'air de ralenti (P.A.S.)	2-1/4	←	←	----
Taille de siège de pointeau (V.S)	T=2.35 mm (0.093 in)	←	←	----
Gicleur de démarrage (G.S)	#80	←	←	----
Niveau de carburant	9.5–10.5 mm (0.37–0.41 in)	←	←	----
Soupape flexible:				
Epaisseur	0.47 mm (0.019 in)			----
Levée de clapet	8.2–8.6 mm (0.323–0.339 in)			----
Limite de torsion	----			0.2 mm (0.008 in)

CARACTERISTIQUES D'ENTRETIEN

Élément	Standard	Limite
Refroidissement:		
Taille de la carcasse de radiateur:		
Largeur	107.8 mm (4.24 in)	----
Hauteur (gauche)	240 mm (9.45 in)	----
Hauteur (droit)	220 mm (8.66 in)	----
Épaisseur	32 mm (1.26 in)	----
Pression d'ouverture du bouchon de radiateur	95–125 kPa (0.95–1.25 kg/cm ² , 13.5–17.8 psi)	----
Capacité du radiateur (totale)	0.56 L (0.49 Imp qt, 0.59 US qt)	----
Pompe à eau:		
Type	Pompe centrifuge à aspiration unique	----

CHÂSSIS

Élément	Standard		Limite
Système de direction:			
Type de roulement de direction	Roulement à rouleaux coniques		----
Suspension avant:			
	USA, CDN, ZA, AUS, NZ	EUROPE	
Débattement de fourche	300 mm (11.8 in)	←	----
Longueur libre de ressort de fourche	454 mm (17.9 in)	←	449 mm (17.7 in)
Raideur de ressort, standard	K=4.1 N/mm (0.418 kg/mm, 23.4 lb/in)	←	----
Ressort en option	Oui	←	----
Capacité d'huile	524 cm ³ (18.4 Imp oz, 17.7 US oz)	526 cm ³ (18.5 Imp oz, 17.8 US oz)	----
Type d'huile	Huile de fourche "S1"	←	----
Diamètre extérieur du tube plongeur	48 mm (1.89 in)	←	----
Extrémité supérieure de la fourche	5 mm (0.2 in)	←	----
Suspension arrière:			
	USA, CDN, ZA, AUS, NZ	EUROPE	
Débattement d'amortisseur	131.5 mm (5.18 in)	←	----
Longueur de ressort libre	Approx.265 mm (10.43 in)	←	----
Longueur de raccord*			----
Repère d'identification (Rouge/1)	258 mm (10.16 in)	252 mm (9.92 in)	----
Repères d'identification (Rouge/2)	264 mm (10.39 in)	258 mm (10.16 in)	----
Repères d'identification (Rouge/3)	255.5 mm (10.06 in)	249.5 mm (9.82 in)	----
Longueur de précontrainte <Min.–Max.>	1.5–18 mm (0.06–0.71 in)	←	----
Raideur de ressort, standard	K=46.0 N/mm (4.70 kg/mm, 263.2 lb/in)	←	----
Ressort en option	Oui	←	----
Pression du gaz enfermé	1,000 kPa (10 kg/cm ² , 142 psi)	←	----
*Les caractéristiques du ressort varient en fonction du lot de fabrication.			

CARACTERISTIQUES D'ENTRETIEN

Élément	Standard	Limite
Bras oscillant: Limite de jeu du bras oscillant Extrémité Jeu latéral	---- ----	1.0 mm (0.04 in) 0.2–0.9 mm (0.008–0.035 in)
Roue: Type de roue avant Type de roue arrière Taille/matériau de la jante avant Taille/matériau de la jante arrière Limite de voilage de la jante: Radial Latéral	Roue à rayons Roue à rayons 21 × 1.60/Aluminum 19 × 1.85/Aluminum ---- ---- ----	---- ---- ---- ---- 2.0 mm (0.08 in) 2.0 mm (0.08 in)
Chaîne de transmission: Type/fabricant Nombre de maillons Jeu de la chaîne Longueur de la chaîne (15 maillons)	DID520DMA2 SDH G&B/DAIDO 111 maillons + attache 48–58 mm (1.9–2.3 in) ----	---- ---- ---- 242.9 mm (9.563 in)
Frein à disque avant: Diamètre extérieur du disque × Epaisseur Epaisseur de plaquette Diamètre intérieur du maître cylindre Diamètre intérieur du cylindre d'étrier Type de liquide de frein	250 × 3.0 mm (9.84 × 0.12 in) 4.4 mm (0.17 in) 9.52 mm (0.375 in) 22.65 mm (0.892 in) × 2 DOT N°4	250 × 2.5 mm (9.84 × 0.10 in) 1.0 mm (0.04 in) ---- ---- ----
Frein à disque arrière: Diamètre extérieur du disque × Epaisseur Limite de déflexion Epaisseur de plaquette Diamètre intérieur du maître cylindre Diamètre intérieur du cylindre d'étrier Type de liquide de frein	245 × 4.0 mm (9.65 × 0.16 in) ---- 6.4 mm (0.25 in) 11.0 mm (0.433 in) 25.4 mm (1.000 in) × 1 DOT N°4	245 × 3.5 mm (9.65 × 0.14 in) 0.15 mm (0.006 in) 1.0 mm (0.04 in) ---- ---- ----
Levier et pédale de frein: Position du levier de frein Hauteur de la pédale de frein (distance verticale au-dessus du sommet du repose-pied) Garde du levier d'embrayage (à l'extrémité du levier) Jeu de la poignée des gaz	95 mm (3.74 in) Zéro mm (zéro in) 8–13 mm (0.31–0.51 in) 3–5 mm (0.12–0.20 in)	---- ---- ---- ----

COUPLE DE SERRAGE

PARTIE ELECTRIQUE

Élément	Standard	Limite
Système d'allumage:		
Avance d'allumage (AV. PMH)	0.48 mm (0.019 in)	----
Type de système d'avance	Partie électrique	----
CDI:		
Magnéto-modèle (stator)/Fabricant	1C3-10/YAMAHA	----
Résistance de la bobine de charge 1 (couleur)	720–1,080 Ω à 20 °C (68 °F) (vert/blanc-noir/rouge)	----
Résistance de la bobine de charge 2 (couleur)	44–66 Ω à 20 °C (68 °F) (noir-vert/bleu)	----
Résistance de la bobine d'excitation (couleur)	248–372 Ω à 20 °C (68 °F) (blanc/bleu-blanc/rouge)	----
Modèle/fabricant du boîtier CDI	1C3-10/YAMAHA	----
Bobine d'allumage:		
Modèle/fabricant	1C3-00/YAMAHA	----
Longueur d'étincelle minimum	6 mm (0.24 in)	----
Résistance de l'enroulement primaire	0.24–0.36 Ω à 20 °C (68 °F)	----
Résistance de l'enroulement secondaire	5.7–8.5 k Ω à 20 °C (68 °F)	----
Capuchon de bougie:		
Résistance	4–6 k Ω à 20 °C (68 °F)	----

COUPLE DE SERRAGE







MOTEUR

N.B.

Le couple de serrage des parties marquées Δ doit être vérifié après le rodage ou avant chaque course.

Élément	Di- amètre de filet	Qté	Couple de serrage	Remarques
Bougie	M14S	1	20 Nm (2.0 m•kg, 14 ft•lb)	
Culasse (écrou)	M8	5	28 Nm (2.8 m•kg, 20 ft•lb)	Rondelle en cuivre
Culasse (goujon)	M8	5	13 Nm (1.3 m•kg, 9.4 ft•lb)	
Cylindre (écrou)	M8	4	30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)	
Cylindre (goujon)	M10	4	13 Nm (1.3 m•kg, 9.4 ft•lb)	
Clapet de puissance:				
Couvercle	M5	4	5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)	YPVS
Levier articulé	M4	1	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	YPVS
Champignon de débrayage	M5	4	8 Nm (0.8 m•kg, 5.8 ft•lb)	YPVS
Tige de débrayage	M5	1	5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)	YPVS
Fourchette de régulateur	M5	1	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	YPVS
Boîtier	M4	2	5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)	YPVS
Couvercle de boîtier de pompe à eau	M5	3	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	YPVS
Couvercle de carter de pompe à eau	M6	4	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
Boulon de vidange du liquide de refroidissement	M6	1	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	Rondelle en cuivre
Radiateur	M6	6	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
Panneau du radiateur	M6	2	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
Collier de durit de radiateur	M6	8	2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)	

COUPLE DE SERRAGE


	Élément	Di- amètre de filet	Qté	Couple de serrage	Remarques
	Elément de filtre à air	M6	1	2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)	
	Raccord de carburateur	M6	4	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Collier à pince de raccord du carburateur	M4	1	2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)	
	Collier à pince du conduit d'admission d'air	M4	1	2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)	
△	Boîtier de filtre à air	M6	4	8 Nm (0.8 m•kg, 5.8 ft•lb)	
	Bride de joint de filtre à air	M5	1	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	
	Clapets d'admission	M3	6	1 Nm (0.1 m•kg, 0.7 ft•lb)	
	Boulon de réglage du câble des gaz et contre-écrou	M8	1	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
	Câble des gaz	M6	1	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	
	Carter	M6	12	14 Nm (1.4 m•kg, 10 ft•lb)	
	Couvercle de carter droit	M6	8	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Couvercle de carter gauche	M6	4	5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)	
	Couvercle de pignon de chaîne	M6	2	5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)	
	Couvercle de roulement plate	M6	4	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Support	M6	1	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Boulon de contrôle d'huile	M6	1	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	Rondelle en cuivre
	Boulon de vidange d'huile	M10	1	20 Nm (2.0 m•kg, 14 ft•lb)	Rondelle en cuivre
	Pédale de kick	M6	1	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Couvercle d'embrayage	M6	6	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Pignon menant de transmission primaire	M8	1	48 Nm (4.8 m•kg, 35 ft•lb)	
	Noix d'embrayage	M16	1	80 Nm (8.0 m•kg, 58 ft•lb)	Rondelle-frein
	Ressort d'embrayage	M6	5	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Boulon de réglage du câble d'embrayage et contreécrou	M6	1	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	
	Couronne arrière	M18	1	75 Nm (7.5 m•kg, 54 ft•lb)	Rondelle-frein
	Selecteur	M6	1	12 Nm (1.2 m•kg, 8.7 ft•lb)	
	Couvercle de roulement plate (barillet de sélecteur)	M6	2	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Guide de sélecteur	M6	2	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Doigt de verrouillage	M6	1	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Segment	M8	1	30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)	
△	Tuyau d'échappement	M6	2	12 Nm (1.2 m•kg, 8.7 ft•lb)	
△	Support de tuyau d'échappement (avant)	M6	1	12 Nm (1.2 m•kg, 8.7 ft•lb)	
△	Support de tuyau d'échappement (arrière)	M6	1	12 Nm (1.2 m•kg, 8.7 ft•lb)	
	Silencieux				
△	Silencieux et cadre	M6	2	12 Nm (1.2 m•kg, 8.7 ft•lb)	
	Fibre	M6	4	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	

COUPLE DE SERRAGE






CHÂSSIS

N.B.


Le couple de serrage des parties marquées Δ doit être vérifié après le rodage ou avant chaque course.

	Élément	Di- amètre de filet	Qté	Couple de serrage	Remarques
Δ	Té supérieur et fourreau	M8	4	21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)	
Δ	Té inférieur et fourreau	M8	4	21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)	
Δ	Té supérieur et arbre de direction	M24	1	145 Nm (14.5 m•kg, 105 ft•lb)	
Δ	Support supérieur du guidon	M8	4	28 Nm (2.8 m•kg, 20 ft•lb)	
Δ	Support de guidon inférieur	M12	2	40 Nm (4.0 m•kg, 29 ft•lb)	
Δ	Écrou de colonne de direction	M28	1	Voir N.B.	
	Fourche et amortisseur complet	M51	2	30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)	
	Fourche et dispositif de réglage ajuster	M22	2	55 Nm (5.5 m•kg, 40 ft•lb)	Rondelle en cuivre 
	Amortisseur complet et soupape de base	M42	2	29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)	
	Dispositif de réglage et amortisseur complet	M12	2	29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)	
	Vis de purge d'air (fourche) et soupape de base	M5	2	1 Nm (0.1 m•kg, 0.7 ft•lb)	
Δ	Fourche et protection de fourche	M6	6	5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)	
Δ	Guide de câble (tuyau de frein avant) et étrier inférieur	M6	1	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	
Δ	Protection de fourche et support de durit de frein	M6	2	8 Nm (0.8 m•kg, 5.8 ft•lb)	
	Couvercle du logement de câble des gaz	M4	2	1 Nm (0.1 m•kg, 0.7 ft•lb)	
Δ	Maître-cylindre de frein avant et support	M6	2	9 Nm (0.9 m•kg, 6.5 ft•lb)	
	Boulon de montage du levier de frein	M6	1	6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)	
	Écrou de montage du levier de frein	M6	1	6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)	
	Contre-écrou de réglage de position du levier de frein	M6	1	5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)	
	Écrou de montage du levier d'embrayage	M6	1	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	
	Support de levier d'embrayage	M5	2	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	
	Couvercle de maître-cylindre de frein avant	M4	2	2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)	
Δ	Boulon de raccord de durit de frein avant (maître-cylindre)	M10	1	30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)	Rondelle en cuivre
Δ	Boulon d'union de tuyau de frein avant (étrier)	M10	1	30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)	Rondelle en cuivre
Δ	Etrier de frein avant et fourche	M8	2	28 Nm (2.8 m•kg, 20 ft•lb)	
	Capuchon de poignée supérieur et inférieur	M6	2	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	
	Etrier de frein (avant et arrière) et bouchon de goupille de plaquette	M10	2	3 Nm (0.3 m•kg, 2.2 ft•lb)	
Δ	Etrier de frein (avant et arrière) et goupille de plaquette	M10	2	18 Nm (1.8 m•kg, 13 ft•lb)	
Δ	Etrier de frein (avant et arrière) et vis de purge	M8	2	6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)	
Δ	Axe de roue avant et écrou d'axe	M16	1	105 Nm (10.5 m•kg, 75 ft•lb)	

COUPLE DE SERRAGE

	Élément	Di- amètre de filet	Qté	Couple de serrage	Remarques
△	Support d'axe de roue avant	M8	4	21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)	
△	Disque de frein avant et moyeu de roue	M6	6	12 Nm (1.2 m•kg, 8.7 ft•lb)	
△	Disque de frein arrière et moyeu de roue	M6	6	14 Nm (1.4 m•kg, 10 ft•lb)	
	Repose-pied et cadre	M10	4	55 Nm (5.5 m•kg, 40 ft•lb)	TORX 
△	Montage de la pédale de frein	M8	1	26 Nm (2.6 m•kg, 19 ft•lb)	
△	Maître-cylindre de frein arrière et cadre	M6	2	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
	Couvercle de maître-cylindre de frein arrière	M4	2	2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)	
△	Boulon d'union de tuyau de frein arrière (étrier)	M10	1	30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)	Rondelle en cuivre
△	Boulon de raccord de durit de frein arrière (maître-cylindre)	M10	1	30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)	Rondelle en cuivre
△	Axe de roue arrière et écrou d'axe	M20	1	125 Nm (12.5 m•kg, 90 ft•lb)	
△	Écrou (rayon)	—	72	3 Nm (0.3 m•kg, 2.2 ft•lb)	
△	Pignon de sortie de boîte et moyeu de roue	M8	6	42 Nm (4.2 m•kg, 30 ft•lb)	
△	Couvre-disque de frein et étrier de frein arrière	M6	2	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
△	Protection et étrier de frein arrière	M6	2	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
	Boulon de réglage et contre-écrou du tendeur de la chaîne de transmission	M8	2	19 Nm (1.9 m•kg, 13 ft•lb)	
	Moteur:				
△	Moteur et cadre (avant)	M10	1	64 Nm (6.4 m•kg, 46 ft•lb)	
△	Moteur et cadre (inférieur)	M10	1	64 Nm (6.4 m•kg, 46 ft•lb)	
△	Support de moteur au cadre	M8	2	34 Nm (3.4 m•kg, 24 ft•lb)	
△	Support du moteur et moteur	M8	1	34 Nm (3.4 m•kg, 24 ft•lb)	
△	Boulon-pivot et écrou	M16	1	85 Nm (8.5 m•kg, 61 ft•lb)	
△	Bras relais et bras oscillant	M14	1	70 Nm (7.0 m•kg, 50 ft•lb)	
△	Bras relais et bielle	M14	1	80 Nm (8.0 m•kg, 58 ft•lb)	
△	Bielle et cadre	M14	1	80 Nm (8.0 m•kg, 58 ft•lb)	
△	Amortisseur arrière et cadre	M10	1	56 Nm (5.6 m•kg, 40 ft•lb)	
△	Amortisseur arrière et bras relais	M10	1	53 Nm (5.3 m•kg, 38 ft•lb)	
△	Cadre arrière et cadre (supérieur)	M8	1	32 Nm (3.2 m•kg, 23 ft•lb)	
△	Cadre arrière et cadre (inférieur)	M8	2	29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)	
△	Bras oscillant et support de durit de frein	M5	4	3 Nm (0.3 m•kg, 2.2 ft•lb)	
	Bras oscillant et renfort	M4	4	2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)	
	Montage de tendeur de chaîne	M8	2	16 Nm (1.6 m•kg, 11 ft•lb)	
	Support de chaîne et bras oscillant	M6	3	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
	Fixation et bras oscillant	M5	4	6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)	
	Guide-câble et cadre	M5	2	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	
△	Bossage de montage du réservoir de carburant et cadre	M10	2	20 Nm (2.0 m•kg, 14 ft•lb)	
△	Réservoir de carburant	M6	2	10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)	
△	Réservoir de carburant et robinet de carburant	M6	2	4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)	

COUPLE DE SERRAGE

Élément	Di- amètre de filet	Qté	Couple de serrage	Remarques
Réservoir de carburant et support de réglage de la selle	M6	1	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
Réservoir à essence et vis d'accrochage (band de fixation)	M6	1	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
Réservoir de carburant et support de réservoir de carburant	M6	4	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
△ Prise d'air et réservoir de carburant	M6	4	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
△ Prise d'air et plaque de protection de radiateur (inférieure)	M6	2	6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)	
△ Garde-boue avant	M6	4	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
△ Garde-boue arrière (avant)	M6	2	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
△ Garde-boue arrière (arrière)	M6	2	12 Nm (1.2 m•kg, 8.7 ft•lb)	
△ Cache latéral	M6	2	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
Selle	M8	2	19 Nm (1.9 m•kg, 13 ft•lb)	
△ Plaque d'identification	M6	1	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	

N.B.

1. Serrer d'abord l'écrou crénelé de direction à 38 Nm (3.8 m•kg, 27 ft•lb) à l'aide d'une clé à ergots, puis le desserrer d'un tour.
2. Resserrer l'écrou crénelé de direction à 7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb).

PARTIE ELECTRIQUE

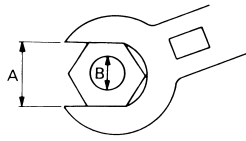
Élément	Di- amètre de filet	Qté	Couples de serrage	Remarques
Stator	M6	3	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	
Rotor	M12	1	56 Nm (5.6 m•kg, 40 ft•lb)	
Bobine d'allumage	M6	2	7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)	

COUPLE DE SERRAGE

CARACTERISTIQUES

GENERALES DE COUPLE

Ce tableau spécifie les couples de serrage des attaches standard avec filet à pas I.S.O. standard. Les spécifications de couple pour les composants ou ensembles spéciaux sont indiquées dans les sections appropriées de ce manuel. Pour éviter toute déformation, serrer les ensembles à plusieurs attaches en procédant en croix, par étapes progressives, jusqu'à ce que le couple final soit atteint. Sauf indication contraire, les spécifications de couple s'entendent pour des filets propres et secs. Les éléments doivent être à température ambiante.



- A. Distance entre les plats
- B. Diamètre extérieur du filet

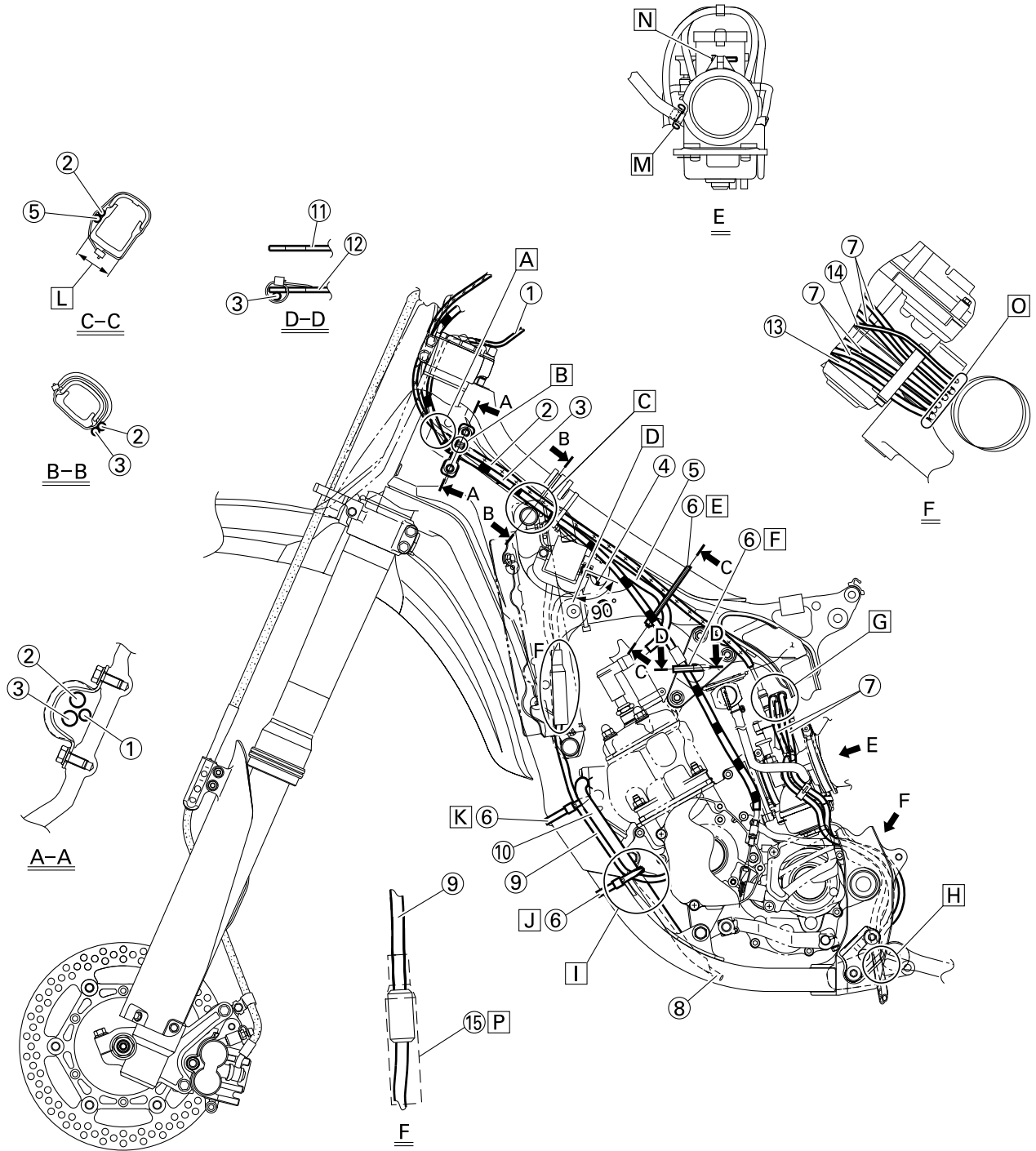
A (Ecro u)	B (Boul on)	SPECIFICATION DE COUPLE		
		Nm	m•kg	ft•lb
10 mm	6 mm	6	0.6	4.3
12 mm	8 mm	15	1.5	11
14 mm	10 mm	30	3.0	22
17 mm	12 mm	55	5.5	40
19 mm	14 mm	85	8.5	61
22 mm	16 mm	130	13	94

DEFINITION DES UNITES

Unité	Signification	Définition	Mesure
mm	millimètre	10^{-3} mètre	Longueur
cm	centimètre	10^{-2} mètre	Longueur
kg	kilogramme	10^3 gramme	Poids
N	Newton	$1 \text{ kg} \times \text{m}/\text{sec}^2$	Force
Nm	Newton-mètre	$\text{N} \times \text{m}$	Couple
m•kg	Mètre kilogramme	$\text{m} \times \text{kg}$	Couple
Pa	Pascal	N/m^2	Pression
N/mm	Newton par millimètre	N/mm	Raideur de ressort
L	Litre	—	Volume ou contenance
cm ³	Centimètre cube	—	Volume ou contenance
tr/min	Tours par minute	—	Régime du moteur

SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES

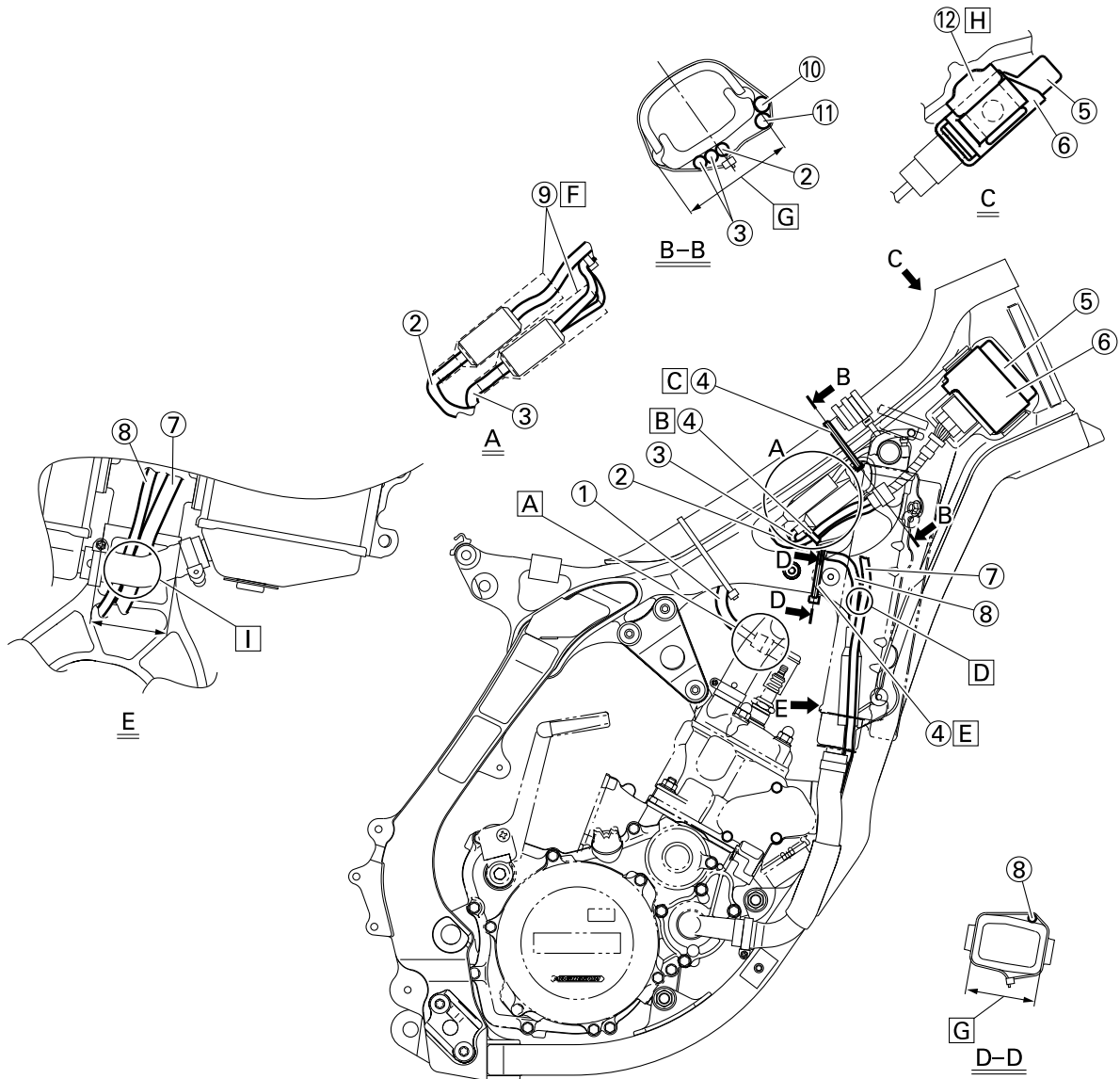
SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES



SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES

1. Fil du bouton "ENGINE STOP"
 2. Câble des gaz
 3. Câble d'embrayage
 4. Fil de terre
 5. Fil haute tension
 6. Collier à pince
 7. Durit de ventilation
 8. Durit de mise à l'air du radiateur
 9. Fil de magnéto CDI
 10. Durit de mise à l'air YPVS
 11. Support de moteur supérieur (droit)
 12. Support de moteur supérieur (gauche)
 13. Durit de mise à l'air de carter
 14. Durit de trop-plein
 15. Cache du connecteur
- A. Faire passer le câble d'embrayage à l'extérieur du câble des gaz et du fil du bouton "ENGINE STOP".
- B. Aligner la bande de positionnement du câble des gaz sur le guide du câble.
- C. Faire passer le câble des gaz, le câble d'embrayage et le fil du bouton "ENGINE STOP" au-dessus de la durit de mise à l'air du radiateur.
- D. Installer la bobine d'allumage, le faisceau latéral et le fil de masse ensemble sur le cadre. Fixer le fil de masse de façon à ce que sa borne se trouve dans la plage indiquée.
- E. Brider le câble des gaz et le fil haute tension au cadre.
- F. Brider le câble d'embrayage sur le support gauche du moteur. Brider le câble d'embrayage sous l'oeillet de positionnement.
- G. Refaire passer la durit de ventilation du câble des gaz.
- H. Faire passer la durit de ventilation, la durit de trop-plein et la durit de mise à l'air du carter moteur entre le cadre et la bielle.
- I. Faire passer la durit de mise à l'air du radiateur et la durit de mise à l'air YPVS à l'extérieur du support du moteur et à l'intérieur du tube inférieur. Ensuite, faire passer la durit de mise à l'air du radiateur à l'intérieur de la durit de mise à l'air YPVS.
- J. Brider sur le cadre le fil de magnéto CDI, la durit de mise à l'air du radiateur et la durit de mise à l'air YPVS.
- K. Brider sur le cadre le fil du volant magnétique CDI et la durit de mise à l'air du radiateur. Veiller à les brider au dessus de la saillie du cadre. Placer les extrémités du collier dans le sens de la flèche.
- L. Rechercher les extrémités du collier à pince dans la plage fléchée.
- M. Tourner le clip avec sa prise pour les doigts orientée vers l'avant.
- N. Serrer le collier à pince avec sa tête de vis orientée vers le côté gauche du châssis (des deux côtés du raccord de carburateur et du conduit d'admission d'air).
- O. Faire passer la durit de ventilation, la durit de trop-plein et la durit de mise à l'air du carter moteur de façon à ce qu'elles ne soient pas en contact avec l'amortisseur arrière.
- P. Mettre le capuchon de connecteur en contact avec le coupleur.

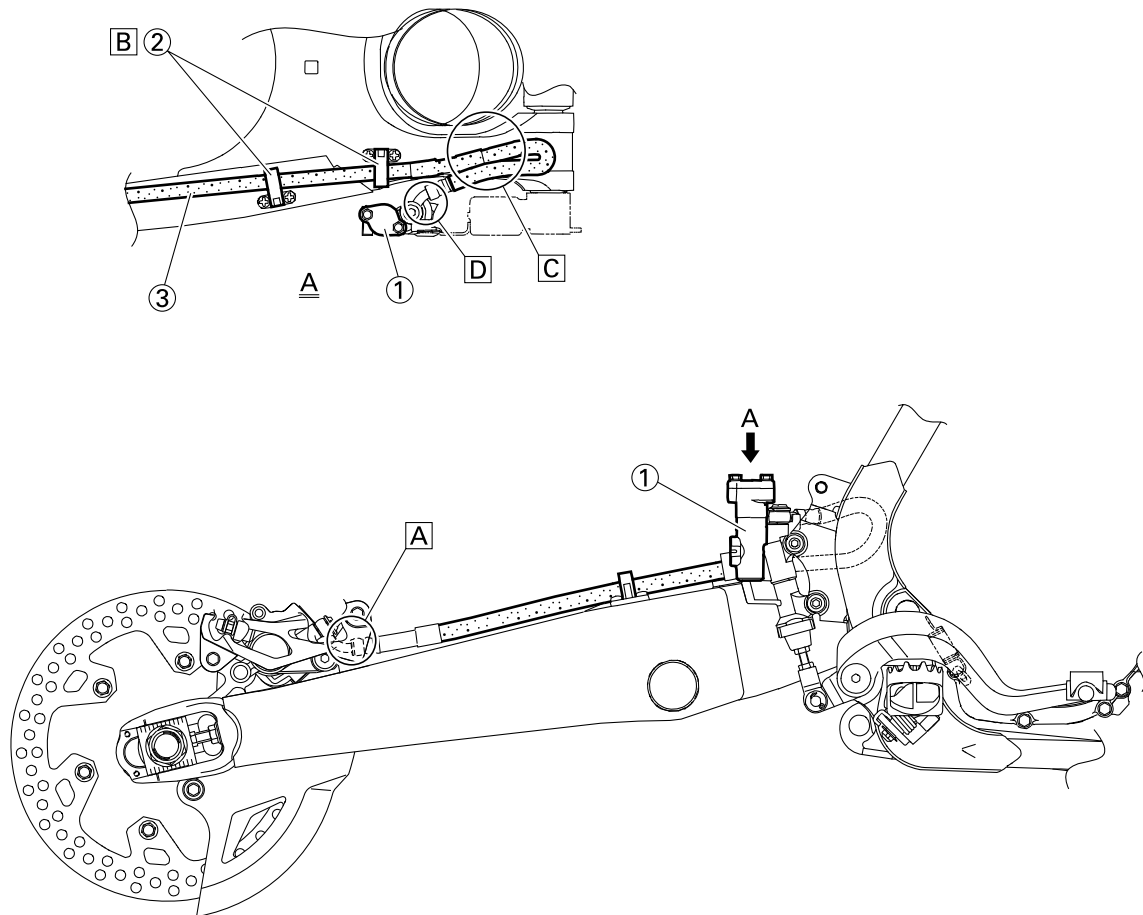
SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES



SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES

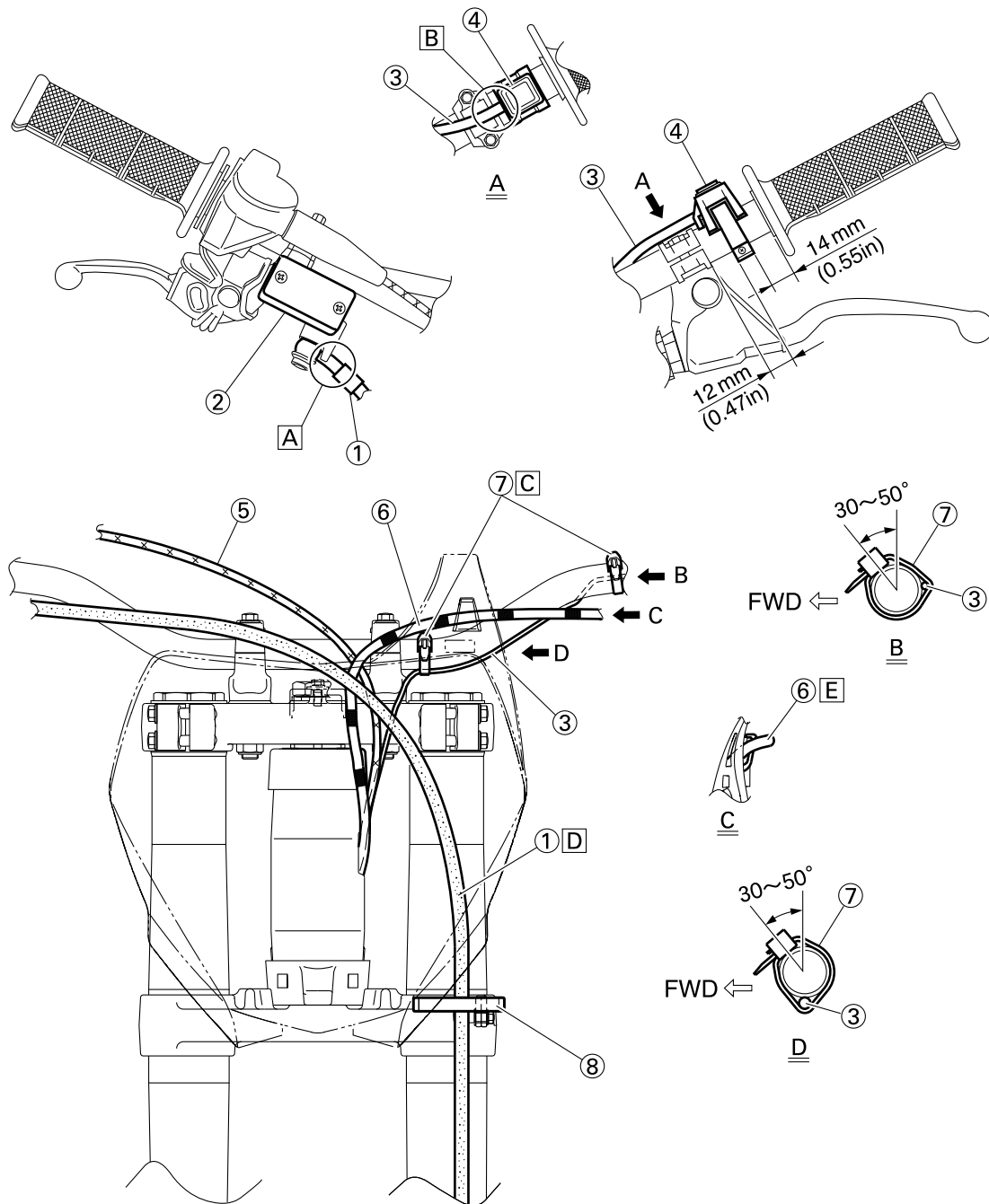
1. Fil haute tension
2. Fil du bouton "ENGINE STOP"
3. Fil de la bobine d'allumage
4. Collier à pince
5. Boîtier CDI
6. Boîtier CDI
7. Durit de mise à l'air du radiateur
8. Fil de magnéto CDI
9. Cache du connecteur
10. Câble des gaz
11. Câble d'embrayage
12. Câble d'embrayage
- A. Faire passer le fil haute tension à gauche de la durit de mise à l'air du radiateur.
- B. A l'aide d'un collier de serrage en plastique, brider le fil du bouton "ENGINE STOP", le fil de la bobine d'allumage et le fil de magnéto CDI ensemble avec les extrémités du collier vers l'arrière et couper ensuite l'extrémité du collier de serrage.
- C. Brider sur le cadre le câble des gaz, le câble d'embrayage, le fil de la bobine d'allumage et le fil du bouton "ENGINE STOP". Pour cela, brider sur leurs tubes protecteurs le fil de la bobine d'allumage et le fil du bouton "ENGINE STOP". Serrer le collier à pince de façon à ce que le fil du bouton "ENGINE STOP" ne soit pas tiré lorsque le guidon tourne vers la gauche et vers la droite.
- D. Faire passer le fil du volant magnétique CDI et la durit de mise à l'air du radiateur entre le cadre et le radiateur (droite).
- E. Brider le fil de magnéto CDI au cadre sur sa bande adhésive de positionnement.
- F. Mettre le capuchon de connecteur en contact avec le coupleur.
- G. Rechercher les extrémités du collier à pince dans la plage fléchée.
- H. Insérer la bande de l'unité CDI jusqu'à ce qu'il s'arrête contre le support de l'unité CDI.
- I. Faire passer le fil de magnéto CDI et la durit de mise à l'air du radiateur entre le cadre et la durit du radiateur de façon à ce qu'ils se trouvent dans la zone indiquée par la flèche. De même, veiller à ce que le fil de magnéto CDI passe à gauche de la durit de mise à l'air du radiateur.

SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES



1. Maître-cylindre
2. Support de tuyau de frein
3. Tuyau de frein
- A. Installez le tuyau de frein de façon à ce que la section conduite soit orientée comme illustré et légèrement en contact avec la saillie de l'étrier.
- B. Acheminer la durit de frein dans les supports de durit de frein.
- C. Si la durit de frein entre en contact avec le ressort (amortisseur arrière), en corriger la torsion.
- D. Installer le tuyau de frein de manière que la partie avec le tuyau soit dirigée comme indiqué et touche légèrement la saillie sur le maître-cylindre.

SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES



1. Tuyau de frein
2. Maître-cylindre
3. Fil du bouton "ENGINE STOP"
4. Bouton d'arrêt du moteur "ENGINE STOP"
5. Câble des gaz
6. Câble d'embrayage
7. Collier à pince
8. Guide-câble

- A. Installer le tuyau de frein de manière que la partie avec le tuyau soit dirigée comme indiqué et touche légèrement la saillie sur le maître-cylindre.
- B. Faire passer le fil de bouton d'arrêt du moteur "ENGINE STOP" au centre du support d'embrayage.
- C. Fixer le fil du bouton "ENGINE STOP" sur le guidon.

- D. Faire passer le tuyau de frein devant la plaque d'immatriculation et à travers le guide de câble.
- E. Faire passer le câble d'embrayage au travers du guide de câble sur la plaque d'immatriculation.

PROGRAMME D'ENTRETIEN

CONTROLES ET REGLAGES PERIODIQUES

PROGRAMME D'ENTRETIEN

N.B.

- Le programme suivant est destiné à servir de guide général pour l'entretien et le graissage. Garder à l'esprit que les intervalles d'entretien et de graissage varient en fonction des conditions atmosphériques, du terrain, de la situation géographique et de l'utilisation du véhicule. Si une question se pose quant aux fréquences de l'entretien ou de la lubrification du véhicule, demander conseil à son concessionnaire Yamaha.
- Les contrôles périodiques sont indispensables au maintien des performances du véhicule. La durée de service des pièces varie énormément selon les conditions d'utilisation du véhicule (par exemple, pluie, boue, etc.). Il convient donc éventuellement de réduire les échéances reprises dans la liste ci-dessous.

Elément	Après rodage	A chaque course (environ 2.5 heures)	Chaque troisième (environ 7.5 heures)	Chaque cinquième (environ 12.5 heures)	Selon les besoins	Remarques
PISTON Contrôler et nettoyer Remplacer	●	●		●	●	Contrôler s'il n'est pas fendu Rechercher et éliminer les éventuels dépôts de calamine.
SEGMENT DE PISTON Contrôler Remplacer	●	●	●		●	Contrôler l'écartement des becs
AXE DE PISTON, ROULEMENT DE PIED DE BIELLE Contrôler Remplacer		●			●	
CULASSE Contrôler et nettoyer Resserrer	● ●	● ●				Rechercher et éliminer les éventuels dépôts de calamine. Contrôler le joint
CYLINDRE Contrôler et nettoyer Remplacer	●	●			●	Rechercher les marques de rayures Contrôler l'usure
YPVS Contrôler et nettoyer	●	●				Rechercher et éliminer les éventuels dépôts de calamine.
EMBRAYAGE Contrôler et régler Remplacer	●	●			●	Contrôler la cloche, le disque garni, le plateau de pression et le ressort d'appui du plateau de pression.

PROGRAMME D'ENTRETIEN

Élément	Après rodage	A chaque course (environ 2.5 heures)	Chaque troisième (environ 7.5 heures)	Chaque cinquième (environ 12.5 heures)	Selon les besoins	Remarques
BOITE DE VITESSES Remplacer l'huile Contrôler Remplacer le roulement	●			●	● ●	Marque recommandée: YAMALUBE SAE10W-40 API Service de type SG et au-delà JASO MA
FOURCHETTE, TAMBOUR, BARRE DE GUIDAGE Contrôler					●	Contrôler l'usure
ECROU DU ROTOR Resserrer	●			●		
POT D'ÉCHAPPEMENT Contrôler Nettoyer Resserrer Remplacer la protection	● ● ●	● ●		●	● *	* Quand le bruit d'échappement devient plus fort ou qu'une baisse des performances se ressent.
VILEBREQUIN Contrôler et nettoyer				●	●	
CARBURATEUR Contrôler, régler et nettoyer	●	●				
BOUGIE Contrôler et nettoyer Remplacer	●		●		●	
CHAÎNE DE TRANSMISSION Lubrification, jeu, alignement Remplacer	●	●			●	Utiliser de la graisse pour chaîne Jeu de la chaîne: 48–58 mm (1.9–2.3 in)
CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT Contrôler le niveau de liquide de refroidissement et l'absence de fuites Contrôler le fonctionnement du bouchon de radiateur Remplacer le liquide de refroidissement Contrôler les durits	●	● ●			● ●	Tous les deux ans

PROGRAMME D'ENTRETIEN

Élément	Après rodage	A chaque course (environ 2.5 heures)	Chaque troisième (environ 7.5 heures)	Chaque cinquième (environ 12.5 heures)	Selon les besoins	Remarques
ECROUS ET BOULONS EXTERIEURS Resserrer	●	●				Se reporter à la section "MISE EN MARCHÉ ET RODAGE" au CHAPITRE 1.
FILTRE A AIR Nettoyer et lubrifier Remplacer	●	●			●	Utiliser de l'huile pour filtre à air mousse ou une huile équivalente
CADRE Nettoyer et contrôler	●	●				
RESERVOIR, ROBINET DE CARBURANT Nettoyer et contrôler	●		●			
FREINS Régler la position du levier et la hauteur de la pédale Graisser le point de pivot Contrôler la surface du disque de frein Contrôler le niveau de liquide et l'absence de fuites Resserrer les boulons du disque de frein, de l'étrier, du maître-cylindre et les boulons- raccords Remplacer les plaquettes Changer le liquide de frein	●	●			● ●	Une fois par an
FOURCHES Contrôler et régler Remplacer l'huile Remplacer la bague d'étanchéité	● ●	●		●	●	Huile de fourche "S1"
BAGUE D'ETANCHEITE ET JOINT ANTIPOUSSIÈRE DE FOURCHE Nettoyer et lubrifier	●	●				Graisse à base de lithium
GUIDE DE PROTECTION Remplacer					●	

PROGRAMME D'ENTRETIEN

Élément	Après rodage	A chaque course (environ 2.5 heures)	Chaque troisième (environ 7.5 heures)	Chaque cinquième (environ 12.5 heures)	Selon les besoins	Remarques
AMORTISSEUR ARRIERE Contrôler et régler Lubrifier Remplacer le siège de ressort Resserrer	●	●			(Après utilisation par temps de pluie) ● ●	Graisse au bisulfure de molybdène Une fois par an
PATIN ET ROULEAUX DE CHAÎNE DE TRANSMISSION Contrôler	●	●				
BRAS OSCILLANT Contrôler, lubrifier et resserrer	●	●				Graisse au bisulfure de molybdène
BRAS RELAIS, BIELLE Contrôler, lubrifier et resserrer	●	●				Graisse au bisulfure de molybdène
TÊTE DE FOURCHE Contrôler le jeu et resserrer Nettoyer et lubrifier Remplacer le roulement	●	●		●	●	Graisse à base de lithium
PNEUS, ROUES Contrôler la pression de gonflage, le voile de roue, l'usure des pneus et la tension des rayons Resserrer le boulon du pignon Contrôler les roulements Remplacer les roulements Lubrifier	●	●	●		●	Graisse à base de lithium
ACCELERATEUR, CÂBLE DE COMMANDE Contrôler le cheminement et le raccordement Lubrifier	●	●				Lubrifiant pour câbles Yamaha ou huile moteur SAE 10W-40

CONTROLE ET ENTRETIEN AVANT UTILISATION

CONTROLE ET ENTRETIEN AVANT UTILISATION

Avant d'entamer le rodage du véhicule, un entraînement ou une course, s'assurer que la moto est en bon état de marche. Avant d'utiliser cette moto, contrôler les points suivants.

CONTROLE GENERAL ET ENTRETIEN

Élément	Travail	Page
Liquide de refroidissement	Contrôler que le niveau du liquide de refroidissement atteint le bouchon du radiateur. Contrôler que le circuit de refroidissement ne présente aucune fuite.	P.3-6 – 7
Carburant	S'assurer qu'un mélange d'huile et d'essence frais est dans le réservoir à carburant. Contrôler que la canalisation de carburant ne présente aucune fuite.	P.1-11 – 12
Huile de transmission	Contrôler que le niveau d'huile est correct. S'assurer que le carter ne fuit pas.	P.3-9
Sélecteur et embrayage	Contrôler que les vitesses passent correctement et dans l'ordre, et que l'embrayage fonctionne en douceur.	P.3-7
Poignée de gaz/logement	Contrôler que la poignée des gaz fonctionne bien et que son jeu est correct. Si nécessaire, lubrifier la poignée des gaz et son logement.	P.3-7 – 8
Freins	Contrôler le jeu du frein avant et l'efficacité des freins avant et arrière.	P.3-10 – 13
Chaîne de transmission	Contrôler la tension et l'alignement de la chaîne. Contrôler que la chaîne est correctement lubrifiée.	P.3-13 – 14
Roues	Contrôler l'usure et la pression de gonflage des pneus. Contrôler que les rayons sont bien tendus et ne présentent pas de jeu excessif.	P.3-18
Direction	Contrôler que le mouvement du guidon s'effectue en douceur et ne présente pas de jeu excessif.	P.3-18 – 19
Fourche avant et amortisseur arrière	Contrôler qu'ils fonctionnent en douceur et ne présentent pas de fuite d'huile.	P.3-14 – 17
Câbles et fils	Contrôler que les câbles d'embrayage et des gaz coulissent librement. Contrôler qu'ils ne sont pas coincés par la rotation du guidon ou les déplacements verticaux de la fourche.	—
Pot d'échappement	S'assurer que le pot d'échappement est bien fixé et qu'il n'est pas fendu.	P.4-3 – 4
Pignon de roue arrière	Contrôler que le boulon de fixation du pignon de roue arrière n'est pas desserré.	P.3-13
Lubrification	Contrôler le bon fonctionnement. Lubrifier si nécessaire.	P.3-20
Boulons et écrous	Contrôler le serrage des boulons et écrous du châssis et du moteur.	P.1-13
Connecteurs	Contrôler que le volant magnétique CDI, le boîtier CDI et la bobine d'allumage sont bien connectés.	P.1-7
Réglages	La moto est-elle correctement réglée pour la course et les conditions atmosphériques, ou en fonction des résultats des épreuves de test précédant la course? Le contrôle et l'entretien ont-ils été entièrement effectués?	P.7-1 – 13

MOTEUR

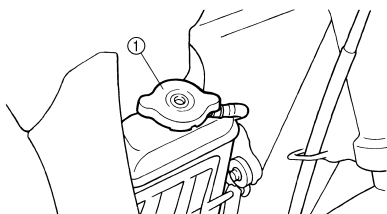
CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas déposer le bouchon de radiateur "1", le boulon de vidange et les durits quand le moteur et le radiateur sont chauds. Du liquide chaud et de la vapeur risquent de jaillir sous forte pression et de provoquer des brûlures graves. Quand le moteur s'est refroidi, placer un chiffon épais sur le bouchon de radiateur et tourner lentement ce dernier dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'au point de détente. Ceci permet à la pression résiduelle de s'échapper. Quand le sifflement s'arrête, appuyer sur le bouchon tout en le faisant tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre puis l'enlever.

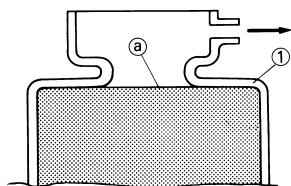
ATTENTION

L'eau calcaire ou salée est nuisible pour les pièces du moteur. En l'absence d'eau non calcaire, il est possible d'utiliser de l'eau distillée.



1. Placer la moto sur un sol plan et la maintenir à la verticale.
2. Déposer:
 - Bouchon de radiateur
3. Contrôler:
 - Niveau du liquide de refroidissement "a"

Niveau du liquide de refroidissement bas → Ajouter du liquide de refroidissement.



1. Radiateur

CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

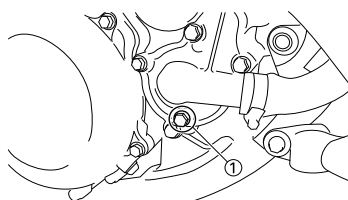
⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais enlever le bouchon de radiateur quand le moteur est chaud.

ATTENTION

Veiller à ne pas laisser échapper de liquide de refroidissement sur les surfaces peintes. Si cela devait se produire, rincer à l'eau.

1. Placer un récipient sous le moteur.
2. Déposer:
 - Boulon de vidange du liquide de refroidissement "1"



3. Déposer:
 - Bouchon de radiateur

Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
4. Nettoyer:
 - Circuit de refroidissement

Rincer soigneusement le circuit de refroidissement à l'eau claire.
5. Monter:
 - Rondelle en cuivre **New**
 - Boulon de vidange du liquide de refroidissement

Boulon de vidange du liquide de refroidissement:
10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)

6. Remplir:
 - Radiateur
 - Moteur

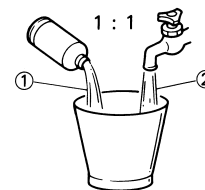
au niveau spécifié.



Liquide de refroidissement recommandé:
 Antigel à l'éthylène glycol de haute qualité contenant un agent anticorrosion pour moteurs en aluminium
 Rapport de mélange liquide de refroidissement "1" et eau (eau douce) "2":
 50%/50%
 Quantité de liquide de refroidissement:
 0.9 L (0.79 Imp qt, 0.95 US qt)

ATTENTION

- Ne pas mélanger différents types d'antigel à l'éthylène glycol contenant un agent anticorrosion pour moteurs en aluminium.
- Ne pas utiliser de l'eau contenant des impuretés ou de l'huile.



323-020

Notes concernant la manipulation du liquide de refroidissement:

Le liquide de refroidissement étant dangereux, il doit être manipulé avec une attention particulière.

⚠ AVERTISSEMENT

- En cas de projection de liquide de refroidissement dans les yeux:
Rincer soigneusement les yeux à l'eau et consulter un médecin.
- En cas de projection de liquide de refroidissement sur les vêtements:
Rincer rapidement à l'eau claire puis laver à l'eau savonneuse.
- En cas d'ingestion de liquide de refroidissement:
Faire immédiatement vomir et consulter un médecin dans les plus brefs délais.

7. Monter:
 - Bouchon de radiateur

Mettre le moteur en marche et le laisser chauffer pendant quelques minutes.

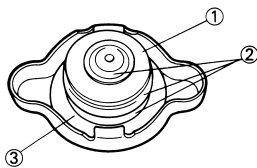
8. Contrôler:

- Niveau du liquide de refroidissement
- Niveau du liquide de refroidissement bas → Ajouter du liquide de refroidissement.

CONTRÔLE DU BOUCHON DE RADIATEUR

1. Contrôler:

- Joint (bouchon de radiateur) "1"
- Soupape et siège de soupape "2"
Craquelures/endommagement → Remplacer.
- Dépôts de tartre "3" → Nettoyer ou remplacer.



CONTRÔLE DE LA PRESSION D'OUVERTURE DU BOUCHON DE RADIATEUR

1. Fixer:

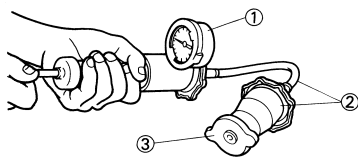
- Testeur de bouchon de radiateur "1" et adaptateur "2"



Testeur de bouchon de radiateur:
YU-24460-01/90890-01325
Adaptateur du testeur de bouchon de radiateur:
YU-33984/90890-01352

N.B.

Mouiller le joint du bouchon de radiateur à l'aide d'eau.



- Bouchon de radiateur
- Appliquer la pression spécifiée.



Pression d'ouverture du bouchon de radiateur:
95–125 kPa (0.95–1.25 kg/cm², 13.5–17.8 psi)

3. Contrôler:

- Pression
Impossible de maintenir la pression spécifiée pendant 10 secondes → Remplacer.

CONTRÔLE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

1. Contrôler:

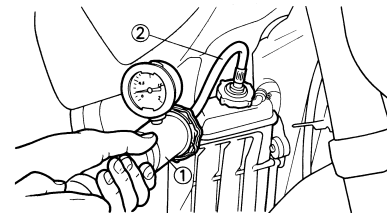
- Niveau du liquide de refroidissement

2. Fixer:

- Testeur de bouchon de radiateur "1" et adaptateur "2"



Testeur de bouchon de radiateur:
YU-24460-01/90890-01325
Adaptateur du testeur de bouchon de radiateur:
YU-33984/90890-01352



3. Appliquer la pression spécifiée.



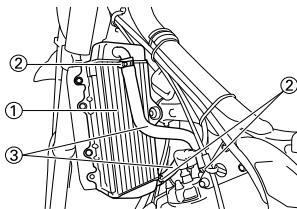
Pression standard:
180 kPa (1.8 kg/cm², 25.6 psi)

N.B.

- Ne pas appliquer de pression supérieure à la pression spécifiée.
- Le radiateur doit être entièrement rempli.

4. Contrôler:

- Pression
Impossible de maintenir la pression spécifiée pendant 10 secondes → Réparer.
- Radiateur "1"
- Raccord de la durite de radiateur "2"
Fuite de liquide de refroidissement → Réparer ou remplacer.
- Durite de radiateur "3"
Endommagement → Remplacer.



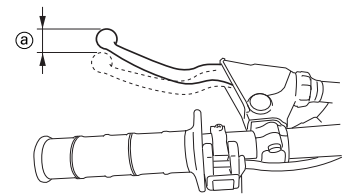
RÉGLAGE DU JEU DE CÂBLE D'EMBRAYAGE

1. Contrôler:

- Jeu du levier d'embrayage "a"
Hors spécifications → Régler.



Jeu du levier d'embrayage "a":
8–13 mm (0.31–0.51 in)



2. Régler:

- Jeu du levier d'embrayage



Étapes du réglage du jeu du levier d'embrayage:

- Desserrer les contre-écrous "1".
- Faire tourner le dispositif de réglage "2" jusqu'à ce que le jeu "a" se situe dans les limites spécifiées.
- Serrer les contre-écrous.

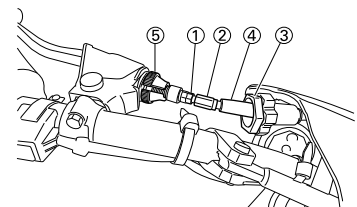


Contre-écrou:
4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)



N.B.

- Avant de procéder au réglage, découvrir le dispositif de réglage en retirant le bouchon "3" et le manchon "4".
- Pour un réglage ponctuel, utiliser le dispositif de réglage "5" du côté du levier.
- Après le réglage, contrôler le fonctionnement du levier d'embrayage.

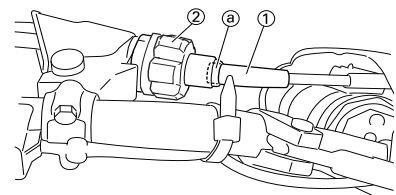


3. Monter:

- Bouchon "1"
- Manchon "2"

N.B.

Placer l'extrémité "a" du manchon dans le bouchon.



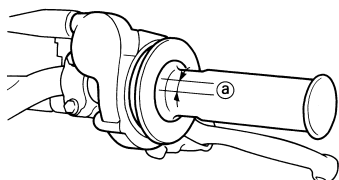
RÉGLAGE DU JEU AU POIGNÉE DES GAZ

1. Contrôler:

- Jeu de la poignée des gaz "a"
Hors spécifications → Régler.



Jeu de la poignée des gaz "a":
3–5 mm (0.12–0.20 in)



2. Régler:

- Jeu de la poignée des gaz

Étapes du réglage:

- Glisser le cache du dispositif de réglage.
- Desserrer les contre-écrous "1".
- Faire tourner le dispositif de réglage "2" jusqu'à obtention du jeu spécifié.
- Serrer le contre-écrou.



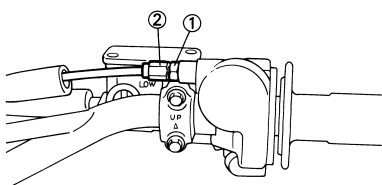
Contre-écrou:
7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)

N.B.

Régler correctement le régime de ralenti avant de procéder au réglage du jeu de la poignée des gaz.

⚠ AVERTISSEMENT

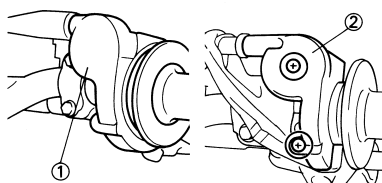
Après avoir réglé le jeu de la poignée des gaz, mettre le moteur en marche, puis tourner le guidon vers la droite et vers la gauche pour vérifier si le régime de ralenti reste bien stable.



LUBRIFICATION DU PAPILLON DES GAZ

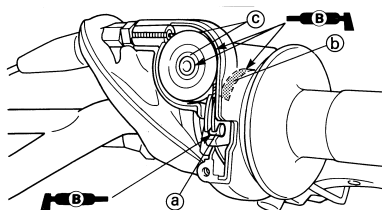
1. Déposer:

- Couvercle de capuchon "1"
- Couvercle du logement de câble des gaz "2"



2. Appliquer:

- Graisse à savon de lithium
A l'extrémité du câble de l'accélérateur "a", sur la partie d'enroulement du câble dans le guide de tube "b" et sur la surface de glissement du rouleau "c".



3. Monter:

- Couvercle du logement de câble des gaz



Couvercle du logement de câble des gaz:
1 Nm (0.1 m•kg, 0.7 ft•lb)

- Couvercle de capuchon

NETTOYAGE DE L'ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR

N.B.

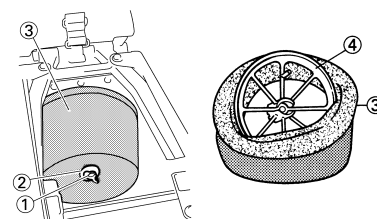
Un bon entretien du filtre à air est la meilleure façon d'éviter l'usure et l'endommagement prématurés du moteur.

ATTENTION

Ne jamais faire tourner un moteur lorsque l'élément du boîtier du filtre à air n'est pas en place. Des crasses et des poussières pourraient pénétrer dans le moteur et provoquer son usure prématurée et d'éventuels dommages.

1. Déposer:

- Selle
- Boulon de fixation "1"
- Rondelle "2"
- Élément du boîtier de filtre à air "3"
- Guide de filtre à air "4"



2. Nettoyer:

- Élément du boîtier de filtre à air
Nettoyer à l'aide d'un solvant.

N.B.

Après nettoyage, éliminer l'excès de solvant en pressant l'élément.

ATTENTION

- Ne pas tordre l'élément.
- Un excès de solvant risque de provoquer des problèmes de démarrage.

3. Contrôler:

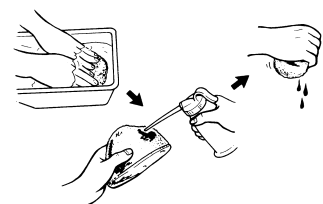
- Élément du boîtier de filtre à air
Endommagement → Remplacer.

4. Appliquer:

- Huile pour filtre à air mousse ou huile équivalente sur l'élément.

N.B.

Comprimer pour éliminer l'excès d'huile. L'élément doit être humide mais sans excès.

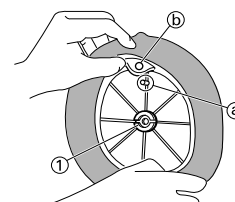


5. Monter:

- Guide de filtre à air "1"

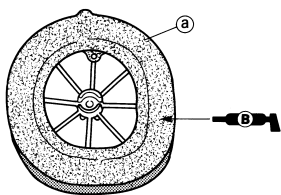
N.B.

Aligner la saillie "a" du guide de filtre à air et le trou "b" de l'élément du boîtier de filtre à air.




6. Appliquer:

- Graisse à savon de lithium
Sur la surface de contact "a" de l'élément du boîtier de filtre à air.



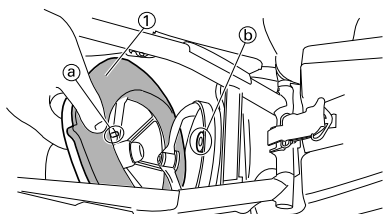
7. Monter:

- Élément du boîtier de filtre à air "1"
- Rondelle
- Boulon de fixation

	Boulon de fixation: 2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)
-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------

N.B.

Aligner la saillie "a" du guide du filtre et le trou "b" du boîtier de filtre à air.



CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE DE TRANSMISSION

1. Démarrer le moteur, le laisser chauffer quelques minutes et attendre.
2. Placer la moto sur un sol plan et la maintenir à la verticale en plaçant un support adéquat sous le moteur.
3. Contrôler:
 - Niveau d'huile de boîte de vitesses



Procédure de contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses:

- a. Déposer le boulon de contrôle "1".
- b. Contrôler le niveau de liquide de refroidissement.

N.B.


La motocyclette doit être bien verticale: une légère inclinaison de côté peut entraîner des erreurs de lecture.

⚠ AVERTISSEMENT


Ne jamais dévisser complètement le boulon de contrôle tout de suite après avoir roulé à grande vitesse. De l'huile chaude pourrait jaillir et provoquer des blessures. Il faut attendre que l'huile ait refroidi.

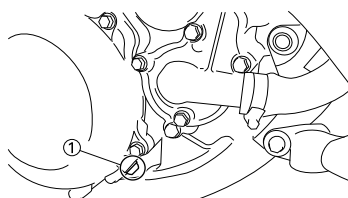
Huile s'écoule vers l'extérieur → Le niveau d'huile est correct.

Huile ne s'écoule pas vers l'extérieur → Le niveau d'huile est bas. Ajouter l'huile de boîte de vitesses jusqu'à ce que l'huile déborde.

	Marque recommandée: YAMALUBE Type d'huile moteur recommandé SAE10W-40 Grade d'huile moteur recommandé API Service de type SG et au-delà JASO MA
-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

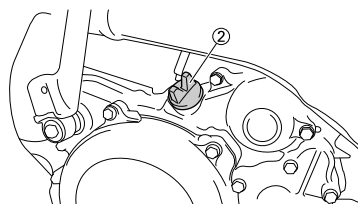
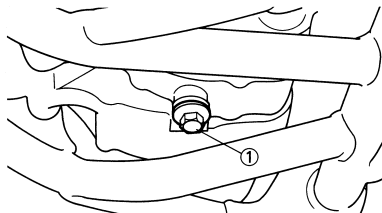
- c. Examiner le joint (boulon de contrôle), changer si endommagé.
- d. Serrer le boulon de contrôle.

	Boulon de contrôle: 10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------




CHANGEMENT DE L'HUILE DE BOÎTE DE VITESSES

1. Démarrer le moteur, le laisser chauffer quelques minutes et attendre.
2. Placer la moto sur un sol plan et la maintenir à la verticale en plaçant un support adéquat sous le moteur.
3. Déposer un récipient adéquat sous le moteur.
4. Déposer:
 - Boulon de vidange d'huile "1"
 - Capuchon de l'orifice de remplissage d'huile "2"
 Vidanger l'huile de transmission.




5. Monter:

- Rondelle en aluminium **New**
- Boulon de vidange d'huile "1"

	Boulon de vidange d'huile: 20 Nm (2.0 m•kg, 14 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

6. Remplir:

- Huile de transmission

	Marque recommandée: YAMALUBE Type d'huile moteur recommandé SAE10W-40 Grade d'huile moteur recommandé API Service de type SG et au-delà JASO MA Quantité d'huile (changements d'huile périodiques): 0.66 L (0.58 Imp qt, 0.69 US qt)
-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7. Contrôler:
 - Fuites d'huile
8. Contrôler:
 - Niveau d'huile de boîte de vitesses
9. Monter:
 - Capuchon de l'orifice de remplissage d'huile "2"


RÉGLAGE DE LA VIS DE RALENTI

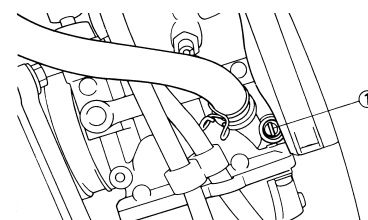
1. Régler:
 - Vis de richesse "1"



Étapes du réglage:

- a. Visser la vis de richesse jusqu'à ce qu'elle touche légèrement son siège.
- b. Desserrer la vis du nombre de tours indiqué.

	Vis de richesse: Desserrée de 2-1/4 tour
---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------



RÉGLAGE DU RÉGIME DE RALENTI DU MOTEUR

1. Mettre le moteur en marche et bien le laisser chauffer.
2. Régler:
 - Régime de ralenti du moteur

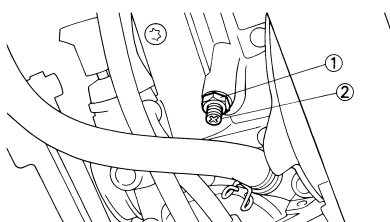


Etapes du réglage:

- Desserrer les contre-écrous "1".
- Tourner la vis de butée d'accélérateur "2" jusqu'à ce que le moteur tourne au régime le plus bas possible.
- Serrer le contre-écrou.

Pour augmenter le régime de ralenti → Serrer la vis de butée de papillon des gaz "2" dans le sens.

Pour diminuer le régime de ralenti → Tourner la vis de butée de papillon des gaz "2" dans le sens.

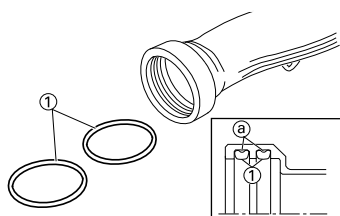


CONTRÔLE DU TUBE D'ÉCHAPPEMENT

- Contrôler:
 - Joint torique "1" Endommagement → Remplacer.

N.B.

Installez les joints toriques avec la face incurvée "a" vers l'extérieur.



CHÂSSIS

PURGE DU CIRCUIT DES FREINS HYDRAULIQUES



Purger l'air du circuit de freinage si:

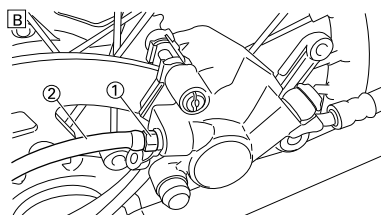
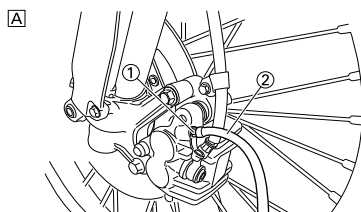
- Le circuit a été démonté.
 - Une durit de frein a été desserrée ou déposée.
 - Le niveau du liquide de frein est très bas.
 - Le frein fonctionne mal.
- Si le circuit de freinage n'est pas correctement purgé, il peut s'ensuivre une dangereuse perte d'efficacité du freinage.**

- Déposer:
 - Couvercle de maître-cylindre de frein
 - Diaphragme
 - Flotteur du réservoir (frein avant)
 - Protection (frein arrière)
- Purger:
 - Liquide de frein



Etapes de la purge de l'air:

- Ajouter le liquide de frein adéquat dans le réservoir.
- Poser le diaphragme. Veiller à ne pas renverser de liquide et à ne pas faire déborder le réservoir.
- Connecter hermétiquement le tuyau en plastique transparent "2" à la vis de purge "1" de l'étrier.



- A. Avant
B. Arrière

- Placer l'autre extrémité du tuyau dans un récipient.
- Actionner lentement et plusieurs fois le levier ou la pédale de frein.
- Tirer le levier ou enfoncer la pédale. Maintenir le levier ou la pédale dans leur position respective.
- Desserrer la vis de purge et laisser le levier ou la pédale parvenir en fin de course.
- Serrer la vis de purge quand le levier ou la pédale sont arrivés en fin de course, puis relâcher le levier ou la pédale.

Vis de purge:
6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)

- Répéter les opérations (e) à (h) jusqu'à l'élimination totale des bulles d'air du circuit.

N.B.

Si la purge est difficile, il peut être nécessaire de laisser le circuit du liquide de frein se stabiliser pendant

quelques heures. Répéter la procédure de purge quand les petites bulles d'air ont disparu du circuit.

- Ajouter du liquide de frein jusqu'à la ligne de niveau du réservoir.



Vérifier le fonctionnement du frein après avoir purgé le circuit de freinage.

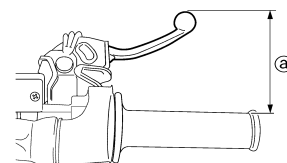


- Monter:
 - Protection (frein arrière)
 - Flotteur du réservoir (frein avant)
 - Diaphragme
 - Couvercle de maître-cylindre de frein

RÉGLAGE DU FREIN AVANT

- Contrôler:
 - Position du levier de frein "a"

	Position du levier de frein "a":	
Position standard	Plage de réglage	
95 mm (3.74 in)	86–105 mm (3.39–4.13 in)	

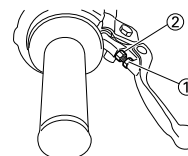


- Déposer:
 - Couvercle du levier de frein
- Régler:
 - Position du levier de frein



Etapes du réglage de la position du levier de frein:

- Desserrer les contre-écrous "1".
- Faire tourner le boulon de réglage "2" jusqu'à ce que la position du levier "a" soit conforme aux spécifications.



- Serrer le contre-écrou.

Contre-écrou:
5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)

⚠ AVERTISSEMENT

Veiller à bien serrer le contreécrou pour éviter toute baisse d'efficacité du freinage.


4. Monter:

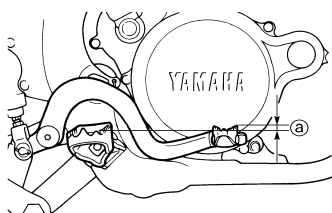
- Couvercle du levier de frein

RÉGLAGE DU FREIN ARRIÈRE

1. Contrôler:

- Hauteur de la pédale de frein "a"
Hors spécifications → Régler.

	Hauteur de la pédale de frein "a": Zéro mm (zéro in)
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------



2. Régler:

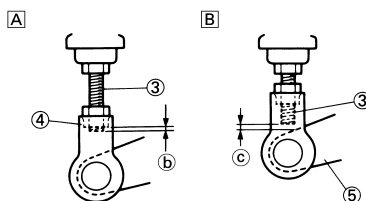
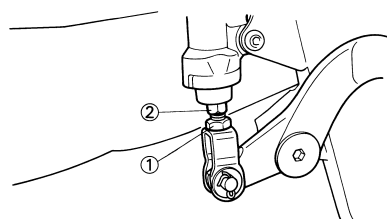
- Hauteur de la pédale de frein

Étapes du réglage de la hauteur de la pédale de frein:

- Desserrer les contre-écrous "1".
- Faire tourner l'écrou de réglage "2" jusqu'à ce que la hauteur de la pédale "a" soit conforme aux spécifications.
- Serrer le contre-écrou.

⚠ AVERTISSEMENT


- Régler la hauteur de la pédale entre le maximum "A" et le minimum "B" comme illustré. (Dans ce réglage, l'extrémité "b" du boulon "3" doit dépasser de la partie fileté "4" mais ne doit pas être distante de moins de 2 mm (0.08 in) "c" de la pédale de frein "5").
- Après le réglage de la hauteur de la pédale de frein, contrôler que le frein arrière ne frotte pas.

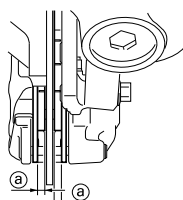


CONTRÔLE ET REMPLACEMENT DE L'ISOLANT DE FREIN AVANT

1. Contrôler:

- Epaisseur des plaquettes de freins "a"
Hors spécifications → Remplacer l'ensemble.

	Epaisseur de la plaquette de frein: 4.4 mm (0.17 in) <Limite>: 1.0 mm (0.04 in)
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

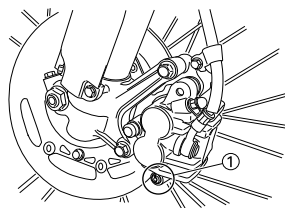


2. Remplacer:

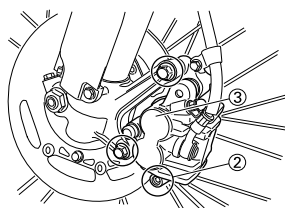
- Plaquette de frein

Étapes du remplacement des plaquettes de frein:

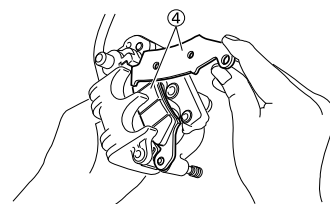
- Déposer le bouchon de goupille de plaquette "1".



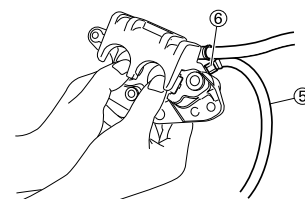
- Desserrer la goupille de plaquette "2".
- Déposer l'étrier de frein "3" de la fourche.



- Déposer la goupille de plaquette et les plaquettes de frein "4".



- Raccorder le tuyau transparent "5" à la vis de purge "6" et placer un récipient adéquat sous son extrémité.




- Desserrer la vis de purge et enfoncer le piston de l'étrier de frein.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas réutiliser le liquide de frein purgé.

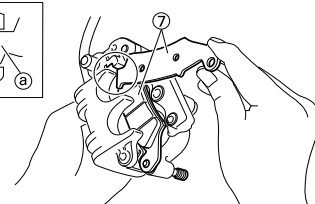
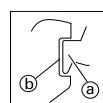
- Resserrer la vis de purge.

	Vis de purge: 6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)
---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------


- Monter les plaquettes de frein "7" et la goupille de plaquette.

N.B.

- Monter les plaquettes de frein en insérant leurs ergots "a" dans les gorges des étriers de freins "b".
- A ce stade, serrer provisoirement la goupille de plaquette.



- Monter l'étrier de frein "8" et serrer la goupille de plaquette "9".

	Boulon (étrier de frein): 28 Nm (2.8 m•kg, 20 ft•lb)
	Goupille de plaquette: 18 Nm (1.8 m•kg, 13 ft•lb)

4. Contrôler:

- Fonctionnement de la pédale de frein
Sensation de mollesse → Purger le circuit de freinage.
Se reporter à la section "PURGE DU CIRCUIT DES FREINS HYDRAULIQUES".

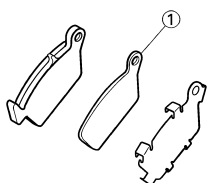
CONTRÔLE DE L'ISOLANT DE PLAQUETTE DE FREIN ARRIÈRE

1. Déposer:

- Plaquette de frein
CONTRÔLE ET REMPLACEMENT DE L'ISOLANT DE FREIN ARRIÈRE

2. Contrôler:

- Isolation de plaquette de frein arrière "1"
Endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN

- Placer le maître-cylindre de frein de manière que son extrémité soit horizontale.

2. Contrôler:

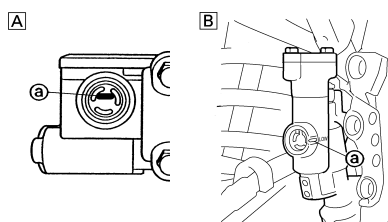
- Niveau du liquide de frein
Niveau du liquide bas → Remettre à niveau.



Liquide de frein recommandé:
DOT N°4

⚠ AVERTISSEMENT

- N'utiliser que le liquide de frein recommandé pour éviter une perte d'efficacité du freinage.
- Toujours utiliser le même type et la même marque de liquide de frein; le mélange de liquides peut provoquer une perte de performances du freinage.
- Veiller à ne pas laisser d'eau ou d'autres impuretés pénétrer dans le maître-cylindre lors du remplissage.
- Essuyer immédiatement tout liquide renversé pour éviter d'endommager les surfaces peintes ou les pièces en plastique.



- a. Niveau inférieur
A. Avant
B. Arrière

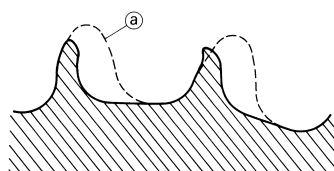
CONTRÔLE DU PIGNON

1. Contrôler:

- Dents de pignon "a"
Usure excessive → Remplacer.

N.B.

Remplacer ensemble la couronne arrière, le pignon de roue arrière et la chaîne de transmission.



CONTRÔLE DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION

1. Mesurer:

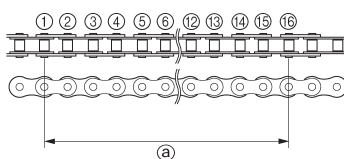
- Longueur de la chaîne de transmission (15 maillons) "a"
Hors spécifications → Remplacer.



Longueur de la chaîne de transmission (15 maillons):
<Limite>: 242.9 mm
(9.563 in)

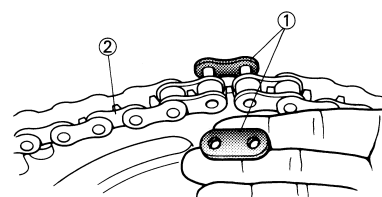
N.B.

- Pendant la mesure de la longueur de la chaîne de transmission, appuyer sur la chaîne pour en augmenter la tension.
- Mesurer la longueur entre le galet de chaîne de transmission "1" et "16" comme illustré.
- Prendre cette mesure à deux ou trois endroits différents.



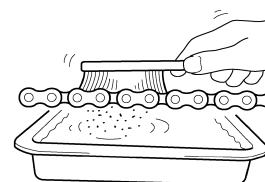
2. Déposer:

- Clip du maillon de fermeture
- Raccord "1"
- Chaîne de transmission "2"



3. Nettoyer:

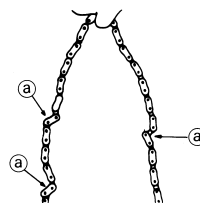
- Chaîne de transmission
La déposer dans de l'essence et éliminer le maximum de saleté par brossage. Retirer ensuite la chaîne de transmission de l'essence et la sécher.



12510301

4. Contrôler:

- Raideur de la chaîne de transmission "a"
Nettoyer et lubrifier la chaîne de transmission et la tenir comme illustré.
Raideur → Remplacer.

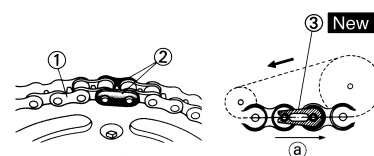


5. Monter:

- Chaîne de transmission "1"
- Raccord "2"
- Clip du maillon de fermeture "3" **New**

⚠ AVERTISSEMENT

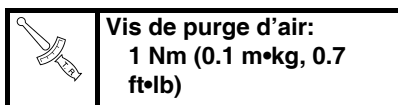
Veiller à monter le clip de fermeture dans la direction indiquée.



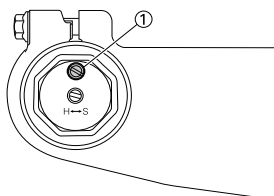
- a. Sens de rotation

3. Monter:

- Vis de purge d'air



Vis de purge d'air:
1 Nm (0.1 m•kg, 0.7 ft•lb)



RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA DÉTENTE DE LA FOURCHE

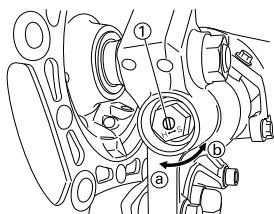
1. Régler:

- Force d'amortissement à la détente
En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la détente. (Visser le dispositif de réglage "1".)

Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement à la détente. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position complètement vissée	dévisé de 20 déclics (par rapport à la position maximum)



- **POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévissé du nombre de déclics spécifié par rapport à la position complètement vissée.

Position standard:	
Dévisé de 14 déclics * dévisé de 13 déclics	

* Pour EUROPE

ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.

AVERTISSEMENT

Toujours régler de la même manière chaque bras de la fourche. Un réglage inégal risque de diminuer la maniabilité et la stabilité.

RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA COMPRESSION DE LA FOURCHE

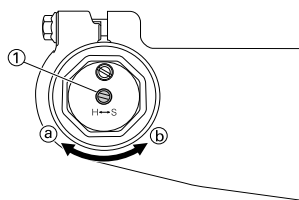
1. Régler:

- Force d'amortissement à la compression
En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la compression. (Visser le dispositif de réglage "1".)

Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement à la compression. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position complètement vissée	dévisé de 20 déclics (par rapport à la position maximum)



- **POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévissé du nombre de déclics spécifié par rapport à la position complètement vissée.

Position standard:	
Dévisé de 13 déclics * dévisé de 12 déclics	

* Pour EUROPE

ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.

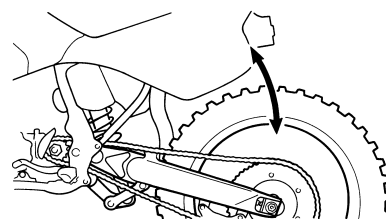
AVERTISSEMENT

Toujours régler de la même manière chaque bras de la fourche. Un réglage inégal risque de diminuer la maniabilité et la stabilité.

CONTRÔLE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Contrôler:

- Fonctionnement régulier du bras oscillant
Bruit anormal/fonctionnement irrégulier → Graisser ou réparer les points de pivot.
Endommagement/fuite d'huile → Remplacer.

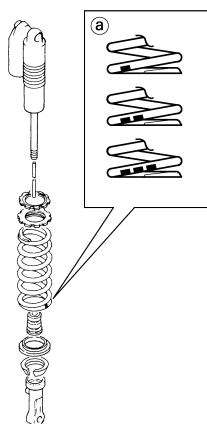


RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAÎNTE DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Surélever la roue arrière en plaçant un support adéquat sous le moteur.
2. Déposer:
 - Cadre arrière
3. Mesurer:
 - Longueur de fixation du ressort

Longueur de fixation standard:	
RÉPERE D'IDENTIFICATION/ QTE	Longueur
Rouge/1	258 mm (10.16 in) *252 mm (9.92 in)
Rouge/2	264 mm (10.39 in) *258 mm (10.16 in)
Rouge/3	255.5 mm (10.06 in) *249.5 mm (9.82 in)

* Pour EUROPE



N.B.

- Le repère d'identification "a" se trouve à l'extrémité du ressort.
- Les caractéristiques du ressort varient en fonction du lot de fabrication.

4. Régler:

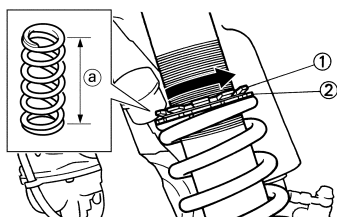
- Précontrainte de ressort



Etapes du réglage:

- Desserrer les contre-écrous "1".
- Desserrer l'écrou de réglage "2" jusqu'à ce qu'il s'écarte légèrement du ressort.
- Mesurer la longueur libre du ressort "a".
- Faire tourner le dispositif de réglage "2".

Plus dur → Augmenter la précontrainte du ressort. (Visser le dispositif de réglage "2".)
Plus mou → Diminuer la précontrainte du ressort. (Dévisser le dispositif de réglage "2".)



Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position dans laquelle le ressort est tourné de 18 mm (0.71 in) à partir de sa longueur libre.	Position dans laquelle le ressort est tourné de 1.5 mm (0.06 mm) à partir de sa longueur libre.

N.B.

- Avant d'effectuer le réglage, bien enlever toute la boue et toutes les saletés autour du contre-écrou et du dispositif de réglage.
- La longueur du ressort (monté) change de 1.5 mm (0.06 in) par tour du dispositif de réglage.

ATTENTION

Ne jamais forcer le dispositif de réglage au-delà des limites maximum ou minimum.

e. Serrer le contre-écrou.

	Contre-écrou: 30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)
--	----------------------------------------------------



5. Monter:

- Cadre arrière (supérieur)

	Cadre arrière (supérieur): 32 Nm (3.2 m•kg, 23 ft•lb)
--	-----------------------------------------------------------------

- Cadre arrière (inférieur)

	Cadre arrière (inférieur): 29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)
--	-----------------------------------------------------------------

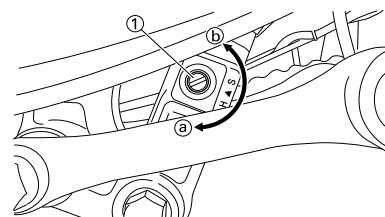
RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA DÉTENTE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Régler:

- Force d'amortissement à la détente
En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la détente. (Visser le dispositif de réglage "1".)
Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement à la détente. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position complètement visée	dévisser de 20 déclics (par rapport à la position maximum)



• **POSITION STANDARD:**

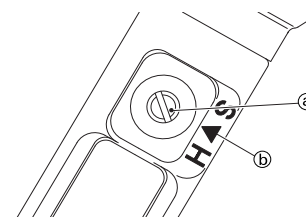
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévissé du nombre de déclics spécifié par rapport à la position complètement vissée. (Ce qui aligne le repère "a" du dispositif de réglage avec le repère "b" du support.)

	Position standard: Dévisser 10–13 déclics * Dévisser 11–14 déclics
--	---------------------------------------------------------------------------------

* Pour EUROPE

ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.



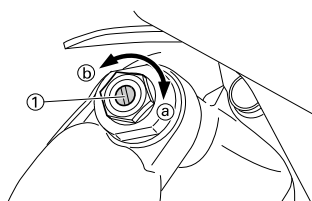
RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA COMPRESSION BASSE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Régler:

- Force d'amortissement à la compression basse
En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la détente. (Visser le dispositif de réglage "1".)
Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement à la détente. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

Plage de réglage:	
Maximum	Minimum
Position complètement visée	dévisser de 20 déclics (par rapport à la position maximum)

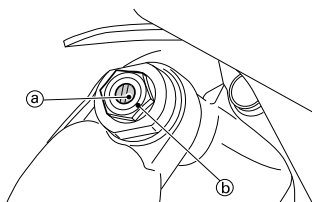


- **POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévissé du nombre de déclics spécifié par rapport à la position complètement vissée. (Ce qui aligne le repère "a" du dispositif de réglage avec le repère "b" du dispositif de réglage de l'amortissement à la compression haute.)

	Position standard: Dévissé d'environ 13 déclics
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------

ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.



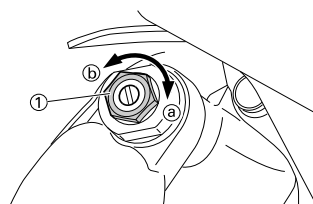
RÉGLAGE DE LA FORCE D'AMORTISSEMENT À LA COMPRESSION HAUTE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Régler:
 - Force d'amortissement à la compression haute
En tournant le dispositif de réglage "1".

Plus dur "a" → Augmenter la force d'amortissement à la compression haute. (Visser le dispositif de réglage "1".)

Plus mou "b" → Diminuer la force d'amortissement haute. (Dévisser le dispositif de réglage "1".)

	Plage de réglage:	
	Maximum	Minimum
	Position complètement vissée	Desserré de 2 tours (par rapport à la position maximum)

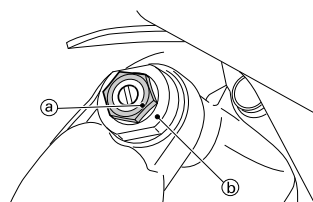


- **POSITION STANDARD:**
Position à laquelle le dispositif de réglage est dévissé du nombre de tours spécifié par rapport à la position complètement vissée. (Ce qui aligne le repère "a" du dispositif de réglage avec le repère "b" du corps du dispositif de réglage.)

	Position standard: Dévissé d'environ 1-1/2 tour
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------


ATTENTION

Ne pas forcer le dispositif de réglage au-delà des positions minimum ou maximum. Cela pourrait l'endommager.



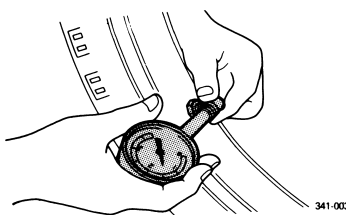
CONTRÔLE DE LA PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUS

1. Mesurer:
 - Pression des pneus
Hors spécifications → Régler.

	Pression des pneus standard: 100 kPa (1.0 kgf/cm ² , 15 psi)
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------

N.B.

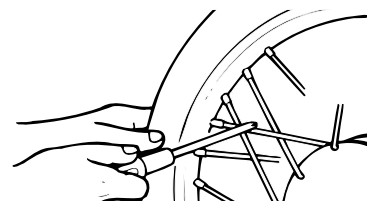
- Contrôler les pneus à froid.
- Le pneu risque de se déjanter si le gonflage est insuffisant.
- Une tige de valve de pneu inclinée indique que le pneu est mal assis.
- Une tige de valve de pneu inclinée indique que le pneu est mal assis. Corriger la position du pneu.



CONTRÔLE ET SERRAGE DES RAYONS

Procéder comme suit pour tous les rayons.

1. Contrôler:
 - Rayons
Déformation/endommagement → Remplacer.
Rayon desserré → Resserrer.
Tapoter sur les rayons à l'aide d'un tournevis.



N.B.

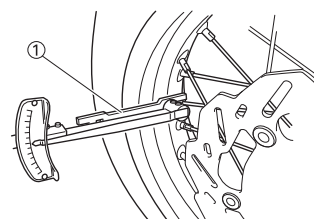
Un rayon serré émettra un son clair et retentissant; un rayon desserré un son sourd.


2. Serrer:


- Rayons
(avec une clé à rayons "1")

N.B.

Toujours retendre les rayons avant et après le rodage.



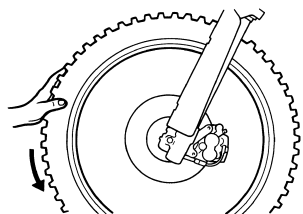
	Clé à rayons: YM-01521/90890-01521
---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

	Rayons: 3 Nm (0.3 m•kg, 2.2 ft•lb)
---------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

CONTRÔLE DES ROUES

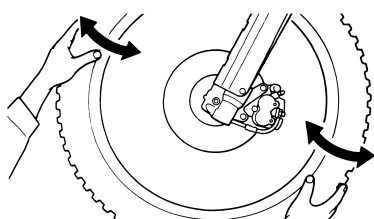
1. Contrôler:

- Voile de roue
Surélever la roue et la faire tourner.
Voile excessif → Remplacer.



2. Contrôler:

- Jeu des roulements
Il y a du jeu → Remplacer.



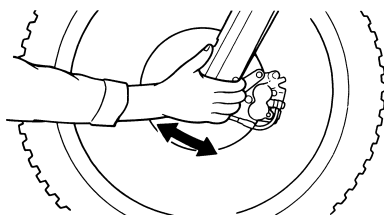
CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE LA TÊTE DE FOURCHE

- Placer une cale sous le moteur afin de surélever la roue avant.

AVERTISSEMENT! Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

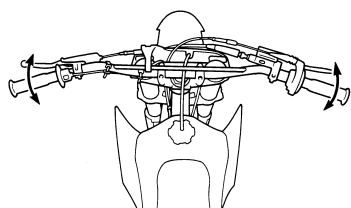
2. Contrôler:

- Colonne de direction
Saisir les bras de fourche par le bas et secouer doucement la fourche d'avant en arrière.
Jeu → Régler la tête de fourche.



3. Contrôler:

- Fonctionnement régulier de la direction
Tourner le guidon de butée à butée.
Fonctionnement irrégulier → Régler l'écrou de blocage de la direction.



4. Régler:

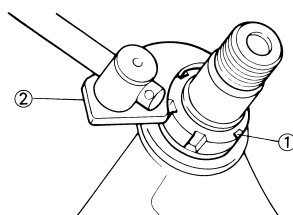
- Ecrou de colonne de direction



Etapes de réglage de l'écrou de direction:

- Déposer la plaque d'identification.
- Déposer le guidon et le té supérieur.
- Desserrer l'écrou de blocage de la direction "1" à l'aide de la clé pour écrou de direction "2".

	Clé pour écrou de direction: YU-33975/90890-01403
--	-------------------------------------------------------------



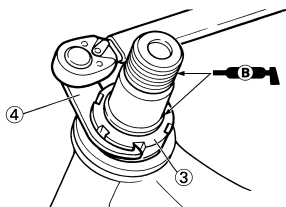
- Serrer l'écrou de direction "3" à l'aide de la clé pour écrou de direction "4".

N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le filet de la colonne de direction.
- Adapter la clé dynamométrique à la clé pour écrou de direction de manière à ce qu'elles forment un angle droit.

	Clé pour écrou de direction: YU-33975/90890-01403
--	-------------------------------------------------------------

	Ecrou de direction (ser- rage initial): 38 Nm (3.8 m•kg, 27 ft•lb)
--	-------------------------------------------------------------------------------------



- Dévisser d'un tour l'écrou de blocage de la direction.
- Resserrer l'écrou de direction à l'aide de la clé pour écrou de direction.

⚠ AVERTISSEMENT

Eviter de serrer à l'excès.



Ecrou de direction (ser- rage final): 7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)

- Contrôler la colonne de direction en la tournant d'une butée à l'autre. S'il y a la moindre gêne, démonter la colonne de direction et contrôler les paliers de la direction.
- Monter la rondelle "5", le té supérieur "6", la rondelle "7", l'écrou de direction "8", le guidon "9", le support de guidon supérieur "10" et la plaque d'identification "11".

N.B.

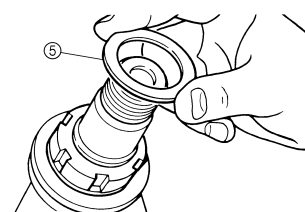
- Le demi-palier supérieur du guidon doit être monté avec son poinçon "a" vers l'avant.
- Monter le guidon de façon à ce que les repères "b" soient en place des deux côtés.
- Monter le guidon de manière à ce que l'ergot "c" du support du guidon supérieur soit positionné selon le repère d'alignement situé sur le guidon, comme indiqué.
- Introduire l'extrémité de la durit de mise à l'air du réservoir de carburant "12" dans le trou de la colonne de direction.

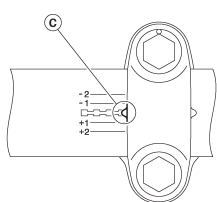
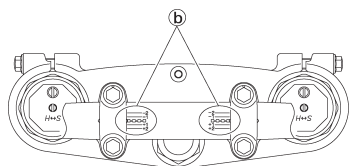
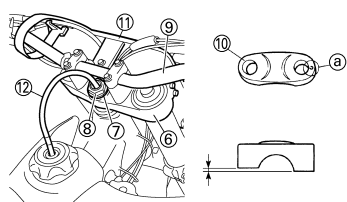
ATTENTION

Serrer d'abord les boulons situés à l'avant du support supérieur du guidon, puis serrer les boulons situés à l'arrière.



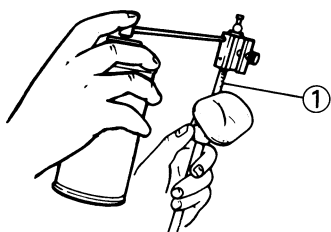
Ecrou de direction: 145 Nm (14.5 m•kg, 105 ft•lb)
Support de guidon su- périeur: 28 Nm (2.8 m•kg, 20 ft•lb)
Boulon de pincement (té supérieur): 21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)
Plaque d'identification: 7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)



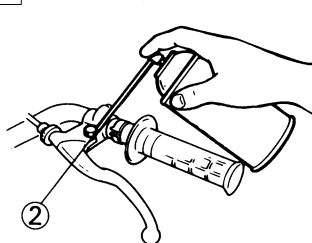


LUBRIFICATION

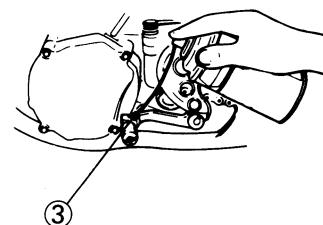
A



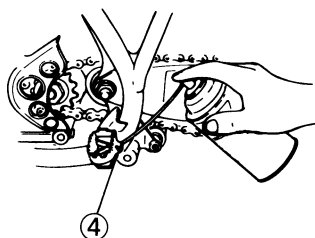
A



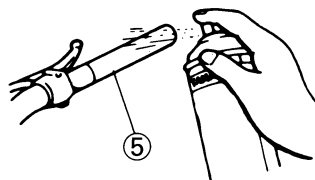
A



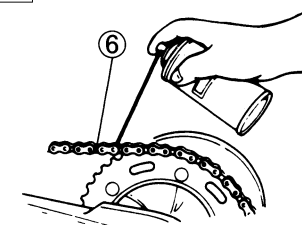
A



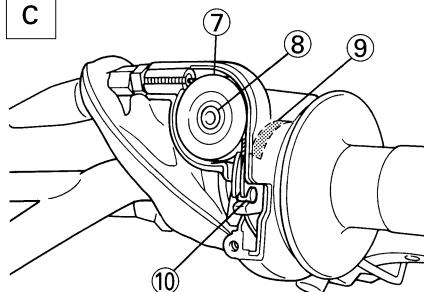
A



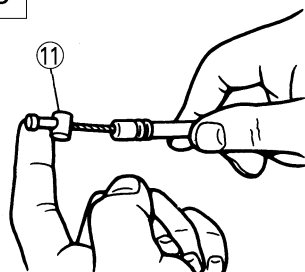
B



C



C



Pour assurer le bon fonctionnement de tous les organes, lubrifier la moto avant la première utilisation, après le rodage, ainsi qu'après chaque course.

1. Tous les câbles de commande
2. Pivot de levier d'embrayage
3. Pivot de sélecteur
4. Pivot de repose-pied
5. Contact entre la poignée des gaz et le guidon

6. Chaîne de transmission
 7. Guide de câble du galet d'accélérateur
 8. Surface de glissement du rouleau
 9. Portion d'enroulement du câble
 10. Extrémité du câble des gaz
 11. Extrémité du câble d'embrayage
- A. Utiliser pour ces zones du lubrifiant Yamaha pour câbles ou un lubrifiant équivalent.

- B. Utiliser de l'huile moteur SAE 10W-40 ou un lubrifiant pour chaînes adéquat.
- C. Lubrifier les zones suivantes à l'aide de graisse à savon de lithium de haute qualité, légère.

⚠ AVERTISSEMENT

Éliminer tout excédent de graisse et éviter d'enduire de graisse les disques des freins.

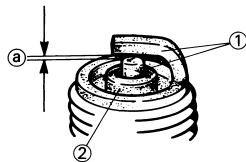
PARTIE ELECTRIQUE

CONTRÔLE DES BOUGIES

- Déposer:
 - Bougie
- Contrôler:
 - Electrode "1"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Couleur de l'isolant "2"
La couleur normale est une couleur bronze clair ou légèrement foncé.
Couleur franchement différente → Contrôler l'état du moteur.

N.B.

Lorsque le moteur tourne pendant des heures à bas régime, l'isolant de la bougie s'encrasse, même si le moteur et le carburateur sont en bon état de fonctionnement.



- Mesurer:
 - Ecartement "a"
Utiliser un calibre pour fils ou un calibre d'épaisseur.
Hors spécifications → Régler.

	Ecartement des électrodes: 0.6–0.7 mm (0.024–0.028 in)
--	---------------------------------------------------------------------

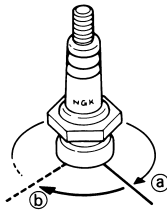
Bougie standard: BR9EVX/NGK (type à résistance)

- Si nécessaire, nettoyer la bougie à l'aide d'un nettoie-bougies.
- Serrer:
 - Bougie

	Bougie: 20 Nm (2.0 m•kg, 14 ft•lb)
--	----------------------------------------------

N.B.

- Avant de monter une bougie, nettoyer la surface du joint et la surface de la bougie.
- Serrer la bougie à la main "a" avant de la serrer au couple correct "b".

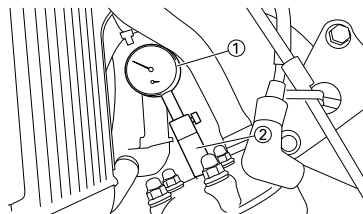


377.004

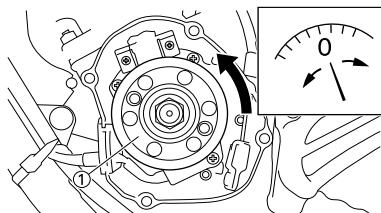
CONTRÔLE DU CALAGE DE L'ALLUMAGE

- Déposer:
 - Reservoir de carburant
Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX" au CHAPITRE 4.
 - Couvercle de carter (gauche)
- Fixer:
 - Comparateur "1"
 - Support du comparateur d'écartement des électrodes de bougie "2"

	Comparateur: YU-3097/90890-01252 Support du comparateur d'écartement des électrodes de bougie: YU-1256
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



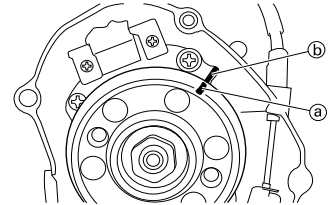
- Faites tourner le volant "1" de sorte à amener le piston au point mort haut (PMH). A ce point, l'aiguille du comparateur s'arrête et change de sens, bien que le volant soit tourné dans le même sens.



- Mettre l'aiguille à zéro sur le PMH.
- A partir du PMH, tourner le volant à droite jusqu'à ce que le comparateur indique que le piston est à la distance spécifiée de PMH.

	Avance à l'allumage (AV. PMH): 0.48 mm (0.019 in)
--	-------------------------------------------------------------

- Contrôler:
 - Avance à l'allumage
Le repère gravé "a" du rotor doit être aligné avec le repère gravé "b" du stator.
Ne pas aligné → Ajuster.



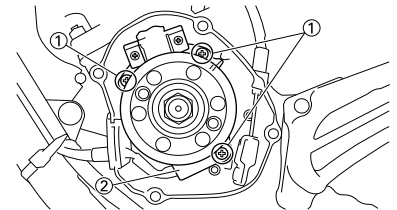
- Régler:
 - Avance à l'allumage



Etapes du réglage:

- Desserrer les vis (stator) "1".
- Aligner le repère gravé situé sur le rotor avec le repère gravé situé sur le stator "2" en déplaçant le stator.
- Resserrer la vis de purge.

	Boulon (stator): 7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)
--	-------------------------------------------------------



SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX

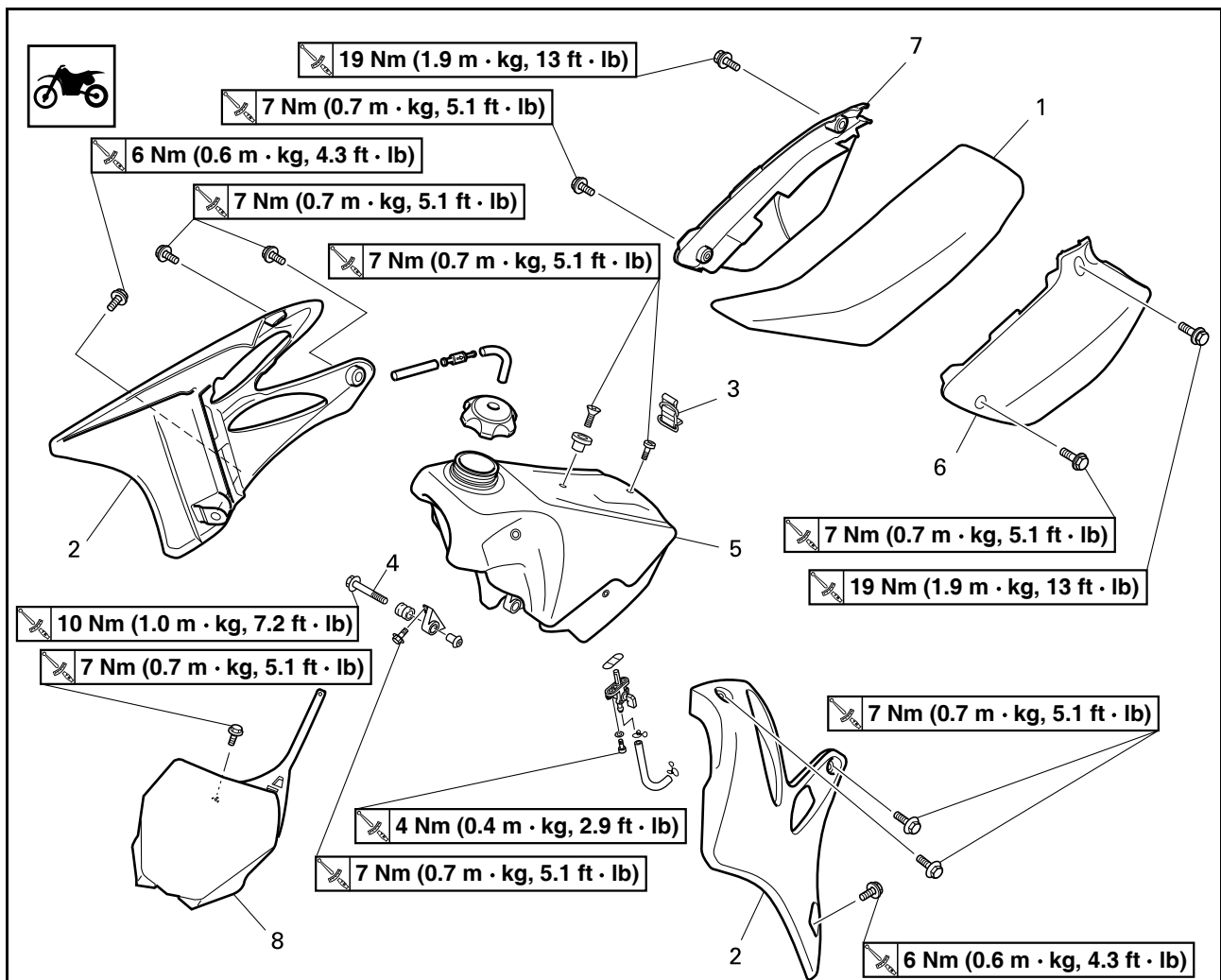
MOTEUR

N.B.

Cette section est destinée aux personnes possédant des connaissances et des compétences de base pour l'entretien des motos Yamaha (par ex.: concessionnaires Yamaha, techniciens d'entretien, etc.). Les personnes non qualifiées ne doivent entreprendre les opérations d'inspection, de réglage, de démontage ou de remontage que s'ils se réfèrent à ce manuel. Sinon, ils pourraient engendrer des problèmes d'entretien et des dommages mécaniques.

SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX

DÉPOSE DE LA SELLE, DU RÉSERVOIR DE CARBURANT ET DES CACHES LATÉRAUX



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Placer le robinet de carburant en position "OFF".		
	Déconnecter la durite de carburant.		
1	Selle	1	
2	Prise d'air (gauche et droite)	2	
3	Bande de fixation	1	Déposer sur le côté du réservoir à essence.
4	Boulon (réservoir de carburant)	2	
5	Réservoir de carburant	1	
6	Cache latéral gauche	1	Se reporter à la section de dépose.
7	Cache latéral droit	1	Se reporter à la section de dépose.
8	Plaque d'identification	1	Se reporter à la section de dépose.

4

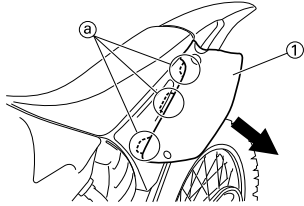
SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX

DÉPOSE DU CACHE LATÉRAL

- Déposer:
 - Boulon (cache latéral)
 - Couvercle latéral (gauche et droit)"1"

N.B.

Glisser le cache latéral vers le bas pour le déposer car ses pattes "a" sont insérées dans le boîtier de filtre à air.

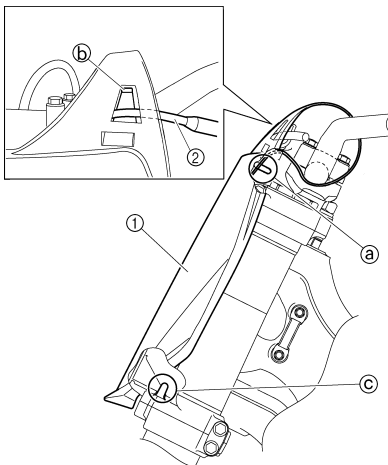


DÉPOSE DE LA PLAQUE D'IDENTIFICATION

- Déposer:
 - Boulon (plaque d'identification)
 - Plaque d'identification "1"

N.B.

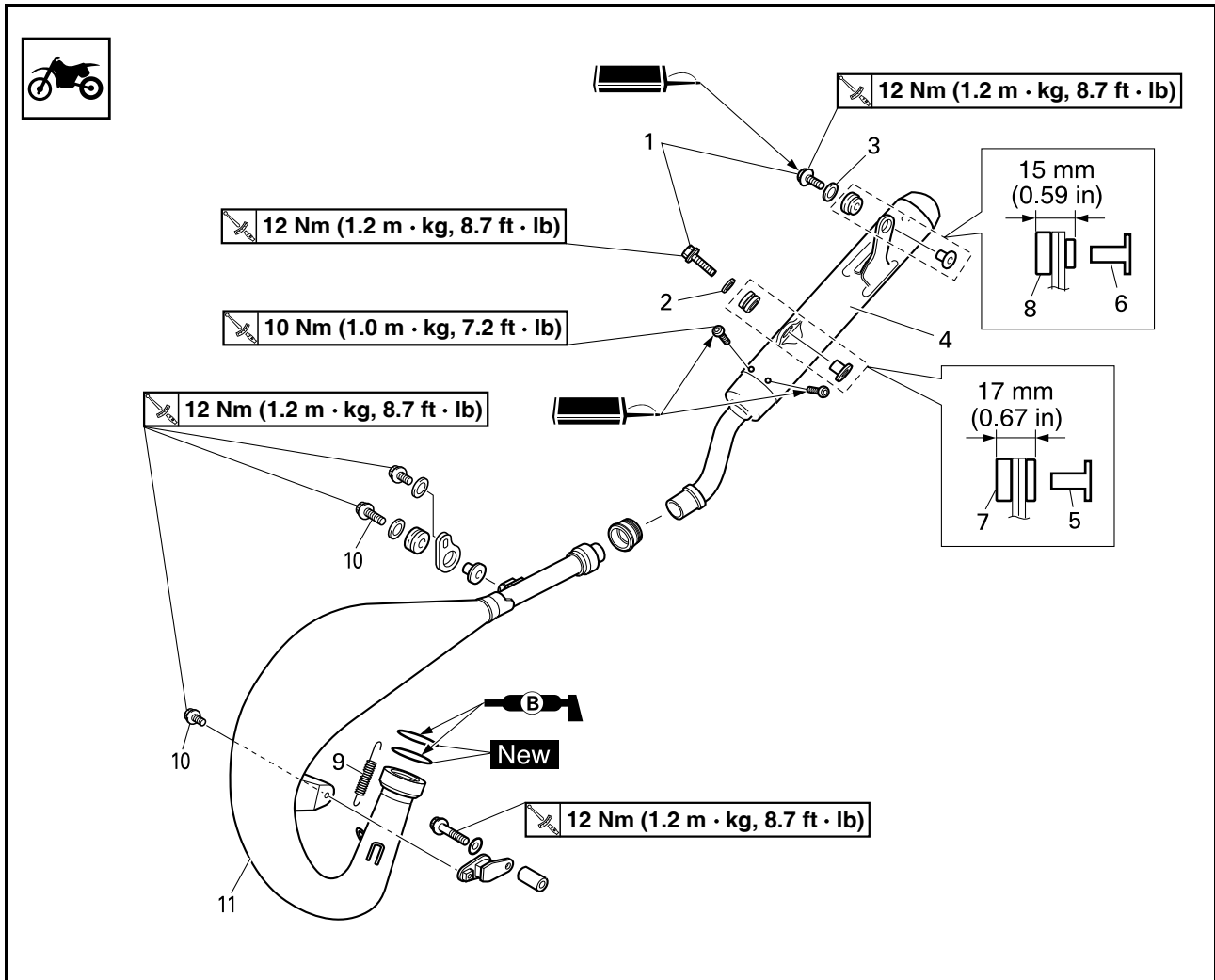
- L'ergot "a" est inséré dans le collier de la plaque d'identification. Retirer l'ergot du collier avant la dépose.
 - Déposer le câble d'embrayage "2" du guide de câble "b" sur la plaque d'immatriculation.
 - L'ergot "c" du té inférieur est inséré dans la plaque d'identification. Déposer la plaque d'identification en la retirant de l'ergot.
-



TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX

TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX

DÉPOSE DU TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET DU SILENCIEUX



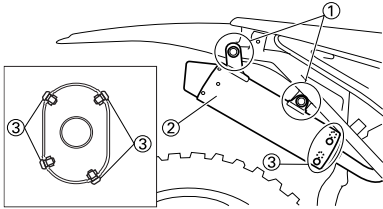
Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Cache latéral droit		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX".
1	Boulon (silencieux)	2	
2	Rondelle ordinaire [ø=26 mm (1.02 in)]	1	
3	Rondelle ordinaire [ø=22 mm (0.87 in)]	1	
4	Silencieux	1	
5	Collerette [L=15.5 mm (0.61 in)]	1	
6	Collerette [L=13.5 mm (0.53 in)]	1	
7	Grommeth (avant)	1	
8	Grommeth (arrière)	1	
9	Ressort de tension	2	
10	Boulon (tube d'échappement)	2	
11	Tube d'échappement	1	

TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX

REPLACEMENT DE LA FIBRE DU SILENCIEUX

1. Déposer:

- Couvercle latéral (droit)
- Boulon (silencieux) "1"
- Silencieux "2"
- Boulon (fibre) "3"

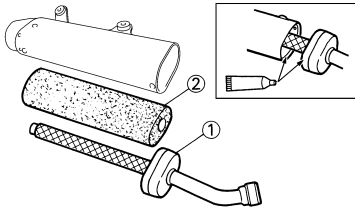


2. Déposer:

- Tuyau intérieur "1"

3. Remplacer:

- Fibre "2"



4. Monter:

- Silencieux interne

N.B.

Appliquez généreusement de l'agent d'étanchéité Quick Gasket® (Yamaha Bond n° 1215) ou équivalent comme illustré.



**Yamaha Bond N°1215
(ThreeBond® N°1215):
90890-85505**

5. Monter:

- Boulon (fibre) "1" 



**Boulon (fibre):
10 Nm (1.0 m•kg, 7.2
ft•lb)**

- Silencieux "2"
- Boulon [silencieux(avant)] "3"



**Boulon [silencieux
(avant)] :
12 Nm (1.2 m•kg, 8.7
ft•lb)**

- Boulon [silencieux(avant)] "4"

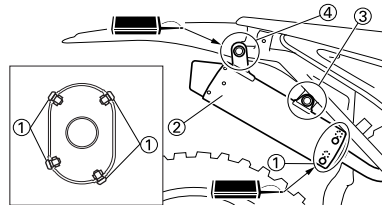


**Boulon [silencieux (arri-
ère)] :
12 Nm (1.2 m•kg, 8.7
ft•lb)**

- Couvercle latéral (droit)

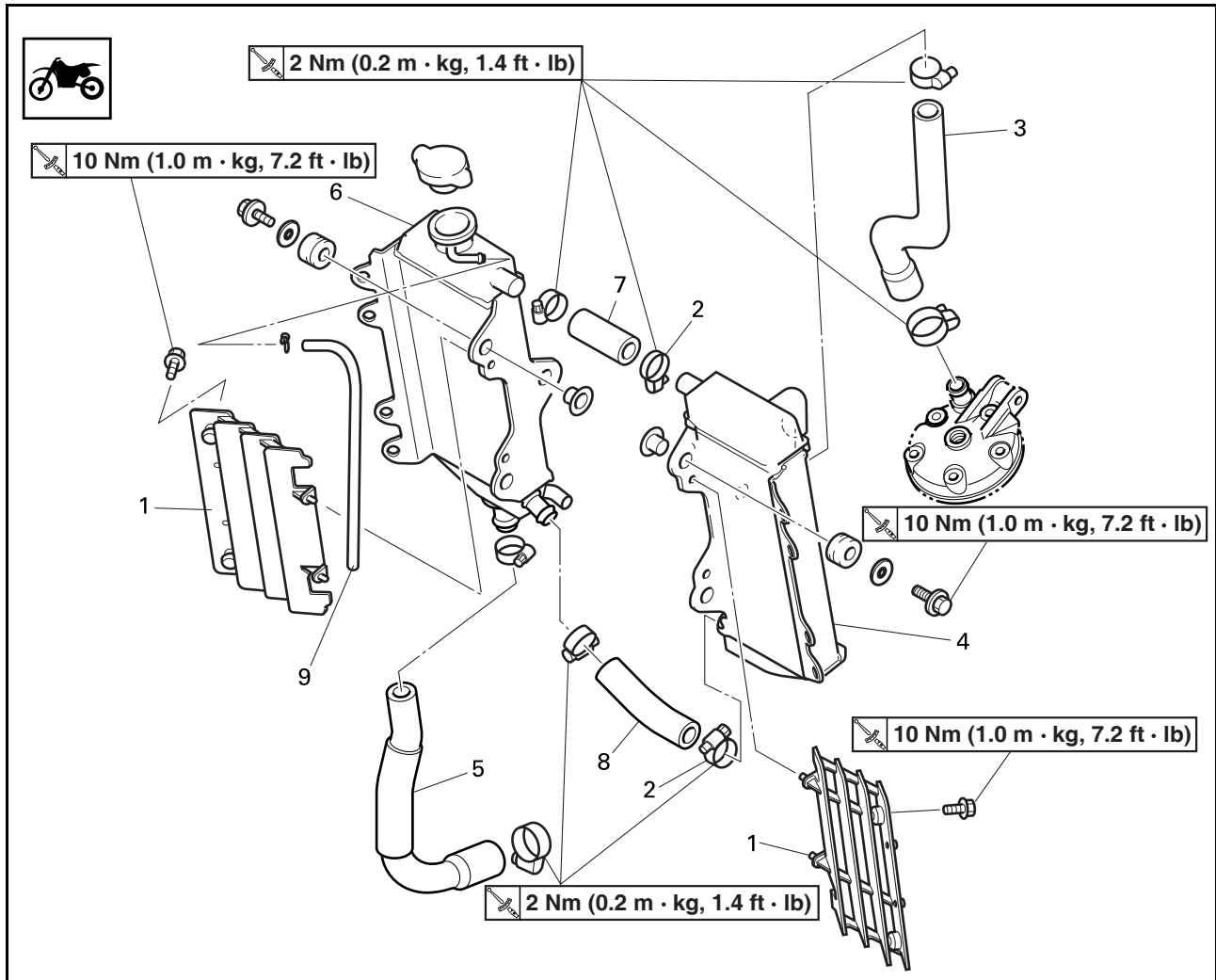


**Couvercle latéral (droit):
7 Nm (0.7 m•kg, 5.1
ft•lb)**



RADIATEUR

DÉPOSE DU RADIATEUR



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Vidanger le liquide de refroidissement.		Se reporter à la section "CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" au CHAPITRE 3.
	Selle et réservoir de carburant		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX".
1	Plaques de protection du radiateur	2	
2	Bride (tuyau du radiateur 1, 3)	2	Desserrer uniquement.
3	Durit de radiateur 2	1	
4	Radiateur gauche	1	
5	Durit de radiateur 4	1	
6	Radiateur droit	1	
7	Durit de radiateur 1	1	
8	Durit de radiateur 3	1	
9	Durit de mise à l'air du radiateur	1	

REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

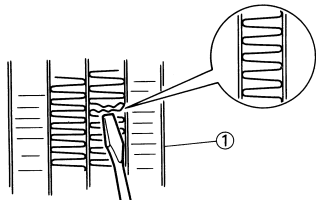
⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas enlever le bouchon du radiateur quand le moteur et le radiateur sont chauds. Du liquide chaud et de la vapeur risquent de jaillir sous forte pression et de provoquer des brûlures graves. Une fois le moteur refroidi, ouvrir le bouchon du radiateur en procédant comme suit: Placer un chiffon épais, une serviette par exemple, sur le bouchon et tourner lentement ce dernier dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'au point de détente. Ceci permet à la pression résiduelle de s'échapper. Quand le sifflement s'arrête, appuyer sur le bouchon tout en le faisant tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre puis l'enlever.

CONTRÔLE DU RADIATEUR

1. Contrôler:

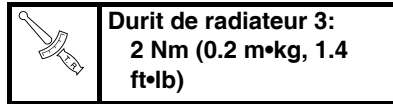
- Faisceau de radiateur "1"
Obstruction → Nettoyer à l'air comprimé par l'arrière du radiateur.
- Ailette tordue → Réparer/remplacer.



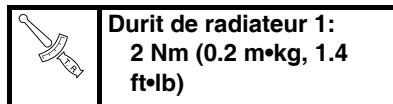
REPOSE DU RADIATEUR

1. Monter:

- Durit de mise à l'air du radiateur "1"
- Durit de radiateur 3 "2"



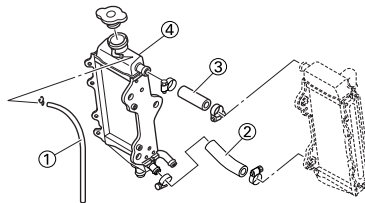
- Durit de radiateur 1 "3"



Sur le radiateur (droit) "4".

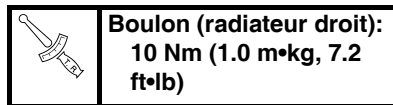
N.B.

Fixez le tuyau de radiateur dans le sens indiqué.

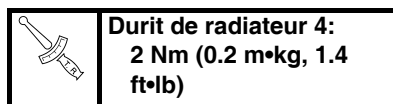


2. Monter:

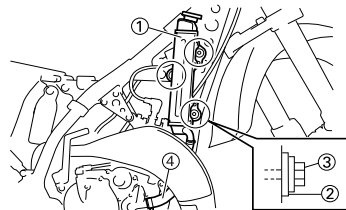
- Radiateur droit "1"
- Rondelle "2"
- Boulon (radiateur droit) "3"



- Durit de radiateur 4 "4"

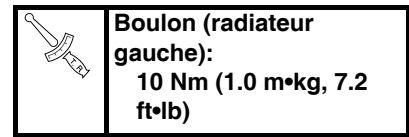


Se reporter à la section "CH-EMINEMENT DES CABLES" au CHAPITRE 2.

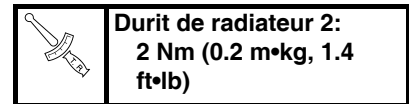


3. Monter:

- Radiateur gauche "1"
- Rondelle "2"
- Boulon (radiateur gauche) "3"



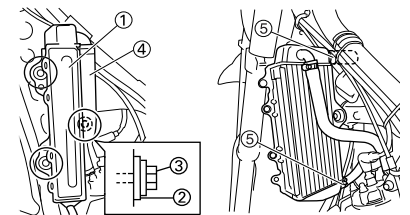
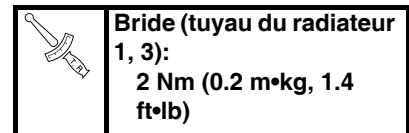
- Durit de radiateur 2 "4"



Se reporter à la section "CH-EMINEMENT DES CABLES" au CHAPITRE 2.

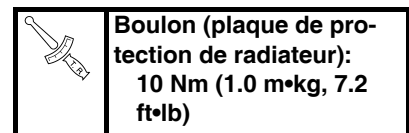
4. Serrer:

- Bride (tuyau du radiateur 1, 3) "5"



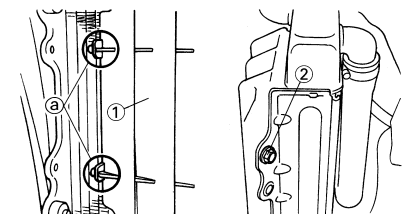
5. Monter:

- Plaque de protection de radiateur "1"
- Boulon (plaque de protection de radiateur) "2"



N.B.

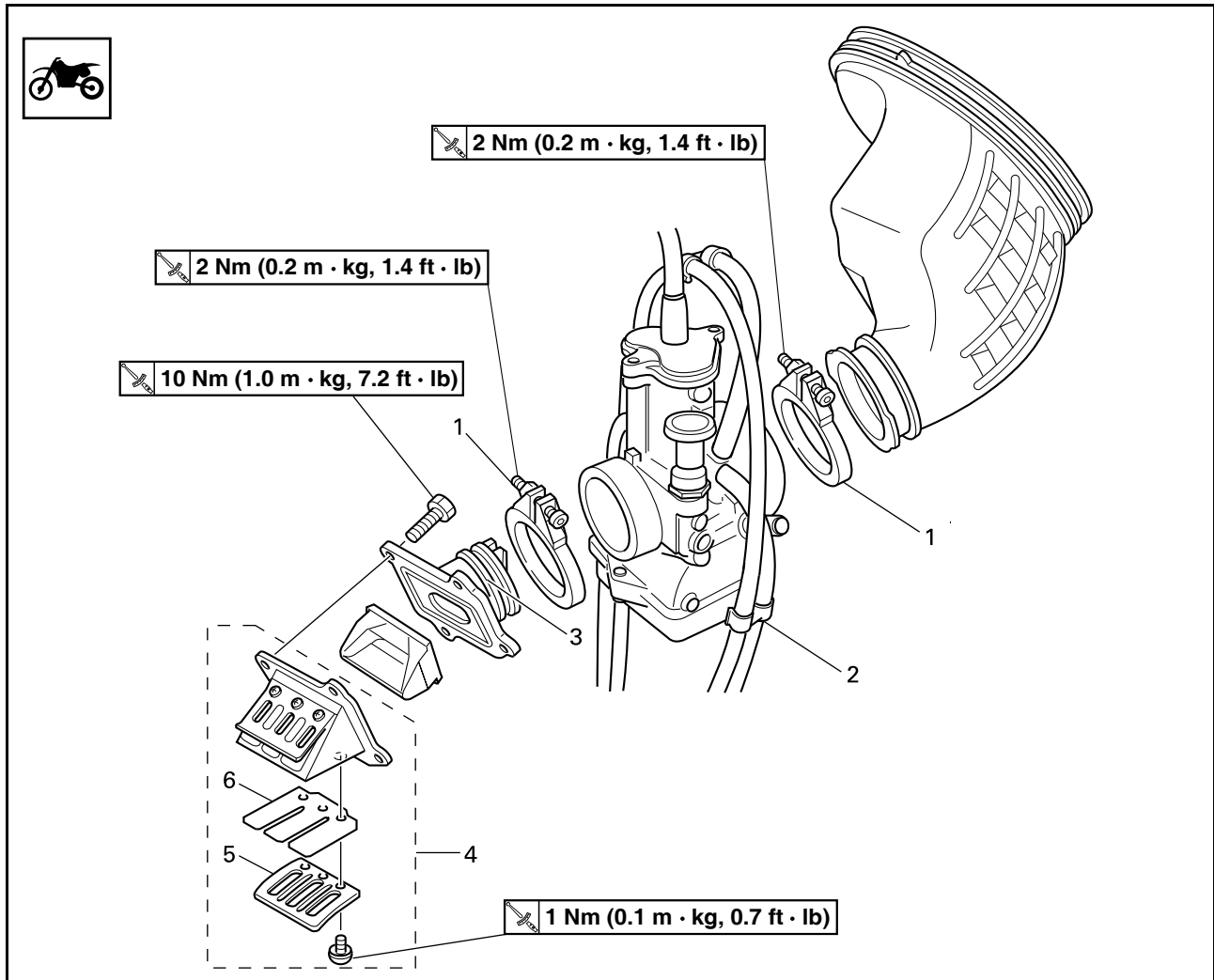
Ajustez d'abord le crochet "a" sur la partie intérieure du radiateur.



CARBURATEUR ET SOUPAPE FLEXIBLE

CARBURATEUR ET SOUPAPE FLEXIBLE

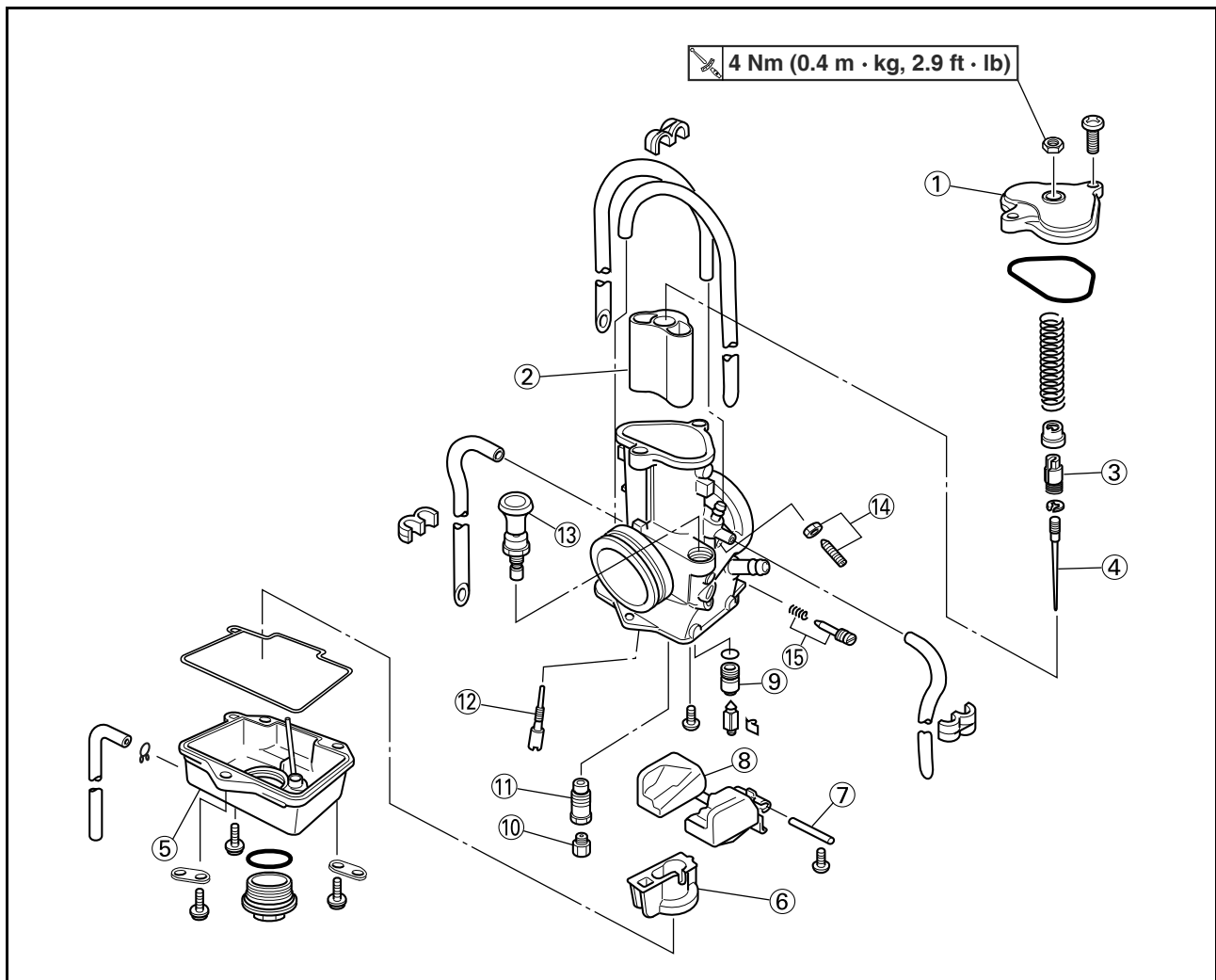
DÉPOSE DU CARBURATEUR ET DU CLAPET FLEXIBLE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Reservoir de carburant		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX".
1	Collier à pince (raccord du carburateur)	2	Desserrer les vis (raccord de carburateur).
2	Carburateur	1	
3	Raccord de carburateur	1	
4	Ens. soupape flexible	1	
5	Butée (soupape flexible)	2	
6	Soupape flexible	2	

CARBURATEUR ET SOUPAPE FLEXIBLE

DÉMONTAGE DU CARBURATEUR



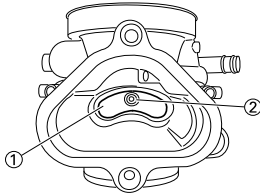
Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
1	Haut de chambre de mélange	1	Se reporter à la section de dépose.
2	Papillon des gaz	1	
3	Support d'aiguille	1	
4	Aiguille	1	
5	Cuve	1	
6	Convercle de gicleur à aiguilles	1	
7	Axe de flotteur	1	
8	Flotteur	1	
9	Siège de soupape	1	
10	Gicleur principal	1	
11	Support de gicleur principal	1	
12	Gicleur de ralenti	1	
13	Plongeur de démarrage	1	
14	Vis butée d'accélérateur	1	
15	Vis de richesse	1	

CARBURATEUR ET SOUPAPE FLEXIBLE

REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

ATTENTION

Ne pas démonter le bloc "1" de venturi et le gicleur principal "2", car cela provoquerait une réduction des performances du carburateur.



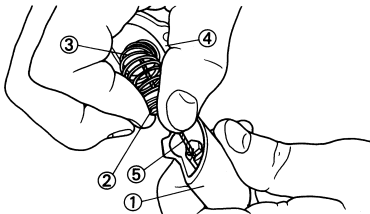
DÉPOSE DU PAILLON DES GAZ

1. Déposer:

- Boisseau "1"
- Bague "2"
- Ressort (boisseau) "3"
- Haut de chambre de mélange "4"
- Câble d'accélérateur "5"

N.B.

Tout en comprimant le ressort (boisseau), déconnecter le câble d'accélérateur.



CONTRÔLE DU CARBURATEUR

1. Contrôler:

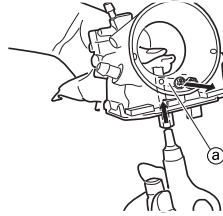
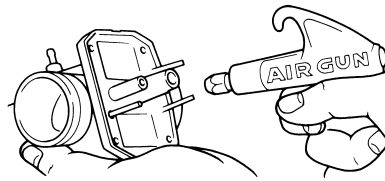
- Corps du carburateur
Encrassé → Nettoyer.

ATTENTION

Lors du nettoyage du conduit d'air principal "a", ne pas diriger le souffle d'air comprimé du côté du filtre, car cela risque d'obstruer le conduit avec de la boue ou du sable.

N.B.

- Nettoyer avec un solvant à base de pétrole. Nettoyer tous les conduits et gicleurs à l'air comprimé.
- Ne jamais utiliser de fil métallique.
- Lors du nettoyage du conduit d'air principal, diriger le souffle d'air comprimé à l'intérieur tout en recouvrant le gicleur d'un chiffon.

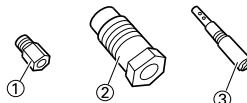


2. Contrôler:

- Gicleur principal "1"
- Support de gicleur principal "2"
- Gicleur de ralenti "3"
Encrassé → Nettoyer.

N.B.

- Nettoyer avec un solvant à base de pétrole. Nettoyer tous les conduits et gicleurs à l'air comprimé.
- Ne jamais utiliser de fil métallique.



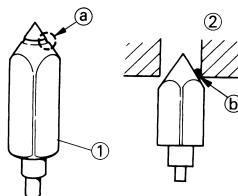
CONTRÔLE DU POINTEAU

1. Contrôler:

- Pointeau "1"
- Siège de pointeau "2"
Usure en creux "a" → Remplacer.
Poussière "b" → Nettoyer.

N.B.

Toujours changer le pointeau et le siège de pointeau ensemble.



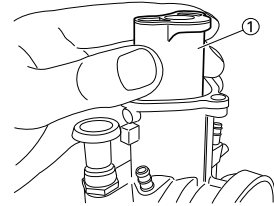
CONTRÔLE DU PAILLON DES GAZ

1. Contrôler:

- Mouvement
Coincement → Réparer ou remplacer.

N.B.

Insérer le papillon des gaz "1" dans le corps du carburateur et contrôler qu'il coulisse librement.



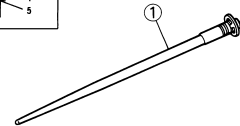
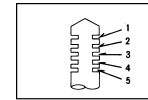
CONTRÔLE DE L'AIGUILLE

1. Contrôler:

- Aiguille "1"
Déformation/usure → Remplacer.
- Rainure du clip
Présence d'un jeu/usure → Remplacer.
- Position du clip



Position standard du clip:
Rainure n°3



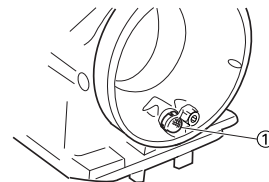
CONTRÔLE DU FILTRE

1. Contrôler:

- Filtre "1"
Endommagement → Remplacer.

N.B.


Inspecter le filtre tel qu'il est assemblé sur le carburateur. Ne pas déposer le filtre, sauf pour le remplacer.



CARBURATEUR ET SOUPE flexible


MESURE ET RÉGLAGE DU NIVEAU DE CARBURANT

- Mesurer:
 - Niveau de carburant "a"
 Hors spécifications → Régler.

	Niveau de carburant: 9.5–10.5 mm (0.37–0.41 in) Au-dessus de la surface d'accouplement de la chambre du flotteur
-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Procédure de mesure et de réglage:

- Enlever le bouchon de vidange.
- Raccorder l'adaptateur de jauge de niveau de carburant "2" et la jauge de niveau de carburant "1" à la chambre du flotteur.

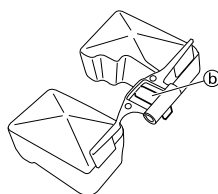
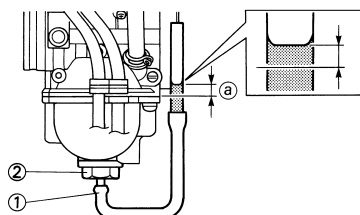
	Adaptateur de jauge de niveau de carburant: YM-01470/90890-01470 Jauge de niveau du carburant: YM-1312-A/90890-01312
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- Tenir la jauge de niveau de carburant à la verticale de la surface d'accouplement de la chambre du flotteur.
- Misurare il livello del carburante con l'indicatore di livello del carburante.

N.B.

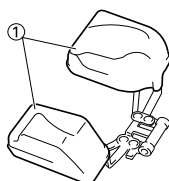
Laisser le carburateur et la jauge de niveau de carburant à la verticale quand vous mesurez le niveau de carburant.

- Si le niveau de carburant est hors spécifications, contrôler le siège de pointe et le pointeau.
- Si l'une ou l'autre de ces pièces est usée, les remplacer toutes les deux.
- Si ces deux pièces sont en bon état, régler le niveau de carburant en courbant la languette "b" du flotteur.
- Recontrôler le niveau de carburant.




CONTRÔLE DU FLOTTEUR

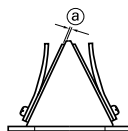
- Contrôler:
 - Flotteur "1"
 Endommagement → Remplacer.




CONTRÔLE DU CLAPET FLEXIBLE

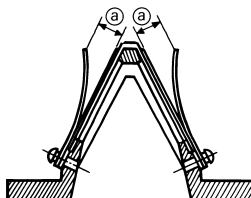
- Mesurer:
 - Torsion de la soupape flexible "a"
 Hors spécifications → Remplacer.

	Limite de torsion de la soupape flexible: 0.2 mm (0.008 in)
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------




- Mesurer:
 - Hauteur de la butée de soupape "a"
 Horsspécification → Régler/ changer la butée de clapet.

	Hauteur de la butée de soupape: 8.2–8.6 mm (0.323–0.339 in)
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------



MONTAGE DU CLAPET FLEXIBLE

- Monter:
 - Soupape flexible "1"
 - Butée (soupape flexible) "2"
 - Vis (soupape flexible) "3"

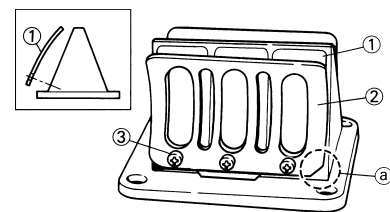
	Vis (soupape flexible): 1 Nm (0.1 m•kg, 0.7 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

N.B.

- Mettre la lame soupape avec la courbure de lame soupape de la manière indiquée.
- Noter l'entaille "a" dans le coin inférieur de la soupape et de la plaque de butée.

ATTENTION


Serrer les vis granduellement pour éviter de voiler le dispositif.

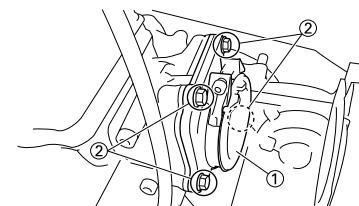


- Monter:
 - Ens. soupape flexible "1"
 - Rondelle d'espacement de soupape à lame souple "2"



- Monter:
 - Raccord de carburateur "1"
 - Boulon (raccord du carburateur) "2"

	Boulon (raccord du carburateur) 10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)
---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------



CARBURATEUR ET SOUPAPE FLEXIBLE

MONTAGE DU CARBURATEUR

1. Monter:

- Vis butée d'accélérateur "1"
- Contre-écrou "2"
- Vis de purge d'air "3"

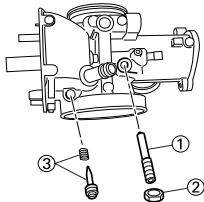


Noter les points de montage suivants:

- Visser la vis de richesse jusqu'à ce qu'elle touche légèrement son siège.
- Desserrer la vis du nombre de tours indiqué.

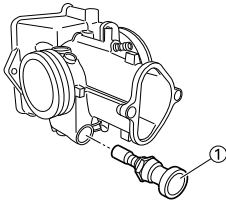


Vis de richesse:
Desserrée de 2-1/4 tour



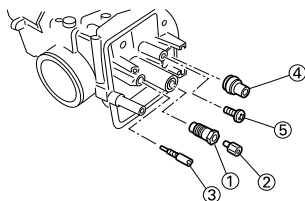
2. Monter:

- Plongeur de démarreur "1"



3. Monter:

- Support de gicleur principal "1"
- Gicleur principal "2"
- Gicleur de ralenti "3"
- Siège de pointeau "4"
- Vis (siège de pointeau) "5"

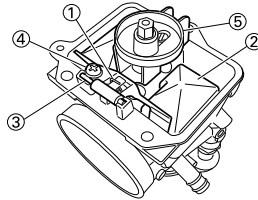


4. Monter:

- Pointeau "1"
- Flotteur "2"
- Axe de flotteur "3"
- Vis (axe de flotteur) "4"
- Convercle de gicleur à aiguilles "5"

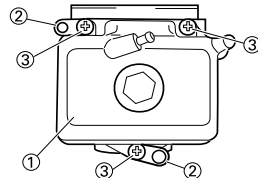
N.B.

- Après avoir monté le pointeau sur le flotteur, les monter sur le carburateur.
- Contrôler que le flotteur se déplace librement.



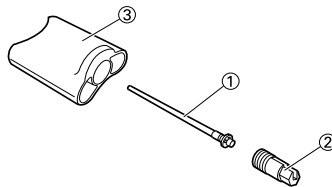
5. Monter:

- Cuve "1"
- Plaque "2"
- Vis (chambre du flotteur) "3"



6. Monter:

- Aiguille "1"
 - Support d'aiguille "2"
- Sur le papillon des gaz 3



7. Monter:

- Câble d'accélérateur "1"
- Contre-écrou "2"

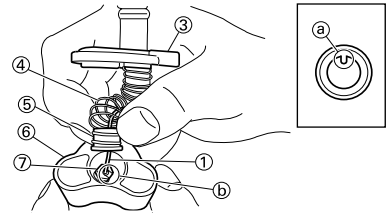
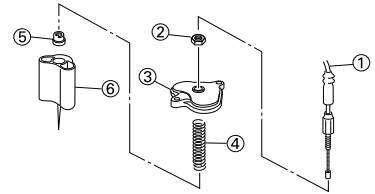


Contre-écrou:
4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)

- Haut de chambre de mélange "3"
- Ressort (boisseau) "4"
- Bague "5"
- Boisseau "6"

N.B.

- Tout en comprimant le ressort, connecter le câble d'accélérateur.
- Aligner la protubérance "a" de la bague sur la gorge "b" dans le support de pointeau "7".

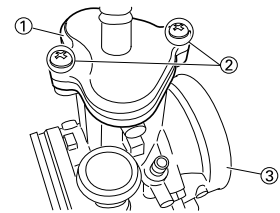


8. Monter:

- Haut de chambre de mélange "1"
 - Vis (haut de chambre de mélange) "2"
- Au carburateur "3".

N.B.

Après avoir réalisé le montage, vérifier que l'attache des gaz se déplace sans à-coup.

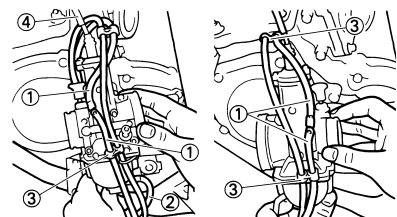


9. Monter:

- Tuyau du ventilation "1"
- Tuyau du trop-plein "2"
- Collier "3"

N.B.

Faire passer le tuyau de ventilation à l'arrière du câble d'accélérateur "4" du côté du filtre à air.



CARBURATEUR ET SOUPAPE FLEXIBLE

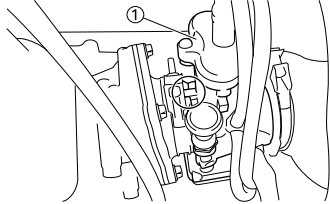
REPOSE DU CARBURATEUR

1. Monter:

- Carburateur "1"

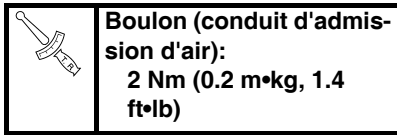
N.B.

Mettre la projection en place entre les fentes de raccord du carburateur.

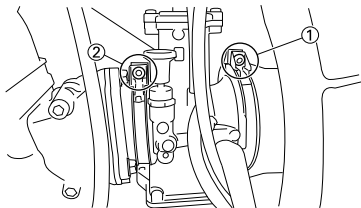
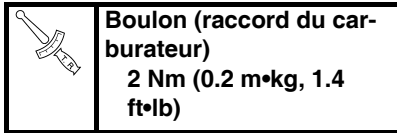


2. Serrer:

- Boulon (conduit d'admission d'air)
"1"

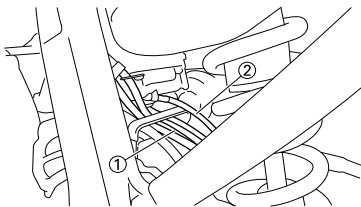


- Boulon (raccord du carburateur)
"2"



3. Collier à pince:

- Tuyau du ventilation "1"
 - Tuyau du trop-plein "2"
- Se reporter à la section "CHEMINEMENT DES CABLES" au CHAPITRE 2.



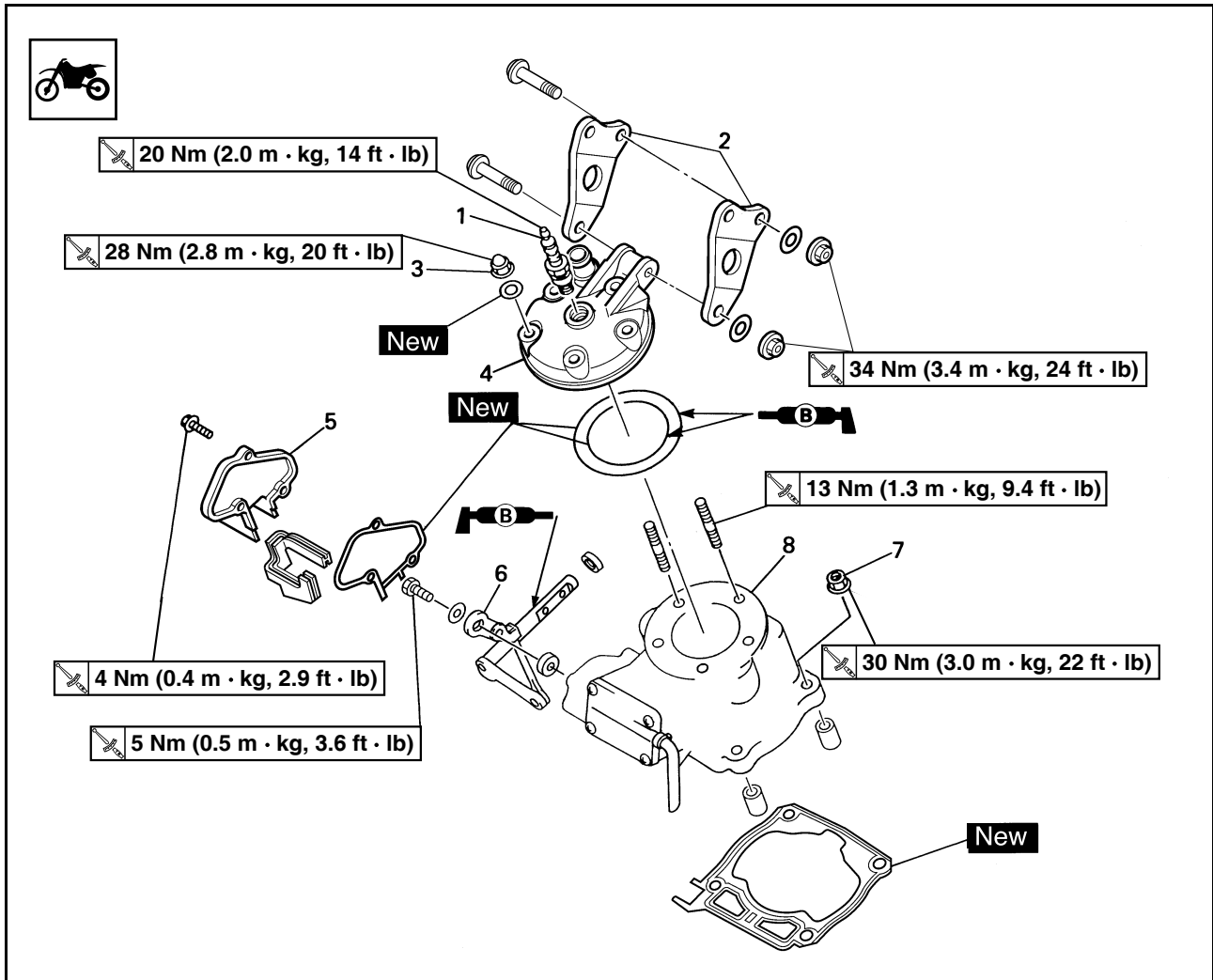
4. Régler:

- Régime de ralenti
Se reporter à la section
"REGLAGE DU REGIME DE
RALENTI DU MOTEUR" au
CHAPITRE 3.

CULASSE, CYLINDRE ET PISTON

CULASSE, CYLINDRE ET PISTON

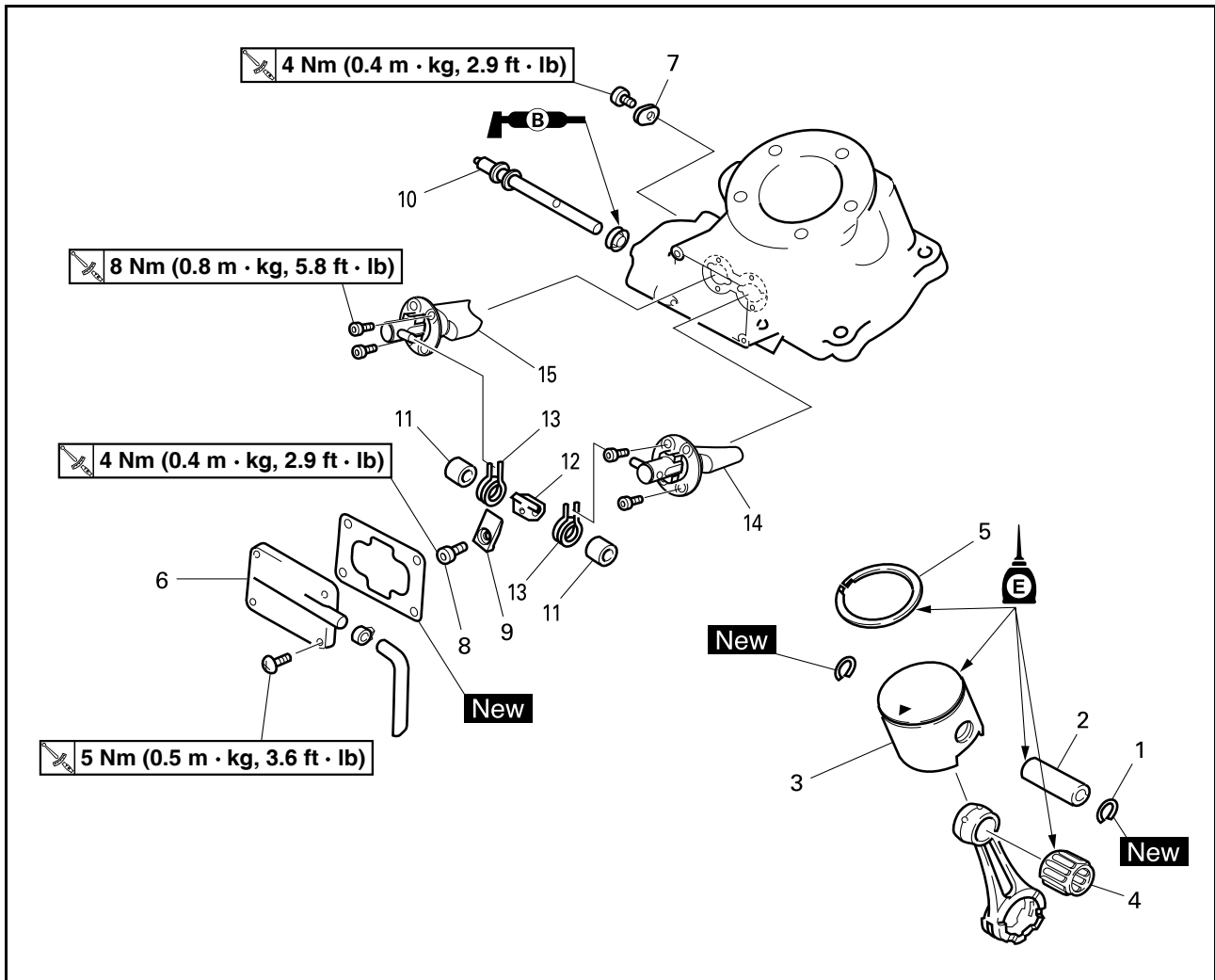
DÉPOSE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Selle et réservoir de carburant		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX".
	Tube d'échappement et silencieux		Se reporter à la section "TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX".
	Radiateur		Se reporter à la section "RADIATEUR".
1	Bougie	1	
2	Support de moteur	2	
3	Ecrou (culasse)	5	Desserrer chaque écrou d'un quart de tour puis pousser à la suivante.
4	Culasse	1	
5	Boîtier de chapet de puissance	1	
6	Tige de débrayage	1	Se reporter à la section de dépose.
7	Ecrou (cylindre)	4	
8	Cylindre	1	

CULASSE, CYLINDRE ET PISTON

DÉPOSE DU PISTON ET DU BOISSEAU



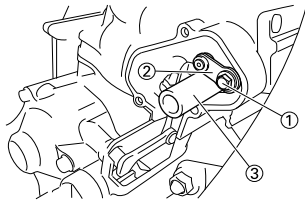
Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
1	Agrafe d'axe de piston	2	Se reporter à la section de dépose.
2	Axe de piston	1	Se reporter à la section de dépose.
3	Piston	1	Se reporter à la section de dépose.
4	Coussinet de pied de bielle	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Segment de piston	1	Se reporter à la section de dépose.
6	Couvercle du clapet de puissance	1	
7	Plateau de butée	1	
8	Boulon (levier articulé)	1	
9	Support de soupape	1	
10	Arbre à tiroirs	1	
11	Entretoise épaulée	2	
12	Levier articulé	1	
13	Ressort	2	
14	Clapet de puissance 1	1	
15	Clapet de puissance 2	1	

CULASSE, CYLINDRE ET PISTON

DÉPOSE DE LA TIGE DE DÉBRAYAGE

- Déposer:
 - Boulon (champignon de débrayage) "1"
 - Tige de débrayage "2"

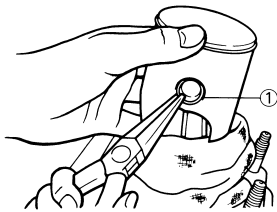
N.B. _____
Poser le collet "3" fourni dans la trousse d'outils pour enlever le boulon (champignon de débrayage).



DÉPOSE DU PISTON ET DU SEGMENT DE PISTON

- Déposer:
 - Agrafe d'axe de piston "1"

N.B. _____
Avant de retirer l'agrafe d'axe de piston, couvrir le carter avec un chiffon propre de falcon à ne pas faire tomber accidentellement l'agrafe dans le carter.



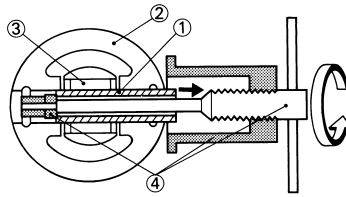
- Déposer:
 - Axe de piston "1"
 - Piston "2"
 - Coussinet de pied de bielle "3"

N.B. _____
Avant de retirer chaque axe de piston, ébavurer la gorge de l'agrafe et le pourtour du trou de l'axe. Si la gorge de l'axe de piston est ébavurée et que l'axe du piston reste difficile à dégager, utiliser l'extracteur d'axe de piston "4".



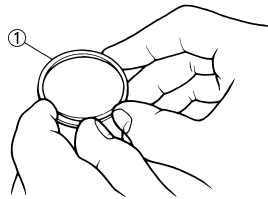
Kit d'extracteur d'axe de piston:
YU-1304/90890-01304

ATTENTION _____
Ne pas employer de marteau pour chasser l'axe de piston.



- Déposer:
 - Segment de piston "1"

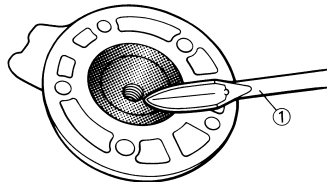
N.B. _____
Veillez à ne pas rayer le piston et à ne pas endommager le segment en l'ouvrant plus que nécessaire.



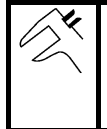
CONTRÔLE DE LA CULASSE

- Éliminer:
 - Dépôts de calamine
 - Utiliser un grattoir arrondi.

N.B. _____
Prendre garde à ne pas rayer le filetage du trou de bougie et les sièges de soupape. Éviter d'utiliser un outil acéré, éviter de rayer l'aluminium. Éviter de rayer l'aluminium.



- Contrôler:
 - Chemise d'eau de la culasse
 - Couche de minéraux/rouille → Remplacer.
- Mesurer:
 - Déformation de la culasse
 - Hors spécifications → Rectifier.



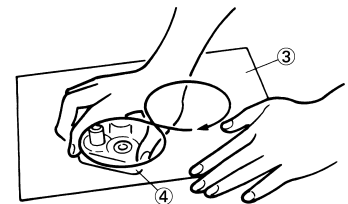
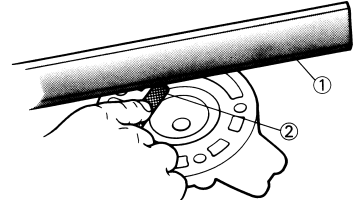
Déformation de la culasse:
Inférieure à 0.03 mm
(0.0012 in)

Etapes de la mesure de la limite de déformation et de la rectification:

- Poser une règle "1" et un calibre d'épaisseur "2" sur la culasse.
- Mesurer la déformation.
- Si la déformation est hors spécifications, rectifier la culasse.

- Mettre un morceau de toile émeri humide de N°400-600 "3" sur un marbre et rectifier la culasse "4" en lui faisant faire des "huit".

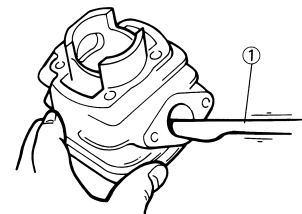
N.B. _____
Pour obtenir une surface régulière, tourner la culasse à plusieurs reprises.



CONTRÔLE DU CYLINDRE

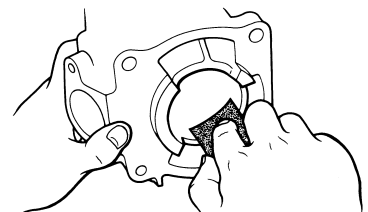
- Éliminer:
 - Dépôts de calamine
 - Utiliser le grattoir arrondi "1".

N.B. _____
Éviter d'utiliser un outil acéré, éviter de rayer l'aluminium. Éviter de rayer l'aluminium.



- Contrôler:
 - Surface interne du cylindre
 - Marques de rayures → Réparer ou remplacer.
 - Utiliser du papier de verre mouillé de grain 400-600.

ATTENTION _____
Ne pas réaléser le cylindre.



CULASSE, CYLINDRE ET PISTON

3. Mesurer:

- Alésage de cylindre "C"
Utiliser la jauge de cylindre "1".
Hors spécifications → Remplacer.

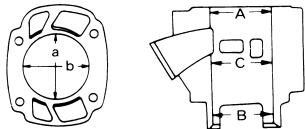
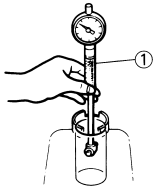
N.B.

Mesurer l'alésage de cylindre "C" en parallèle (A, B, C) et à angle droit du vilebrequin (a, b). Ensuite, faire la moyenne des mesures. Calculer ensuite la moyenne de ces mesures.

	Standard	Limite d'usure
Alésage de cylindre "C"	54,000–54,014 mm (2.1260–2.1265 in)	54.1 mm (2.130 in)
Conicité "T"	—	0.05 mm (0.0020 in)

"C" = Maximum Aa–Cb

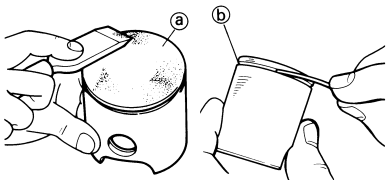
"T" = (Maximum Aa, ou Ab) - (Maximum Ba, ou Bb)



CONTRÔLE DU PISTON

1. Eliminer:

- Dépôts de calamine
De la couronne de piston "a" et des rainures de segment "b".



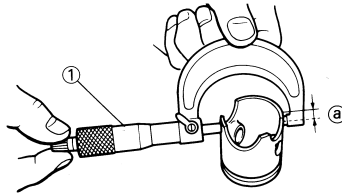
2. Contrôler:

- Paroi de cylindre
Marques de rayures → Réparer ou remplacer.

3. Mesurer:

- Diamètre de la jupe de piston
Utiliser le micromètre 1.
Mesurer la distance spécifique "a" à partir du rebord inférieur.
Hors spécifications → Remplacer.

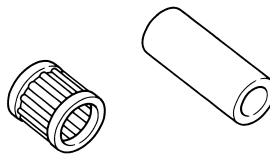
	Distance "a"	Diamètre de piston
	17.5 mm (0.69 in)	53.957–53.972 mm (2.1243–2.1249 in)



CONTRÔLE DE L'AXE DE PISTON ET DU ROULEMENT DE TÊTE DE BIELLE

1. Contrôler:

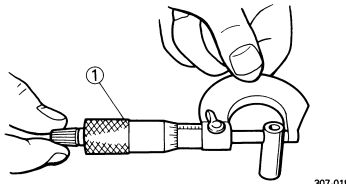
- Axe de piston
- Coussinet de pied de bielle
Signes de décoloration par la chaleur → Changer.



2. Mesurer:

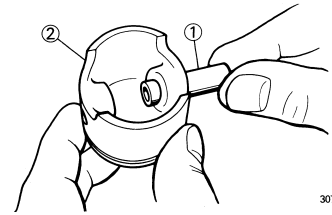
- Diamètre extérieur de l'axe de piston
Utiliser le micromètre 1.
Hors spécifications → Remplacer.

	Diamètre extérieur d'axe de piston
Standard	<Limite>
14.995–15,000 mm (0.5904–0.5906 in)	14.975 mm (0.5896 in)



3. Contrôler:

- Jeu (lorsque l'axe "1" est en place dans le piston "2")
Il ne doit pas y avoir de jeu remarquable.
Il y a du jeu → Changer l'axe de piston et/ou le piston.

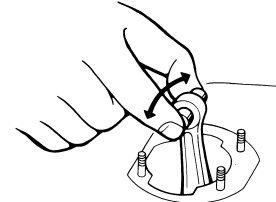


4. Monter:

- Coussinet de pied de bielle
- Axe de piston
Dans la petite extrémité de la bielle.

5. Contrôler:

- Jeu
Il ne doit pas y avoir de jeu remarquable.
Il y a du jeu → Examiner la petite extrémité de la bielle pour voir si elle est usée/Changer l'axe, la bielle et/ou le roulement, à la demande.



CONTRÔLE DU SEGMENT DE PISTON

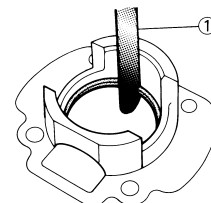
1. Monter:

- Segment de piston
Dans le cylindre.
Pousser le segment avec la calotte du piston.

2. Mesurer:

- Ecartement des becs
Utiliser une jauge d'épaisseur "1".
Hors spécifications → Remplacer.


	Jeu d'extrémité du segment (monté):
Standard	<Limite>
0.5–0.7 mm (0.020–0.028 in)	1.2 mm (0.047 in)



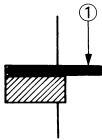
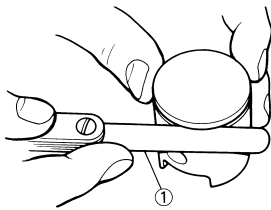
CULASSE, CYLINDRE ET PISTON

3. Mesurer:

- Jeu latéral
Utiliser une jauge d'épaisseur "1".
Hors limite → Changer le piston et/ou les segments.

	Jeu latéral:	
Standard	<Limite>	
0.035–0.070 mm (0.0014–0.0028 in)	0.1 mm (0.004 in)	


N.B. _____
Vérifier en plusieurs points.



CONTRÔLE DU JEU DU PISTON

- Calculer:
 - Jeu de piston
Hors limite → Changer le piston et/ou les segments.
Se reporter à "Cylindre" et "Piston".

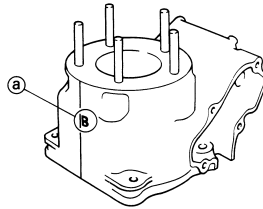
JEU DE PISTON = ALESAG DU CYLINDRE - DIAMETRE DE PISTON

	Jeu de piston:	
Standard	<Limite>	
0.040–0.045 mm (0.0016–0.0018 in)	0.1 mm (0.004 in)	

CONTRÔLE DE LA COMBINAISON PISTON ET CYLINDRE

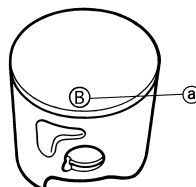
- Contrôler:
 - Marque de cylindre "a"

Marque de cylindre "a"	Taille de piston
A	54.000–54.002 mm (2.1260–2.1261 in)
B	54.004–54.006 mm (2.1261–2.1262 in)
C	54.008–54.010 mm (2.1263–2.1264 in)
D	54.012–54.014 mm (2.1265–2.1265 in)



- Contrôler:
 - Marque de piston "a"

Marque de piston "a" (couleur)	Taille de piston
A (rouge)	53.957–53.960 mm (2.1243–2.1244 in)
B (orange)	53.961–53.964 mm (2.1244–2.1246 in)
C (vert)	53.965–53.968 mm (2.1246–2.1247 in)
D (pourpre)	53.969–53.972 mm (2.1248–2.1249 in)



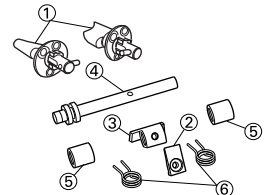
- Combinaison:
Combiner le piston et le cylindre à l'aide du tableau suivant.

Marque de cylindre	Marque de piston (couleur)
A	A (rouge)
B	B (orange)
C	C (vert)
D	D (pourpre)

N.B. _____
Lors de l'achat d'un cylindre il n'est pas possible de choisir sa taille. Choisir le piston dans la table ci-dessus.

CONTRÔLE DU BOISSEAU

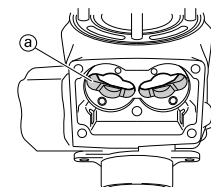
- Contrôler:
 - Clapet de puissance 1, 2 "1"
Usure/endommagement → Changer.
Dépôts de carbone → Déposer.
 - Support de soupape "2"
 - Levier articulé "3"
 - Arbre à tiroirs "4"
 - Entroise épaulée "5"
Usure/endommagement → Changer.
 - Ressort "6"
Cassé → Remplacer.



CONTRÔLE DE L'ORIFICE DU BOISSEAU DU CYLINDRE

- Déposer:
 - Dépôts de calamine
De la surface de l'orifice de la soupape de puissance "a".

N.B. _____
Eviter d'utiliser un outil acéré, éviter de rayer l'aluminium. Eviter de rayer l'aluminium.



CULASSE, CYLINDRE ET PISTON

MONTAGE DU BOISSEAU

1. Monter:

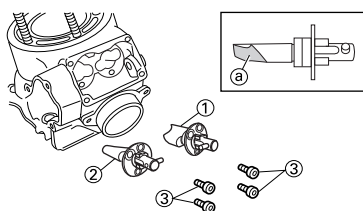
- Clapet de puissance 1 "1"
- Clapet de puissance 2 "2"
- Boulon (clapet de puissance) "3"



Boulon (clapet de puissance):
8 Nm (0.8 m•kg, 5.8 ft•lb)

N.B.

Monter le clapet de puissance le coupé "a" vers le bas.



2. Monter:

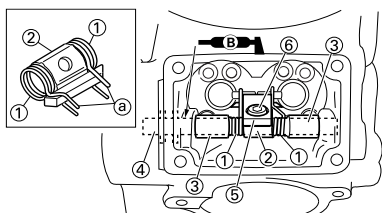
- Ressort "1"
- Levier articulé "2"
- Entretoise épaulée "3"
- Arbre à tiroirs "4"
- Support de soupape "5"
- Boulon (levier articulé) "6"



Boulon (levier articulé):
4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)

N.B.

- Installer le ressort sur le levier articulé puis sur le cylindre.
- Installer le ressort avec les ergots "a" tournés vers l'intérieur.
- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité.

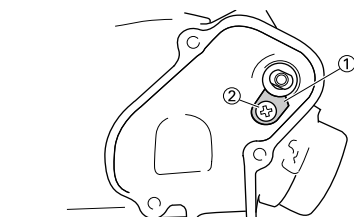


3. Monter:

- Plateau de butée "1"
- Vis (plateau de butée) "2"

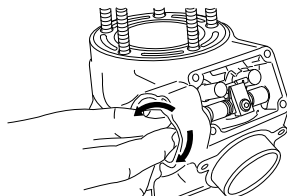


Vis (plateau de buté):
4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)



4. Contrôler:

- Le mouvement régulier du clapet de puissance
Mouvement irrégulier → Réparer ou remplacer.



5. Monter:

- Joint (couvercle du clapet de puissance) "1" **New**
- Couvercle du clapet de puissance "2"
- Vis (couvercle du clapet de puissance) "3"

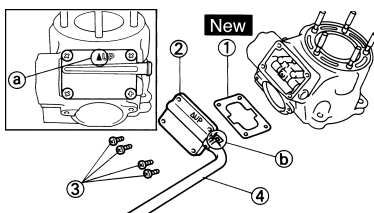


Vis (couvercle du clapet de puissance):
5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)

- Tube de reniflard YPVS "4"

N.B.

- Monter le couvercle du clapet de puissance afin que le repère fléché "a" soit orienté vers le haut.
- Installer la bride de tube de reniflard YPVS avec la partie ouverte "b" tournée vers l'arrière.



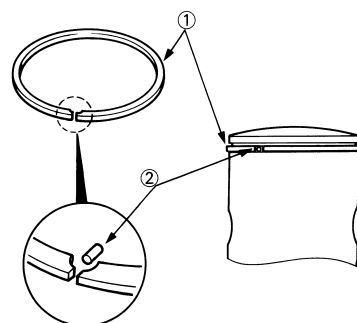
MONTAGE DU PISTON ET DU SEGMENT DE PISTON

1. Monter:

- Segment de piston "1"

N.B.

- Faire attention à ne pas rayer le piston ni endommager le segment de piston.
- Aligner la coupe de segment avec l'axe du piston "2".
- Après avoir reposé le segment de piston, vérifier si son mouvement est régulier.

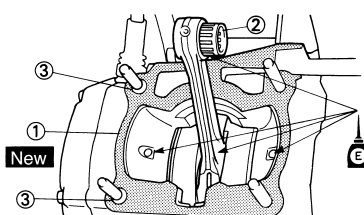


2. Monter:

- Joint (cylindre) "1" **New**
- Coussinet de pied de bielle "2"
- Goujon "3"

N.B.

- Appliquer de l'huile moteur sur le roulement (vilebrequin, bielle et rondelles de tête de bielle).
- Monter le joint en tournant le côté avec le cachet vers le vilebrequin.



3. Monter:

- Piston "1"
- Axe de piston "2" **New**
- Agrafe d'axe de piston "3"

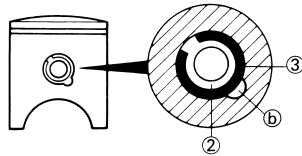
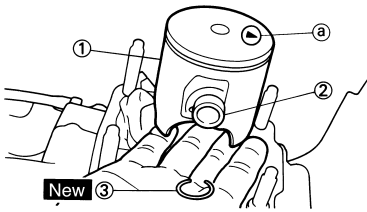
N.B.

- La flèche "a" située sur la calotte du piston doit être dirigée vers le côté échappement.
- Avant de monter l'agrafe d'axe de piston, couvrir le carter avec un chiffon propre de façon à ne pas faire tomber accidentellement l'agrafe dans le carter.

ATTENTION

- Installez le circlips d'axe de piston à la main de façon à ne pas le déformer.
- Ne pas laisser les extrémités ouvertes de l'agrafe entrer en contact avec la fente "b" de piston.

CULASSE, CYLINDRE ET PISTON



MONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE

1. Appliquer:

- Huile moteur
- Sur le piston "1", le segment "2" et la surface de cylindre.



2. Monter:

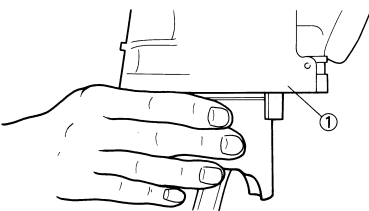
- Cylindre "1"

ATTENTION

Veiller à positionner le segment correctement. Mettre d'une main, le cylindre en place tout en comprimant le segment de l'autre.

N.B.

Après avoir monter, contrôler si elle se déplace régulièrement.



3. Monter:

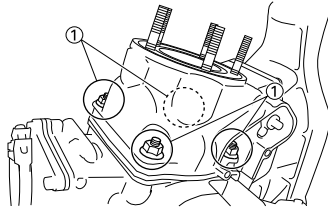
- Ecrou (cylindre) "1"



Ecrou (cylindre):
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

N.B.

Serrer les écrous par étapes et en procédant en croix.



4. Monter:

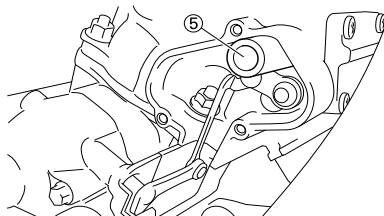
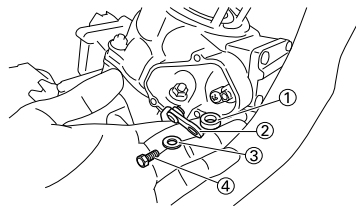
- Entretoise épaulée "1"
- Tige de débrayage "2"
- Rondelle pleine "3"
- Boulon (champignon de débrayage) "4"



Boulon (champignon de débrayage):
5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)

N.B.

- Poser le collet "5" fourni dans la trousse d'outils pour mettre le boulon en place (champignon de débrayage).
- Ne pas oublier d'enlever le collet.

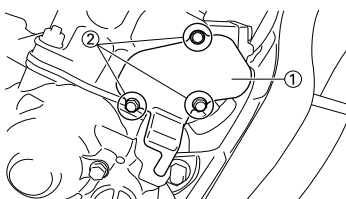


5. Monter:

- Joint (boîtier de clapet de puissance) **New**
- Boîtier de clapet de puissance "1"
- Boulon (boîtier de clapet de puissance) "2"



Boulon (boîtier de clapet de puissance):
4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)

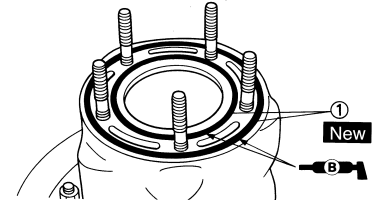


6. Monter:

- Joint torique "1" **New**

N.B.

Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur les joints toriques.



7. Monter:

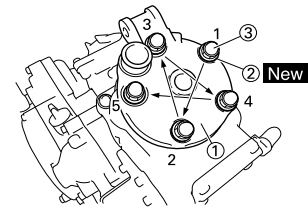
- Culasse "1"
- Rondelle en cuivre "2" **New**
- Ecrou (culasse) "3"



Ecrou (culasse):
28 Nm (2.8 m•kg, 20 ft•lb)

N.B.

Serrer les écrous (culasse) par étapes en utilisant un modèle d'entre croisement.



8. Monter:

- Support du moteur "1"
- Boulon (support du moteur) "2"

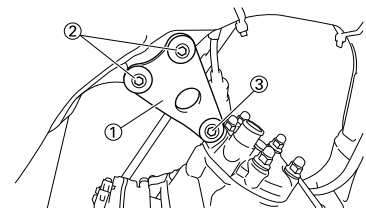


Boulon (support du moteur):
34 Nm (3.4 m•kg, 24 ft•lb)

- Boulon d'ancrage du moteur (supérieur) "3"



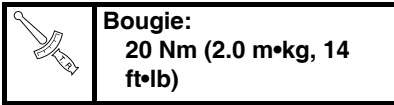
Boulon d'ancrage du moteur (supérieur):
34 Nm (3.4 m•kg, 24 ft•lb)



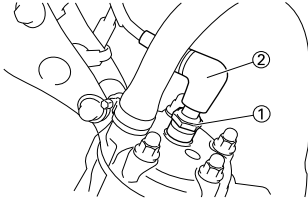
CULASSE, CYLINDRE ET PISTON

9. Monter:

- Bougie "1"

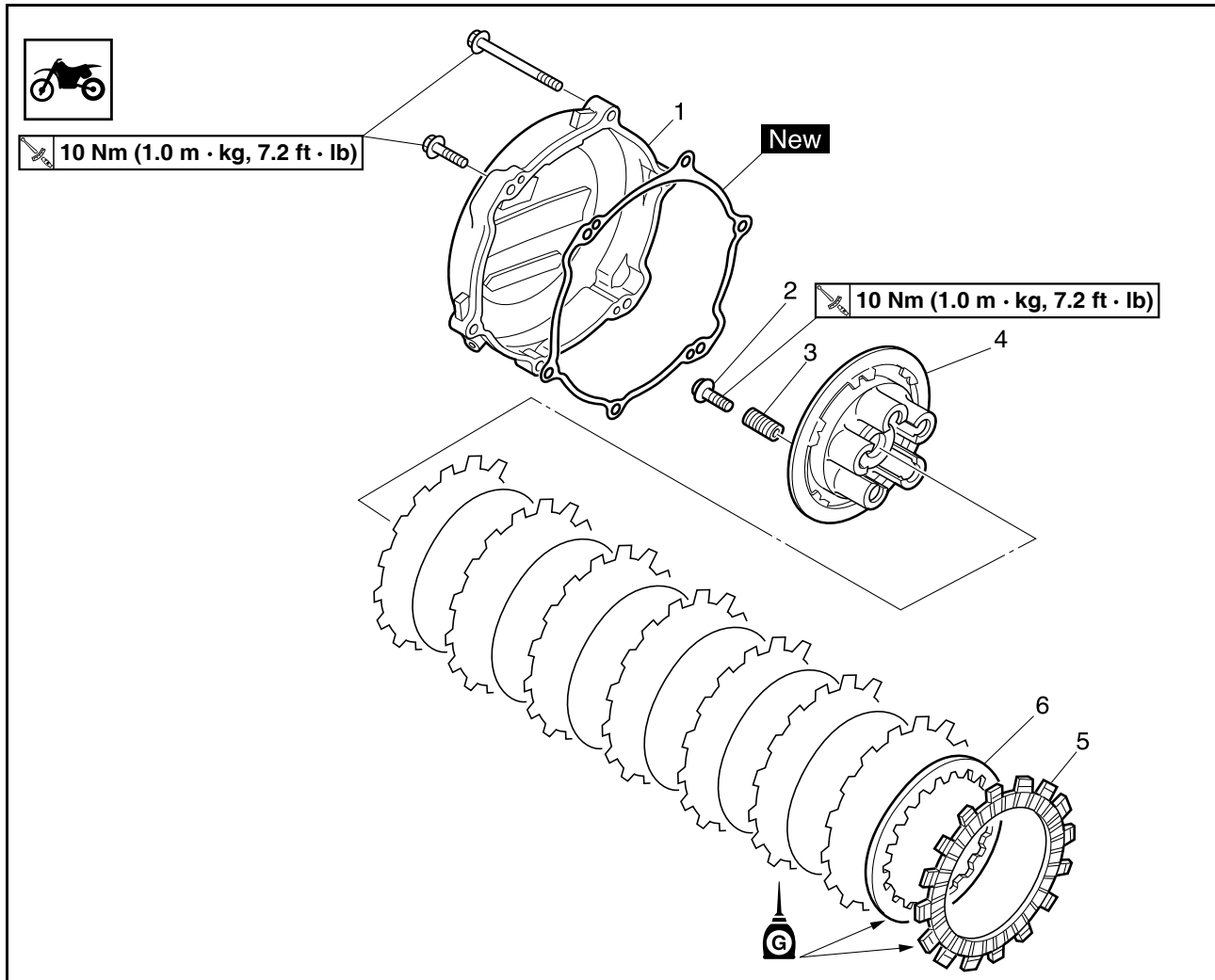


- Capuchon de bougie "2"



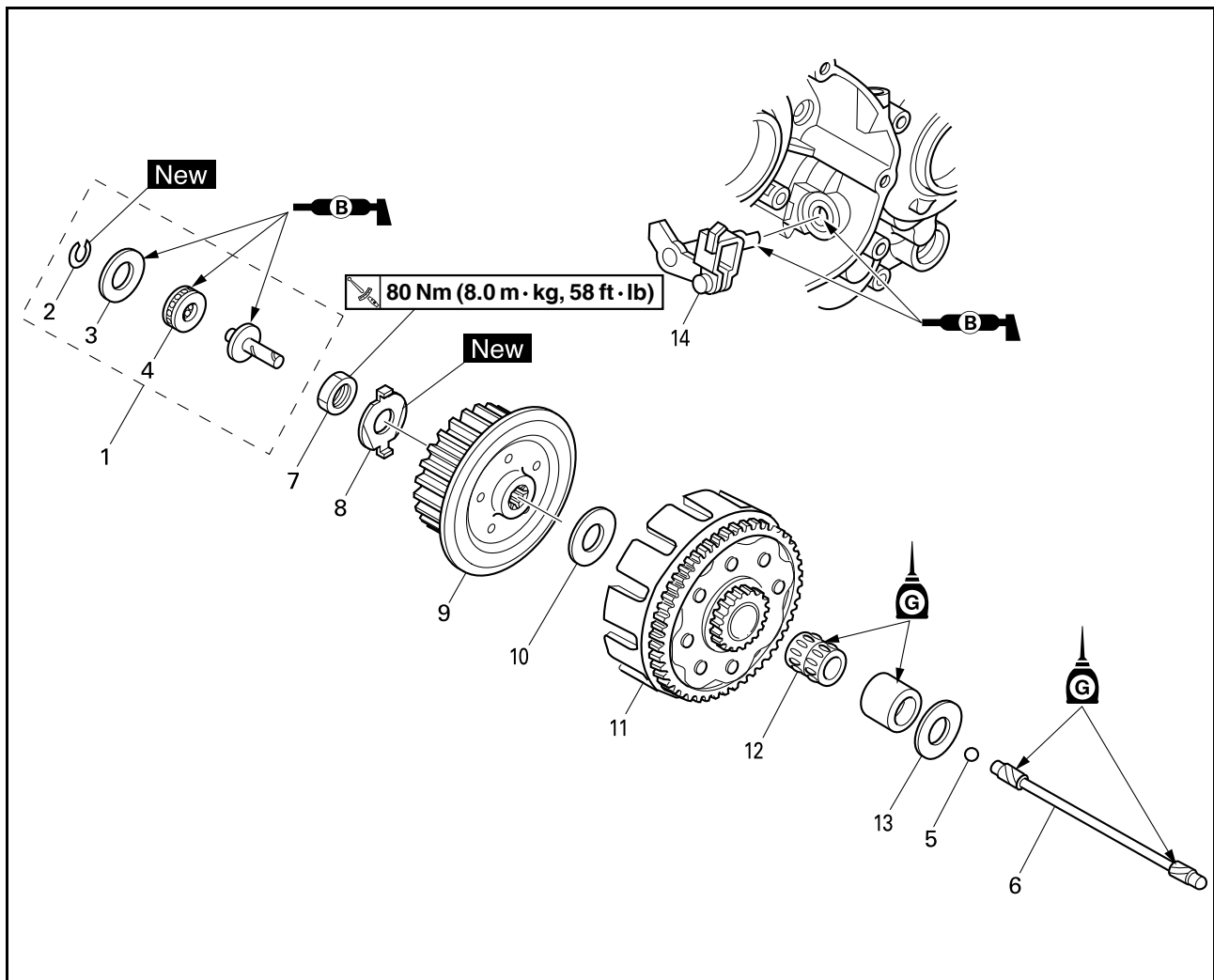
EMBRAYAGE

DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Vidanger l'huile de transmission.		Se reporter à la section "CHANGEMENT DE L'HUILE DE BOÎTE DE VITESSES" du CHAPITRE 3.
	Boulon (pédale de frein)		Pousser la pédale de frein vers le bas.
	Rotor et stator		Se reporter à la section "VOLANT MAGNETIQUE CDI".
	Câble d'embrayage		Déconnecter du côté du moteur.
1	Couvercle d'embrayage	1	
2	Boulon (ressort d'embrayage)	6	
3	Ressort d'embrayage	6	
4	Disque de pression	1	
5	Disque garni	8	
6	Plateau de pression	7	

DÉPOSE DE LA NOIX D'EMBAYAGE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
1	Tige de débrayage 1	1	
2	Circlip	1	
3	Rondelle	1	
4	Roulement	1	
5	Bille	1	
6	Tige de débrayage 2	1	
7	Ecrou (noix d'embrayage)	1	Se reporter à la section de dépose.
8	Rondelle-frein	1	Se reporter à la section de dépose.
9	Noix d'embrayage	1	Se reporter à la section de dépose.
10	Rondelle ordinaire [D=ø34mm (1,34 in)]	1	
11	Pignon mené de transmission primaire	1	
12	Roulement	1	
13	Rondelle ordinaire [D=ø34mm (1,34 in)]	1	
14	Arbre de tige de poussée	1	

DÉPOSE DE LA NOIX D'EMBRAYAGE

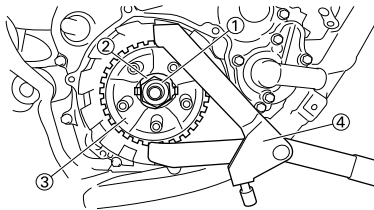
- Déposer:
 - Ecrou "1"
 - Rondelle-frein "2"
 - Noix d'embrayage "3"

N.B.

Redresser la languette de la rondelle-frein et utiliser l'outil de maintien de l'embrayage "4" pour maintenir la noix d'embrayage.

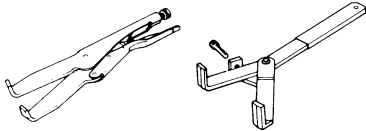


Outil de maintien de l'embrayage:
YM-91042/90890-04086



A

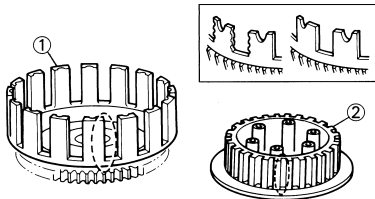
B



- A. USA et CDN
B. Sauf USA et CDN

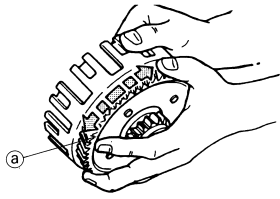
CONTRÔLE DE LA CLOCHE ET DE LA NOIX D'EMBRAYAGE

- Contrôler:
 - Cloche d'embrayage "1"
Craquelures/usure/endommagement → Remplacer.
 - Noix d'embrayage "2"
Craquelures/usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DU PIGNON MENÉ DE TRANSMISSION PRIMAIRE

- Contrôler:
 - Jeu périphérique
Présence de jeu → Remplacer.
 - Dents de pignon "a"
Usure/endommagement → Remplacer.



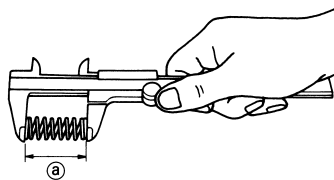
311-021

CONTRÔLE DES RESSORTS D'APPUI DU PLATEAU DE PRESSION

- Mesurer:
 - Longueur libre de ressort d'embrayage "a"
Hors spécifications → Remplacer l'ensemble des ressorts.



Longueur libre de ressort d'embrayage:
40.1 mm (1.579 in)
<Limite>: 38.1 mm (1.500 in)

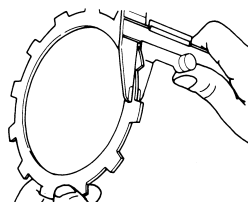


CONTRÔLE DES DISQUES GARNIS

- Mesurer:
 - Épaisseur du disque garni
Hors spécifications → Remplacer le disque garni complet.
Mesurer aux quatre endroits indiqués.



Épaisseur du disque garni:
2.9–3.1 mm (0.114–0.122 in)
<Limite>: 2.8 mm (0.110 in)

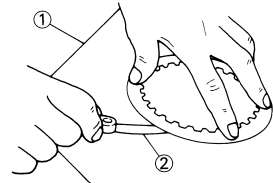


CONTRÔLE DES DISQUES LISSES

- Mesurer:
 - Déformation du plateau d'embrayage
Hors spécifications → Remplacer le plateau d'embrayage complet.
Utiliser un marbre "1" et une jauge d'épaisseur "2".

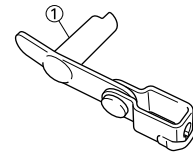


Limite de déformation:
0.2 mm (0.008 in)



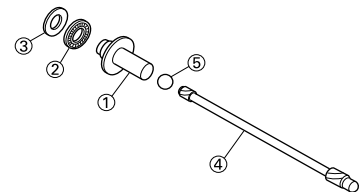
CONTRÔLE DE L'ARBRE DE TIGE DE POUSSÉE

- Contrôler:
 - Arbre de tige de poussée "1"
Usure/endommagement → Changer.



CONTRÔLE DE LA TIGE DE DÉBRAYAGE

- Contrôler:
 - Tige de débrayage 1 "1"
 - Roulement "2"
 - Rondelle "3"
 - Tige de débrayage 2 "4"
 - Bille "5"
Usure/endommagement/courbure → Remplacer.



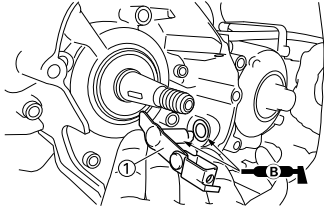
MONTAGE DE L'ARBRE DE TIGE DE POUSSÉE

1. Monter:

- Arbre de tige de poussée "1"

N.B.

Appliquer de la graisse à base de saponification de lithium sur le joint à lèvres et l'axe de levier de poussoir.



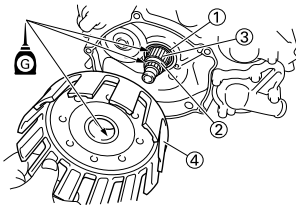
REPOSE DE L'EMBRAYAGE

1. Monter:

- Rondelle ordinaire [D=ø34mm (1,34 in)] "1"
- Entretoise "2"
- Roulement "3"
- Pignon mené de transmission primaire "4"

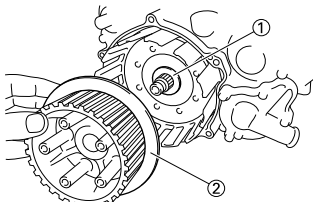
N.B.

Appliquer de l'huile de boîte de vitesses sur le roulement, l'entretoise et la circonférence intérieure du pignon mené primaire.



2. Monter:

- Rondelle ordinaire [D=ø34mm (1,34 in)] "1"
- Noix d'embrayage "2"



3. Monter:

- Rondelle d'arrêt "1" **New**
- Ecrou (noix d'embrayage) "2"



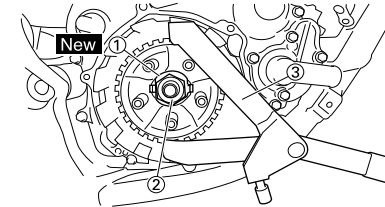
Ecrou (noix d'embrayage):
80 Nm (8.0 m•kg, 58 ft•lb)

N.B.

Utiliser l'outil de maintien de l'embrayage "3" pour maintenir la noix d'embrayage.

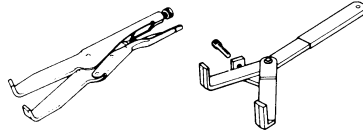


Outil de maintien de l'embrayage:
YM-91042/90890-04086



A

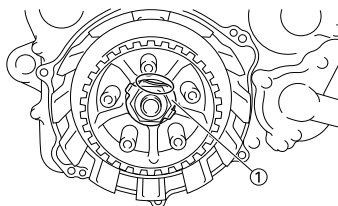
B



A. USA et CDN

B. Sauf USA et CDN

4. Replier l'onglet de la rondelle-frein "1".

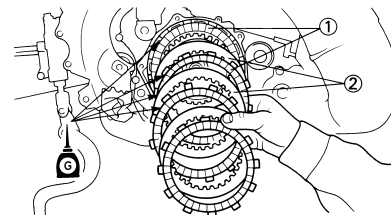


5. Monter:

- Disque garni "1"
- Plateau de pression "2"

N.B.

• Monter les plateaux d'embrayage et les disques garnis dans la noix d'embrayage en les alternant, en commençant par un disque garni et en terminant par un disque garni.
• Appliquer de l'huile de boîte de vitesses sur les disques de friction et disque d'embrayage.

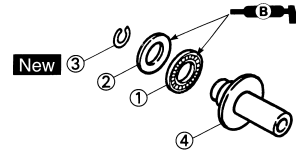


6. Monter:

- Roulement "1"
 - Rondelle "2"
 - Circlip "3" **New**
- Sur la tige de débrayage 1 "4".

N.B.

Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur le roulement et la rondelle ordinaire.

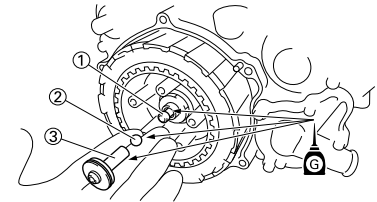


7. Monter:

- Tige de débrayage 2 "1"
- Bille "2"
- Tige de débrayage 1 "3"

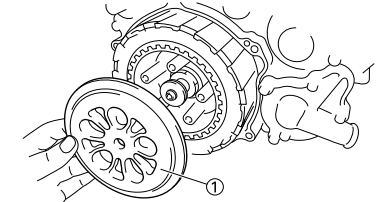
N.B.

Appliquer de l'huile de transmission sur le champignon de débrayage 1, 2 et la bille.



8. Monter:

- Plateau de pression "1"



9. Monter:

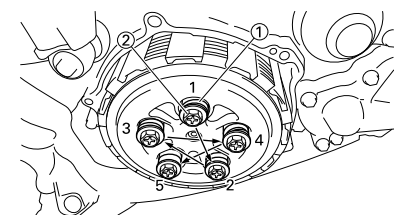
- Ressort d'embrayage "1"
- Boulon (ressort d'embrayage) "2"



Boulon (ressort d'embrayage):
10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)

N.B.

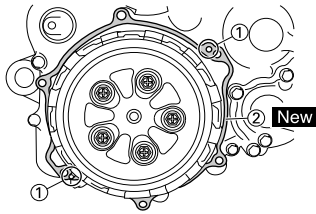
Serrer les boulons par étapes et en procédant en croix.



10. Monter:

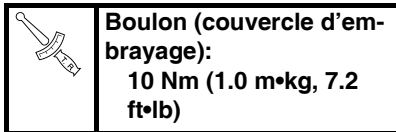
- Goujon "1"
- Joint (cloche d'embrayage) "2"

New



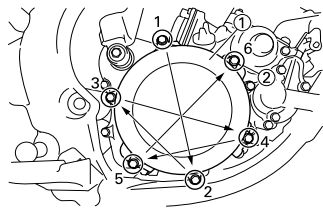
11. Monter:

- Couvercle d'embrayage "1"
- Boulon (couvercle d'embrayage)



N.B.

Serrer les boulons par étapes et en procédant en croix.

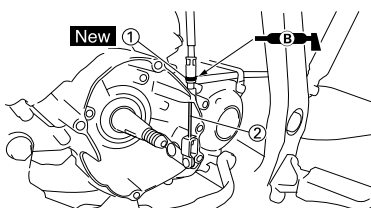


12. Monter:

- Joint torique "1" **New**
- Câble d'embrayage "2"

N.B.

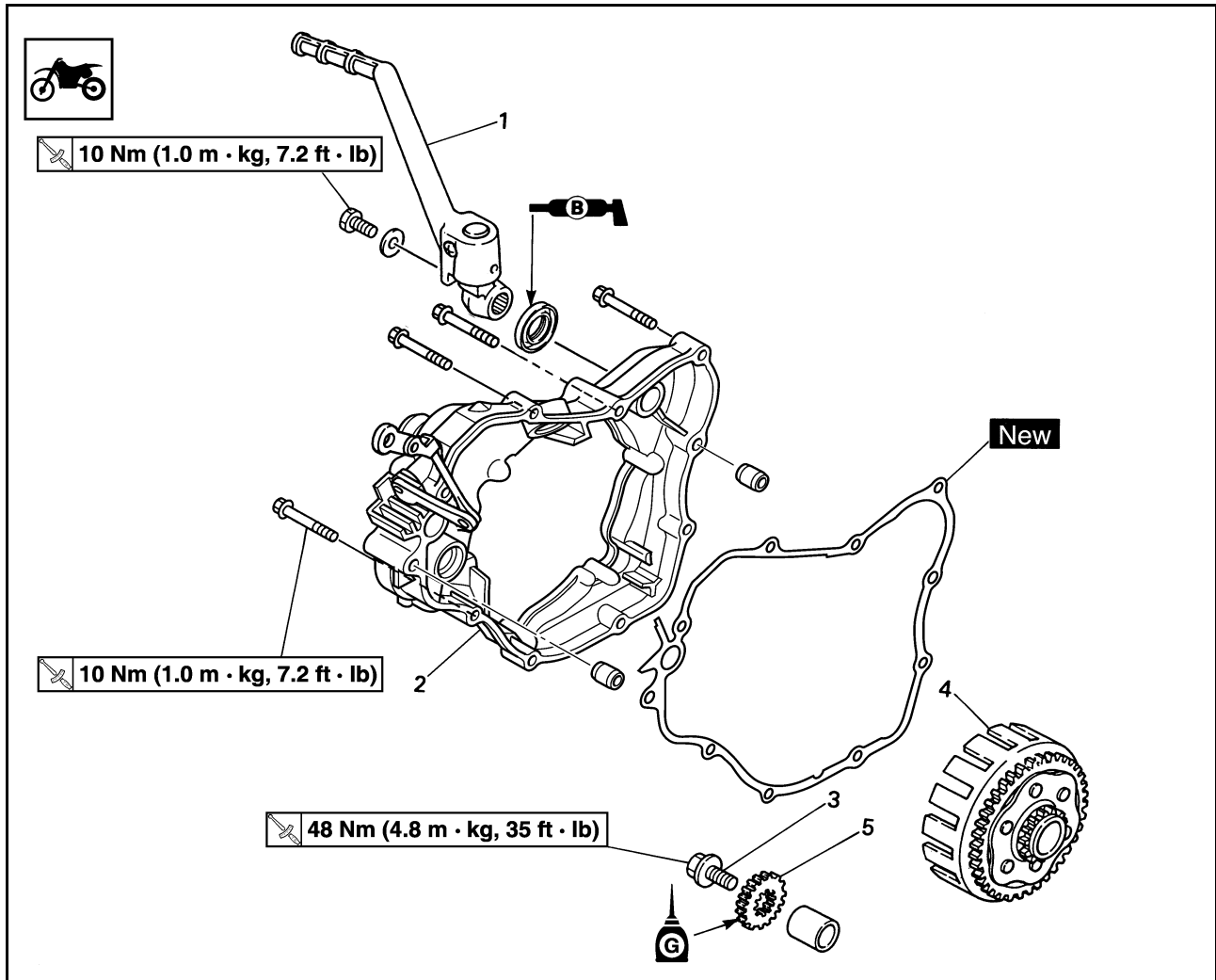
Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le joint torique.



ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR

ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR

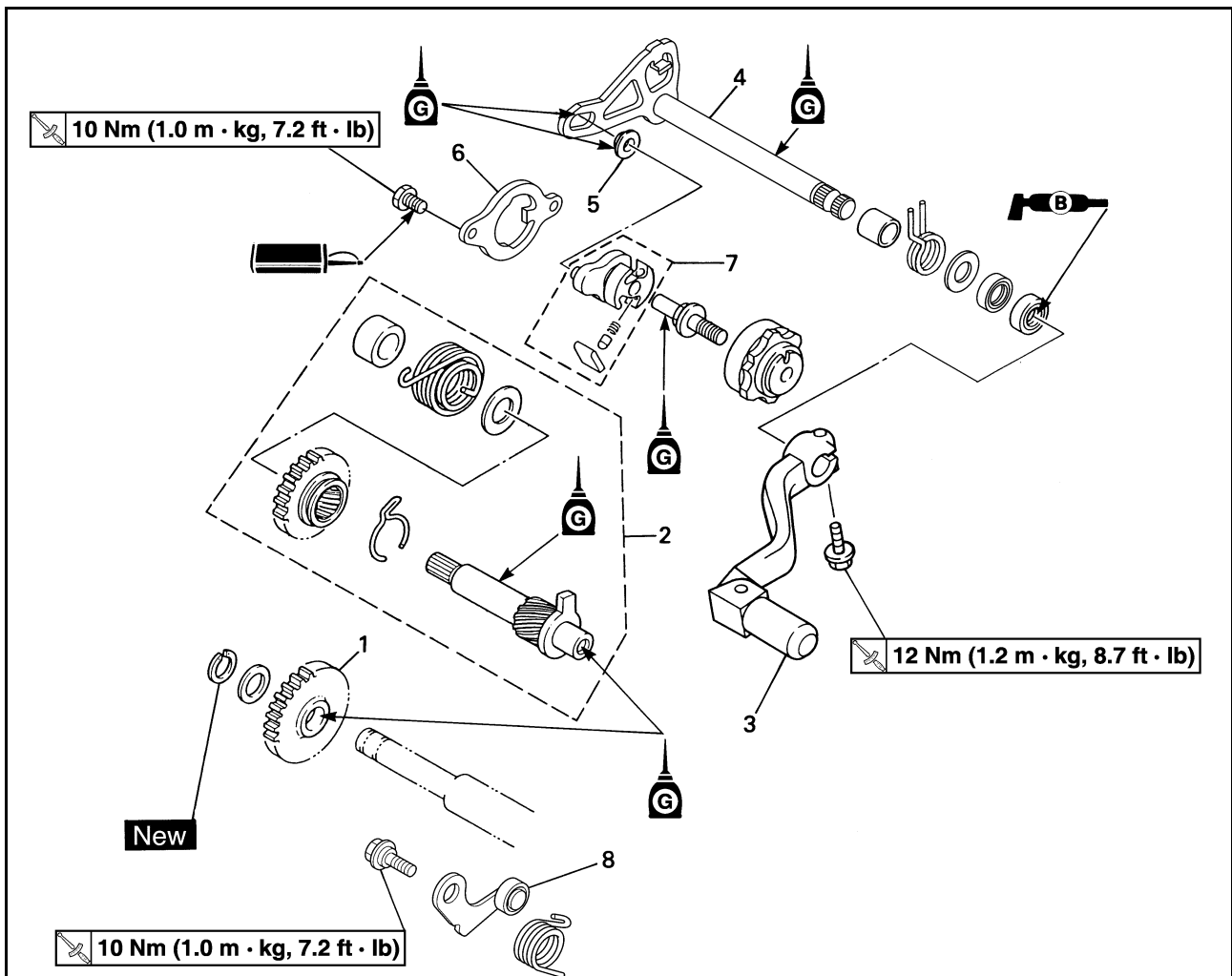
DÉPOSE DU PIGNON MENANT DE TRANSMISSION PRIMAIRE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Vidanger l'huile de transmission.		Se reporter à la section "CHANGEMENT DE L'HUILE DE BOÎTE DE VITESSES" du CHAPITRE 3.
	Câble d'embrayage		Déconnecter du côté du moteur.
	Boulon (pédale de frein)		Pousser la pédale de frein vers le bas.
	Durit de radiateur 4		Déconnecter du côté de la pompe à eau.
	Boulon (champignon de débrayage)		Se reporter à la section "CULASSE, CYLINDRE ET PISTON".
1	Pedale de kick	1	
2	Couvercle de carter (droit)	1	
3	Boulon (pignon de transmission primaire)	1	Desserrer uniquement. Se reporter à la section de dépose.
4	Pignon mené de transmission primaire	1	Se reporter à la section "EMBRAYAGE".
5	Pignon menant de transmission primaire	1	

ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR

DÉPOSE DE L'ARBRE DE KICK ET DE L'AXE DE SÉLECTEUR



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
1	Pignon fou de kick	1	
2	arbre de kick complet	1	Se reporter à la section de dépose.
3	Selecteur	1	
4	Axe de sélecteur	1	
5	Rouleau	1	
6	Guide de sélecteur	1	Se reporter à la section de dépose.
7	Levier de sélecteur complet	1	Se reporter à la section de dépose.
8	Doigt de verrouillage	1	

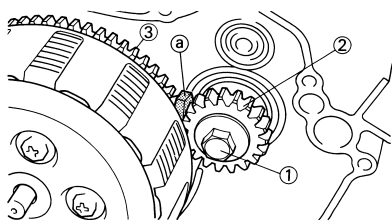
ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR

DÉPOSE DU PIGNON MENANT DE TRANSMISSION PRIMAIRE

- Desserrer:
 - Boulon (pignon de transmission primaire) "1"

N.B.

Mettre une plaque en aluminium "a" entre les dents du pignon de transmission primaire "2" et du pignon mené "3".

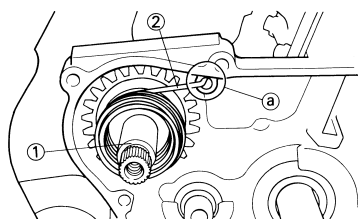


DÉPOSE DE L'ARBRE DE KICK COMPLET

- Déposer:
 - Arbre de kick complet "1"

N.B.

Decrocher le ressort de torsion "2" de l'orifice "a" du carter.

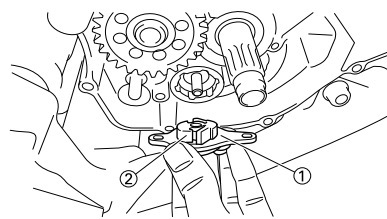


DÉPOSE DU GUIDE DE SÉLECTEUR ET DU LEVIER DE SÉLECTEUR COMPLET

- Déposer:
 - Boulon (guide de sélecteur)
 - Guide de sélecteur "1"
 - Levier de sélecteur complet "2"

N.B.

Le levier de sélecteur complet se démonte en même temps que le guide de sélecteur.



DÉPOSE DU SEGMENT

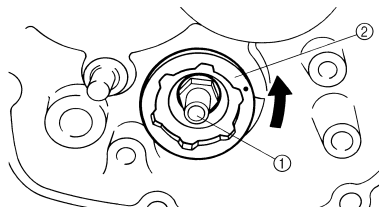
- Déposer:
 - Boulon (segment) "1"
 - Segment "2"

N.B.

Tourner le segment dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée et desserrer le boulon.

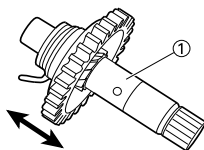
ATTENTION

Si le segment reçoit un impact, il risque d'être endommagé. Veiller à ne pas heurter le segment lors de la dépose du boulon.



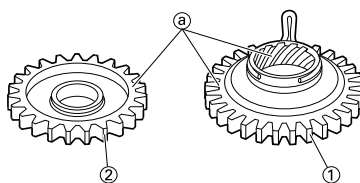
CONTRÔLE DE L'ARBRE ET DU PIGNON DE KICK

- Contrôler:
 - Mouvement régulier de pignon de démarreur au pied
 - Mouvement irrégulier → Remplacer.
- Contrôler:
 - Arbre de kick "1"
 - Usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DE L'ARBRE ET DU PIGNON FOU DE KICK

- Contrôler:
 - Pignon de kick "1"
 - Pignon fou de kick "2"
 - Dents de pignon "a"
 - Usure/endommagement → Remplacer.

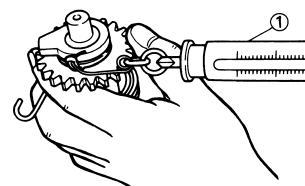


CONTRÔLE DU CLIP DE PIGNON DE KICK

- Mesurer:
 - Force de friction d'agrafe de démarreur au pied
 - Hors spécifications → Remplacer.
 - Employer un peson "1".

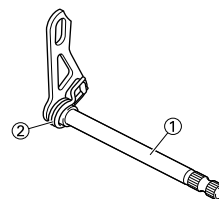


Force de friction d'agrafe de démarreur au pied:
0.8–1.2 kg (1.8–2.6 lb)



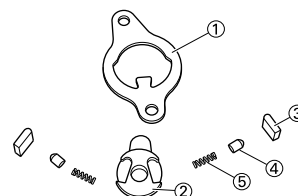
CONTRÔLE DE L'ARBRE DE SÉLECTEUR

- Contrôler:
 - Axe de sélecteur "1"
 - Déformation/endommagement → Remplacer.
 - Ressort "2"
 - Cassé → Remplacer.



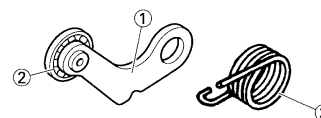
CONTRÔLE DU GUIDE DE SÉLECTEUR ET DU LEVIER DE SÉLECTEUR COMPLET

- Contrôler:
 - Guide de sélecteur "1"
 - Levier de sélecteur "2"
 - Cliquet "3"
 - Goupille de cliquet "4"
 - Ressort "5"
 - Usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DU DOIGT DE VERROUILLAGE

- Contrôler:
 - Doigt de verrouillage "1"
 - Usure/endommagement → Remplacer.
 - Rouleau "2"
 - Faites tourner la bague extérieure avec le doigt.
 - Point dur/grippage → Remplacez le levier de butée.
 - Ressort de torsion "3"
 - Cassé → Remplacer.

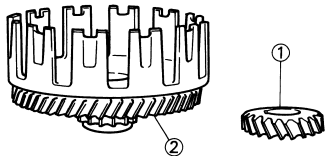


ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR

CONTRÔLE DU PIGNON MENANT ET DU PIGNON MENÉ DE TRANSMISSION PRIMAIRE

1. Contrôler:

- Pignon menant de transmission primaire "1"
 - Pignon mené de transmission primaire "2"
- Usure/endommagement →
Changer.



MONTAGE DU SEGMENT

1. Monter:

- Segment "1"
- Boulon (segment)



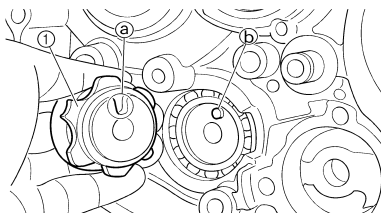
Boulon (segment):
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

N.B.

Aligner l'encoche "a" du segment avec la goupille "b" du tambour.

ATTENTION

Si le segment reçoit un impact, il risque d'être endommagé. Veiller à ne pas heurter le segment lors du serrage du boulon.



MONTAGE DU DOIGT DE VERROUILLAGE

1. Monter:

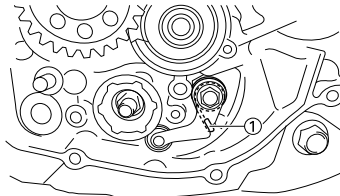
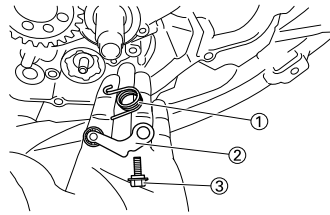
- Ressort de torsion "1"
- Doigt de verrouillage "2"
- Boulon (levier de butée) "3"



Boulon (doigt de verrouillage):
10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)

N.B.

- Aligner le rouleau de doigt de verrouillage avec la fente du segment.
- Lors de l'installation du levier de butée, veiller à ce que le ressort de torsion soit positionné comme illustré.

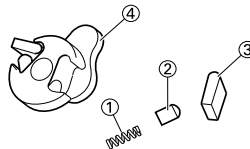


MONTAGE DU GUIDE DE SÉLECTEUR ET DU LEVIER DE SÉLECTEUR COMPLET

1. Monter:

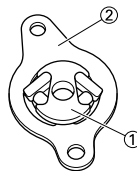
- Ressort "1"
- Goupille de cliquet "2"
- Cliquet "3"

Sur le levier de sélecteur "4".



2. Monter:

- Levier de sélecteur complet "1"
- Sur le guide de sélecteur "2".

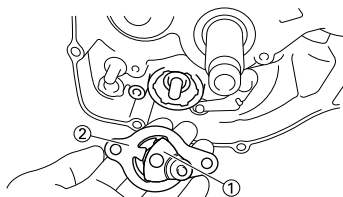


3. Monter:

- Levier de sélecteur complet "1"
- Guide de sélecteur "2"

N.B.

- Le levier de sélecteur se monte en même temps que le guide de sélecteur.
- Enduire l'axe de boulon (segment) d'huile de transmission.

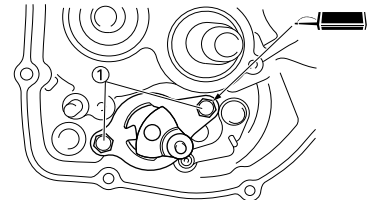


4. Monter:

- Boulon (guide de sélecteur) "1"



Boulon (guide de sélecteur):
10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)



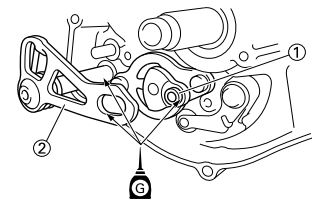
REPOSE DE L'ARBRE DE SÉLECTEUR

1. Monter:

- Rouleau "1"
- Axe de sélecteur "2"

N.B.

Enduire l'arbre de sélecteur et les roulements d'huile de transmission.



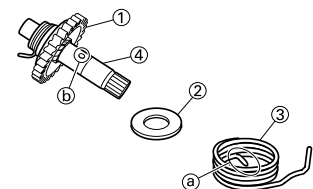
MONTAGE DE L'ARBRE DE KICK COMPLET

1. Monter:

- Pignon de kick "1"
 - Rondelle "2"
 - Ressort de torsion "3"
- Sur l'arbre de kick "4".

N.B.

Veiller à ce que la butée "a" du ressort de torsion s'engage dans l'orifice "b" de l'arbre de kick.



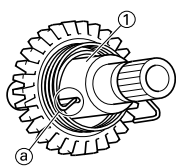
2. Monter:

- Guide de ressort "1"

N.B.

Glisser le guide de ressort dans l'arbre de kick en veillant à ce que la gorge "a" du guide de ressort s'engage sur la butée du ressort de torsion.

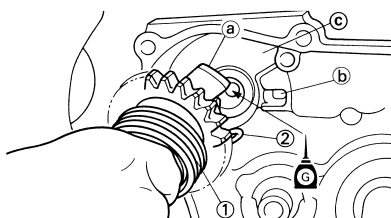
ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR



3. Monter:
- Arbre de kick complet "1"

N.B.

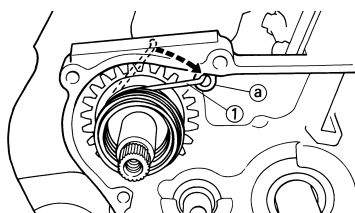
- Appliquer de l'huile de boîte de vitesses sur l'axe de démarreur au pied.
- Coulisser l'axe de démarreur au pied dans le carter, s'assurer que l'agrafe "2" et le butée d'axe de kick a soit engagé sur son bossage du carter "b", "c".



4. Accrocher:
- Ressort de torsion "1"

N.B.

Faire tourner le ressort de torsion dans le sens des aiguilles d'une montre et l'accrocher dans l'orifice correspondant "a" du carter.

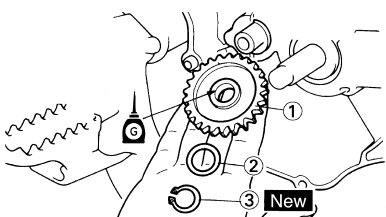


MONTAGE DU PIGNON FOU DE KICK

1. Monter:
- Pignon fou de kick "1"
 - Rondelle "2"
 - Circlip "3" **New**

N.B.

Appliquer de l'huile de boîte de vitesses sur le moyen du pignon de ralenti de démarreur au pied.

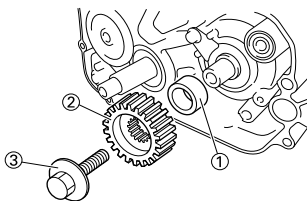


REPOSE DU PIGNON MENANT DE TRANSMISSION PRIMAIRE


1. Monter:
- Entretoise "1"
 - Pignon menant de transmission primaire "2"
 - Boulon "3"

N.B.

Monter le pignon d'attaque de transmission primaire avec la face renforcée avers vous.

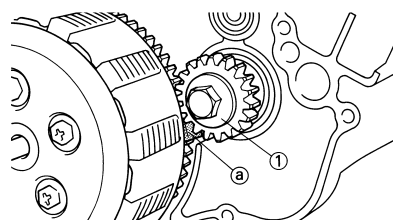


2. Monter:
- Pignon mené de transmission primaire
- Se reporter à la section "EM-BRAYAGE".
3. Serrer:
- Boulon (pignon de transmission primaire) "1"

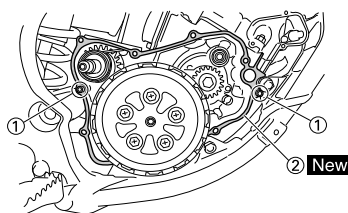
	Boulon (pignon de transmission primaire): 48 Nm (4.8 m•kg, 35 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------

N.B.

Mettre une plaque en aluminium "a" entre les dents du pignon de transmission primaire "2" et du pignon mené "3".



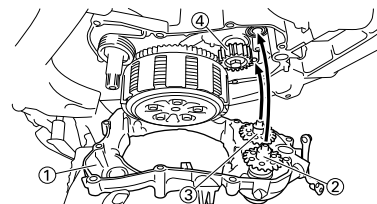
4. Monter:
- Goujon "1"
 - Joint [couvercle de carter (droit)] "2" **New**




5. Monter:
- Couvercle de carter (droit) "1"

N.B.

Engrener le pignon de régulateur "2" et le pignon d'axe de turbine "3" avec primaire "4".

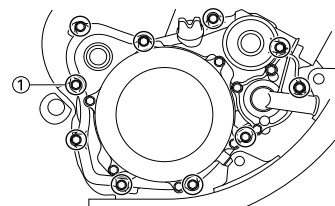


6. Monter:
- Boulon [couvercle de carter (droit)] "1"


	Boulon [couvercle de carter (droit)]: 10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------

N.B.

Serrer les boulons par étapes et en procédant en croix.

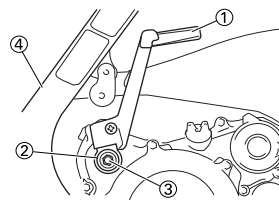


7. Monter:
- Kick starter "1"
 - Rondelle pleine "2"
 - Boulon (kick starter) "3"

	Boulon (kick starter): 10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)
---------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

N.B.

Installer le kick starter le plus près possible du tube de montant "4" mais de sorte qu'il ne le touche pas.



ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR

8. Monter:

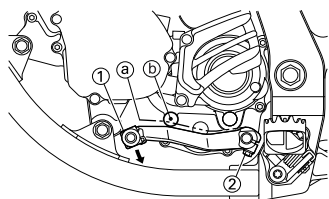
- Sélecteur "1"
- Boulon (selecteur) "2"



Boulon (sélecteur):
12 Nm (1.2 m•kg, 8.7
ft•lb)

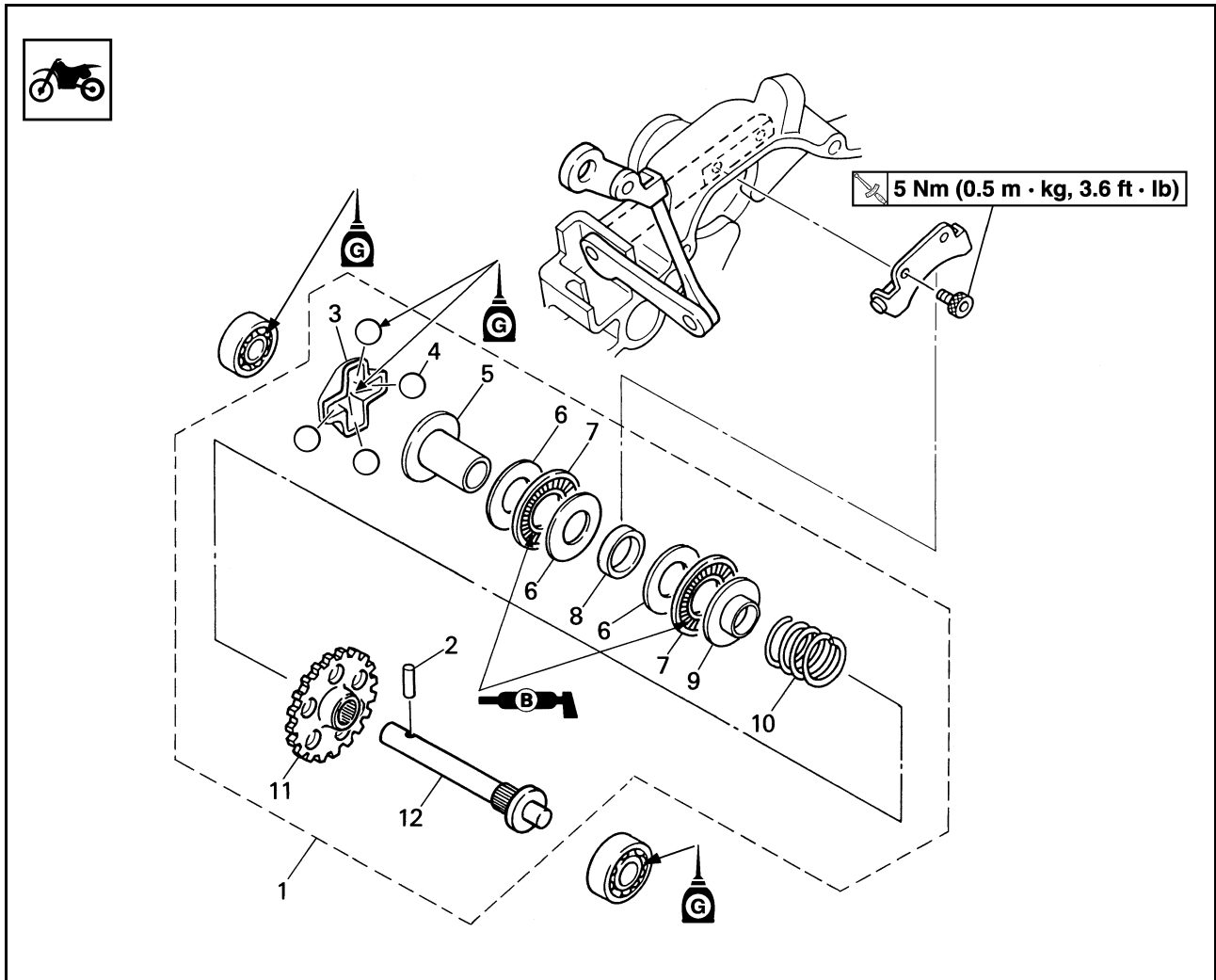
N.B.

Aligner la ligne supérieure "a" du sélecteur sur le centre "b" de la saillie du carter moteur et faire tourner le sélecteur dans le sens antihoraire jusqu'à ce qu'il s'engage. Puis, monter le sélecteur.



REGULATEUR YPVS

DÉPOSE DU RÉGULATEUR DE VITESSE YPVS



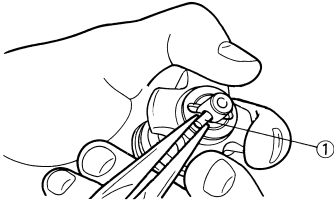
Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Couvercle de carter droit		Se reporter à la section "ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR".
1	Ensemble régulateur	1	
2	Goujon	1	Se reporter à la section de dépose.
3	Retenue	1	
4	Bille	4	
5	Masselotte de retenue	1	
6	Rondelle ordinaire	4	
7	Roulement de butée	2	
8	Entretoise épaulée	1	
9	Plaque	1	
10	Ressort de compression	1	
11	Pignon de régulateur	1	
12	Arbre de régulateur	1	

DÉPOSE DU RÉGULATEUR DE VITESSE

- Déposer:
 - Goujon "1"

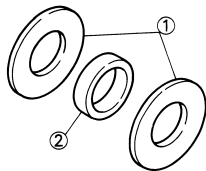
N.B.

Déposer le goujon tout en comprimant le ressort.



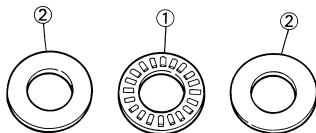
CONTRÔLE DE LA RAINURE DU RÉGULATEUR DE VITESSE

- Contrôler:
 - Rondelle "1"
 - Entretoise épaulée "2"
 Usure/endommagement → Changer.



CONTRÔLE DU ROULEMENT

- Contrôler:
 - Roulement de butée "1"
 - Rondelle "2"
 Usure/endommagement → Changer.

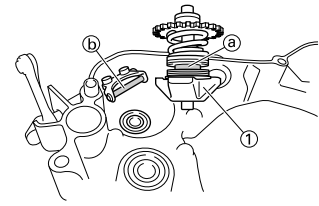
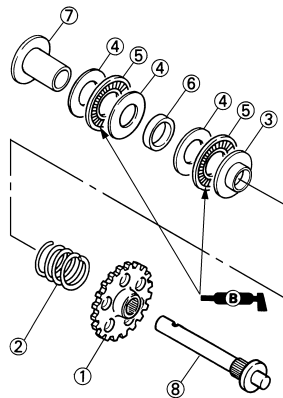


MONTAGE DU RÉGULATEUR DE VITESSE

- Monter:
 - Pignon de régulateur "1"
 - Ressort de compression "2"
 - Plaque "3"
 - Rondelle "4"
 - Roulement de butée "5"
 - Entretoise épaulée "6"
 - Masselotte de retenue "7" sur l'arbre du régulateur "3".

N.B.

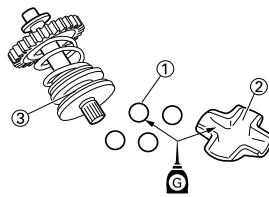
Appliquer de la graisse de base de savon au lithium sur le roulement de butée.



- Monter:
 - Bille "1"
 - Retenue "2" sur l'arbre du régulateur "3".

N.B.

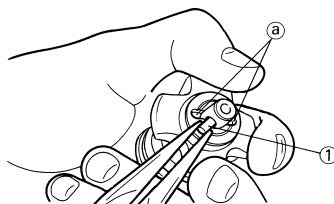
Appliquer de l'huile de transmission sur la reteune et la bielle.



- Monter:
 - Goujon "1"

N.B.

- Monter le goujon tout en comprimant le ressort.
- Vérifier que le goujon d'assemblage est bien ajusté dans le gorge "a" du dispositif d'arrêt.



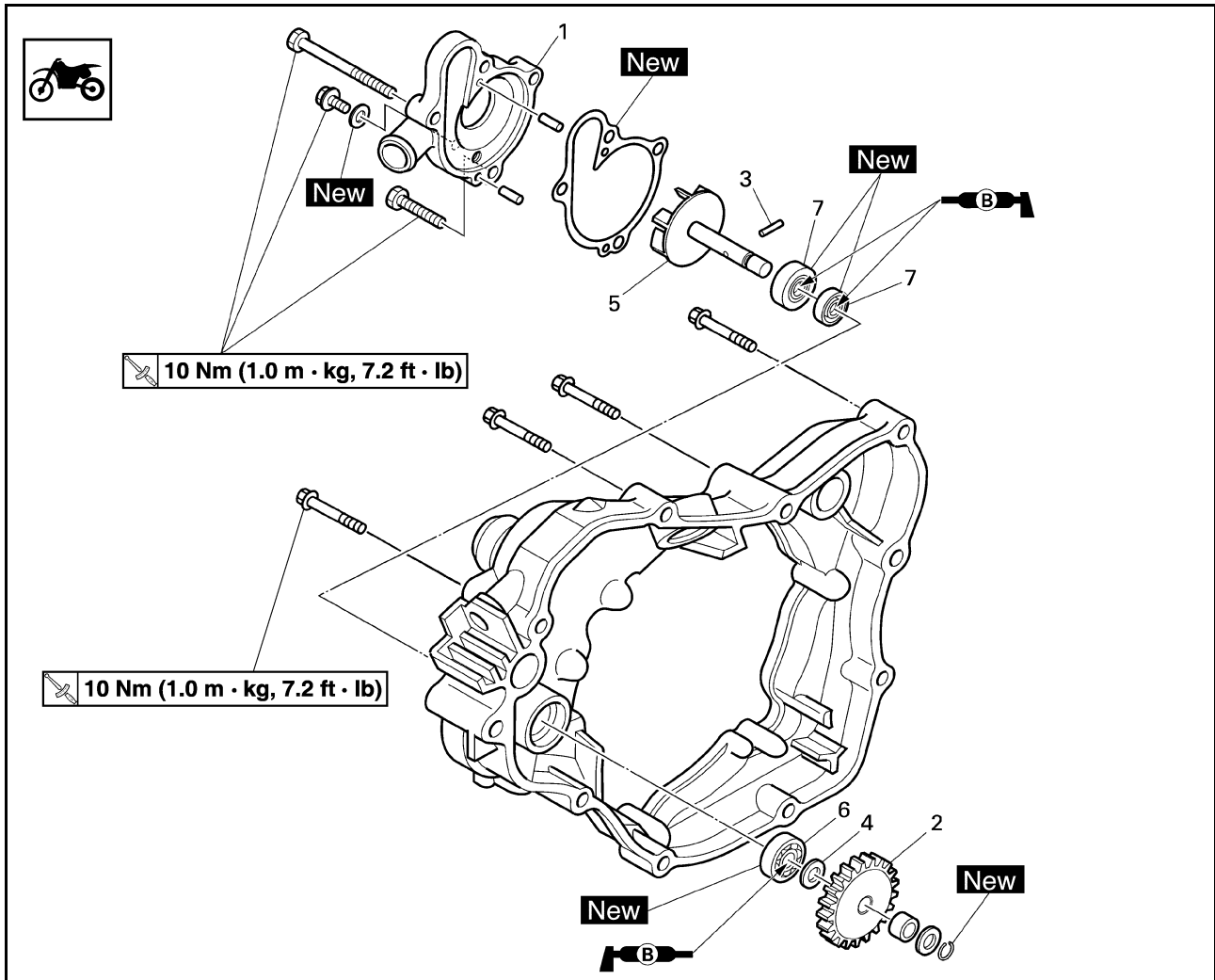
- Monter:
 - Ensemble régulateur "1"

N.B.

Aligner la rainure "a" du régulateur avec la fourchette "b" puis positionner le régulateur dans le couvercle de carter.

POMPE A EAU

DÉMONTAGE DE LA POMPE À EAU



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Couvercle de carter (droit)		Se reporter à la section "ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR".
1	Couvercle de carter de pompe à eau	1	
2	Pignon de l'axe de rotor	1	
3	Goujon	1	
4	Rondelle ordinaire	1	
5	Ensemble d'axe de rotor	1	
6	Roulement	1	Se reporter à la section de dépose.
7	Bague d'étanchéité	2	Se reporter à la section de dépose.

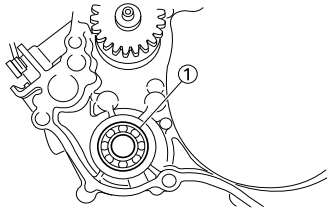
DÉPOSE DE LA BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ

N.B.

- Remplacer la bague d'étanchéité si de l'huile de boîte de vitesses ou du liquide de refroidissement s'écoule par l'orifice dans le bas du logement de pompe à eau.
- Ne pas réutiliser le roulement ni la bague d'étanchéité.

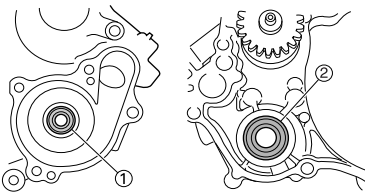
1. Déposer:

- Roulement "1"



2. Déposer:

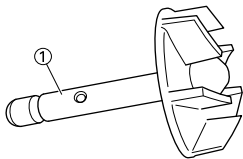
- Bague d'étanchéité (extérieure) "1"
- Bague d'étanchéité (intérieure) "2"



CONTRÔLE DE L'AXE DE POMPE

1. Contrôler:

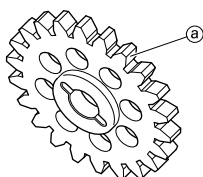
- Arbre d'entraînement "1"
Déformation/usure/endommagement → Remplacer.
Dépôts de tartre → Nettoyer.



CONTRÔLE DU PIGNON MENANT DE POMPE

1. Contrôler:

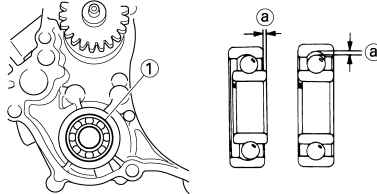
- Dents de pignon "a"
Usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DU ROULEMENT

1. Contrôler:

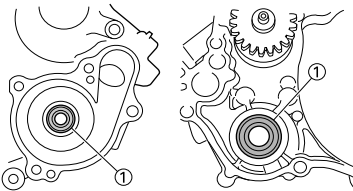
- Roulement
Faire tourner la cage interne avec le doigt.
Rugosité/grippage → Remplacer.



CONTRÔLE DE LA BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ

1. Contrôler:

- Bague d'étanchéité "1"
Usure/endommagement → Remplacer.



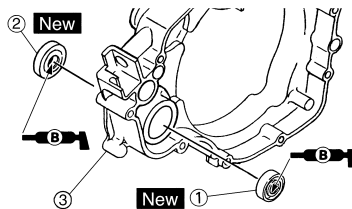
MONTAGE DE LA BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ

1. Monter:

- Bague d'étanchéité (intérieure) "1" **New**
- Bague d'étanchéité (extérieure) "2" **New**

N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité.
- Monter la bague d'étanchéité en orientant vers le demi-carter droit la marque ou le numéro du fabricant "3".

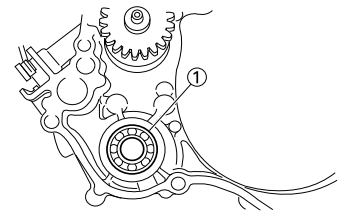


2. Monter:

- Roulement "1"

N.B.

Monter le roulement en appuyant parallèlement sur sa cage externe.



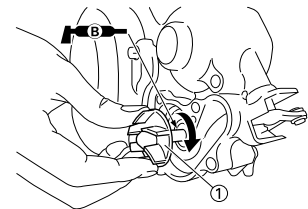
MONTAGE DE L'AXE DE POMPE

1. Monter:

- Arbre d'entraînement "1"

N.B.

- Veiller à ce que la lèvre de la bague d'étanchéité ne soit pas endommagée ou à ce que le ressort ne glisse pas hors de son emplacement.
- Lors de l'installation de l'arbre d'entraînement, appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité et l'arbre d'entraînement. Monter l'arbre tout en le faisant tourner.

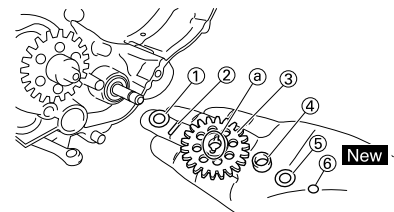


2. Monter:

- Rondelle "1"
- Goujon "2"
- Pignon de l'axe de rotor "3"
- Entretoise épaulée "4"
- Rondelle "5"
- Circlip "6" **New**

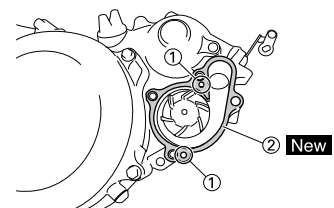
N.B.

Monter le pignon de l'axe de rotor avec le goujon inséré dans la rainure "a" du même pignon.



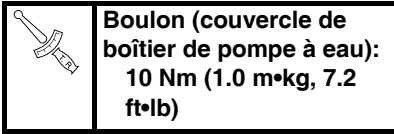
3. Monter:

- Goujon "1"
- Joint (couvercle de boîtier de pompe à eau) "2" **New**

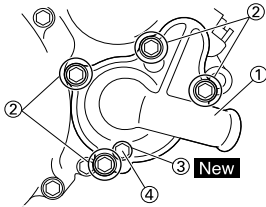
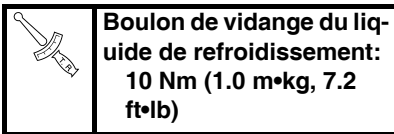


4. Monter:

- Couvercle de boîtier de pompe à eau "1"
- Boulon (couvercle de boîtier de pompe à eau) "2"



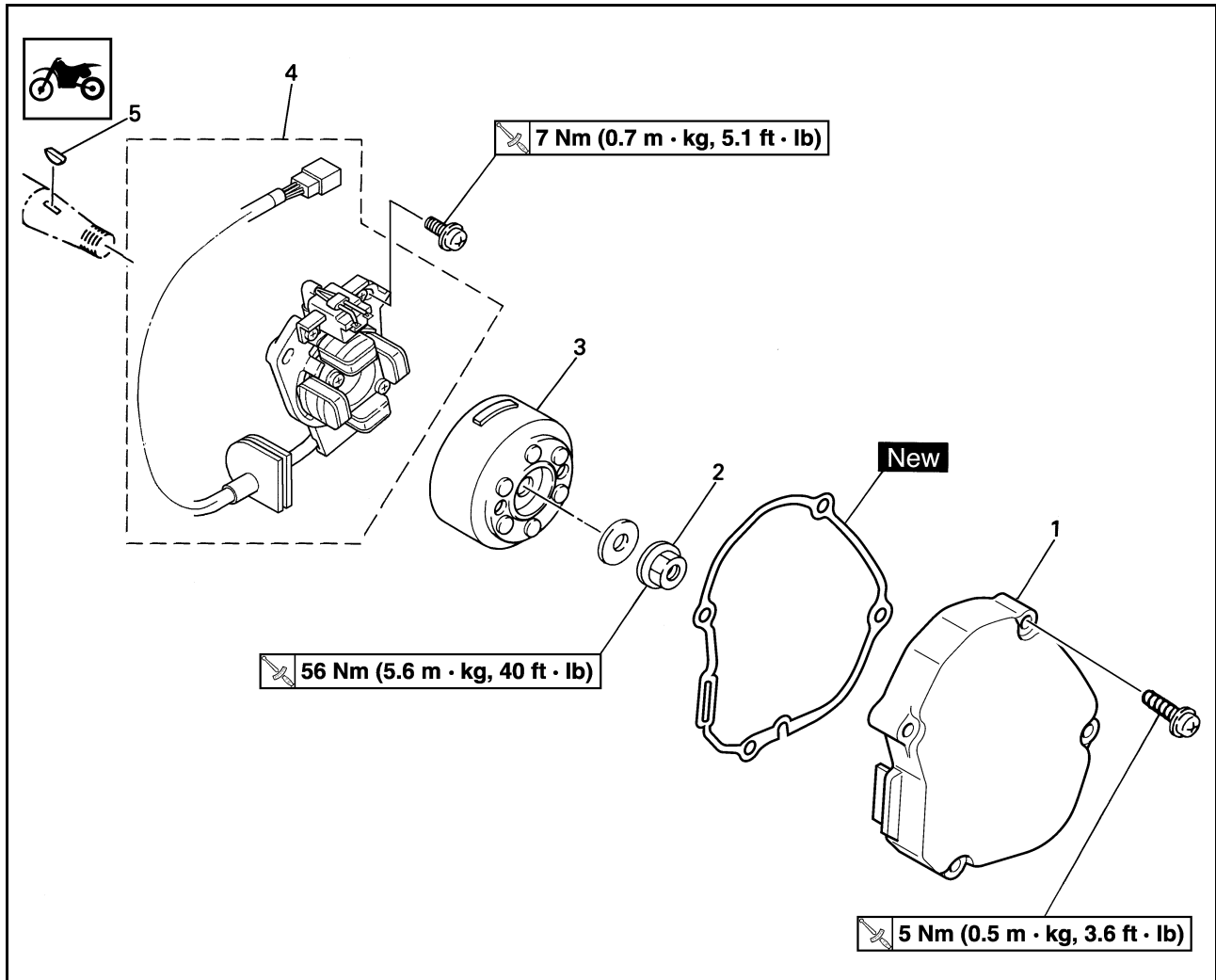
- Rondelle en cuivre (boulon de vidange de refroidissement) "3"
New
- Boulon de vidange du liquide de refroidissement "4"



VOLANT MAGNETIQUE CDI

VOLANT MAGNETIQUE CDI

DÉPOSE DU VOLANT MAGNÉTIQUE CDI

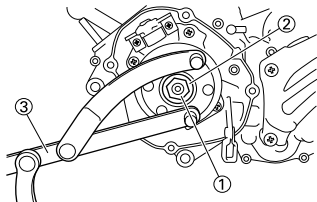
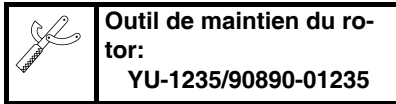


Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Selle et réservoir de carburant		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX".
	Boulon (radiateur)		Se reporter à la section "RADIATEUR".
	Déconnecter le fil du volant magnétique CDI.		
1	Couvercle de carter gauche	1	
2	Ecou (rotor)	1	Se reporter à la section de dépose.
3	Rotor	1	Se reporter à la section de dépose.
4	Stator	1	
5	Clavette demi-lune	1	

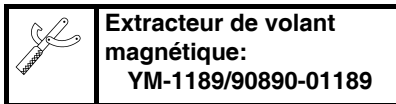
VOLANT MAGNETIQUE CDI

DÉPOSE DU ROTOR

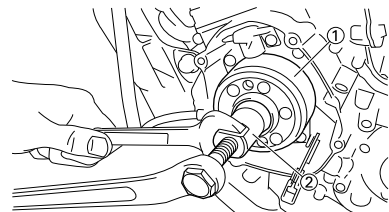
- Déposer:
 - Ecrou (rotor) "1"
 - Rondelle "2"
 Utiliser l'outil de maintien du rotor "3".



- Déposer:
 - Rotor "1"
 Utiliser l'extracteur de volant magnétique "2".

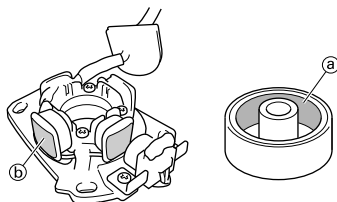


N.B. Pour monter l'extracteur de volant magnétique, le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



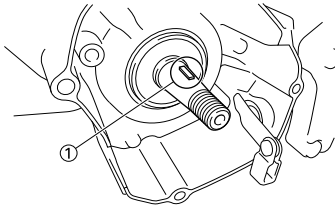
CONTRÔLE DU VOLANT MAGNÉTIQUE CDI

- Contrôler:
 - Surface intérieure du rotor "a"
 - Surface extérieure du stator "b"
 Endommagement → Contrôler le faux-rond et le roulement de vilebrequin.
Si nécessaire, remplacer le volant magnétique CDI et/ou le stator.



CONTRÔLE DE LA CLAVETTE DEMI-LUNE

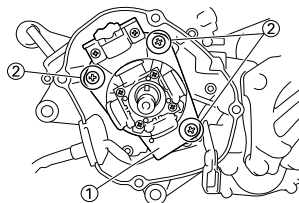
- Contrôler:
 - Clavette demi-lune "1"
 Endommagement → Remplacer.



MONTAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE CDI

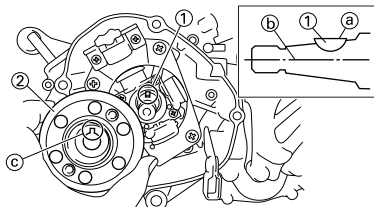
- Monter:
 - Stator "1"
 - Boulon (stator) "2"

N.B. Serrer provisoirement la vis (stator) à ce moment.

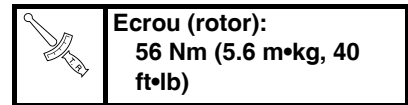


- Monter:
 - Clavette demi-lune "1"
 - Rotor "2"

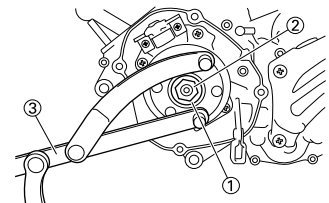
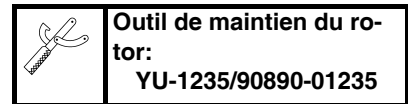
- N.B.**
- Nettoyer les parties coniques du vilebrequin et du rotor.
 - En montant la clavette demi-lune, veiller à ce que sa surface plane "a" soit parallèle à la ligne de centrage du vilebrequin "b".
 - En montant le rotor, aligner la rainure "c" du rotor avec la clavette demi-lune.



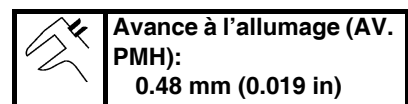
- Monter:
 - Rondelle "1"
 - Ecrou (rotor) "2"



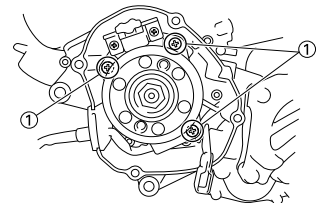
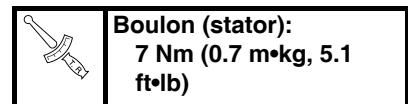
Utiliser l'outil de maintien du rotor "3".



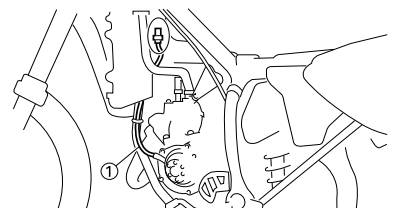
- Régler:
 - Avance à l'allumage
 Se reporter à la section "CONTRÔLE DU CALAGE DE L'ALLUMAGE" au CHAPITRE 3.



- Serrer:
 - Boulon (stator) "1"




- Contrôler:
 - Avance à l'allumage
 Recontrôler l'avance à l'allumage.
- Connecter:
 - Fil de magnéto CDI "1"
 Se reporter à la section "CHEMINEMENT DES CABLES" au CHAPITRE 2.



VOLANT MAGNETIQUE CDI

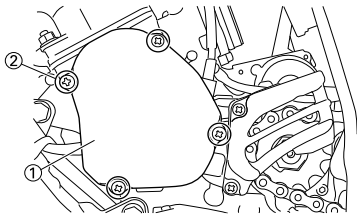
8. Monter:

- Joint [couvercle de carter (gauche)] **New**
- Couvercle de carter (gauche) "1"
- Vis [couvercle de carter (gauche)] "2"

	Vis [couvercle de carter (gauche)]: 5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------

N.B.

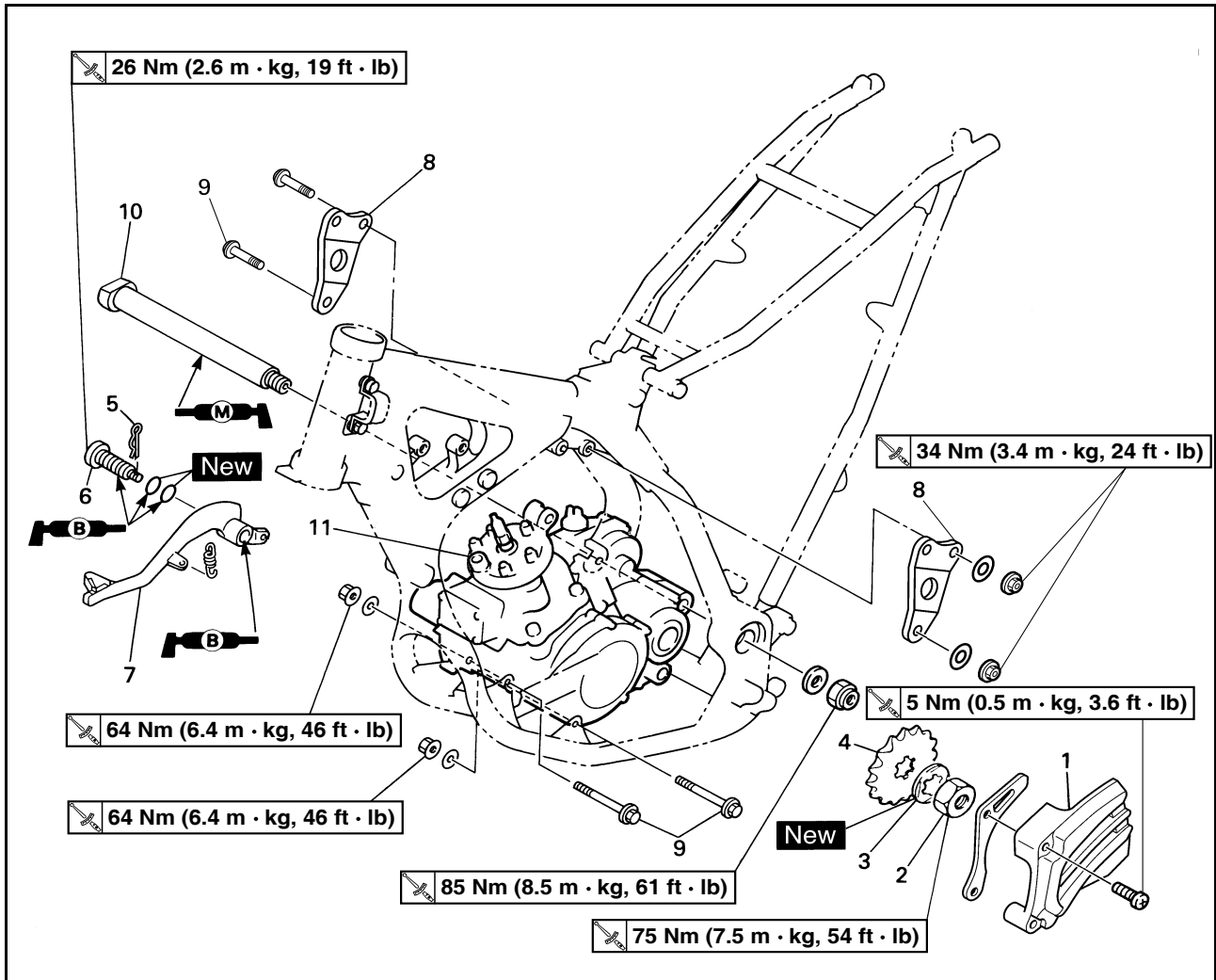
Serrer les vis par étapes em utilisant un modèle d'entre croisement.



DEPOSE DU MOTEUR

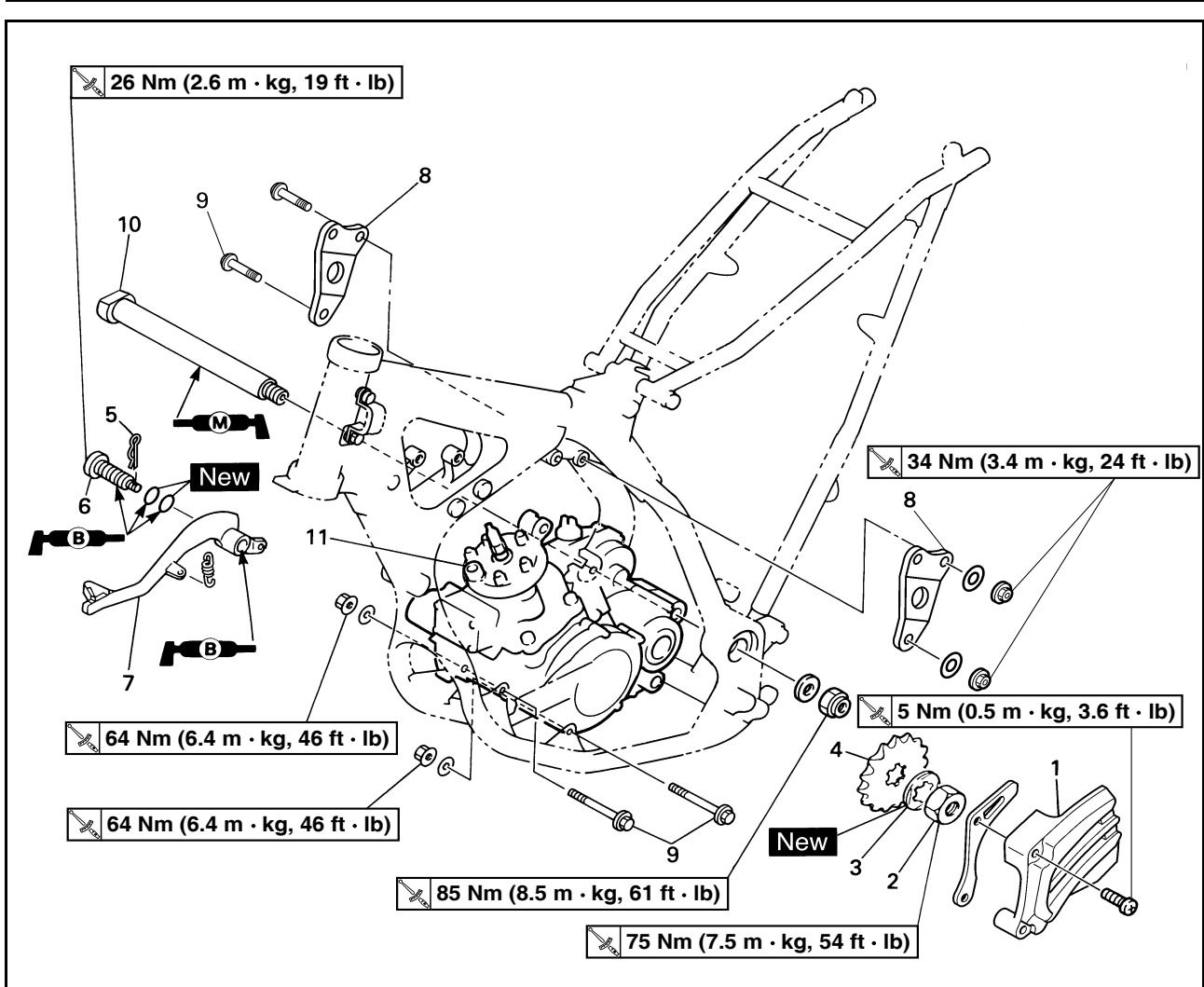
DEPOSE DU MOTEUR

DÉPOSE DU MOTEUR



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Selle et réservoir de carburant		Se reporter à la section "SELLE, RÉSERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX".
	Carburateur		Se reporter à la section "CARBURATEUR ET SOUPAPE FLEXIBLE".
	Tube d'échappement et silencieux		Se reporter à la section "TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX".
	Câble d'embrayage		Déconnecter du côté du moteur.
	Radiateur		Se reporter à la section "RADIATEUR".
	Capuchon de bougie		
	Déconnecter le fil du volant magnétique CDI.		
1	Couvercle de pignon de chaîne de transmission	1	
2	Ecrou (couronne arrière)	1	Se reporter à la section de dépose.
3	Rondelle-frein	1	Se reporter à la section de dépose.
4	Couronne arrière	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Clip	1	

DEPOSE DU MOTEUR



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
6	Boulon (pédale de frein)	1	
7	Pédale de frein	1	
8	Support de moteur	2	
9	Boulon d'ancrage du moteur	3	
10	Boulon-pivot	1	Se reporter à la section de dépose.
11	Moteur	1	Se reporter à la section de dépose.

REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

⚠ AVERTISSEMENT

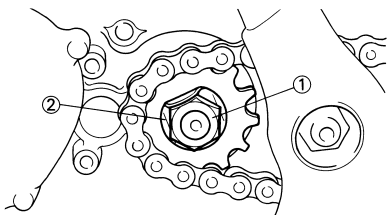
Bien caler la moto afin qu'elle ne risque pas de basculer.

DÉPOSE DE LA COURONNE ARRIÈRE

- Déposer:
 - Ecrou (couronne arrière) "1"
 - Rondelle d'arrêt "2"

N.B.

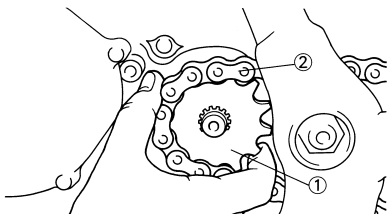
- Redresser l'onglet de la rondelle-frein.
- Desserrer l'écrou tout en actionnant le frein arrière.



- Déposer:
 - Couronne arrière "1"
 - Chaîne de transmission "2"

N.B.

Déposer la couronne arrière et la chaîne de transmission.

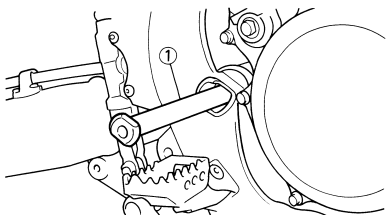


DÉPOSE DU MOTEUR

- Déposer:
 - Boulon-pivot "1"

N.B.

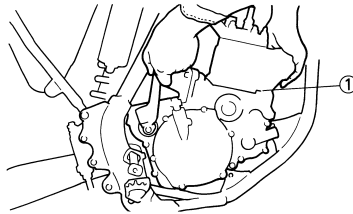
Si l'on extrait entièrement le boulon-pivot, le bras oscillant n'est plus supporté. Si possible, insérer un axe de diamètre équivalent dans l'autre extrémité du bras oscillant pour le supporter.



- Déposer:
 - Moteur "1"
 Du côté droit.


N.B.

S'assurer que les fiches rapides, les durits et les câbles sont déconnectés.




REPOSE DU MOTEUR


- Monter:
 - Moteur "1"
 Monter le moteur par le côté droit.
 - Boulon-pivot "2"

	Boulon-pivot: 85 Nm (8.5 m•kg, 61 ft•lb)
-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------


- Boulon d'ancrage du moteur (inférieur) "3"

	Boulon d'ancrage du moteur (inférieur): 64Nm (6.4 m•kg, 46 ft•lb)
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------


- Boulon d'ancrage du moteur (avant) "4"

	Boulon d'ancrage du moteur (avant): 64 Nm (6.4 m•kg, 46 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

- Support du moteur "5"
- Boulon (support du moteur) "6"

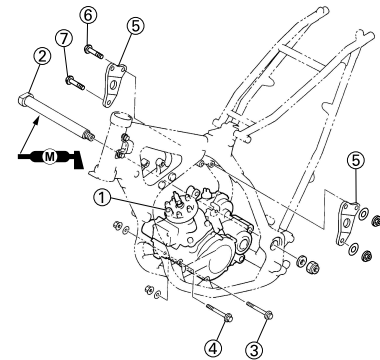
	Boulon (support du moteur): 34 Nm (3.4 m•kg, 24 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

- Boulon d'ancrage du moteur (supérieur) "7"

	Boulon d'ancrage du moteur (supérieur): 34 Nm (3.4 m•kg, 24 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------


N.B.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon-pivot.



MONTAGE DE LA PÉDALE DE FREIN

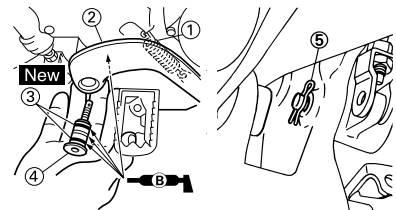
- Monter:
 - Ressort "1"
 - Pédale de frein "2"
 - Joint torique "3" **New**
 - Boulon (pédale de frein) "4"

	Boulon (pédale de frein): 26 Nm (2.6 m•kg, 19 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------

- Clip "5"

N.B.

Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le boulon, les joints toriques et le support de pédale de frein.

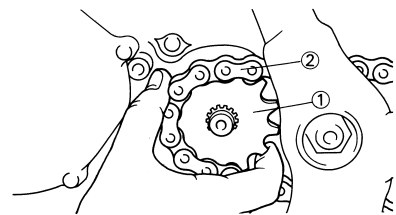


MONTAGE DE LA COURONNE ARRIÈRE

- Monter:
 - Couronne arrière "1"
 - Chaîne de transmission "2"

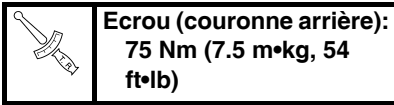
N.B.

Monter en même temps la couronne arrière et la chaîne de transmission.



2. Monter:

- Rondelle d'arrêt "1" **New**
- Ecrou (couronne arrière) "2"



N.B.

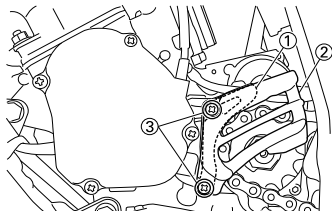
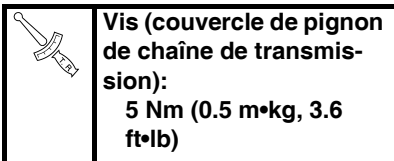
Serrer l'écrou tout en actionnant le frein arrière.



3. Plier l'onglet de la rondelle-frein pour bloquer l'écrou.

4. Monter:

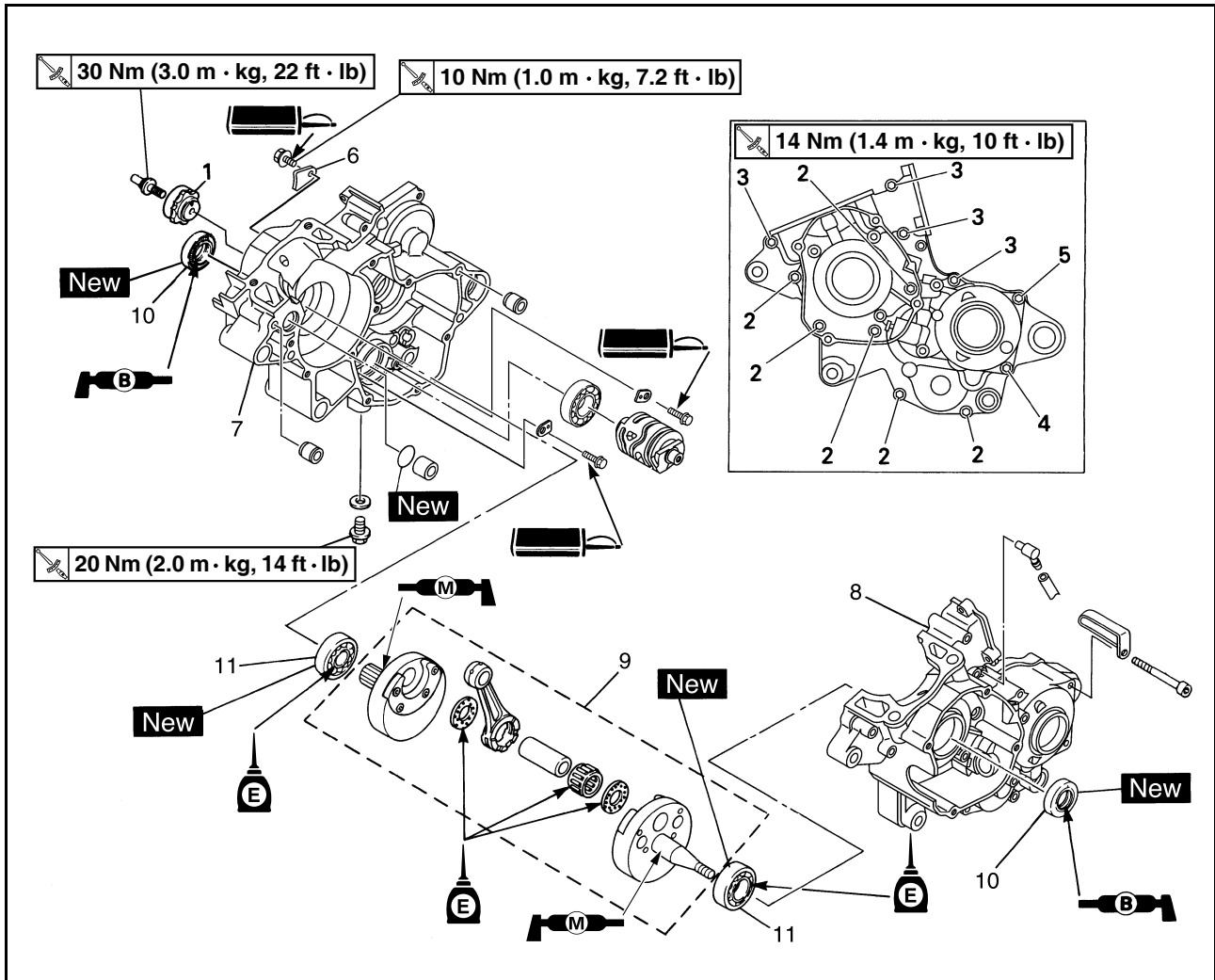
- Patin de chaîne de transmission "1"
- Couvercle de pignon de chaîne de transmission "2"
- Vis (couvercle de pignon de chaîne de transmission) "3"



CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN

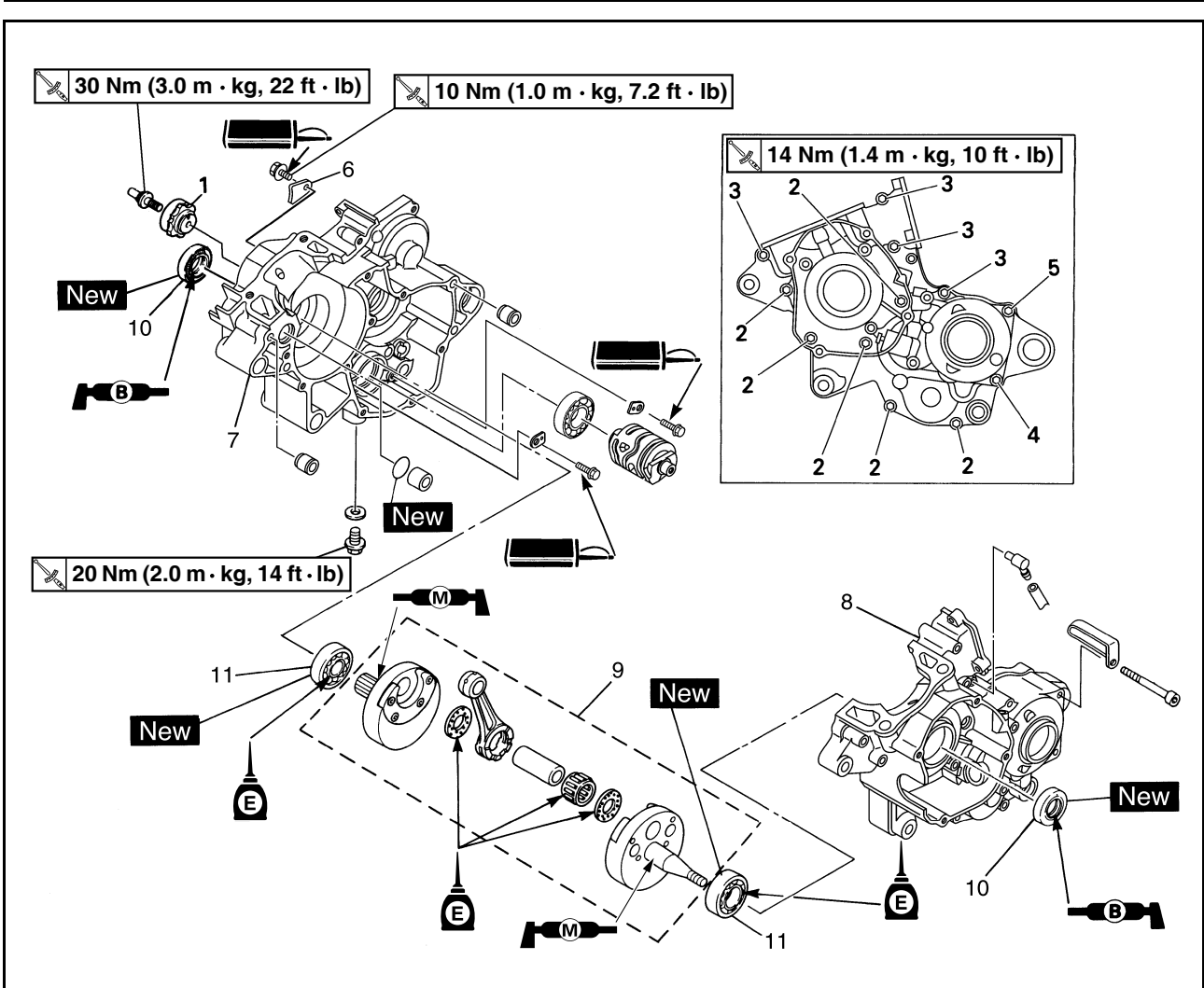
CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN

DÉPOSE DU VILEBREQUIN



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Moteur		Se reporter à la section "DEPOSE DU MOTEUR".
	Piston		Se reporter à la section "CULASSE, CYLINDRE ET PISTON".
	Pignon menant de transmission primaire		Se reporter à la section "ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR".
	Pignon fou de kick		Se reporter à la section "ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR".
	Doigt de verrouillage		Se reporter à la section "ARBRE DE KICK ET AXE DE SELECTEUR".
	Rotor et stator		Se reporter à la section "VOLANT MAGNETIQUE CDI".
1	Segment	1	Se reporter à la section de dépose.
2	Boulon [L=45 mm (1.77 in)]	6	
3	Boulon [L=55 mm (2.17 in)]	4	
4	Boulon [L=65 mm (2.56 in)]	1	
5	Boulon [L=75 mm (2.95 in)]	1	
6	Support	1	

CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
7	Carter (droit)	1	Se reporter à la section de dépose.
8	Carter (gauche)	1	Se reporter à la section de dépose.
9	Vilebrequin	1	Se reporter à la section de dépose.
10	Bague d'étanchéité	2	
11	Roulement	2	Se reporter à la section de dépose.

CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN

DÉPOSE DU SEGMENT

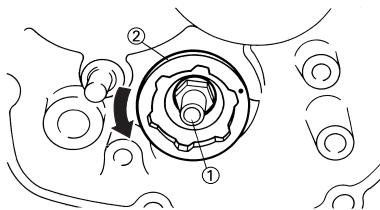
- Déposer:
 - Boulon (segment) "1"
 - Segment "2"

N.B.

Tourner le segment dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée et desserrer le boulon.

ATTENTION

Si le segment reçoit un impact, il risque d'être endommagé. Veiller à ne pas heurter le segment lors de la dépose du boulon.



DÉMONTAGE DU CARTER MOTEUR

- Déposer:
 - Carter (droit) "1"
 Utiliser l'extracteur de volant magnétique "2".



Extracteur de volant magnétique:
YU-1362-A/90890-01362

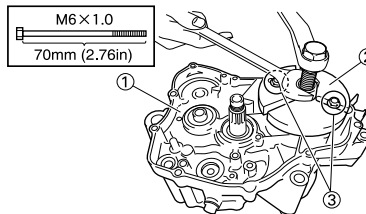
N.B.

- Préparez des boulons appropriés "3" comme illustré et fixez le séparateur à l'aide de ces boulons.
- Bien serrer les boulons de fixation de l'outil, mais s'assurer que le corps de l'outil est parallèle au carter. Si nécessaire, une vis peut être légèrement dévissée pour mettre le corps de l'outil de niveau.
- Tout en serrant le boulon central, taper alternativement sur le bossage de fixation du moteur, et les arbres de transmission.

ATTENTION

Taper sur le demi-carter à l'aide d'un maillet en plastique. Ne taper que sur portions renforcées du carter. Ne pas taper sur la surface de contact du joint. Travailler lentement et avec précaution.

Veiller à séparer les deux demi-carters symétriquement. Si l'un d'eux "accroche", relâcher la pression à l'aide de la vis-poussoir, réaligner et recommencer. Si les deux demi-carters ne se séparent pas, vérifier qu'une vis ou une fixation n'a pas été oubliée. Ne jamais forcer.



DÉPOSE DU VILEBREQUIN

- Déposer:
 - Vilebrequin "1"
 Utiliser l'outil de séparation de carter moteur "2".



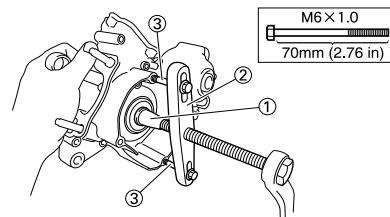
Outil de séparation de carter:
YU-1135-A/90890-01135

N.B.

Préparez des boulons appropriés "3" comme illustré et fixez le séparateur à l'aide de ces boulons.

ATTENTION

Ne pas chasser le vilebrequin au marteau.

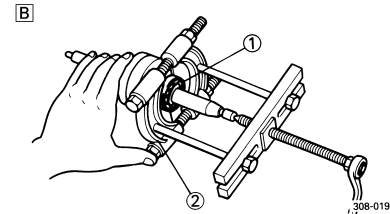
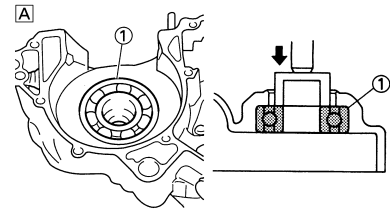


DÉPOSE DU ROULEMENT DE CARTER MOTEUR

- Déposer:
 - Roulement "1"

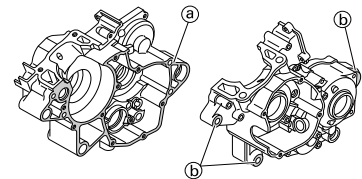
N.B.

- Déposer le roulement de vilebrequin en appuyant de carter intérieure comme indiqué dans "A".
- Si le roulement est enlevé en même temps que le vilebrequin, déposer le roulement en utilisant un extracteur de roulement "2" comme indiqué dans "B".
- Ne pas réutiliser le roulement déposé.

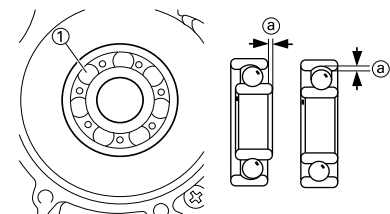


CONTRÔLE DU CARTER MOTEUR

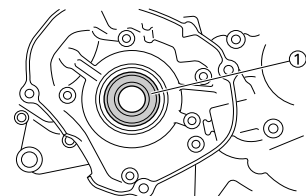
- Contrôler:
 - Surface de contact "a"
 - Rayures → Remplacer.
 - Noix de montage du moteur "b", carter
 - Craquelures/endommagement → Remplacer.



- Contrôler:
 - Roulement "1"
 - Faire tourner la cage interne avec le doigt.
 - Rugosité/grippage → Remplacer.



- Contrôler:
 - Bague d'étanchéité "1"
 - Endommagement → Remplacer.



CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN

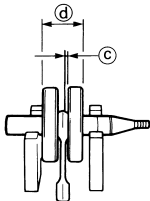
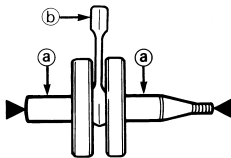
CONTRÔLE DU VILEBREQUIN

1. Mesurer:

- Limite de faux-rond "a"
- Limite de jeu de pied de bielle "b"
- Jeu latéral de tête de bielle "c"
- Largeur de volant "d"

Hors spécifications → Remplacer.
Utiliser un comparateur à cadran et un calibre d'épaisseur.

	Comparateur à cadran et support: YU-3097/90890-01252	
	Standard	<Limite>
Limite de fauxrond :	0.03 mm (0.0012 in)	0.05 mm (0.002 in)
Jeu de pied de bielle:	0.8–1.0 mm (0.031–0.039 in)	2.0 mm (0.08 in)
Jeu latéral:	0.06–0.64 mm (0.002–0.025 in)	—
Largeur de volant:	55.90–55.95 mm (2.201–2.203 in)	—



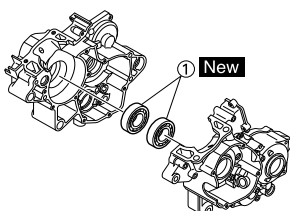
MONTAGE DU ROULEMENT DE CARTER MOTEUR

1. Monter:

- Roulement "1" **New**
Sur les carters moteur gauche et droit

N.B.

Monter le roulement en appuyant parallèlement sur sa cage externe.



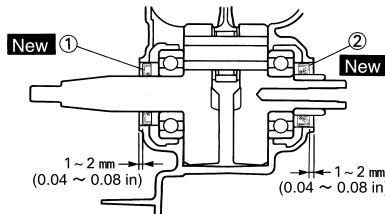
MONTAGE DE LA BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ

1. Monter:

- Bague d'étanchéité (gauche) "1" **New**
- Bague d'étanchéité (droit) "2" **New**

N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité.
- Monter la bague d'étanchéité en positionnant vers l'extérieur la marque ou le numéro du fabricant.



MONTAGE DU VILEBREQUIN

1. Monter:

- Vilebrequin "1"
- Utiliser l'outil de montage du vilebrequin "2", "3", "4".

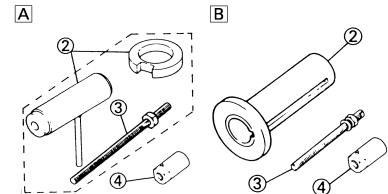
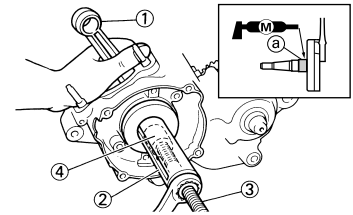
	Pot de montage du vilebrequin "2": YU-90050/90890-01274
	Boulon de montage du vilebrequin "3": YU-90050/90890-01275
	Adaptateur "4": YU-90063/90890-01278

N.B.

- Maintenir la bielle au point mort haut d'une main tout en tournant l'écrou de l'outil de montage de l'autre main. Actionner l'outil de montage jusqu'à ce que le vilebrequin bute contre le roulement.
- Avant de monter le vilebrequin, nettoyer la surface de contact du carter.
- Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur la surface de contact "a" entre le vilebrequin et le roulement.
- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité.

ATTENTION

Ne pas utiliser de marteau pour insérer le vilebrequin.



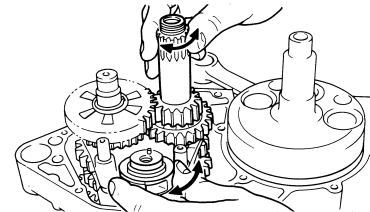
A. USA et CDN

B. Sauf USA et CDN

2. Contrôler:

- Fonctionnement du sélecteur
- Fonctionnement de la boîte de vitesses

Fonctionnement irrégulier → Remplacer.



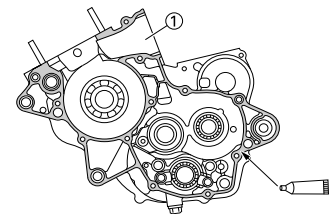
3. Appliquer:

- Pâte d'étanchéité
Sur le carter droit "1".

	YAMAHA Bond N°1215 (ThreeBond® N°1215): 90890-85505
--	---------------------------------------------------------------

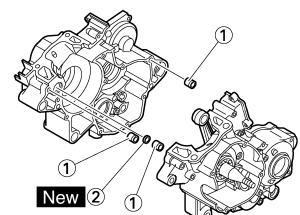
N.B.

Nettoyer la surface de contact des carters droit et gauche avant d'appliquer la pâte d'étanchéité.



4. Monter:

- Goujon "1"
- Joint torique "2" **New**



CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN

5. Monter:

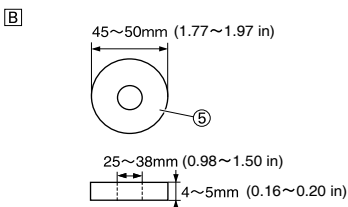
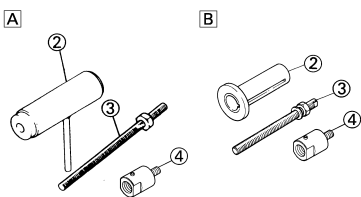
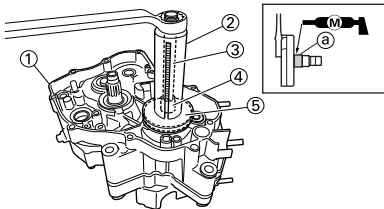
- Carter droit "1"
Utiliser l'outil de montage du vilebrequin "2", "3", "4".



Pot de montage du vilebrequin "2":
YU-90050/90890-01274
Boulon de montage du vilebrequin "3":
YU-90050/90890-01275
Adaptateur "4":
YM-01499/90890-01499

N.B.

- Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur la surface de contact "a" entre le vilebrequin et le roulement.
- Utiliser deux rondelles plates (pièces d'origine Yamaha : 90201-243K3) "5" l'une sur l'autre ou des rondelles d'une taille indiquée. (sauf USA et CDN)
- Installer les rondelles plates de façon à ne pas dévier de l'axe du vilebrequin. (sauf USA et CDN)
- Monter le carter en veillant à placer la bielle au PMH (point mort haut).
- Lors de l'installation, vérifier si le goujon est en place.



- A. USA et CDN
B. Sauf USA et CDN

6. Monter:

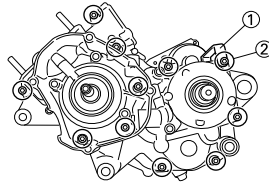
- Collier "1"
- Boulon (carter) "2"



Boulon (carter):
14 Nm (1.4 m•kg, 10 ft•lb)

N.B.

Serrer les boulons de serrage du carter moteur par étapes et en procédant en croix.

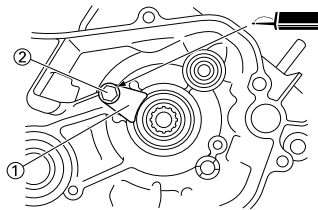


7. Monter:

- Support "1"
- Boulon (support) "2"



Boulon (support):
10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)



8. Monter:

- Segment "1"
- Boulon (segment) "2"



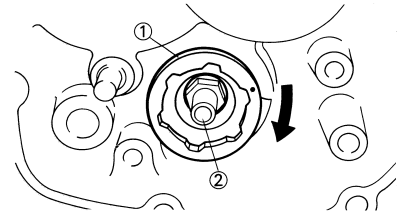
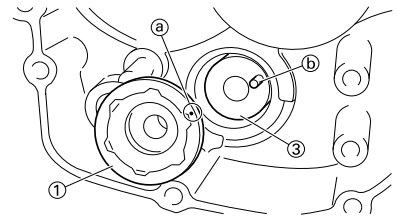
Boulon (segment):
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

N.B.

- Lors de l'installation du segment sur l'arbre à came "3", aligner la marque imprimée "a" avec la broche de centrage "b".
- Tourner le segment dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'arrête et resserrer le boulon.

ATTENTION

Si le segment reçoit un impact, il risque d'être endommagé. Veiller à ne pas heurter le segment lors du serrage du boulon.



9. Déposer:

- Pâte d'étanchéité
Répandue sur la surface de contact du cylindre.

10. Appliquer:

- Huile moteur
Sur le maneton, le roulement, le trou de refoulement et les rondelles de tête de bielle.

11. Contrôler:

- Fonctionnement du vilebrequin et de la boîte de vitesses.
Fonctionnement irrégulier → Remplacer.

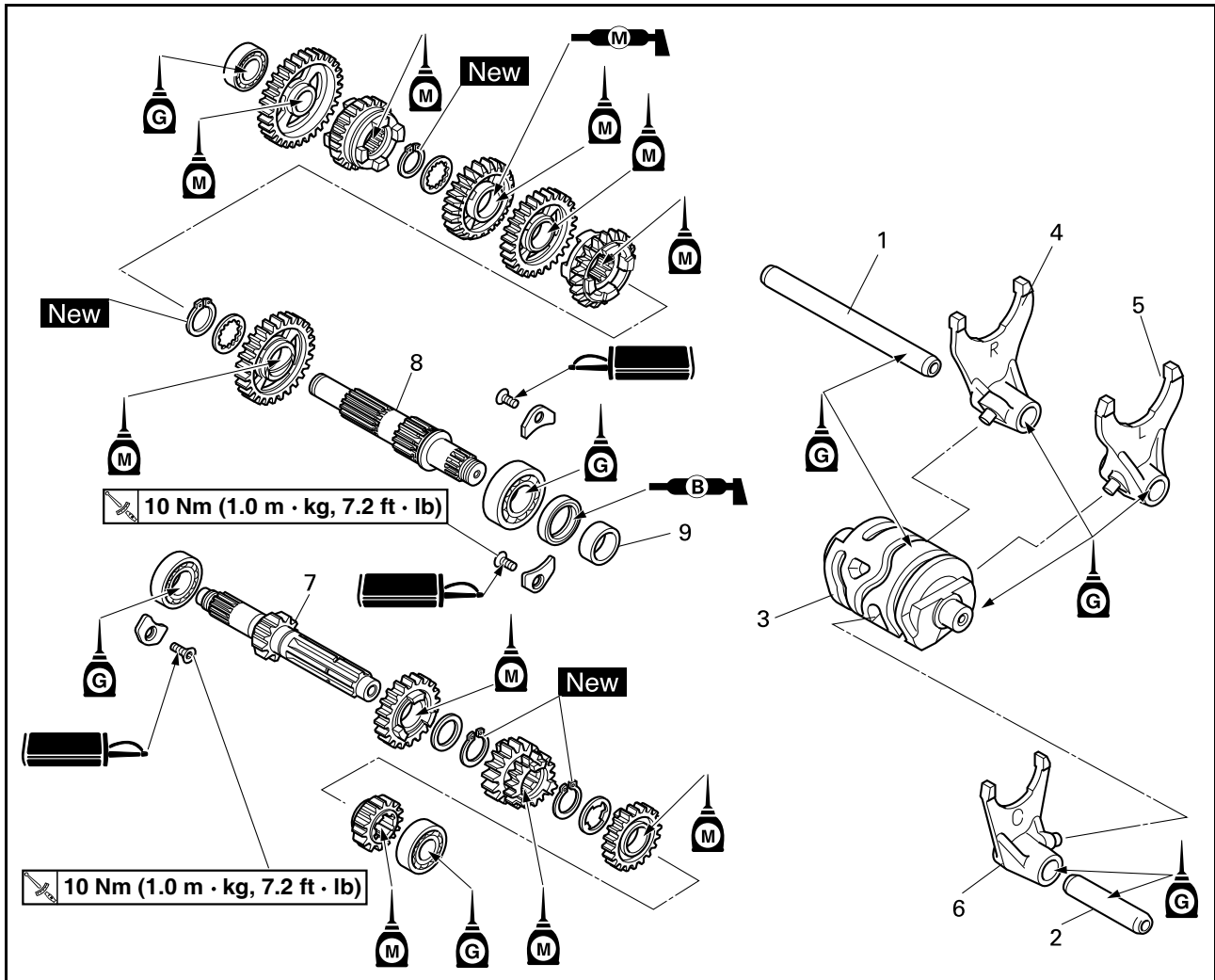
N.B.

Si le vilebrequin ne tourne pas régulièrement, l'ajuster en tapant légèrement sur son extrémité droite avec un marteau à tête souple.

BOITE DE VITESSES, TAMBOUR ET FOURCHETTES DE SELECTION

BOITE DE VITESSES, TAMBOUR ET FOURCHETTES DE SELECTION

DÉPOSE DE LA BOÎTE DE VITESSES, DU TAMBOUR ET DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Moteur		Se reporter à la section "DEPOSE DU MOTEUR".
	Séparer le carter moteur.		Se reporter à la section "CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN".
1	Barre de guidage (longue)	1	
2	Barre de guidage (petite)	1	
3	Tambour	1	
4	Fourchette de sélection 3	1	
5	Fourchette de sélection 1	1	
6	Fourchette de sélection 2	1	
7	Arbre primaire	1	Se reporter à la section de dépose.
8	Arbre secondaire	1	Se reporter à la section de dépose.
9	Entretoise épaulée	1	

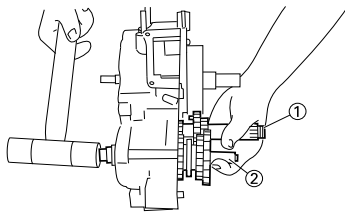
BOITE DE VITESSES, TAMBOUR ET FOURCHETTES DE SELECTION

DÉPOSE DE LA BOÎTE DE VITESSES

- Déposer:
 - Arbre primaire "1"
 - Arbre secondaire "2"

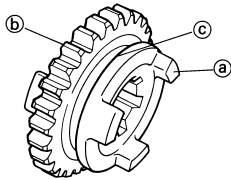
N.B.

- Taper légèrement sur l'axe moteur de la boîte de vitesses avec un maillet pour le déposer.
- Déposer avec précaution. Prendre note de la position de chaque pièce. Prendre note de la position de chaque pièce. Bien noter la position et l'orientation des fourchettes de sélection.

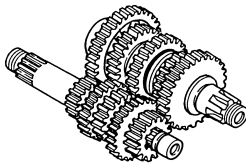


CONTRÔLE DES PIGNONS

- Contrôler:
 - Crabot d'accouplement "a"
 - Dents du pignon "b"
 - Gorge de fourchette "c"
 Usure/endommagement → Remplacer.

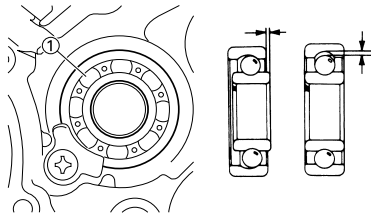


- Contrôler:
 - Rotation des pignons
 Mouvement irrégulier → Réparer ou remplacer.



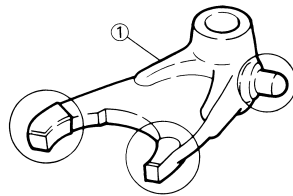
CONTRÔLE DU ROULEMENT

- Contrôler:
 - Roulement "1"
 Faire tourner la cage interne avec le doigt.
Rugosité/grippage → Remplacer.

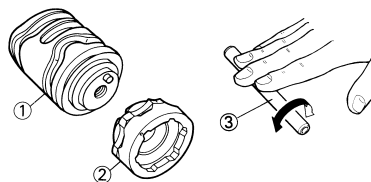


CONTRÔLE DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION, DU TAMBOUR ET DU SEGMENT

- Contrôler:
 - Fourchette de sélection "1"
 Usure/endommagement/rayures → Remplacer.



- Contrôler:
 - Tambour "1"
 - Segment "2"
 - Barre de guidage "3"
 Usure/endommagement → Remplacer.



- Contrôler:
 - Mouvement de la fourchette Sur sa barre de guidage.
 Pas de douceur → Changer la fourchette et/ou la barre de guidage.

N.B.

En cas de mauvais fonctionnement d'une fourchette de sélection, remplacer non seulement la fourchette mais aussi les deux pignons adjacents.

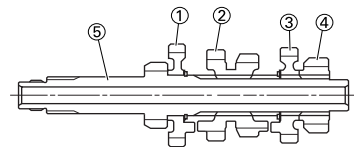
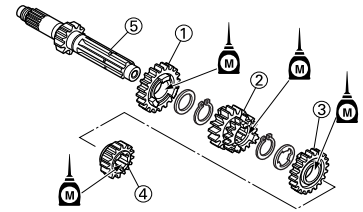


REPOSE DE LA BOÎTE DE VITESSES

- Monter:
 - Pignon de 6è (21T) "1"
 - Pignon de 3è/4è (17T/17T) "2"
 - Pignon de 5ème (20T) "3"
 - Pignon de 2ème (15T) "4"
 Sur l'arbre primaire "5".

N.B.

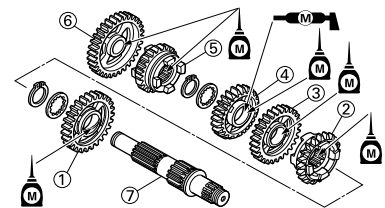
Appliquer de l'huile au bisulfure de molybdène sur la surface interne et l'extrémité du pignon fou et sur la surface interne du pignon baladeur, puis procéder au montage.



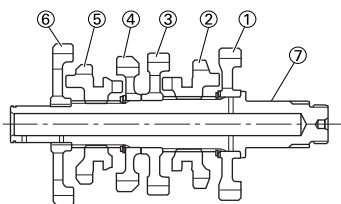
- Monter:
 - Pignon de 2ème (29T) "1"
 - Pignon de 5ème (24T) "2"
 - Pignon de 3ème (27T) "3"
 - Pignon de 4ème (23T) "4"
 - Roue de 6è (23T) "5"
 - Pignon de 1ère (31T) "6"
 Sur l'arbre secondaire "7".

N.B.

- Appliquer de l'huile au bisulfure de molybdène sur la surface interne et l'extrémité du pignon fou et sur la surface interne du pignon baladeur, puis procéder au montage.
- Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur la surface intérieure du pignon de 4ème, puis l'installer.



BOITE DE VITESSES, TAMBOUR ET FOURCHETTES DE SELECTION

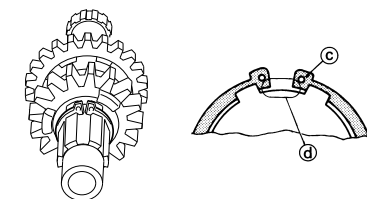
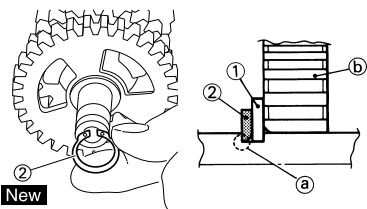


3. Monter:

- Rondelle "1"
- Circlip "2" **New**

N.B.

- Veiller à ce que le côté à bord vif du circlip "a" soit positionné à l'opposé de la rondelle et du pignon "b".
- Vérifier que l'extrémité du circlip "c" est située dans une gorge de l'axe "d".

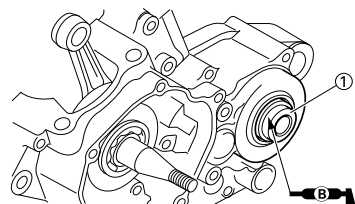


4. Monter:

- Entretoise épaulée "1"

N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité.
- En montant l'entretoise épaulée dans le carter, faire très attention à la lèvre de la bague d'étanchéité du carter.

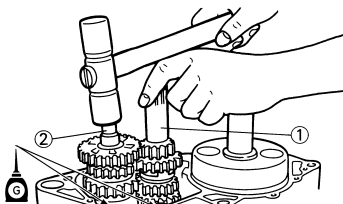


5. Monter:

- Arbre primaire "1"
- Arbre secondaire "2"

N.B.

Appliquez de l'huile de transmission sur les paliers du carter.



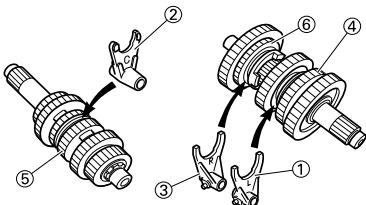
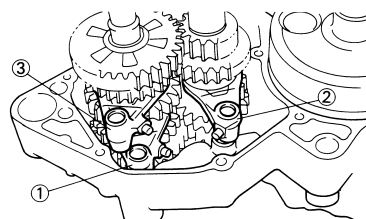
MONTAGE DU TAMBOUR ET DE LA FOURCHETTE DE SÉLECTION

1. Monter:

- Fourchette de sélection 1 (G) "1"
- Fourchette 2 (C) "2"
- Fourchette 3 (D) "3"

N.B.

- Engrener la fourchette de sélecteur n° 1 (L) avec le pignon de 5ème "4" et la fourchette de sélecteur n° 3 (R) avec le pignon de 6ème "6" de l'arbre moteur.
- Engrener la fourchette de sélecteur n° 2 (C) avec le pignon de 3ème/4ème "5" de l'arbre principal.

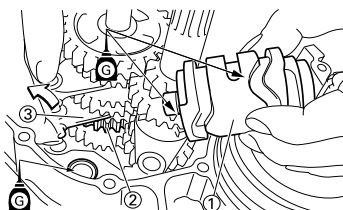


2. Monter:

- Tambour "1"

N.B.

- Appliquer l'huile de transmission sur le barillet.
- Installez la came d'inverseur tout en maintenant le 5e pignon "2" et la fourchette d'inverseur n° 1 "3" dans le sens de la flèche.

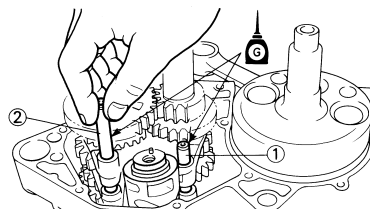


3. Monter:

- Barre de guidage (petite) "1"
- Barre de guidage (longue) "2"

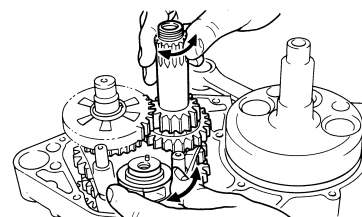
N.B.

- Appliquer de l'huile de boîte de vitesses sur les barres guidages.
- Vérifier que la barre longue est situé dans les fourchettes N°1 et 3 et la petite dans le numéro 2.



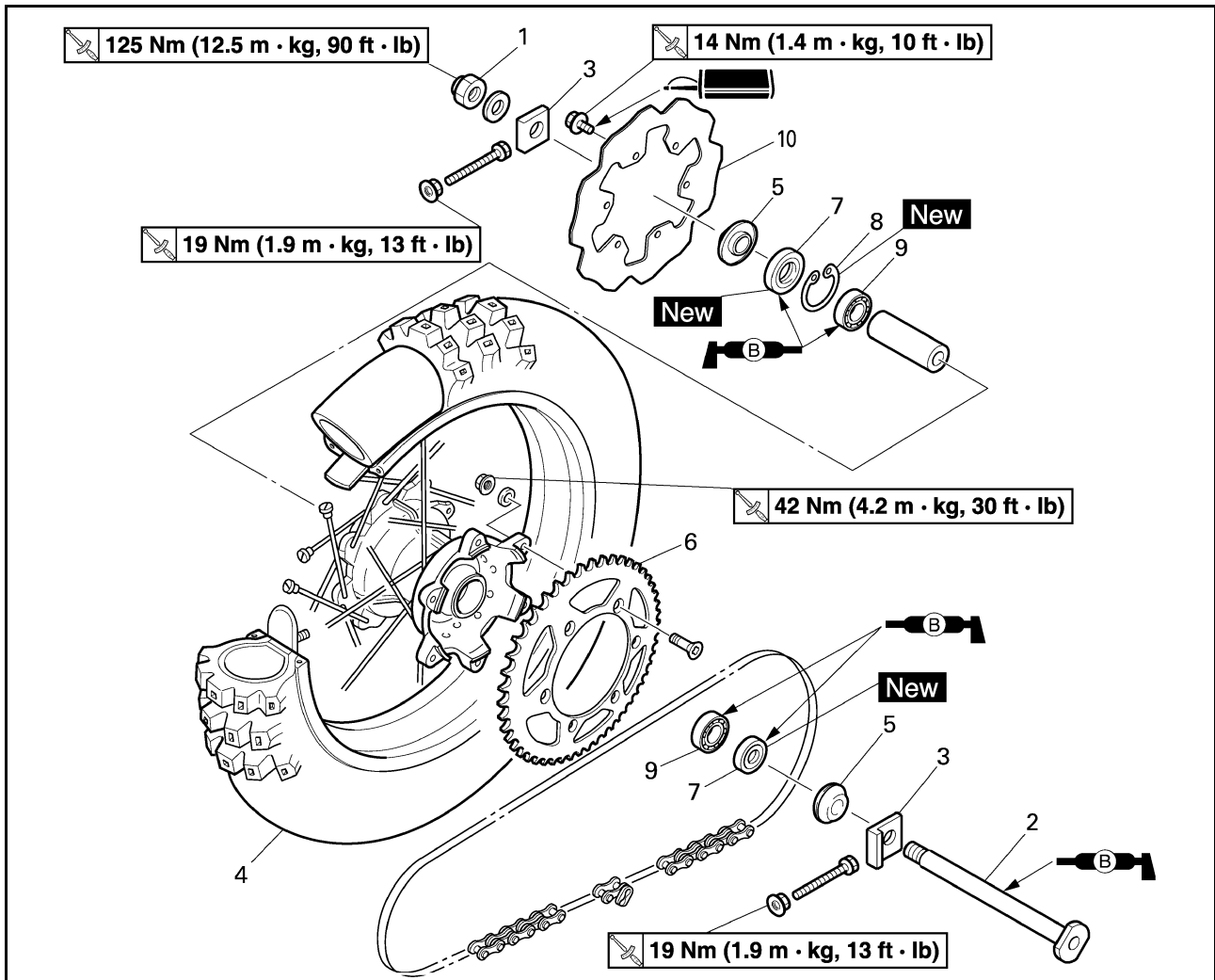
4. Contrôler:

- Fonctionnement du sélecteur
 - Fonctionnement de la boîte de vitesses
- Fonctionnement irrégulier → Remplacer.



ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE

DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
1	Ecrou (axe de roue arrière)	1	
2	Axe de roue arrière	1	
3	Tendeur de chaîne de transmission	2	
4	Roue arrière	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Entretoise épaulée	2	
6	Pignon de roue arrière	1	
7	Bague d'étanchéité	2	
8	Circlip	1	
9	Roulement	2	Se reporter à la section de dépose.
10	Disque de frein	1	

5

ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE

REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

⚠ AVERTISSEMENT

Bien caler la moto afin qu'elle ne risque pas de basculer.

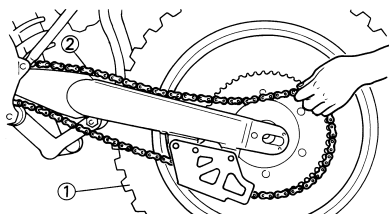
DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE

1. Déposer:

- Roue "1"

N.B.

Pousser la roue vers l'avant et déposer la chaîne de transmission "2".



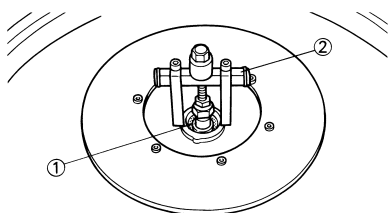
DÉPOSE DU ROULEMENT DE ROUE

1. Déposer:

- Roulement "1"

N.B.

Déposer le roulement à l'aide d'un arache-roulement courant "2".

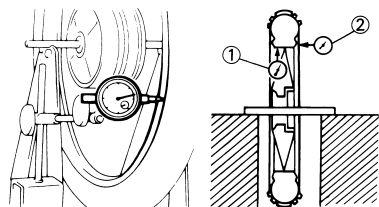


CONTRÔLE DE LA ROUE

1. Mesurer:

- Voile de roue
Hors spécifications → Réparer/ remplacer.

	Limite de voile de roue:
	Radial "1": 2.0 mm (0.08 in) Latéral "2": 2.0 mm (0.08 in)

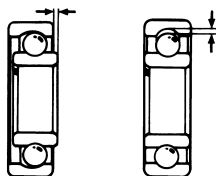


2. Contrôler:

- Roulement
Faire tourner la cage interne avec le doigt.
Rugosité/grippage → Remplacer.

N.B.

Remplacer ensemble les roulements, la bague d'étanchéité et l'entretoise épaulée de roue.



CONTRÔLE DE L'AXE DE ROUE

1. Mesurer:

- Déformations de l'axe de roue
Hors spécifications → Remplacer.
Utiliser le comparateur à cadran "1".

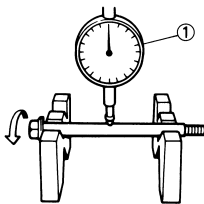
	Limite de flexion d'axe de roue:
	0.5 mm (0.020 in)

N.B.

La valeur de flexion est égale à la moitié de la valeur affichée sur le comparateur à cadran.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas tenter de redresser un axe déformé.



CONTRÔLE DU DISQUE DE FREIN

1. Mesurer:

- Déflexion du disque de frein (disque de frein arrière seulement)
Utiliser le comparateur à cadran "1".
Hors spécifications → Contrôler le voile de roue.
Si le voile de roue est normal, remplacer le disque de frein.

	Limite de déflexion du disque de frein:
	Arrière: <Limite>: 0.15 mm (0.006 in)

2. Mesurer:

- Epaisseur du disque de frein "a"
Hors spécifications → Remplacer.



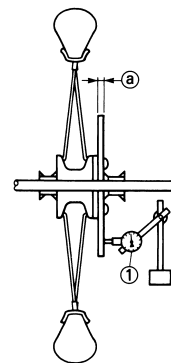
Epaisseur du disque de frein:

Avant:

3.0 mm (0.12 in)
<Limite>: 2.5 mm (0.10 in)

Arrière:

4.0 mm (0.16 in)
<Limite>: 3.5 mm (0.14 in)



MONTAGE DE LA ROUE AVANT

1. Monter:

- Roulement (gauche) "1"
- Entretoise "2"
- Roulement (droit) "3"
- Bague d'étanchéité "4" **New**

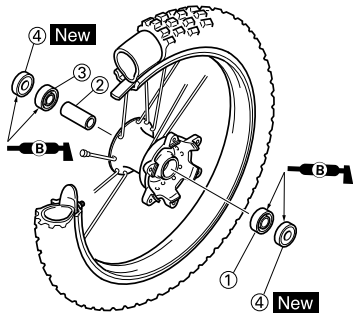
N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le roulement et la lèvre de la bague d'étanchéité lors du montage.
- Utiliser une douille de même diamètre que le diamètre extérieur de la cage du roulement.
- Monter d'abord le côté gauche du roulement.
- Monter la bague d'étanchéité en positionnant vers l'extérieur la marque ou le numéro du fabricant.

ATTENTION

Ne pas frapper sur la cage interne du roulement. Le contact ne peut avoir lieu qu'avec la cage externe.

ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE



2. Monter:

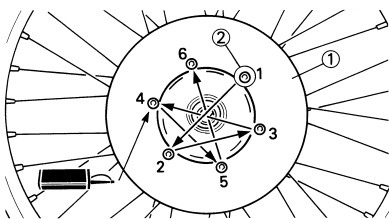
- Disque de frein "1"
- Boulon (disque de frein) "2"



Boulon (disque de frein):
12 Nm (1.2 m•kg, 8.7 ft•lb)

N.B.

Serrer les boulons par étapes et en procédant en croix.

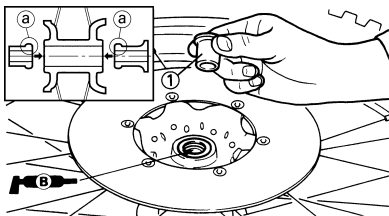


3. Monter:

- Entretoise épaulée "1"

N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité.
- Monter les entretoises épaulées en orientant les ergots "a" vers la roue.

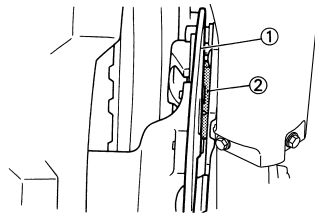


4. Monter:

- Roue

N.B.

Monter correctement le disque de frein "1" entre les plaquettes de frein "2".

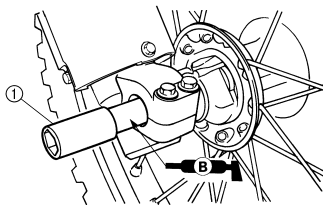


5. Monter:

- Axe de roue "1"

N.B.

Appliquer de la graisse à savon de lithium sur l'axe de roue.

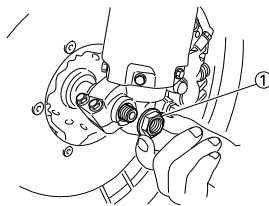


6. Monter:

- Ecrou (axe de roue) "1"



Ecrou (axe de roue):
105 Nm (10.5 m•kg, 75 ft•lb)



7. Serrer:

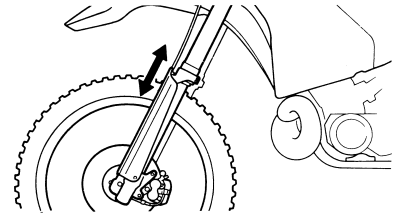
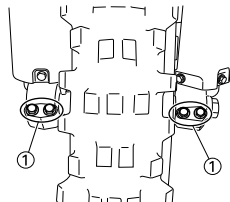
- Boulon (support d'axe) "1"



Boulon (support d'axe):
21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)

N.B.

Avant de serrer le boulon, engager l'axe de roue dans le support d'axe en poussant plusieurs fois sur la fourche en serrant le frein avant.



MONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

1. Monter:

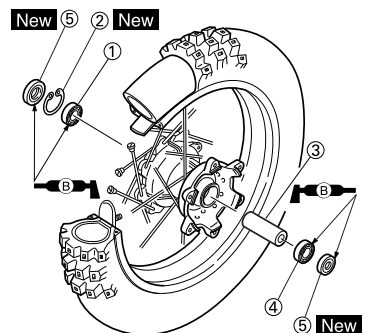
- Roulement (droit) "1"
- Circlip "2" **New**
- Entretoise "3"
- Roulement (gauche) "4"
- Bague d'étanchéité "5" **New**

N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le roulement et la lèvre de la bague d'étanchéité lors du montage.
- Monter le roulement avec son joint dirigé vers l'extérieur.
- Utiliser une douille de même diamètre que le diamètre extérieur de la cage du roulement.
- Monter d'abord le côté droit du roulement.
- Monter la bague d'étanchéité en positionnant vers l'extérieur la marque ou le numéro du fabricant.

ATTENTION

Ne pas frapper sur la cage interne du roulement. Le contact ne peut avoir lieu qu'avec la cage externe.



ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE

2. Monter:

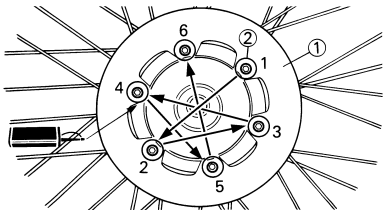
- Disque de frein "1"
- Boulon (disque de frein) "2"



Boulon (disque de frein):
14 Nm (1.4 m•kg, 10 ft•lb)

N.B.

Serrer les boulons par étapes et en procédant en croix.



3. Monter:

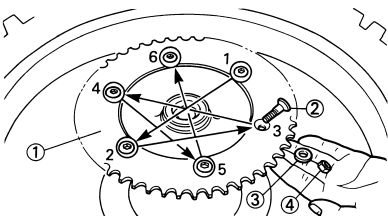
- Pignon de roue arrière "1"
- Boulon (pignon de roue arrière) "2"
- Rondelle (pignon de roue arrière) "3"
- Ecrou (pignon de roue arrière) "4"



Ecrou (pignon de roue arrière):
42 Nm (4.2 m•kg, 30 ft•lb)

N.B.

Serrer les écrous par étapes et en procédant en croix.

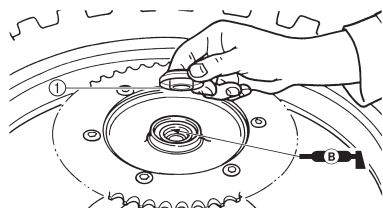


4. Monter:

- Entretoise épaulée "1"

N.B.

Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité.

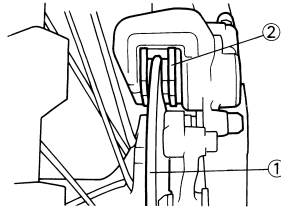


5. Monter:

- Roue

N.B.

Monter correctement le disque de frein "1" entre les plaquettes de frein "2".

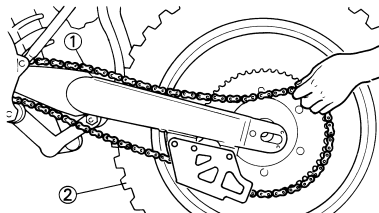


6. Monter:

- Chaîne de transmission "1"

N.B.

Pousser la roue "2" vers l'avant et monter la chaîne de transmission.

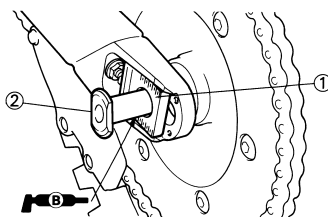


7. Monter:

- Tendeur gauche de la chaîne de transmission "1"
- Axe de roue "2"

N.B.

• Monter le tendeur gauche de la chaîne de transmission et insérer l'axe de roue du côté gauche.
• Appliquer de la graisse à savon de lithium sur l'axe de roue.

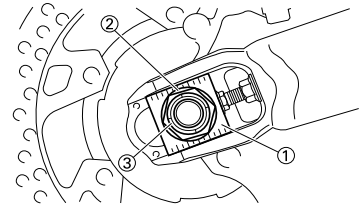


8. Monter:

- Tendeur droit de la chaîne de transmission "1"
- Rondelle "2"
- Ecrou (axe de roue) "3"

N.B.

A ce stade, resserrer provisoirement l'écrou (axe de roue).



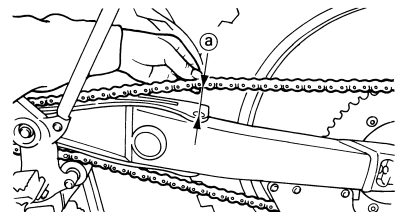
9. Régler:

- Tension de la chaîne de transmission "a"



Tension de la chaîne de transmission:
48–58 mm (1.9–2.3 in)

Se reporter à la section "RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAÎNE DE TRANSMISSION" au CHAPITRE 3.



10. Serrer:

- Ecrou (axe de roue) "1"

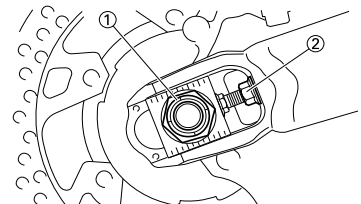


Ecrou (axe de roue):
125 Nm (12.5 m•kg, 90 ft•lb)

- Contre-écrou "2"



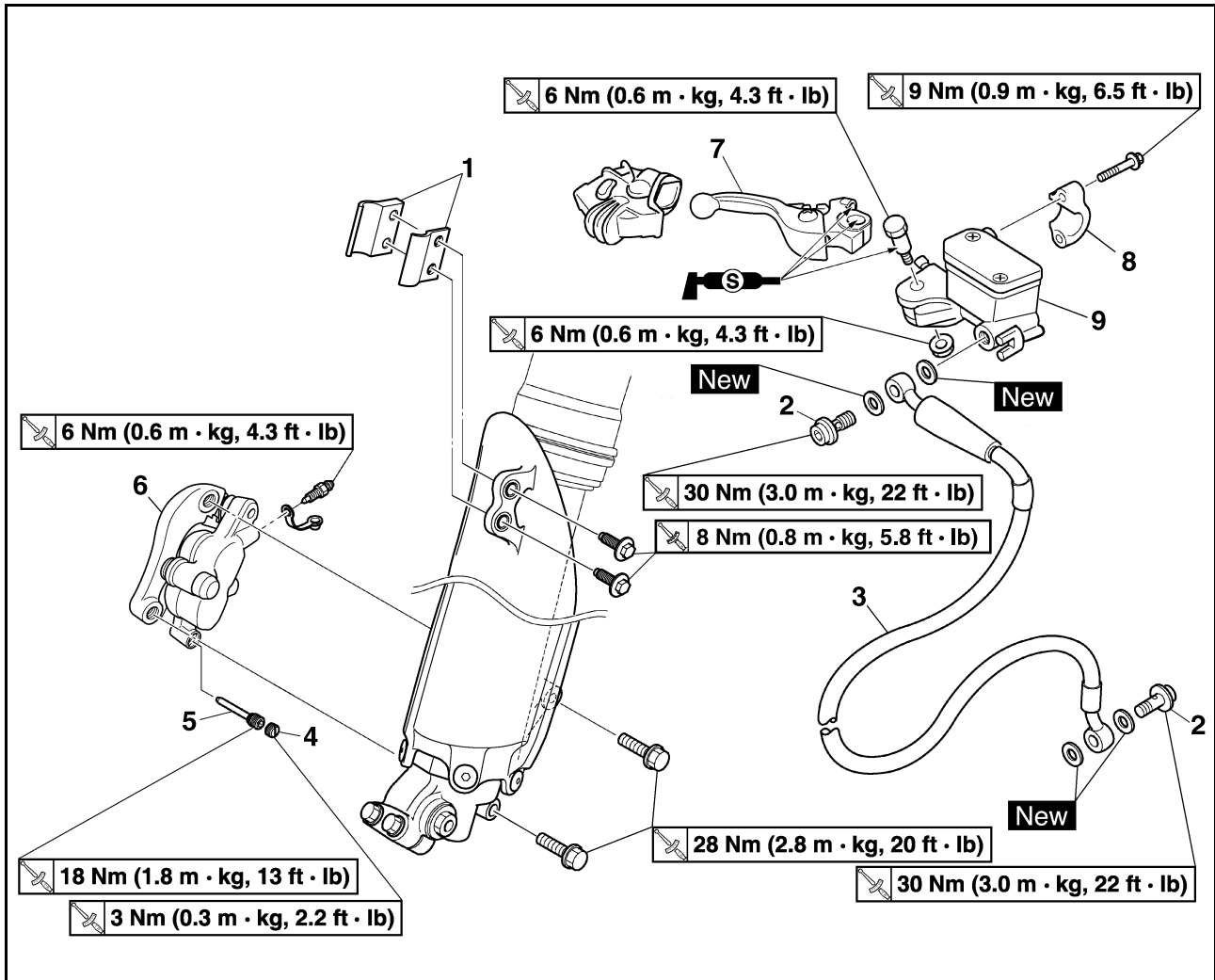
Contre-écrou:
19 Nm (1.9 m•kg, 13 ft•lb)



FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

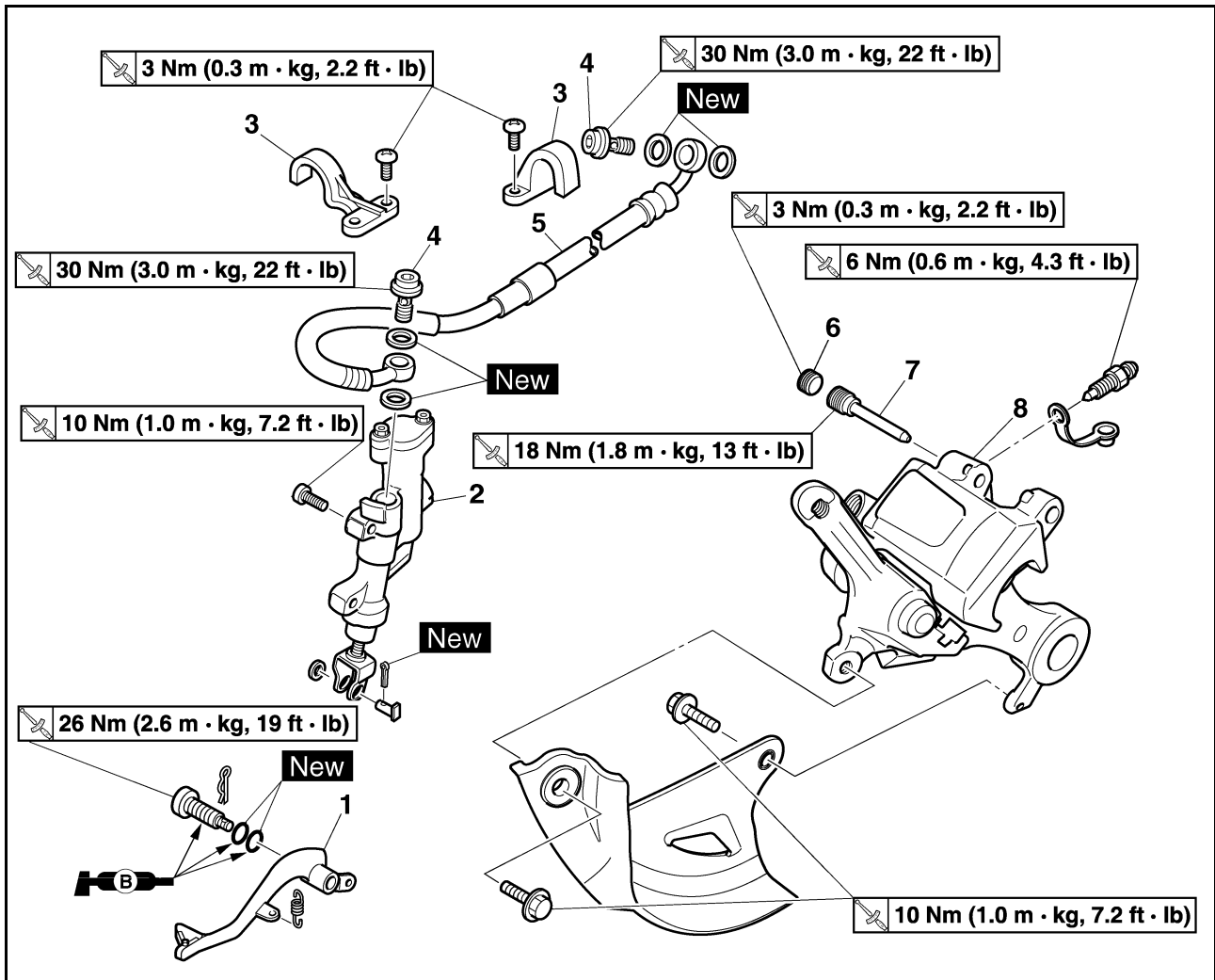
DÉPOSE DU FREIN AVANT



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Vidanger le liquide de frein.		Se reporter à la section de dépose.
1	Support de durit de frein (protection)	2	
2	Boulon de raccord	2	
3	Tuyau de frein	1	
4	Bouchon de goupille de plaquette	1	Déposer en desserrant la goupille de plaquette.
5	Goupille de plaquette	1	Desserrer pour démonter l'étrier.
6	Etrier de frein	1	
7	Levier de frein	1	
8	Support de maître-cylindre de frein	1	
9	Maître-cylindre de frein	1	

FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

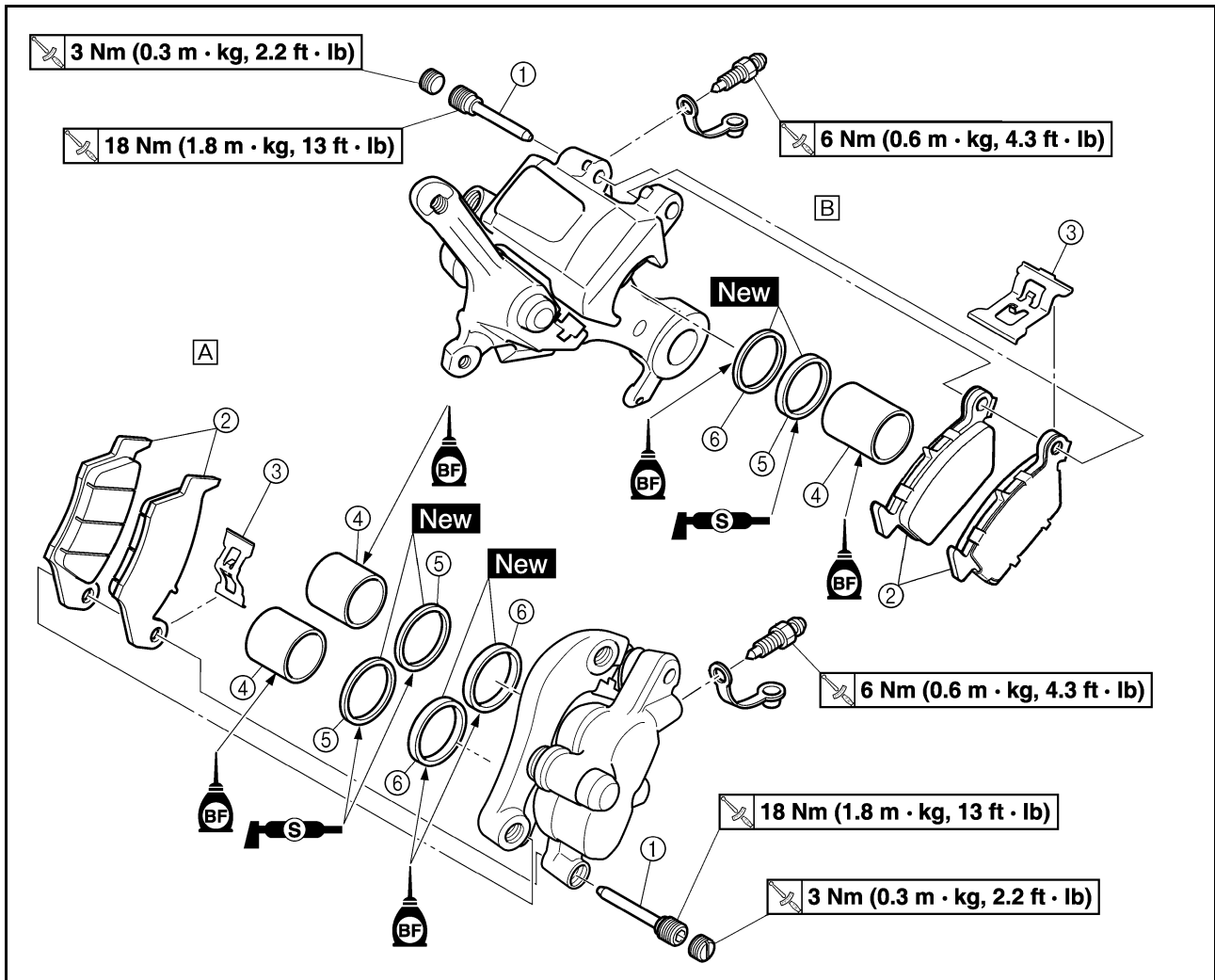
DÉPOSE DU FREIN ARRIÈRE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Roue arrière		Se reporter à la section "ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE".
	Vidanger le liquide de frein.		Se reporter à la section de dépose.
1	Pédale de frein	1	
2	Maître-cylindre de frein	1	
3	Support de tuyau de frein	2	
4	Boulon de raccord	2	
5	Tuyau de frein	1	
6	Bouchon de goupille de plaquette	1	Déposer en desserrant la goupille de plaquette.
7	Goupille de plaquette	1	Desserrer pour démonter l'étrier.
8	Étrier de frein	1	

FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

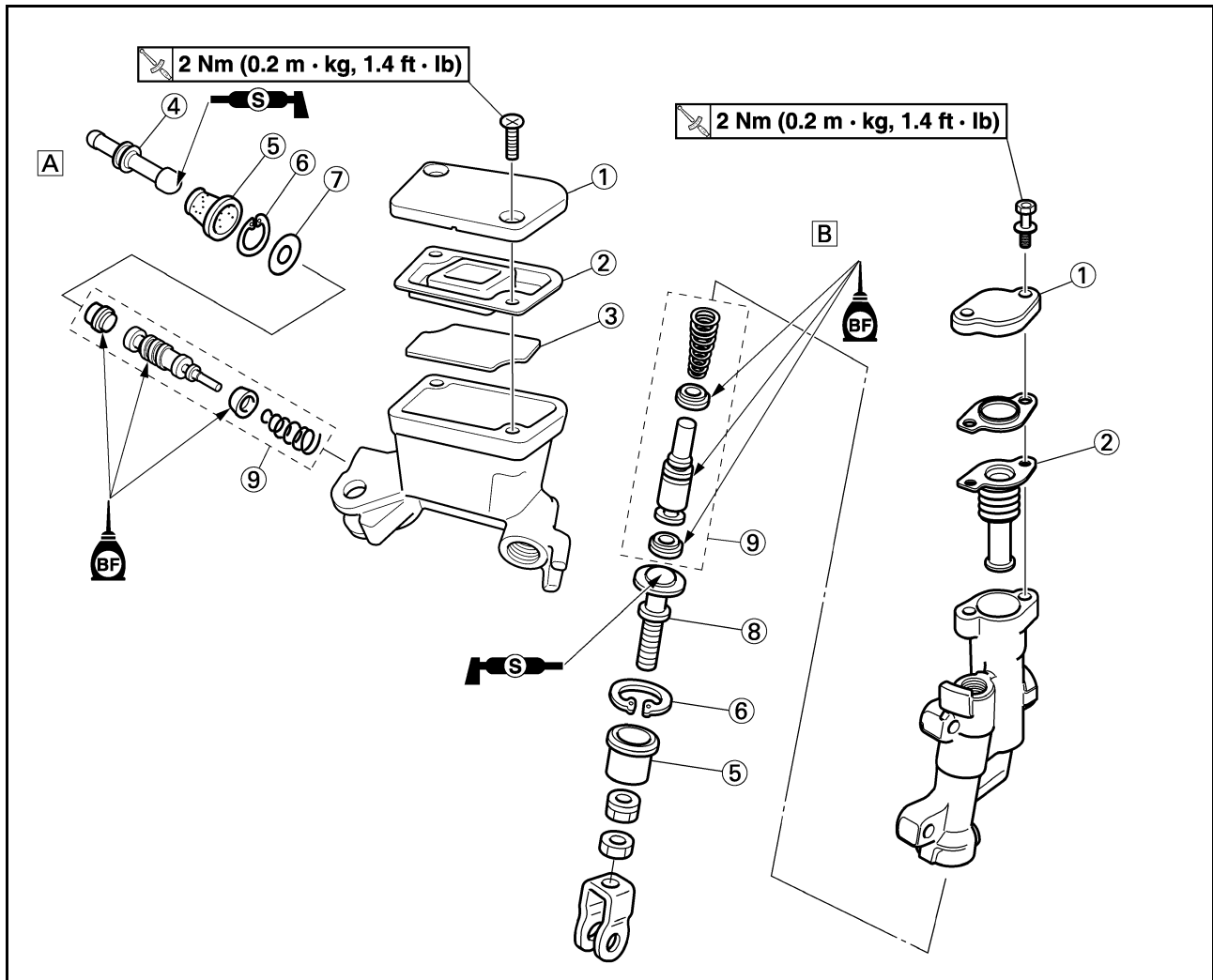
DÉMONTAGE DE L'ÉTRIER DE FREIN



Ordre	Nom de la pièce	Qté		Remarques
		A	B	
				A. Avant B. Arrière
1	Goupille de plaquette	1	1	
2	Plaquette de frein	2	2	
3	Support de plaquette	1	1	
4	Piston d'étrier de frein	2	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Joint antipoussière de piston d'étrier de frein	2	1	Se reporter à la section de dépose.
6	Joint de piston d'étrier de frein	2	1	Se reporter à la section de dépose.

FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

DÉMONTAGE DU MÂÎTRE-CYLINDRE DE FREIN



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
			A. Avant B. Arrière
1	Couvercle de maître-cylindre de frein	1	
2	Diaphragme	1	
3	Flotteur du réservoir	1	
4	Tige de débrayage (Avant)	1	
5	Soufflet de maître-cylindre de frein	1	
6	Circlip	1	Utiliser une pince à circlip à bec long.
7	Rondelle	1	
8	Tige de débrayage (Arrière)	1	
9	Kit de maître-cylindre de frein	1	

FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

⚠ AVERTISSEMENT

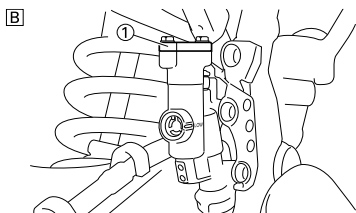
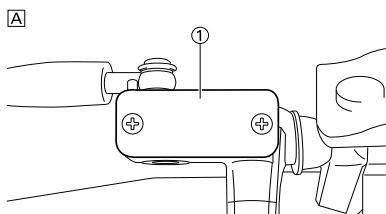
Bien caler la moto afin qu'elle ne risque pas de basculer.

VIDANGE DU LIQUIDE DE FREIN

- Déposer:
 - Couvercle de maître-cylindre de frein "1"
 - Protection (frein arrière)

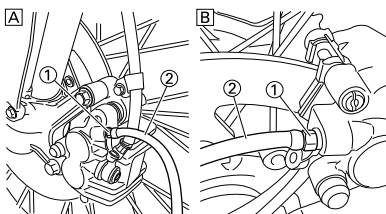
N.B.

Ne pas déposer le diaphragme.



- A. Avant
B. Arrière

- Raccorder le tuyau transparent "2" à la vis de purge "1" et placer un récipient adéquat sous son extrémité.



- A. Avant
B. Arrière

- Desserrer la vis de purge et purger le liquide de frein tout en pressant le levier ou en appuyant sur la pédale.

⚠ AVERTISSEMENT

- Ne pas réutiliser le liquide de frein purgé.
- Le liquide de frein peut attaquer les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement toute trace de liquide renversé.

DÉPOSE DU PISTON D'ÉTRIER DE FREIN

- Déposer:
 - Piston d'étrier de frein
 Utiliser de l'air comprimé et procéder prudemment.

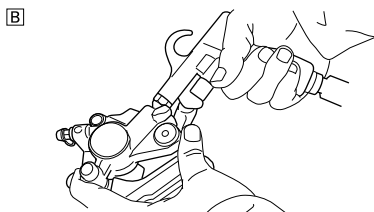
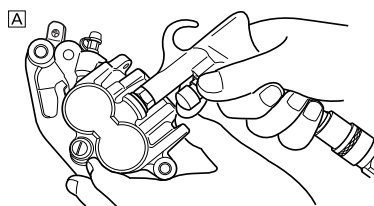
⚠ AVERTISSEMENT

- Recouvrir le piston d'un chiffon et faire très attention au moment où le piston est éjecté du cylindre.
- Ne jamais chasser le cylindre du piston en faisant levier.



Etapes de la dépose du piston d'étrier:

- Insérer un morceau de tissu dans l'étrier de frein pour bloquer le piston.
- Libérer prudemment le piston du cylindre d'étrier de frein en insufflant de l'air comprimé.



- A. Avant
B. Arrière



DÉPOSE DU KIT DE JOINT DU PISTON D'ÉTRIER DE FREIN

- Déposer:
 - Joint anti-poussière de piston d'étrier de frein "1"
 - Joint de piston d'étrier de frein "2"

N.B.

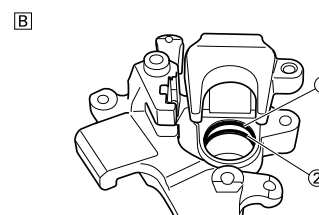
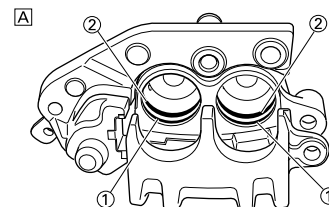
Retirer les joints et joints anti-poussière de piston d'étrier de frein en les poussant avec le doigt.

ATTENTION

Ne jamais tenter d'extraire les joints et joints anti-poussière de piston d'étrier de frein.

⚠ AVERTISSEMENT

Remplacer les joints et joints anti-poussière de piston d'étrier de frein à chaque fois qu'un étrier a été démonté.



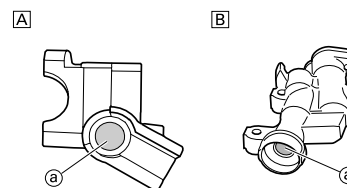
- A. Avant
B. Arrière

CONTRÔLE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN

- Contrôler:
 - Surface interne du maître-cylindre de frein "a"
 Usure/rayures → Remplacer le maître-cylindre complet.
Taches → Nettoyer.

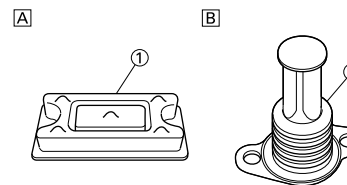
⚠ AVERTISSEMENT

Utiliser uniquement du liquide de frein neuf.



- A. Avant
B. Arrière

- Contrôler:
 - Diaphragme "1"
 Craquelures/endommagement → Remplacer.

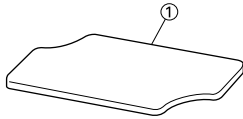


- A. Avant
B. Arrière

FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

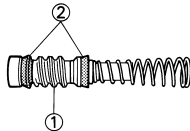
3. Contrôler: (frein avant seulement)

- Flotteur du réservoir "1"
Endommagement → Remplacer.



4. Contrôler:

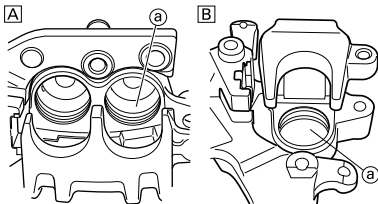
- Piston du maître-cylindre de frein "1"
- Coupelle du maître-cylindre de frein "2"
Usure/endommagement/rayures → Remplacer le kit de maître-cylindre de frein.



CONTRÔLE DE L'ÉTRIER DE FREIN

1. Contrôler:

- Surface interne du cylindre d'étrier de frein "a"
Usure/rayures → Remplacer le piston d'étrier de frein complet.



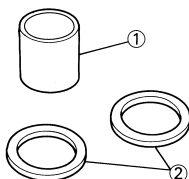
A. Avant
B. Arrière

2. Contrôler:

- Piston d'étrier de frein "1"
Usure/rayures → Remplacer l'étrier de frein complet.

⚠ AVERTISSEMENT

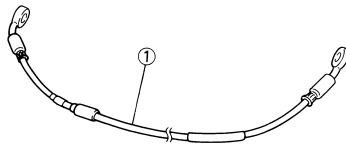
Remplacer les joints et joints anti-poussière de piston d'étrier de frein "2" à chaque fois qu'un étrier a été démonté.



CONTRÔLE DE LA DURIT DE FREIN

1. Contrôler:

- Durit de frein "1"
Craquelures/endommagement → Remplacer.



REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

⚠ AVERTISSEMENT

- Toutes les pièces internes doivent être nettoyées à l'aide de liquide de frein frais, exclusivement.
- Avant de les remonter, lubrifier les pièces internes avec du liquide de frein.
- Remplacer les joints et joints anti-poussière de piston d'étrier de frein à chaque fois qu'un étrier a été démonté.

MONTAGE DU PISTON D'ÉTRIER DE FREIN

1. Nettoyer:

- Etrier de frein
- Joint de piston d'étrier de frein
- Joint anti-poussière de piston d'étrier de frein
- Piston d'étrier de frein
Les nettoyer avec du liquide de frein.

2. Monter:

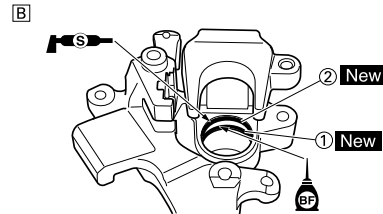
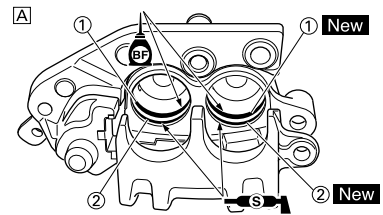
- Joint de piston d'étrier de frein "1" **New**
- Joint anti-poussière de piston d'étrier de frein "2" **New**

⚠ AVERTISSEMENT

Toujours utiliser de nouveaux joints et joints anti-poussière de piston d'étrier de frein.

N.B.

- Appliquer le liquide de frein sur le joint de piston d'étrier de frein.
- Appliquer de la graisse de silicone sur le joint anti-poussière de piston d'étrier de frein.
- Insérer correctement les joints et joints anti-poussière de piston d'étrier de frein dans la rainure de l'étrier de frein.



A. Avant
B. Arrière

3. Monter:

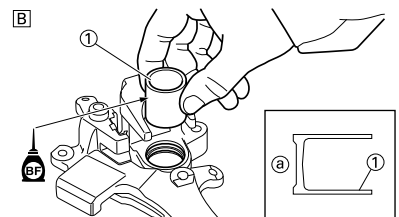
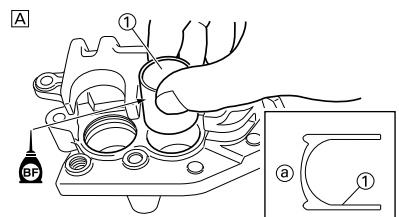
- Piston d'étrier de frein "1"

N.B.

Appliquer du liquide de frein sur la paroi du piston.

ATTENTION

- Monter le piston en orientant sa face légèrement surbaissée "a" vers l'étrier de frein.
- Ne jamais forcer pour insérer.



A. Avant
B. Arrière

MONTAGE DE L'ÉTRIER DE FREIN AVANT

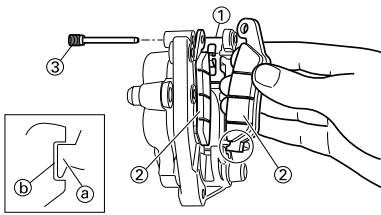
1. Monter:

- Support de plaquette "1"
- Plaquette de frein "2"
- Goupille de plaquette "3"

N.B.

- Monter les plaquettes de frein en insérant leurs ergots "a" dans les gorges des étriers de freins "b".
- A ce stade, serrer provisoirement la goupille de plaquette.

FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE



2. Monter:

- Etrier de frein "1"
- Boulon (étrier de frein) "2"



Boulon (étrier de frein):
28 Nm (2.8 m•kg, 20 ft•lb)

3. Serrer:

- Goupille de plaquette "3"



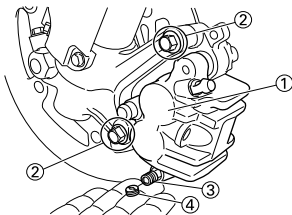
Goupille de plaquette:
18 Nm (1.8 m•kg, 13 ft•lb)

4. Monter:

- Bouchon de goupille de plaquette "4"



Bouchon de goupille de plaquette:
3 Nm (0.3 m•kg, 2.2 ft•lb)



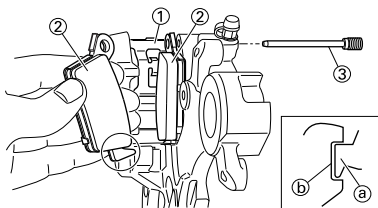
REPOSE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE

1. Monter:

- Support de plaquette "1"
- Plaquette de frein "2"
- Goupille de plaquette "3"

N.B.

- Monter les plaquettes de frein en insérant leurs ergots "a" dans les gorges des étriers de freins "b".
- A ce stade, serrer provisoirement la goupille de plaquette.

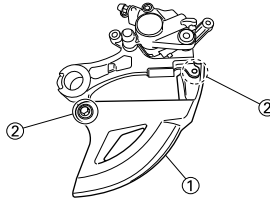


2. Monter:

- Couvercle de frein "1"
- Boulon (couvercle de frein) "2"



Boulon (disque de frein):
10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)



3. Monter:

- Etrier de frein "1"
 - Roue arrière "2"
- Se reporter à la section "ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE".

4. Serrer:

- Goupille de plaquette "3"



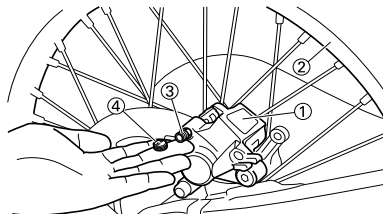
Goupille de plaquette:
18 Nm (1.8 m•kg, 13 ft•lb)

5. Monter:

- Bouchon de goupille de plaquette "4"



Bouchon de goupille de plaquette:
3 Nm (0.3 m•kg, 2.2 ft•lb)



MONTAGE DU KIT DE MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN

1. Nettoyer:

- Maître-cylindre de frein
 - Kit de maître-cylindre de frein
- Les nettoyer avec du liquide de frein.

2. Monter:

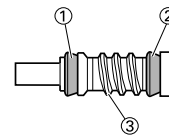
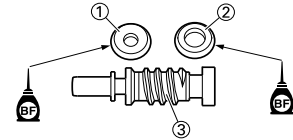
- Coupelle de maître-cylindre de frein (primaire) "1"
 - Coupelle de maître-cylindre de frein (secondaire) "2"
- Sur le piston du maître-cylindre de frein "3".

N.B.

Appliquer le liquide de frein sur la coupelle du maître-cylindre de frein.

⚠ AVERTISSEMENT

Après la repose, la coupelle du cylindre doit être montée comme indiqué. Une mauvaise installation provoquera un mauvais fonctionnement du frein.

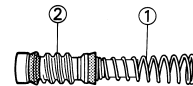


3. Monter:

- Ressort "1"
- Sur le piston du maître-cylindre de frein "2".

N.B.

Reposer le ressort du côté du diamètre le plus petit.



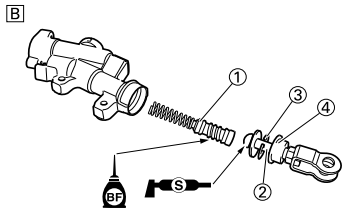
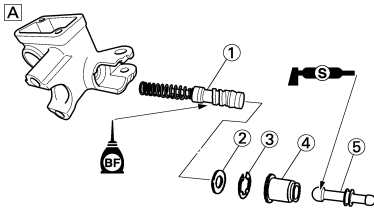
4. Monter:

- Kit de maître-cylindre de frein "1"
 - Rondelle (frein avant) "2"
 - Tige de débrayage (frein arrière) "2"
 - Circlip "3"
 - Soufflet de maître-cylindre de frein "4"
 - Tige de débrayage (frein avant) "5"
- Sur le maître-cylindre de frein.

N.B.

- Appliquer le liquide de frein sur le kit de maître-cylindre de frein.
- Appliquer de la graisse de silicone sur l'extrémité de la tige de débrayage.
- Monter le circlip à l'aide d'une pince à circlip.

FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE



A. Avant
B. Arrière

REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT

1. Monter:

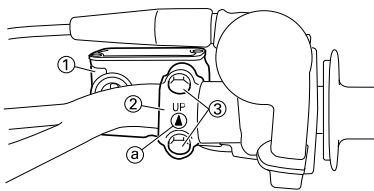
- Maître-cylindre de frein "1"
- Support de maître-cylindre de frein "2"
- Boulon (support de maître-cylindre de frein) "3"



Boulon (support de maître-cylindre de frein):
9 Nm (0.9 m•kg, 6.5 ft•lb)

N.B.

- Reposer le support de manière que la flèche "a" soit dirigée vers le haut.
- Serrer d'abord les boulons supérieurs du support de maître-cylindre de frein puis serrer les boulons inférieurs.



2. Monter:

- Levier de frein "1"
- Boulon (levier de frein) "2"



Boulon (levier de frein):
6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)

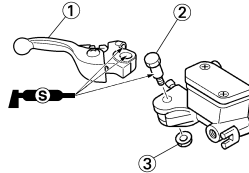
- Ecrou (levier de frein) "3"



Ecrou (levier de frein):
6 Nm (0.6 m•kg, 4.3 ft•lb)

N.B.

Appliquer de la graisse de silicone sur la surface de glissement du levier de frein, le boulon et l'extrémité de la tige de débrayage.



REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE

1. Monter:

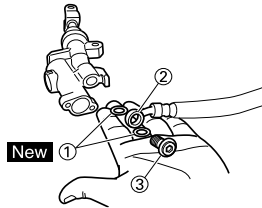
- Rondelle en cuivre "1" **New**
- Durit de frein "2"
- Boulon de raccord "3"



Boulon de raccord:
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

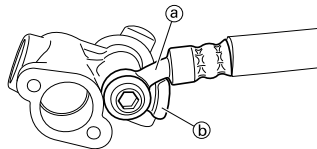
AVERTISSEMENT

Toujours utiliser des rondelles en cuivre neuves.



ATTENTION

Monter la durit de frein de manière que sa partie tubulaire "a" soit orientée comme dans l'illustration et touche légèrement la saillie "b" du maître-cylindre de frein.

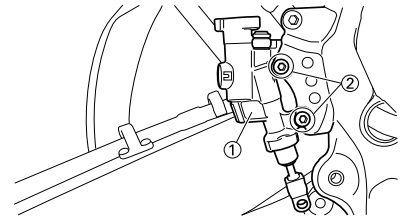


2. Monter:

- Maître-cylindre de frein "1"
- Boulon (maître-cylindre de frein) "2"



Boulon (maître-cylindre de frein):
10 Nm (1.0 m•kg, 7.2 ft•lb)



3. Monter:

- Ressort "1"
- Pédale de frein "2"
- Joint torique "3" **New**
- Boulon (pédale de frein) "4"

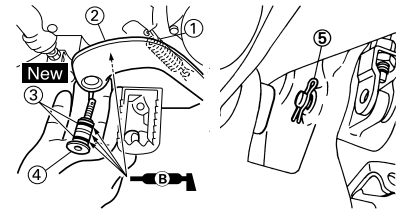


Boulon (pédale de frein):
26 Nm (2.6 m•kg, 19 ft•lb)

- Clip "5"

N.B.

Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le boulon, le joint torique et le support de pédale de frein.

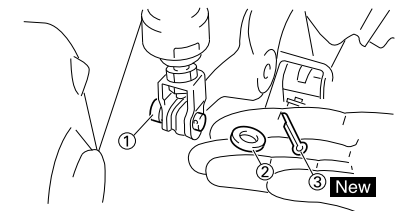


4. Monter:

- Goupille "1"
- Rondelle "2"
- Goupille fendue "3" **New**

N.B.

Après le montage, contrôler la hauteur de pédale de frein. Se reporter à la section "RÉGLAGE DU FREIN ARRIÈRE" au CHAPITRE 3.



FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

MONTAGE DE LA DURIT DE FREIN AVANT

1. Monter:

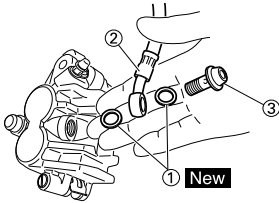
- Rondelle en cuivre "1" **New**
- Durit de frein "2"
- Boulon de raccord "3"



Boulon de raccord:
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

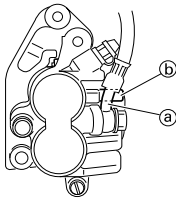
⚠ AVERTISSEMENT

Toujours utiliser des rondelles en cuivre neuves.



ATTENTION

Monter la durit de frein de manière que sa partie tubulaire "a" soit orientée comme sur l'illustration et touche légèrement la saillie "b" de l'étrier de frein.



2. Monter:

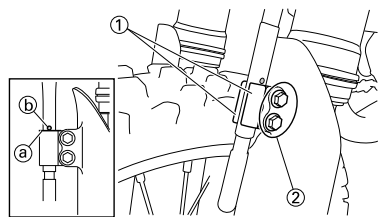
- Support de durit de frein "1"
- Boulon (support de durit de frein) "2"



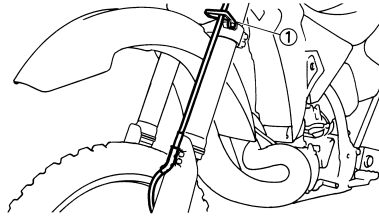
Boulon (support de durit de frein):
8 Nm (0.8 m•kg, 5.8 ft •lb)

N.B.

Aligner le haut "a" du support de durit de frein avec la peinture "b" de la durit de frein.



3. Acheminer la durit de frein dans le guide-câble "1".



4. Monter:

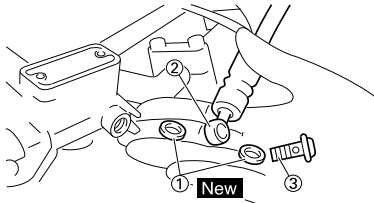
- Rondelle en cuivre "1" **New**
- Durit de frein "2"
- Boulon de raccord "3"



Boulon de raccord:
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

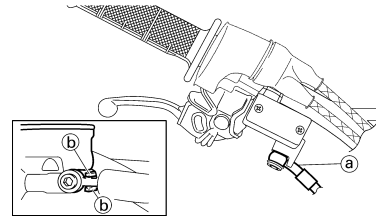
⚠ AVERTISSEMENT

Toujours utiliser des rondelles en cuivre neuves.



ATTENTION

Monter la durit de frein de manière que sa partie tubulaire "a" soit orientée comme sur l'illustration et touche légèrement la saillie "b" de l'étrier de frein.



MONTAGE DE LA DURIT DE FREIN ARRIÈRE

1. Monter:

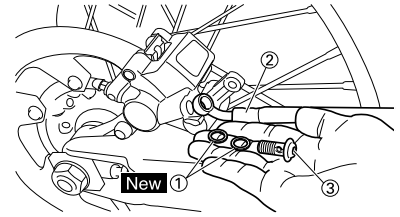
- Rondelle en cuivre "1" **New**
- Durit de frein "2"
- Boulon de raccord "3"



Boulon de raccord:
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

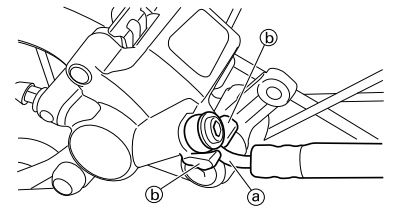
⚠ AVERTISSEMENT

Toujours utiliser des rondelles en cuivre neuves.



ATTENTION

Monter la durit de frein de manière que sa partie tubulaire "a" soit orientée comme sur l'illustration et touche légèrement la saillie "b" de l'étrier de frein.



2. Monter:

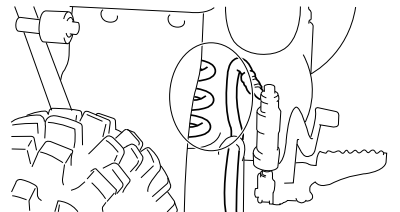
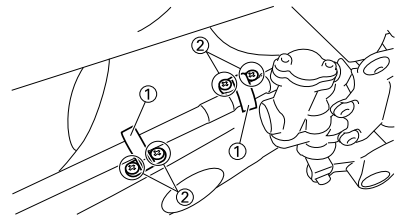
- Support de durit de frein "1"
- Vis (support de durit de frein) "2"



Vis (support de durit de frein):
3 Nm (0.3 m•kg, 2.2 ft•lb)

ATTENTION

Après avoir monté les supports de durits de frein, vérifier que la durit de frein n'entre pas en contact avec le ressort (amortisseur arrière). Si c'est le cas, en corriger la torsion.



FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE

REPLISSAGE DE LIQUIDE DE FREIN

1. Remplir:

- Liquide de frein
Jusqu'à ce que le liquide atteigne le repère de niveau "LOWER" "a".



Liquide de frein recommandé:
DOT N°4

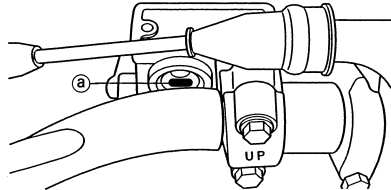
⚠ AVERTISSEMENT

- Utiliser exclusivement le type de liquide de frein recommandé: sinon les joints en caoutchouc risquent de se détériorer, entraînant des fuites et un mauvais fonctionnement des freins.
- Toujours utiliser la même marque de liquide de frein; le mélange de liquides de marques différentes risque de provoquer une réaction chimique nuisible au fonctionnement du frein.
- Veiller à ce que, lors du remplissage, de l'eau ne pénètre pas dans le maître-cylindre. En effet, l'eau abaissera nettement le point d'ébullition du liquide, ce qui risque de provoquer un bouchon de vapeur.

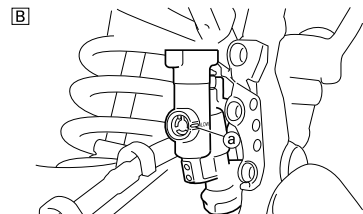
ATTENTION

Le liquide de frein peut attaquer les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement toute trace de liquide renversé.

A



B



- A. Avant
- B. Arrière

2. Purger l'air:

- Circuit de freinage
Se reporter à la section "PURGE DU CIRCUIT DES FREINS HYDRAULIQUES" au CHAPITRE 3.

3. Contrôler:

- Niveau du liquide de frein
Niveau du liquide bas → Remettre à niveau.
Se reporter à la section "CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE FREIN" au CHAPITRE 3.

4. Monter:

- Flotteur du réservoir (frein avant)
- Diaphragme
- Couvercle de maître-cylindre de frein "1"
- Vis (capuchon du maître-cylindre de frein) "2"

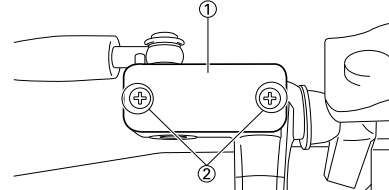


Vis (boulon) {capuchon du maître-cylindre de frein}:
2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)

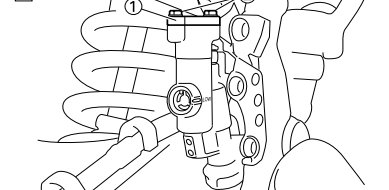
⚠ AVERTISSEMENT

Après le montage, rechercher en actionnant le levier ou la pédale de frein les fuites éventuelles de liquide de frein au niveau des boulons de raccord sur le maître-cylindre de frein et l'étrier de frein.

A



B



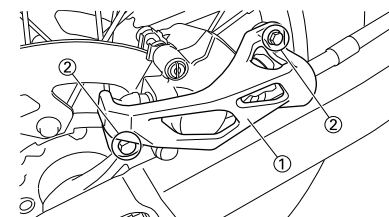
- A. Avant
- B. Arrière

5. Monter: (frein arrière seulement)

- Protection "1"
- Boulon (protection) "2"

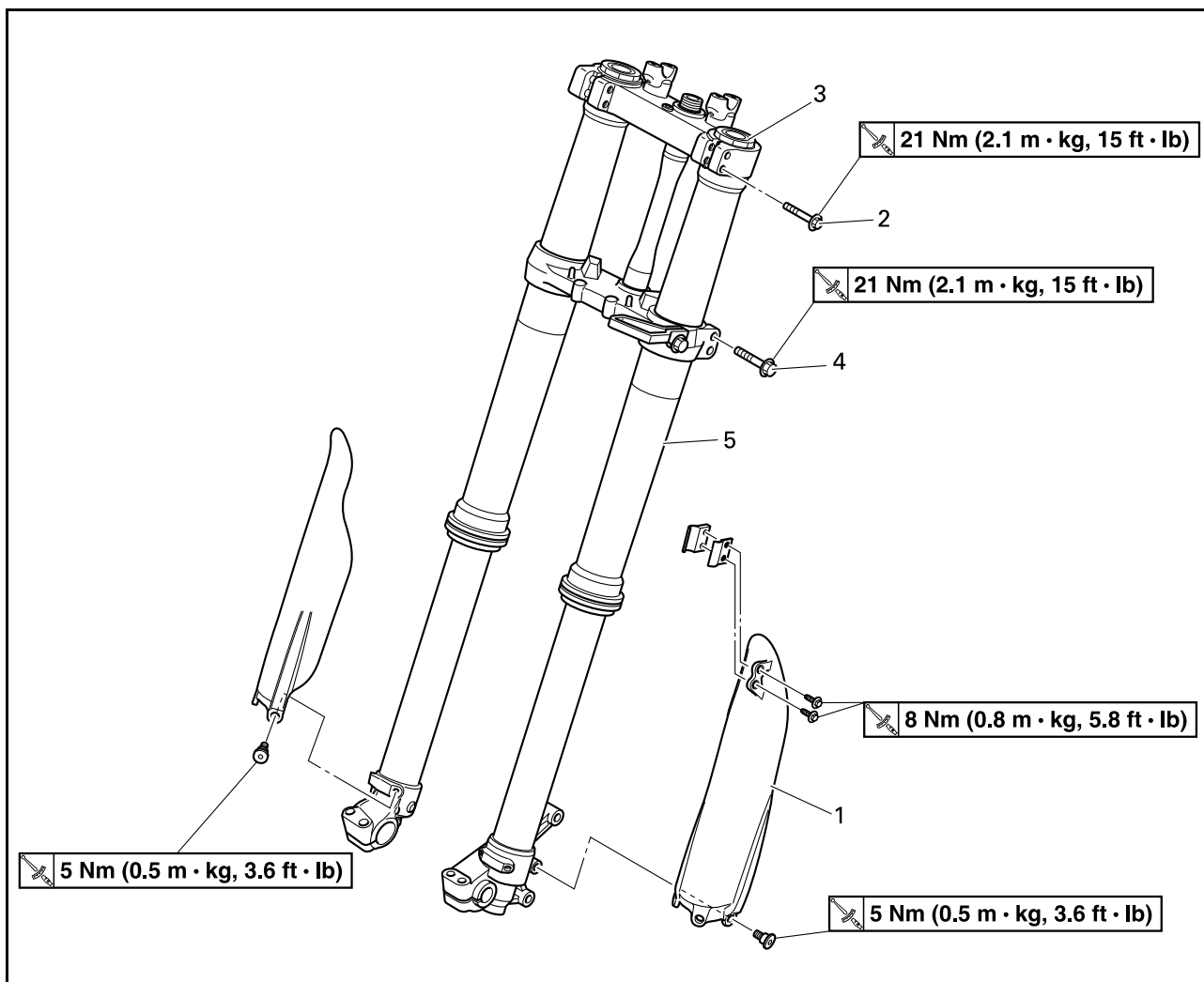


Boulon (protection):
7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)



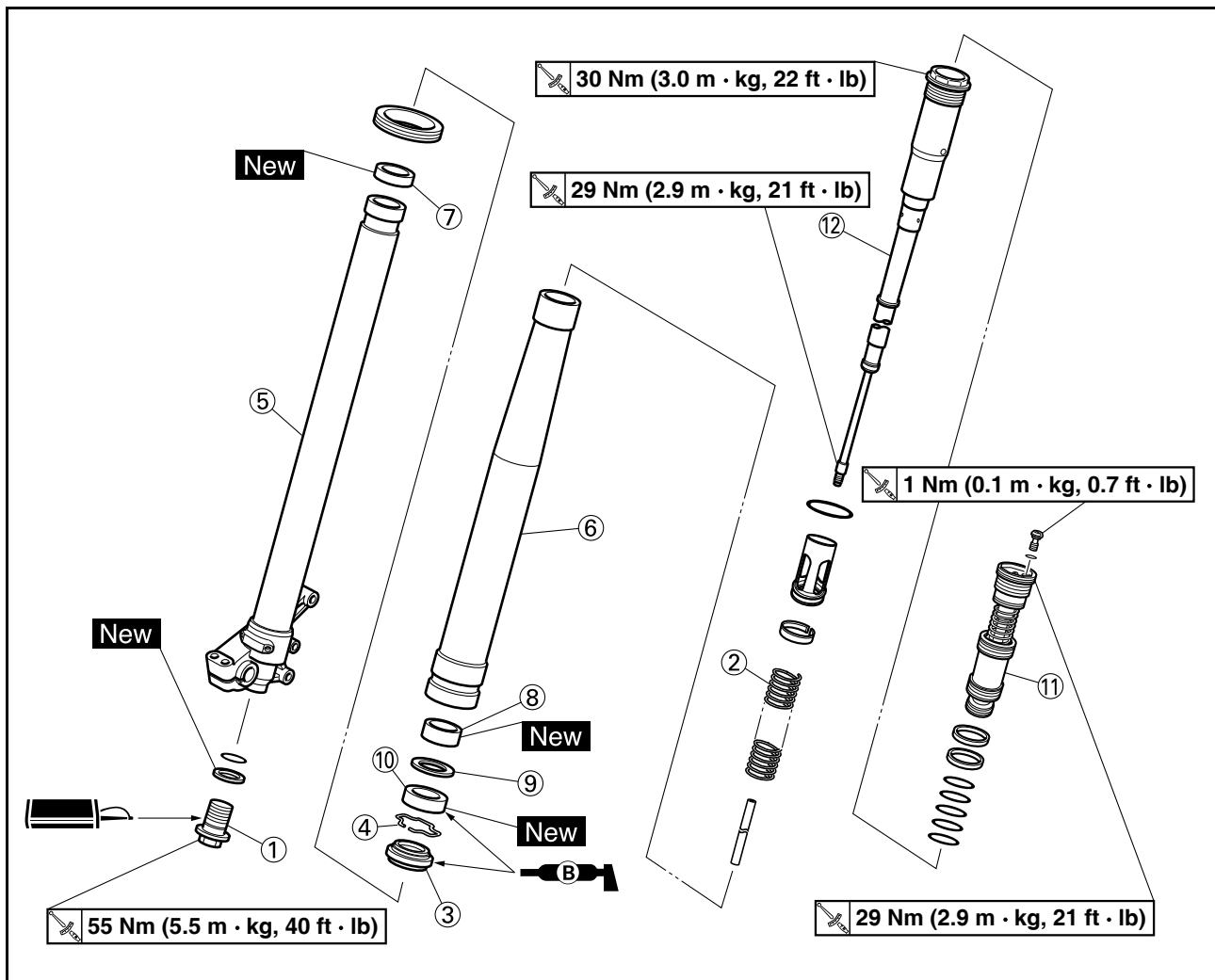
FOURCHE

DÉPOSE DE LA FOURCHE

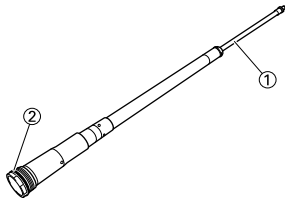


Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Roue avant		Se reporter à la section "ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE".
	Etrier de frein avant		Se reporter à la section "FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE".
	Plaque d'identification		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX" au CHAPITRE 4.
1	Protection	1	
2	Boulon de pincement (té supérieur)	2	Desserrer uniquement.
3	Amortisseur complet	1	Desserrer lors du démontage de la fourche. Se reporter à la section de dépose.
4	Boulon de pincement (té inférieur)	2	Desserrer uniquement.
5	Fourche	1	

DÉMONTAGE DE LA FOURCHE

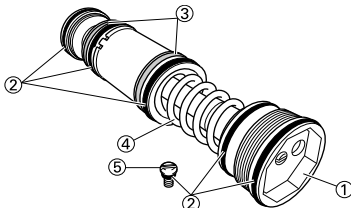


Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
1	Dispositif de réglage	1	Vidanger l'huile de fourche. Se reporter à la section de dépose.
2	Ressort de fourche	1	
3	Joint antipoussière	1	Se reporter à la section de dépose.
4	Bague d'arrêt	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Tube plongeur	1	Se reporter à la section de dépose.
6	Fourreau	1	
7	Bague coulissante de piston	1	
8	Bague antifriction	1	
9	Rondelle de bague d'étanchéité	1	
10	Bague d'étanchéité	1	
11	Soupape de base	1	Vidanger l'huile de fourche. Se reporter à la section de dépose.
12	Amortisseur complet	1	Vidanger l'huile de fourche. Se reporter à la section de dépose.



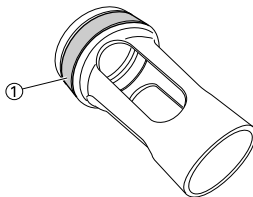
CONTRÔLE DE LA SOUPAPE DE BASE

- Contrôler:
 - Soupape de base "1"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Encrassé → Nettoyer.
 - Joint torique "2"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Bague coulissante de piston "3"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Ressort "4"
Endommagement/fatigue → Remplacer la soupape de base.
 - Vis de purge d'air "5"
Usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DE L'ENTRETOISE ÉPAULÉE

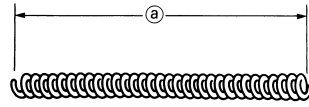
- Contrôler:
 - Bague coulissante de piston "1"
Usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DU RESSORT DE FOURCHE

- Mesurer:
 - Longueur libre de ressort de fourche "a"
Hors spécifications → Remplacer.

	Longueur libre de ressort de fourche: 454 mm (17.9 in) <Limite>: 449 mm (17.7 in)
--	------------------------------------------------------------------------------------------------



CONTRÔLE DU TUBE PLONGEUR

- Contrôler:
 - Surface intérieure du tube plongeur "a"
Marques de rayures → Réparer ou remplacer.
Utiliser du papier de verre humide n°1,000.
Butée hydraulique endommagée → Remplacer.
 - Déformations du tube plongeur
Hors spécifications → Remplacer.
Utiliser le comparateur à cadran "1".

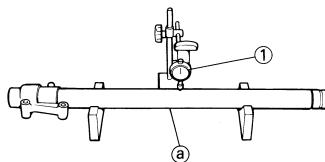
	Limite de déformation du tube plongeur: 0.2 mm (0.008 in)
--	---------------------------------------------------------------------

N.B.

La valeur de flexion est égale à la moitié de la valeur affichée sur le comparateur à cadran.

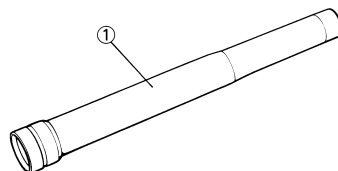
⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas tenter de redresser un tube plongeur tordu, car cela pourrait l'affaiblir dangereusement.



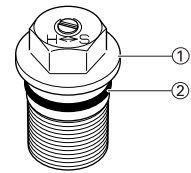
CONTRÔLE DU FOURREAU

- Contrôler:
 - Fourreau "1"
Rayures/usure/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DU RÉGLEUR

- Contrôler:
 - Dispositif de réglage "1"
Usure/endommagement → Remplacer.
 - Joint torique "2"
Usure/endommagement → Remplacer.



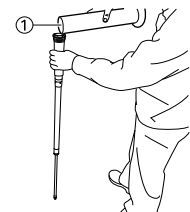
ASSEMBLAGE DE LA FOURCHE

- Laver tous les éléments à l'aide de solvant propre.
- Etirer totalement l'amortisseur complet.
- Remplir:
 - Huile de fourche "1"
Dans l'amortisseur complet.

	Huile recommandée: Huile de fourche "S1" Capacité d'huile: 199 cm ³ (7.00 Imp oz, 6.73 US oz)
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ATTENTION

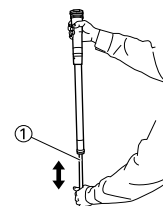
- Toujours utiliser l'huile de fourche recommandée. L'utilisation d'autres huiles peut compromettre le bon fonctionnement de la fourche.
- Ne laisser en aucun cas pénétrer de corps étrangers dans la fourche.



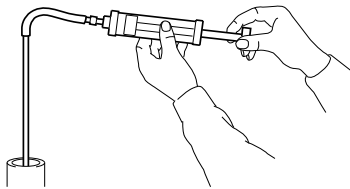
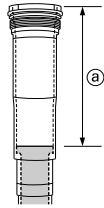
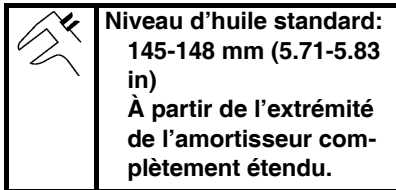
- Après le remplissage, pomper lentement l'amortisseur "1" de haut en bas (course d'environ 200 mm ou 7.9 in) plusieurs fois pour purger l'air de l'amortisseur.

N.B.

Veiller à ne pas dépasser la pleine course. Une course de 200 mm (7.9 in) ou plus fera entrer de l'air. Dans ce cas, répéter les étapes 2 à 4.

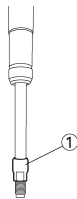


5. Mesurer:
- Niveau d'huile (gauche et droit) "a"
- Hors spécifications → Régler.



6. Serrer:
- Contre-écrou "1"

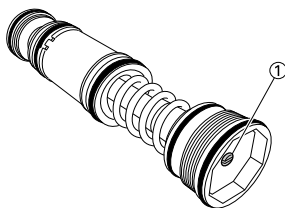
N.B.
Serrer à fond, manuellement, le contre-écrou sur l'amortisseur.



7. Desserrer:
- Dispositif de réglage de l'amortissement à la compression "1"

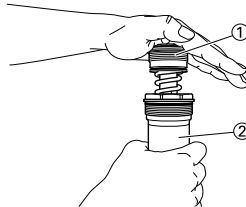
N.B.

- Desserrer à la main le dispositif de réglage de l'amortissement à la compression.
- Noter le réglage du dispositif de réglage de l'amortissement à la détente (le nombre de tours à partir de la position vissée à fond).




8. Monter:
- Soupape de base "1"
Sur l'amortisseur complet "2".

N.B.
Amener d'abord la pression de la tige d'amortissement au maximum. Monter ensuite la soupape de base tout en libérant la pression de la tige d'amortissement.




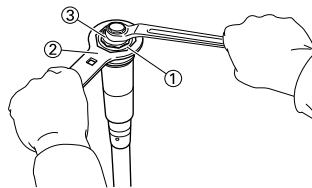
9. Contrôler:
- Amortisseur complet
- Si pas complètement étendu → Répéter les étapes 2 à 8.

10. Serrer:
- Soupape de base "1"

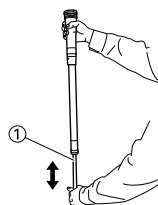
	<p>Soupape de base: 29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)</p>
------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

N.B.
Maintenir l'amortisseur à l'aide de la clé annulaire pour boulon capuchon "2" et utiliser la clé pour boulon capuchon "3" pour serrer la soupape de base au couple spécifié.

	<p>Clé pour boulon capuchon: YM-01500/90890-01500 Clé annulaire pour boulon capuchon: YM-01501/90890-01501</p>
-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



11. Après le remplissage, effectuer plus de 10 pompages lents de l'amortisseur "1", vers le haut et vers le bas, pour distribuer l'huile de fourche.



12. Protéger l'amortisseur "1" à l'aide d'un chiffon et le comprimer complètement pour permettre à l'excédent d'huile de s'écouler du côté de la soupape de base.

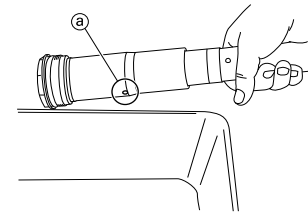
ATTENTION

Veiller à ne pas endommager l'amortisseur.



13. Laisser l'huile s'écouler par le trou "a" de l'amortisseur.

N.B.
Le surplus est d'environ 8 cm³ (0.28 Imp oz, 0.27 US oz).



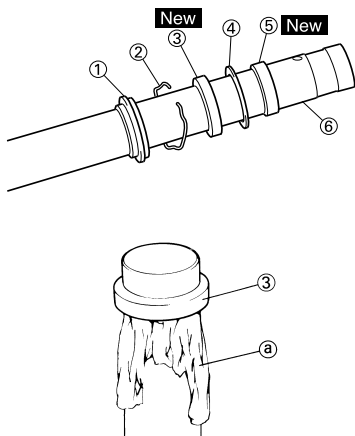
14. Contrôler:
- Mouvement régulier de l'amortisseur
- Raideur/coincement/rugosités → Répéter les étapes 2 à 13.



15. Monter:
- Joint antipoussière "1"
 - Bague d'arrêt "2"
 - Bague d'étanchéité "3" **New**
 - Rondelle de bague d'étanchéité "4"
 - Bague antifriction "5" **New**
Sur le tube plongeur "6".

N.B.

- Appliquer de l'huile de fourche sur le tube plongeur.
- Lors de l'installation de la bague d'étanchéité, utiliser une feuille plastique "a" enduite d'huile de fourche pour protéger la lèvre de la bague d'étanchéité.
- Monter la bague d'étanchéité en veillant à placer les marques d'usine ou les numéros du côté du support d'axe.

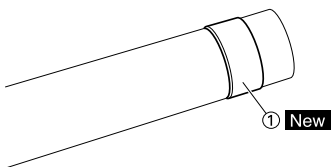


16. Monter:

- Bague coulissante de piston "1"
New

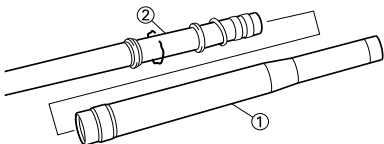
N.B.

Installer la bague coulissante de piston sur la fente du tube plongeur.



17. Monter:

- Fourreau "1"
Sur le tube plongeur "2".

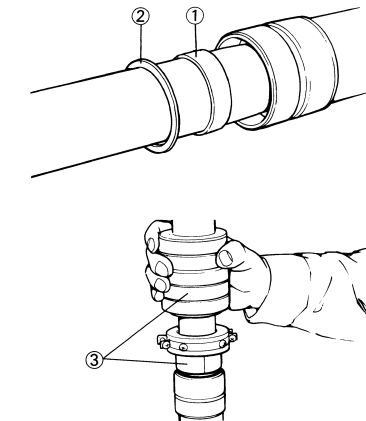


18. Monter:

- Bague antifriction "1"
 - Rondelle de bague d'étanchéité "2"
- Dans la fente du fourreau.

N.B.

Enfoncer la bague antifriction dans le fourreau à l'aide de l'outil de montage de joint de fourche "3".

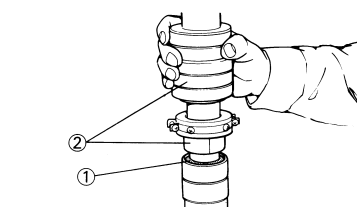
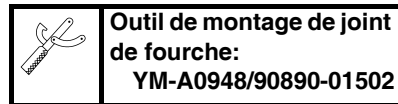


19. Monter:

- Bague d'étanchéité "1"

N.B.

Enfoncer la bague d'étanchéité dans le fourreau à l'aide de l'outil de montage de joint de fourche "2".

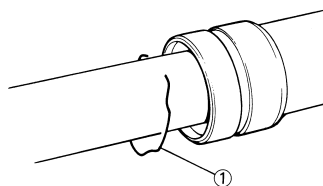


20. Monter:

- Bague d'arrêt "1"

N.B.

Loger correctement la bague d'arrêt dans la rainure du fourreau.

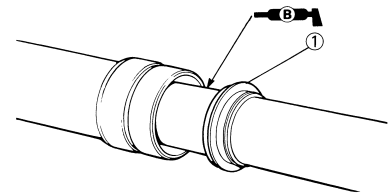


21. Monter:

- Joint antipoussière "1"

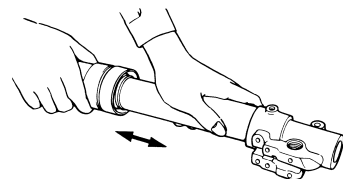
N.B.

Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le tube plongeur.



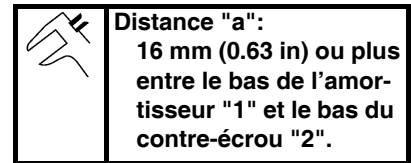
22. Contrôler:

- Mouvement régulier du tube plongeur
Raideur/coincement/rugosités → Répéter les étapes 15 à 21.



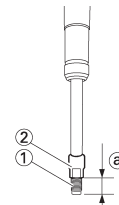
23. Mesurer:

- Distance "a"
Hors spécifications → Serrer le contre-écrou.



Distance "a":

16 mm (0.63 in) ou plus entre le bas de l'amortisseur "1" et le bas du contre-écrou "2".

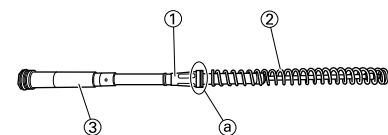


24. Monter:

- Entretoise épaulée "1"
 - Ressort de fourche "2"
- Sur l'amortisseur complet "3".

N.B.

Monter l'entretoise épaulée en orientant son extrémité de plus large diamètre "a" vers le ressort de fourche.

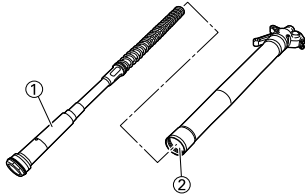


25. Monter:

- Amortisseur complet "1"
Sur le tube plongeur "2".

ATTENTION

Incliner le tube plongeur avant d'y introduire l'amortisseur complet. Si le tube plongeur est tenu verticalement, l'amortisseur risque de glisser jusqu'au fond et d'endommager la soupape.

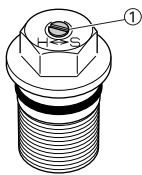


26. Desserrer:

- Dispositif de réglage de l'amortissement à la détente "1"

N.B.

- Desserrer à la main le dispositif de réglage de l'amortissement à la détente.
- Noter le réglage du dispositif de réglage de l'amortissement à la détente (le nombre de tours à partir de la position vissée à fond).



27. Monter:

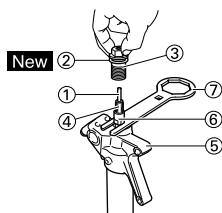
- Tige de débrayage "1"
- Rondelle en cuivre "2" **New**
- Dispositif de réglage "3"
- Sur l'amortisseur complet "4".

N.B.

- Tout en comprimant le tube plongeur "5", placer la clé annulaire pour boulon capuchon "7" entre le tube plongeur et le contre-écrou "6".
- Serrer à fond, manuellement, le dispositif de réglage sur l'amortisseur.



Clé annulaire pour boulon capuchon:
YM-01501/90890-01501



28. Contrôler:

- Jeu "a" entre le dispositif de réglage "1" et le contre-écrou "2". Hors spécifications → Resserrer le contre-écrou et le régler à nouveau.

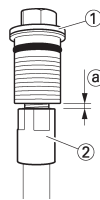


Jeu "a" entre le dispositif de réglage et le contre-écrou:

0.5–1.0 mm (0.02–0.04 in)

N.B.

Un mauvais montage du dispositif de réglage empêche d'obtenir la force d'amortissement correcte.



29. Serrer:

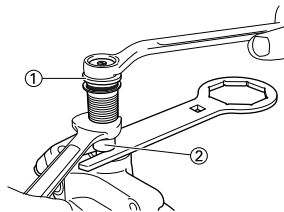
- Dispositif de réglage (contre-écrou) "1"



Dispositif de réglage (contre-écrou):
29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)

N.B.

Maintenir le contre-écrou "2" et serrer le dispositif de réglage au couple spécifié.



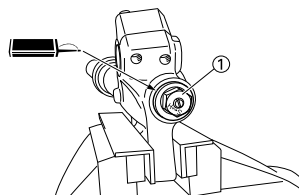
30. Monter:

- Dispositif de réglage "1" 



Dispositif de réglage:
55 Nm (5.5 m•kg, 40 ft•lb)

Sur le tube plongeur.



31. Remplir:

- Huile de fourche "1"
- Par le haut du fourreau.



Huile recommandée:

Huile de fourche "S1"

Niveau d'huile standard:
333 cm³ (11.72 Imp oz,
11.26 US oz)

*335 cm³ (11.79 Imp oz,
11.33 US oz)

Plage de réglage:

300–375 cm³ (10.6–13.2
Imp oz, 10.1–12.7 US
oz)

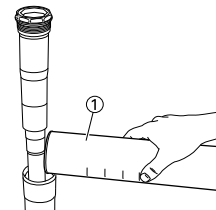
* EUROPE

AVERTISSEMENT

Toujours veiller à ce que la quantité d'huile se situe entre les repères de niveau maximum et minimum et à ce que la quantité d'huile dans chaque bras de fourche soit identique. Un réglage inégal risque de diminuer la maniabilité et la stabilité.

ATTENTION

- Toujours utiliser l'huile de fourche recommandée. L'utilisation d'autres huiles peut compromettre le bon fonctionnement de la fourche.
- Ne laisser en aucun cas pénétrer de corps étrangers dans la fourche.

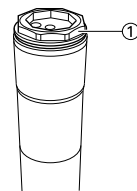


32. Monter:

- Amortisseur complet "1"
- Sur le fourreau.

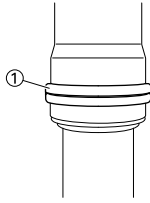
N.B.

Serrer provisoirement l'amortisseur complet.



33. Monter:

- Guide de protection "1"



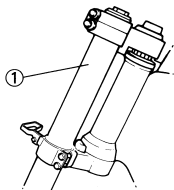
MONTAGE DE LA FOURCHE

1. Monter:

- Fourche "1"

N.B.

- Serrer provisoirement les boulons de pincement (té inférieur).
- Ne pas encore serrer les boulons de pincement (té supérieur).



2. Serrer:

- Amortisseur complet "1"



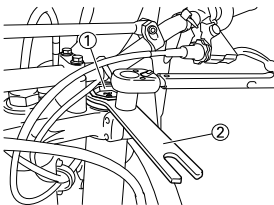
Amortisseur complet:
30 Nm (3.0 m•kg, 22 ft•lb)

N.B.

Utiliser la clé annulaire pour boulon capuchon "2" pour serrer l'amortisseur au couple spécifié.



Clé annulaire pour boulon capuchon:
YM-01501/90890-01501

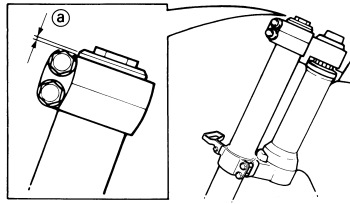


3. Régler:

- Extrémité supérieure de la fourche avant "a"



Sommet de bras de fourche (standard) "a":
5 mm (0.20 in)



4. Serrer:

- Boulon de pincement (té supérieur) "1"



Boulon de pincement (té supérieur):
21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)

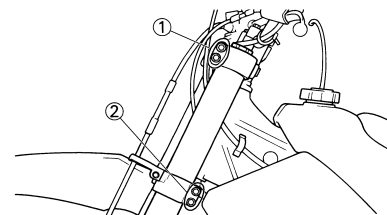
- Boulon de pincement (té inférieur) "2"



Boulon de pincement (té inférieur):
21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)

⚠ AVERTISSEMENT

Serrer le té inférieur au couple spécifié. Un serrage excessif peut compromettre le bon fonctionnement de la fourche.

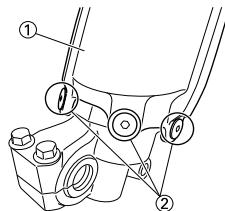


5. Monter:

- Protection "1"
- Boulon (protection) "2"



Boulon (protection):
5 Nm (0.5 m•kg, 3.6 ft•lb)



6. Régler:

- Force d'amortissement à la détente

N.B.

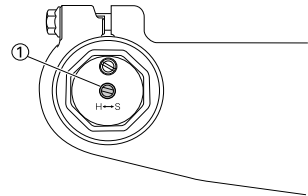
Serrer à la main le dispositif de réglage de l'amortissement à la détente "1", puis desserrer graduellement jusqu'à la position de réglage d'origine.

7. Régler:

- Force d'amortissement à la compression

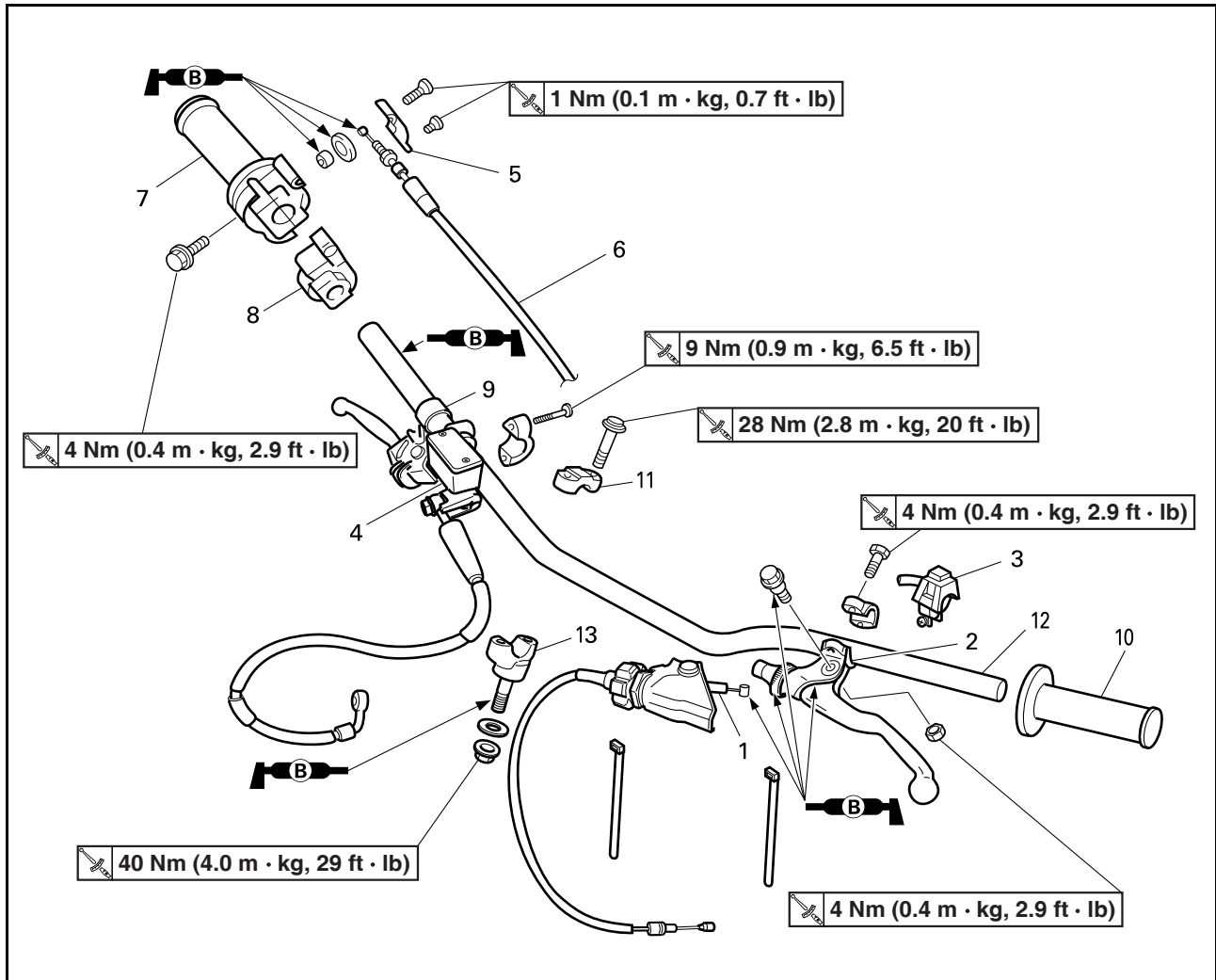
N.B.

Serrer à la main le dispositif de réglage de l'amortissement à la détente "1", puis desserrer graduellement jusqu'à la position de réglage d'origine.



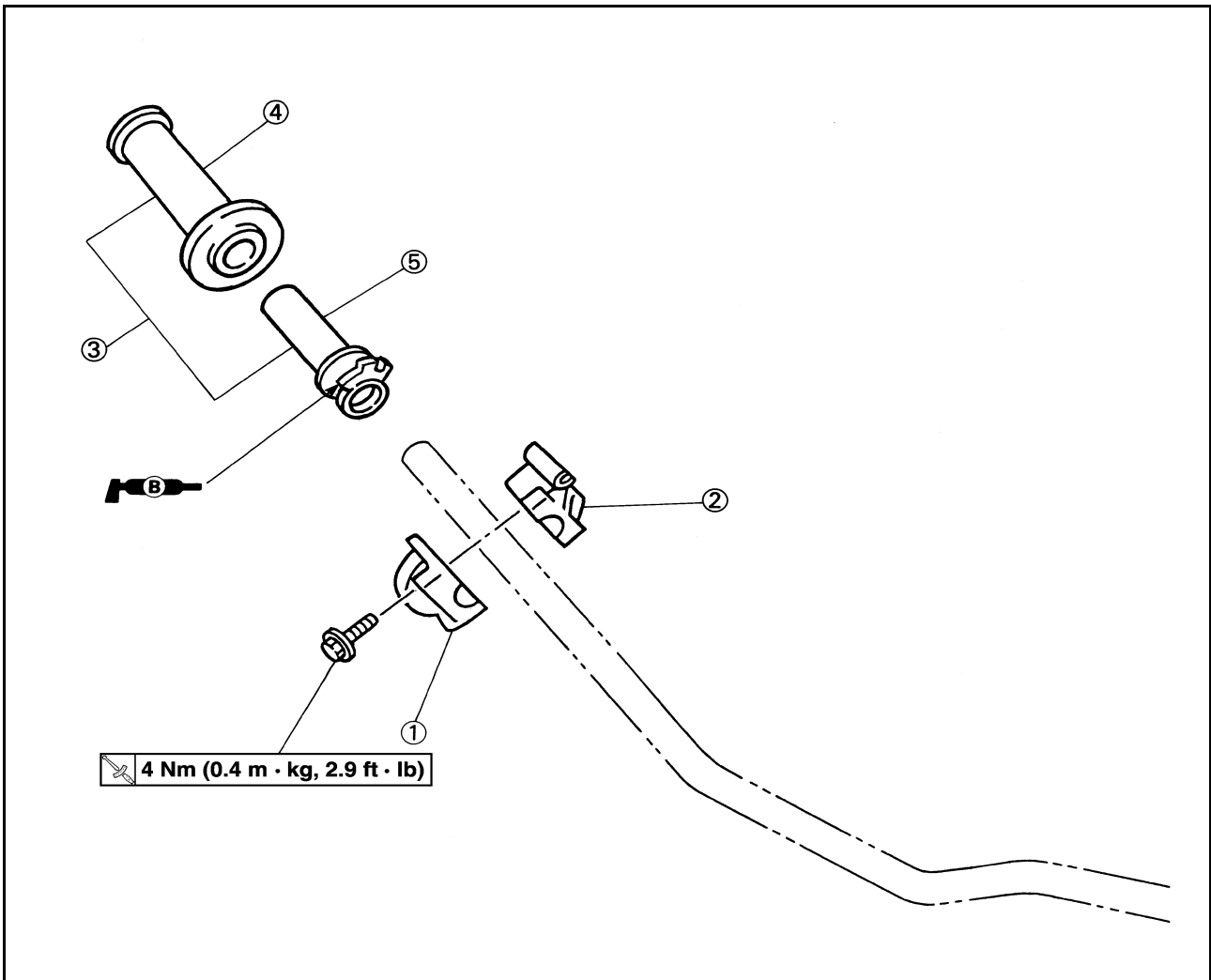
GUIDON

DÉPOSE DES DEMI-GUIDONS



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Plaque d'identification		Déposer le collier uniquement.
1	Câble d'embrayage	1	Déconnecter du côté levier.
2	Support de levier d'embrayage	1	
3	Coupe-circuit du moteur	1	
4	Maître-cylindre de frein	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Couvercle du logement de câble des gaz	1	Retourner le couvercle de capuchon.
6	Câble des gaz	1	Déconnecter du côté accélérateur.
7	Accélérateur	1	Desserrer les boulons.
8	Couvercle de capuchon	1	
9	Entretoise épaulée	1	
10	Poignée gauche	1	Se reporter à la section de dépose.
11	Support supérieur du guidon	2	
12	Guidon	1	
13	Support de guidon inférieur	2	

DÉMONTAGE DE L'ACCELERATEUR



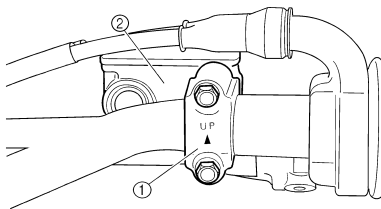
Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
1	Capuchon de poignée (inférieur)	1	
2	Capuchon de poignée (supérieur)	1	
3	Ensemble de la poignée	1	
4	Poignée (droite)	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Guide de tube	1	

DÉPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN

- Déposer:
 - Support de maître-cylindre de frein "1"
 - Maître-cylindre de frein "2"

ATTENTION

- Veiller à ce que le maître-cylindre de frein ne repose pas sur la durit de frein.
- Maintenir le couvercle du maître-cylindre de frein à l'horizontale afin d'éviter toute pénétration d'air.

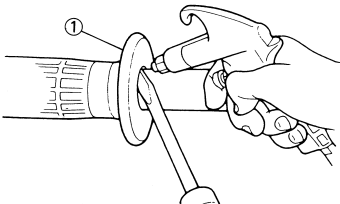


DÉPOSE DE LA POIGNÉE

- Déposer:
 - Poignée "1"

N.B.

Souffler de l'air entre le guidon ou le guide de tube et la poignée. Retirer ensuite la poignée ainsi libérée.



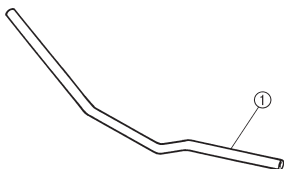
CONTRÔLE DU GUIDON

- Contrôler:
 - Guidon "1"

Déformation/craquelures/endomagement → Remplacer.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas tenter de redresser un guidon déformé, car cela l'affaiblirait dangereusement.



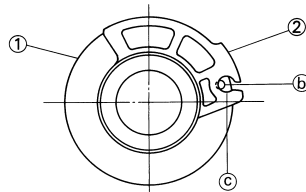
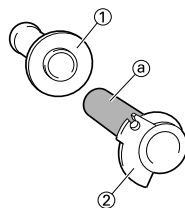
ASSEMBLAGE DE L'ACCELERATEUR

- Déposer:
 - Poignée (droite) "1"

Appliquer un agent adhésif sur le guide de tube "2".

N.B.

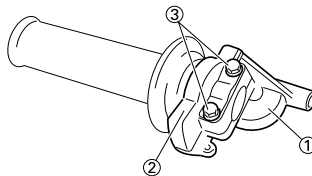
- Avant d'appliquer l'adhésif, essuyer toute trace de graisse ou d'huile de la surface du guide de tube avec un diluant à peinture-laque.
- Aligner l'indication d'accouplement "b" sur la poignée (droite) avec la fente "c" pratiquée dans le guide de tube.



- Monter:
 - Capuchon de poignée (supérieur) "1"
 - Capuchon de poignée (inférieur) "2"
 - Boulon (capuchon de la poignée) "3"

N.B.

Serrer les boulons (capuchon de poignée) provisoirement.



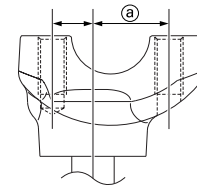
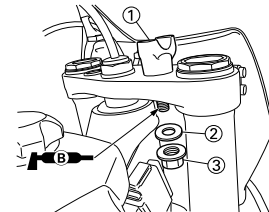
REPOSE DES DEMI-GUIDONS

- Monter:
 - Support (inférieur) du guidon "1"
 - Rondelle "2"
 - Écrou (support de guidon inférieur) "3"

N.B.


- Monter le support inférieur du guidon, le côté dont la distance par rapport au centre du boulon de montage est la plus grande "a", orienté vers l'avant.

- Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur le filet du support inférieur du guidon.
- Monter le support inférieur du guidon dans le sens inverse permet de modifier l'ampleur de la déviation avant-arrière de la position du guidon.
- Ne pas encore serrer l'écrou.



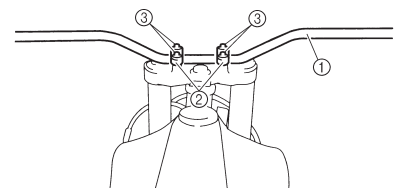
- Monter:
 - Guidon "1"
 - Support supérieur de guidon "2"
 - Boulon (support supérieur du guidon) "3"

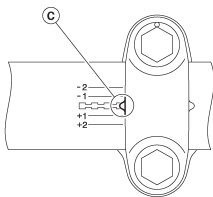
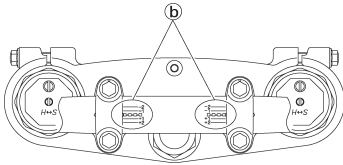
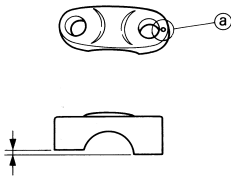
- Guidon "1"
- Support supérieur de guidon "2"
- Boulon (support supérieur du guidon) "3"

	Boulon (support supérieur du guidon): 28 Nm (2.8 m•kg, 20 ft•lb)
---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------

N.B.

- Le demi-palier supérieur du guidon doit être monté avec son poinçon "a" vers l'avant.
- Monter le guidon de façon à ce que les repères "b" soient en place des deux côtés.
- Monter le guidon de manière à ce que l'ergot "c" du support du guidon supérieur soit positionné selon le repère d'alignement situé sur le guidon, comme indiqué.
- Serrer d'abord les boulons situés à l'avant du support supérieur du guidon, puis serrer les boulons situés à l'arrière.



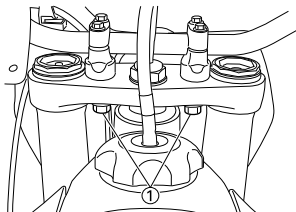


3. Serrer:

- Écrou (support de guidon inférieur) "1"



Écrou (support de guidon inférieur):
40 Nm (4.0 m•kg, 29 ft•lb)

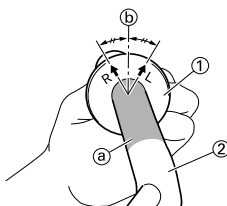


4. Monter:

- Poignée gauche "1"
Appliquer un agent adhésif sur le guidon "2".

N.B.

- Avant d'appliquer l'adhésif, essuyer toute trace de graisse ou d'huile de la surface du guidon "a" avec un diluant à peinture-laque.
- Monter la poignée gauche sur le guidon de manière que la ligne "b" située entre les deux flèches pointe verticalement vers le haut.

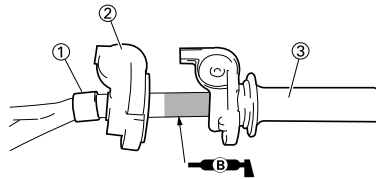


5. Monter:

- Entretoise épaulée "1"
- Cache du capuchon de la poignée "2"
- Poignée des gaz "3"

N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la surface coulissante de la poignée des gaz.
- Serrer les boulons (capuchon de poignée) provisoirement sans fixer l'accélérateur sur le guidon.

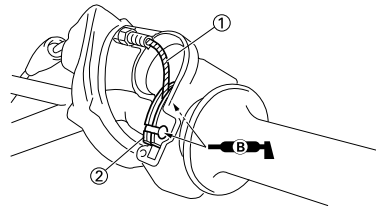


6. Monter:

- Câbles des gaz "1"
Sur le guide de tube "2".

N.B.

- Appliquer de la graisse à savon de lithium sur l'extrémité du câble des gaz et sur la partie d'enroulement du câble dans le guide de tube.

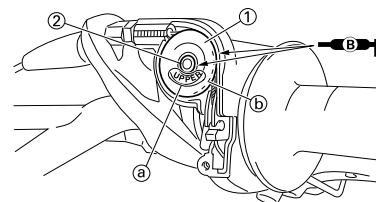


7. Monter:

- Rouleau "1"
- Entretoise épaulée "2"

N.B.

- Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur la surface de glissement du galet et du guide de câble.
- Installer le rouleau de sorte que l'indication "UPPER" "a" soit dirigée vers le haut.
- Faire passer le câble d'accélérateur dans la rainure "b" du rouleau.

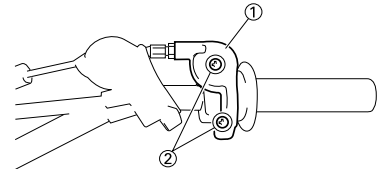


8. Monter:

- Couvercle du logement de câble des gaz "1"
- Vis (couvercle du logement de câble des gaz) "2"



Vis (couvercle du logement de câble des gaz):
1 Nm (0.1 m•kg, 0.7 ft•lb)

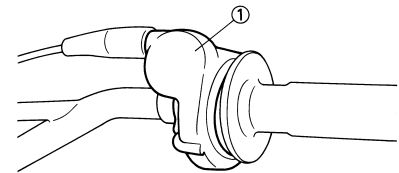


9. Régler:

- Jeu de la poignée des gaz
Se reporter à la section "REGLAGE DU CABLE DES GAZ" au CHAPITRE 3.

10. Monter:

- Couvercle de capuchon "1"



11. Monter:

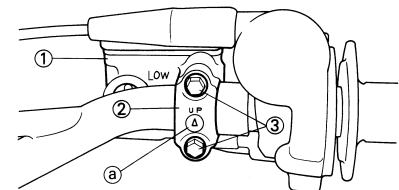
- Maître-cylindre de frein "1"
- Support de maître-cylindre de frein "2"
- Boulon (support de maître-cylindre de frein) "3"



Boulon (support de maître-cylindre de frein):
9 Nm (0.9 m•kg, 6.5 ft•lb)

N.B.

- Monter le support de manière que la flèche "a" soit dirigée vers le haut.
- Serrer d'abord le boulon du côté supérieur du support de maître-cylindre de frein puis serrer le boulon du côté inférieur.

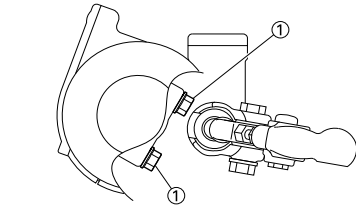
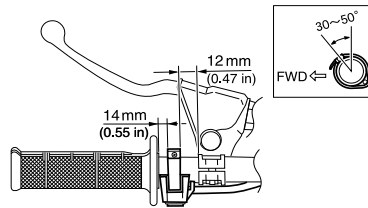


12. Monter:

- Boulon (capuchon de la poignée) "1"



Boulon (capuchon de la poignée):
4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)



14. Monter:

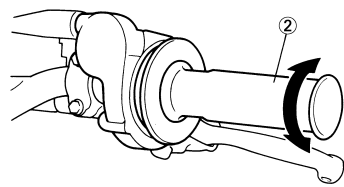
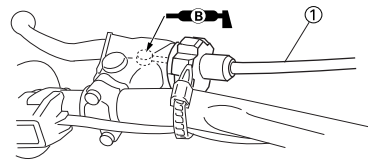
- Câble d'embrayage "1"

N.B.

Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur l'extrémité du câble d'embrayage.

⚠ AVERTISSEMENT

Après avoir serré les boulons, vérifier que la poignée d'accélérateur "2" tourne sans problème. Sinon, resserrer les boulons pour la régler.



15. Régler:

- Jeu du levier d'embrayage
Se reporter à la section "REGLAGE DE L'EMBRAYAGE" au CHAPITRE 3.

13. Monter:

- Coupe-circuit du moteur "1"
- Support du levier d'embrayage "2"
- Boulon (support du levier d'embrayage) "3"

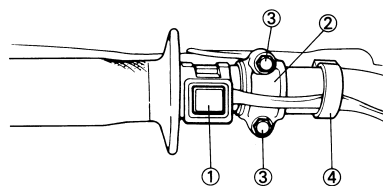


Boulon (support du levier d'embrayage):
4 Nm (0.4 m•kg, 2.9 ft•lb)

- Collier "4"

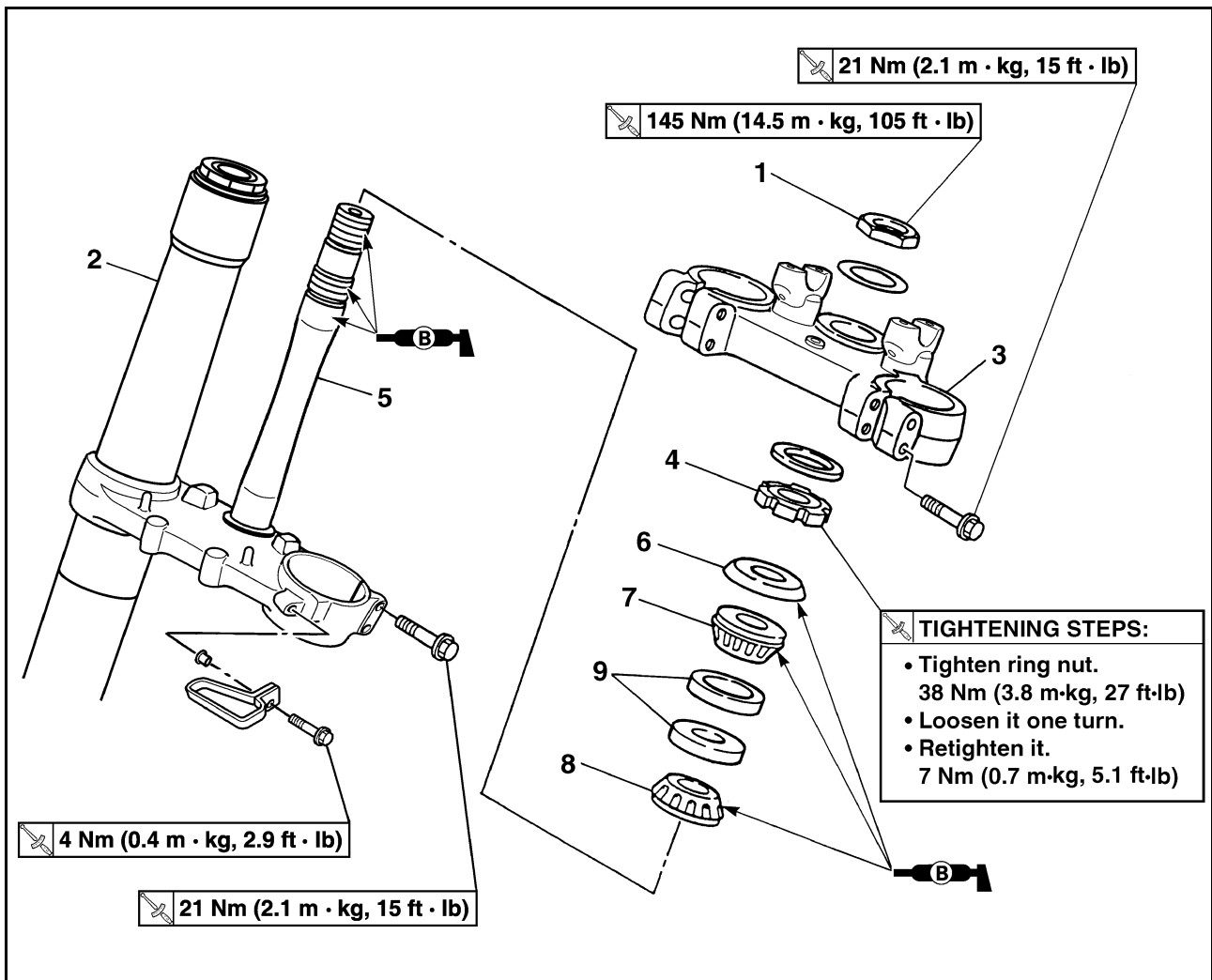
N.B.

- Monter le coupe-circuit du moteur, le support du levier d'embrayage et le collier en respectant les dimensions indiquées.
- Faire passer le fil du coupe-circuit du moteur au milieu du support du levier d'embrayage.

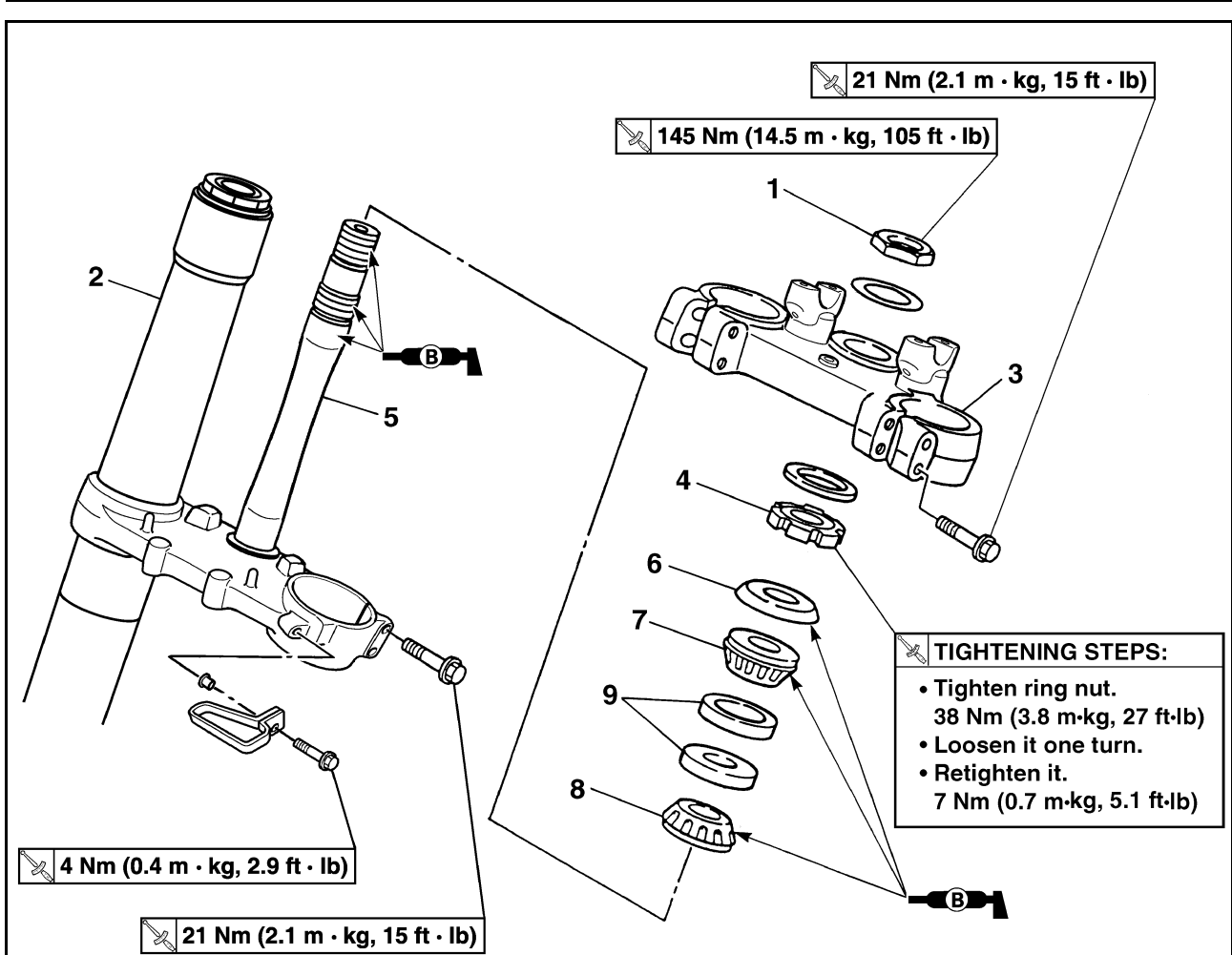


DIRECTION

DÉPOSE DE LA DIRECTION



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
			ETAPES DU SERRAGE: <ul style="list-style-type: none"> • Serrer l'écrou de direction. 38 Nm (3,8 m·kg, 27 ft·lb) • Le desserrer d'un tour. • Le resserrer. 7 Nm (0,7 m·kg, 5,1 ft·lb)
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Plaque d'identification		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX" au CHAPITRE 4.
	Guidon		Se reporter à la section "GUIDON".
	Garde-boue avant		
1	Écrou de la colonne de direction	1	
2	Fourche	2	Se reporter à la section "FOURCHE".
3	Té supérieur	1	
4	Écrou de colonne de direction	1	Se reporter à la section de dépose.
5	Té inférieur	1	
6	Couvercle de cage de roulement	1	
7	Roulement supérieur	1	



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
8	Roulement inférieur	1	Se reporter à la section de dépose.
9	Cage de roulement	2	Se reporter à la section de dépose.

REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

⚠ AVERTISSEMENT

Bien caler la moto afin qu'elle ne risque pas de basculer.

DÉPOSE DE L'ÉCROU DE DIRECTION

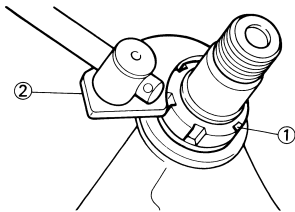
- Déposer:
 - Écrou de colonne de direction "1"
Utiliser la clé pour écrou de direction "2".



Clé pour écrou de direction:
YU-33975/90890-01403

⚠ AVERTISSEMENT

Soutenir la colonne de direction afin qu'elle ne tombe pas.

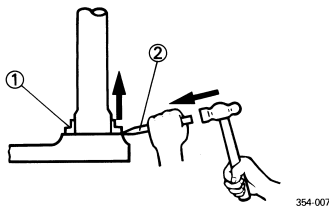


DÉPOSE DU ROULEMENT INFÉRIEUR

- Déposer:
 - Roulement inférieur "1"
Utiliser le burin "2".

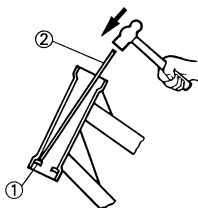
ATTENTION

Veiller à ne pas endommager les filets de l'arbre de direction.



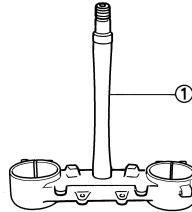
DÉPOSE DE LA CAGE DU ROULEMENT

- Déposer:
 - Cage de roulement "1"
Déposer la cage de roulement à l'aide d'une longue tige "2" et du marteau.



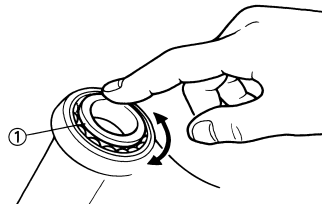
CONTRÔLE DE LA COLONNE DE DIRECTION

- Contrôler:
 - Colonne de direction "1"
Déformation/endommagement → Remplacer.



CONTRÔLE DU ROULEMENT ET DE LA CAGE DU ROULEMENT

- Nettoyer les roulements et les cages de roulements avec du solvant.
- Contrôler:
 - Roulement "1"
 - Cage de roulement
Piqûres/endommagement → Remplacer le jeu complet de roulements et de cages de roulements.
Monter les roulements dans les cages des roulements. Faire tourner les roulements à la main. Si les roulements accrochent ou ne tournent pas librement dans les cages de roulements, remplacer le jeu complet de billes et de cages de roulements.

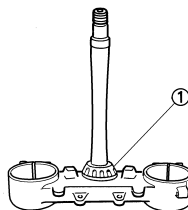


MONTAGE DU SUPPORT INFÉRIEUR

- Monter:
 - Roulement inférieur "1"

N.B.

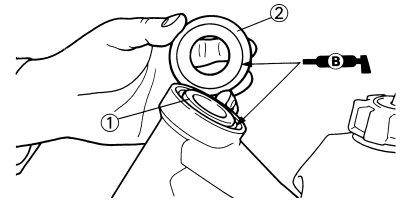
Appliquer de la graisse à savon de lithium sur la lèvre de la bague d'étanchéité et la circonférence interne du roulement.



- Monter:
 - Cage de roulement
 - Roulement supérieur "1"
 - Couvercle de cage de roulement "2"

N.B.

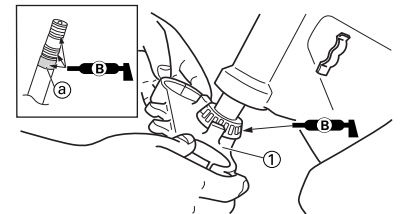
Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le roulement et la lèvre du couvercle de cage de roulement.



- Monter:
 - Té inférieur "1"

N.B.

Appliquer de la graisse à savon de lithium sur le roulement, la partie "a" et les filets de la colonne de direction.



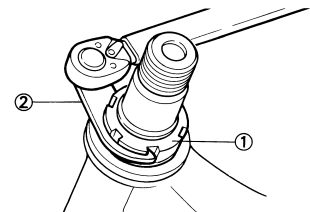
- Monter:
 - Écrou de colonne de direction "1"



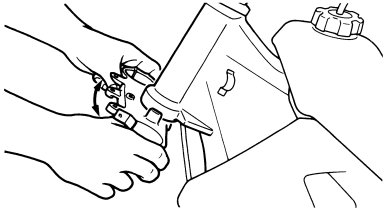
Écrou de colonne de direction:
7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)

Serrer l'écrou de direction à l'aide de la clé pour écrou de direction "2".

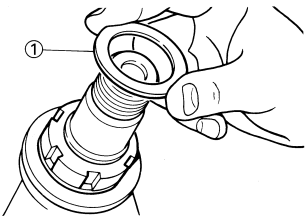
Se reporter à la section "CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE LA TÊTE DE FOURCHE" au CHAPITRE 3.



5. Contrôler la colonne de direction en la tournant d'une butée à l'autre. S'il y a la moindre gêne, démonter la colonne de direction et contrôler les paliers de la direction.



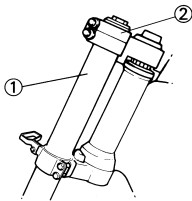
6. Monter:
• Rondelle "1"



7. Monter:
• Fourche "1"
• Té supérieur "2"

N.B.

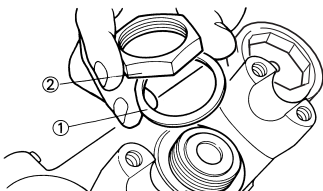
- Serrer provisoirement les boulons de pincement (té inférieur).
- Ne pas encore serrer les boulons de pincement (té supérieur).



8. Monter:
• Rondelle "1"
• Ecrou de la colonne de direction "2"



Ecrou de direction:
145 Nm (14.5 m•kg, 105 ft•lb)

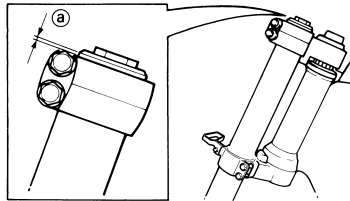


9. Après avoir serré l'écrou, vérifier si le mouvement de la direction est régulier. Sinon, régler la direction en desserrant petit à petit l'écrou.

10. Régler:
• Extrémité supérieure de la fourche avant "a"



Sommet de bras de fourche (standard) "a":
5 mm (0.20 in)



11. Serrer:
• Boulon de pincement (té supérieur) "1"



Boulon de pincement (té supérieur):
21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)

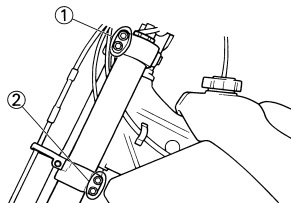
- Boulon de pincement (té inférieur) "2"



Boulon de pincement (té inférieur):
21 Nm (2.1 m•kg, 15 ft•lb)

⚠ AVERTISSEMENT

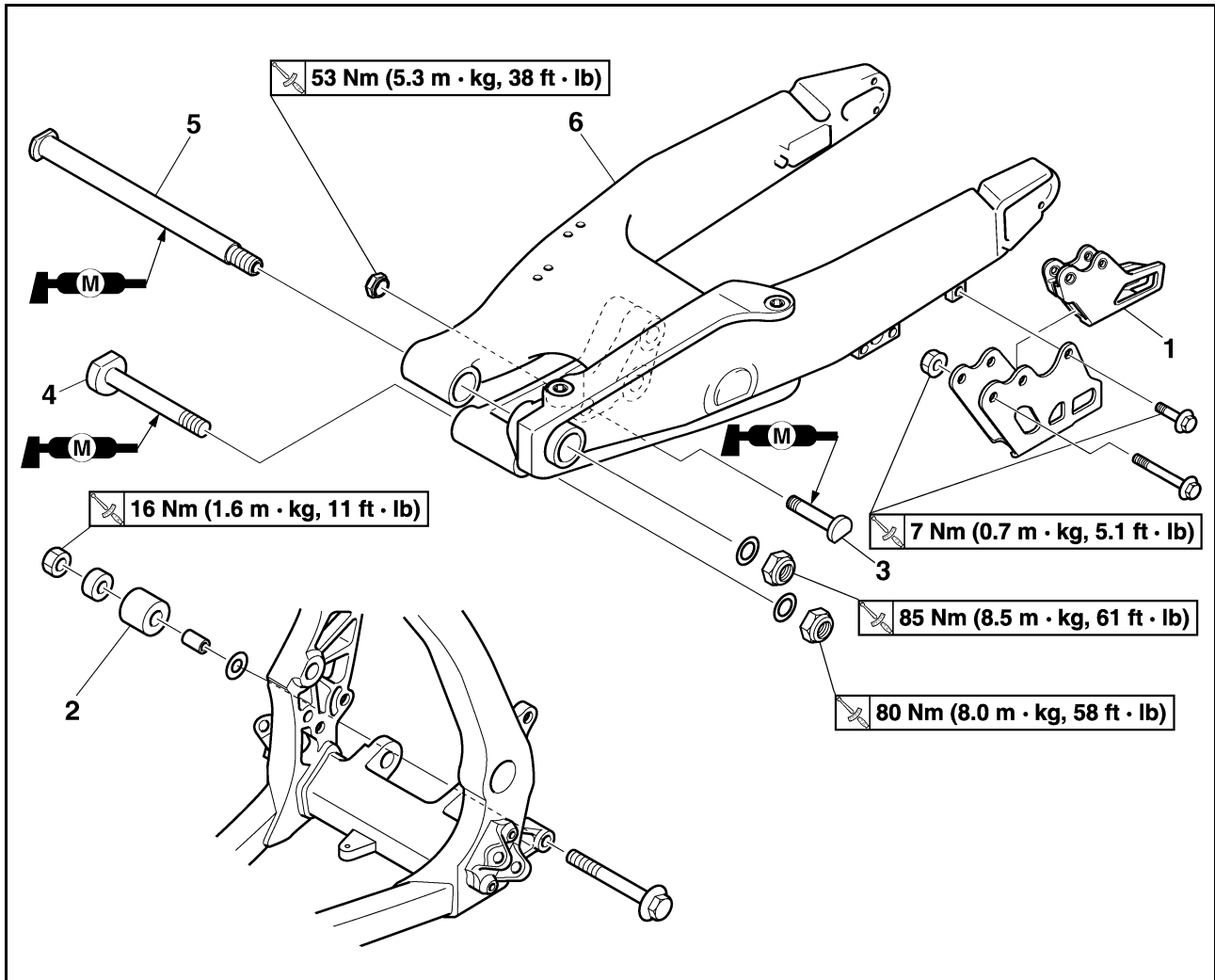
Serrer le té inférieur au couple spécifié. Un serrage excessif peut compromettre le bon fonctionnement de la fourche.



BRAS OSCILLANT

BRAS OSCILLANT

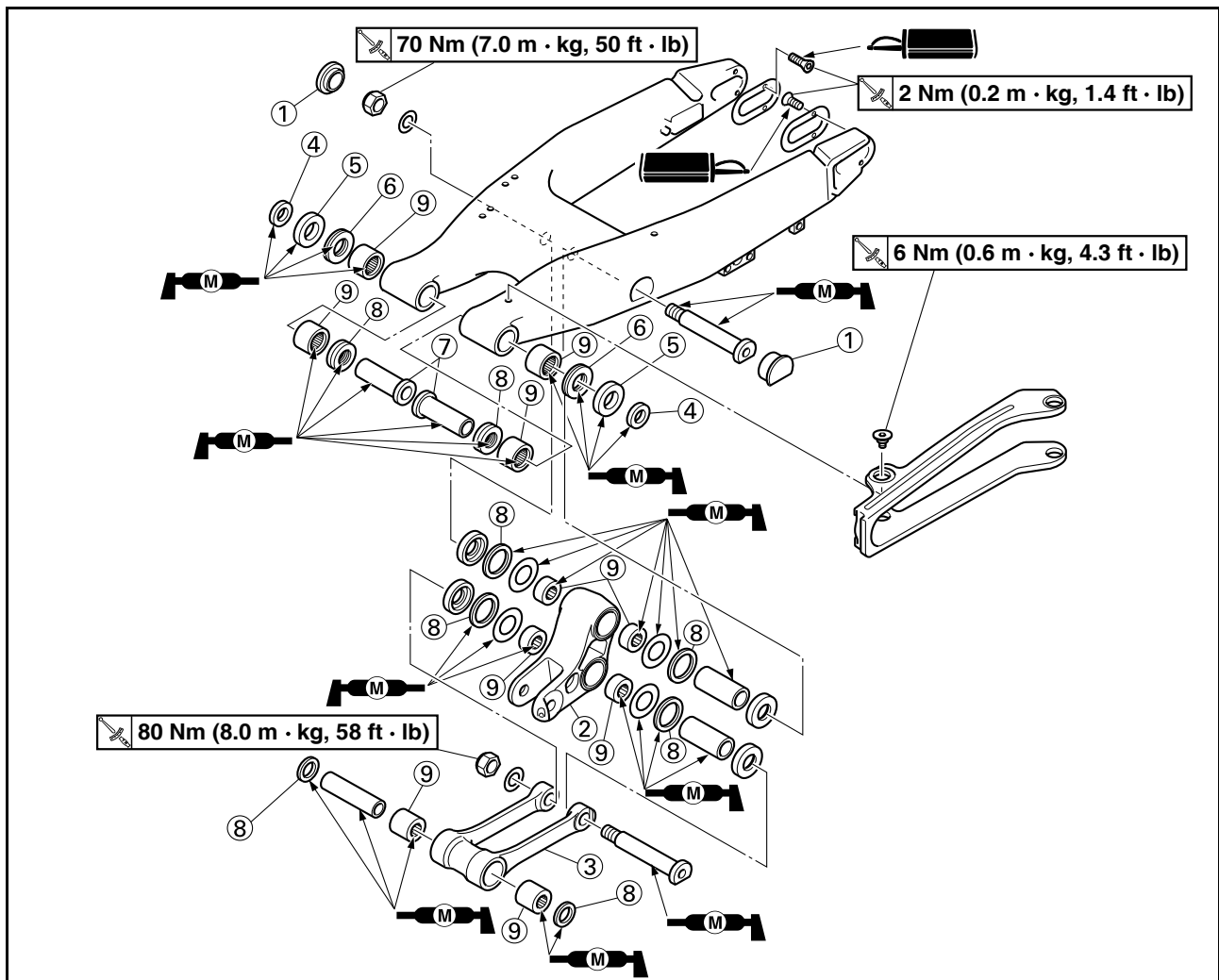
DÉPOSE DU BRAS OSCILLANT



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Support de durit de frein		Se reporter à la section "FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE".
	Etrier de frein arrière		Se reporter à la section "FREIN AVANT ET FREIN ARRIERE".
	Boulon (pédale de frein)		Glisser la pédale de frein vers l'arrière.
	Chaîne de transmission		
1	Support de chaîne de transmission	1	
2	Tendeur de chaîne inférieur	1	
3	Boulon (amortisseur arrière - bras relais)	1	Maintenir le bras oscillant.
4	Boulon (bielle)	1	
5	Boulon-pivot	1	
6	Bras oscillant	1	

BRAS OSCILLANT

DÉMONTAGE DU BRAS OSCILLANT



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
1	Capuchon	2	Se reporter à la section de dépose.
2	Bras relais	1	
3	Bielle	1	
4	Entretoise épaulée	2	
5	Bague d'étanchéité	2	
6	Roulement de butée	2	
7	Bague	2	
8	Bague d'étanchéité	8	
9	Roulement	10	Se reporter à la section de dépose.

REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

⚠ AVERTISSEMENT

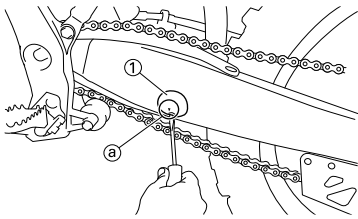
Bien caler la moto afin qu'elle ne risque pas de basculer.

DÉPOSE DU BOUCHON

- Déposer:
 - Capuchon gauche "1"

N.B.

Déposer en insérant un tournevis à lame droite sous le repère "a" du capuchon gauche.

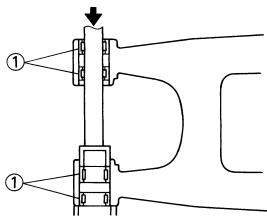


DÉPOSE DU ROULEMENT

- Déposer:
 - Roulement "1"

N.B.

Déposer le roulement en appuyant sur sa cage externe.

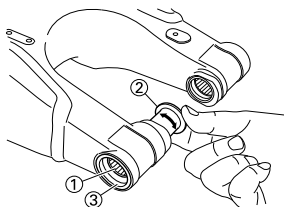


CONTRÔLE DU BRAS OSCILLANT

- Contrôler:
 - Roulement "1"
 - Bague "2"

Jeu/rotation irrégulière/rouille → Remplacer ensemble le roulement et la bague.
- Contrôler:
 - Bague d'étanchéité "3"

Endommagement → Remplacer.



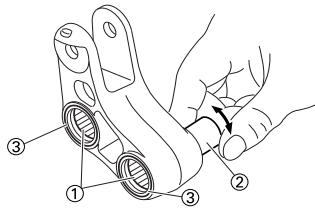
CONTRÔLE DU BRAS RELAIS

- Contrôler:
 - Roulement "1"
 - Entretoise épaulée "2"

Jeu/rotation irrégulière/rouille → Remplacer ensemble le roulement et l'entretoise épaulée.

- Contrôler:
 - Bague d'étanchéité "3"

Endommagement → Remplacer.

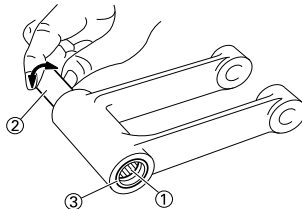


CONTRÔLE DE LA BIELLE

- Contrôler:
 - Roulement "1"
 - Entretoise épaulée "2"

Jeu/rotation irrégulière/rouille → Remplacer ensemble le roulement et l'entretoise épaulée.
- Contrôler:
 - Bague d'étanchéité "3"

Endommagement → Remplacer.



MONTAGE DU ROULEMENT ET DE LA BAGUE D'ÉTANCHÉITÉ

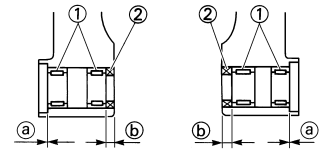
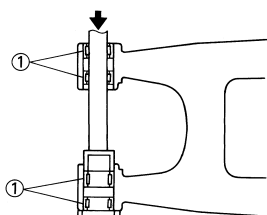
- Monter:
 - Roulement "1"
 - Bague d'étanchéité "2"

Sur le bras oscillant.

N.B.

- Lors de l'installation, enduire le roulement de graisse au bisulfure de molybdène.
- Monter le roulement en pressant sur le côté où sont imprimés la marque ou le numéro du fabricant.
- Monter d'abord le roulement extérieur puis le roulement intérieur à la profondeur spécifiée à partir de l'intérieur.

	Profondeur d'installation des roulements:
	Extérieur "a": Zéro mm (zéro in) Intérieur "b": 6.5 mm (0.26 in)



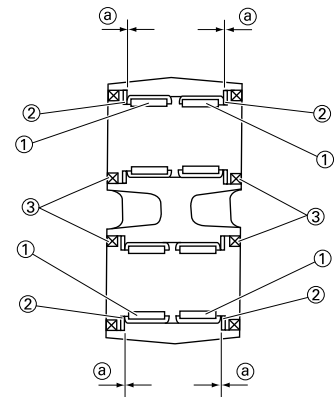
- Monter:
 - Roulement "1"
 - Rondelle "2"
 - Bague d'étanchéité "3"

Sur le bras relais.

N.B.

- Lors de l'installation, enduire le roulement de graisse au bisulfure de molybdène.
- Monter le roulement en pressant sur le côté où sont imprimés la marque ou le numéro du fabricant.
- Appliquer la graisse au bisulfure de molybdène sur la rondelle.

	Profondeur d'installation des roulements "a":
	Zéro mm (zéro in)



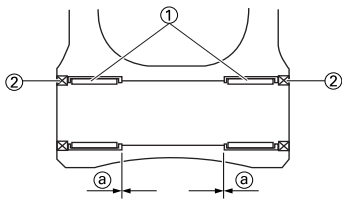
- Monter:
 - Roulement "1"
 - Bague d'étanchéité "2"

Sur la bielle.

N.B.

- Lors de l'installation, enduire le roulement de graisse au bisulfure de molybdène.
- Monter le roulement en pressant sur le côté où sont imprimés la marque ou le numéro du fabricant.

	Profondeur d'installation des roulements "a":
	Zéro mm (zéro in)



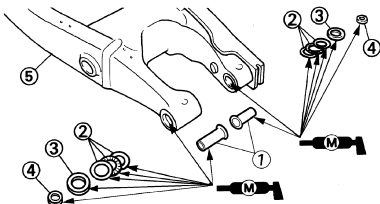
REPOSE DU BRAS OSCILLANT

1. Monter:

- Bague "1"
 - Roulement de butée "2"
 - Bague d'étanchéité "3"
 - Entretoise épaulée "4"
- Sur le bras oscillant "5".

N.B.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les bagues, les roulements de butée, les lèvres des bagues d'étanchéité et les surfaces de contact de l'entretoise épaulée et du roulement de butée.

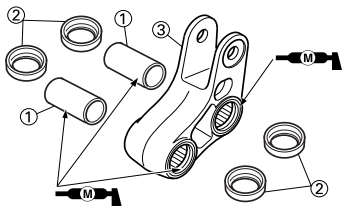


2. Monter:

- Entretoise épaulée "1"
 - Rondelle "2"
- Sur le bras relais "3".

N.B.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les entretoises épaulées et les lèvres des bagues d'étanchéité.

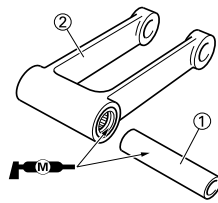


3. Monter:

- Entretoise épaulée "1"
- Sur la bielle "2".

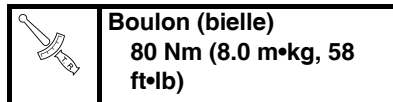
N.B.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur l'entretoise épaulée et les lèvres des bagues d'étanchéité.



4. Monter:

- Bielle "1"
- Boulon (bielle) "2"
- Rondelle "3"
- Ecrou (bielle) "4"

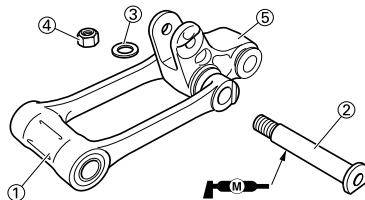


Boulon (bielle)
80 Nm (8.0 m•kg, 58 ft•lb)

Sur le bras relais "5".

N.B.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon.

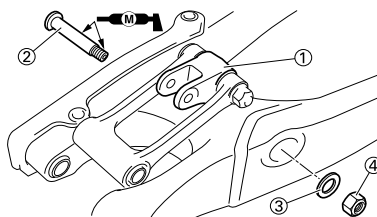


5. Monter:

- Bras relais "1"
 - Boulon (bras relais) "2"
 - Rondelle "3"
 - Ecrou (bras relais) "4"
- Sur le bras oscillant.

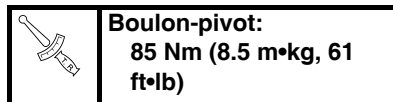
N.B.

- Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur la circonférence du boulon et la partie filetée.
- Ne pas encore serrer l'écrou



6. Monter:

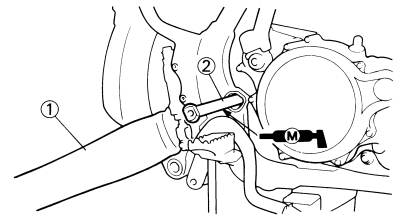
- Bras oscillant "1"
- Boulon-pivot "2"



Boulon-pivot:
85 Nm (8.5 m•kg, 61 ft•lb)

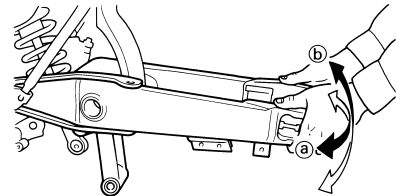
N.B.

- Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon-pivot.
- Insérer le boulon-pivot du côté droit.



7. Contrôler:

- Jeu latéral du bras oscillant "a"
Jeu → Remplacer le roulement de butée.
- Mouvement de bas en haut du bras oscillant "b"
Mouvement irrégulier/coincement/rugosités → Graisser ou remplacer les roulements, les bagues et les entretoises épaulées.

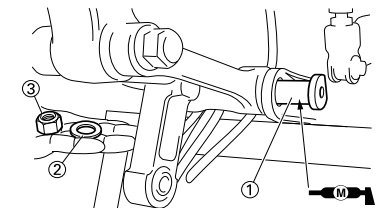


8. Monter:

- Boulon (bielle) "1"
- Rondelle "2"
- Ecrou (bielle) "3"

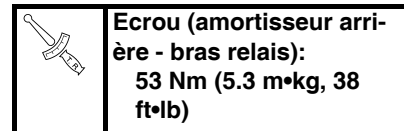
N.B.

- Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon.
- Ne pas encore serrer l'écrou.



9. Monter:

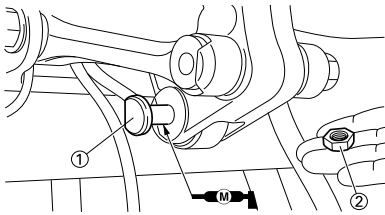
- Boulon (amortisseur arrière - bras relais) "1"
- Ecrou (amortisseur arrière - bras relais) "2"



Ecrou (amortisseur arrière - bras relais):
53 Nm (5.3 m•kg, 38 ft•lb)


N.B.

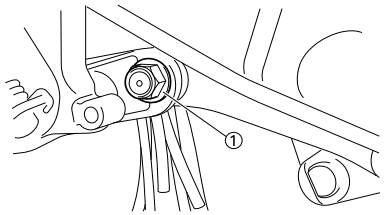
Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon.



10. Serrer:


- Ecrou (bielle) "1"

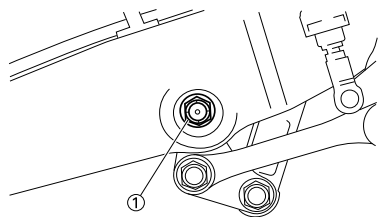
	Boulon (bielle): 80 Nm (8.0 m•kg, 58 ft•lb)
-----------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------



11. Serrer:

- Ecrou (bras relais) "1"

	Ecrou (bras relais): 70 Nm (7.0 m•kg, 50 ft•lb)
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------

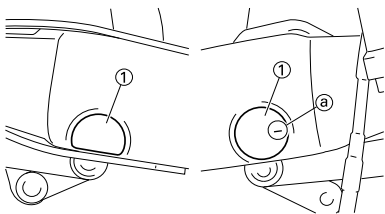


12. Monter:

- Capuchon "1"


N.B.

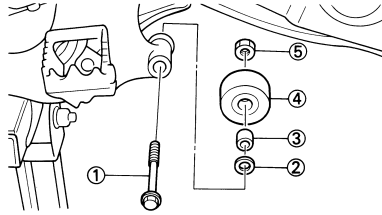
Installer le capuchon droit avec son repère "a" vers l'avant.



13. Monter:


- Boulon (tendeur de chaîne inférieur) "1"
- Rondelle "2"
- Entretoise épaulée "3"
- Tendeur de chaîne inférieur "4"
- Ecrou (tendeur de chaîne inférieur) "5"

	Ecrou (tendeur de chaîne inférieur): 16 Nm (1.6 m•kg, 11 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------




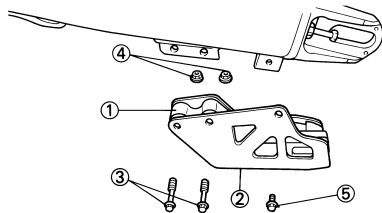
14. Monter:

- Support de chaîne de transmission "1"
- Couvercle du support de chaîne de transmission "2"
- Boulon {support de chaîne de transmission [L = 50 mm (1.97 in)]} "3"
- Ecrou (support de chaîne de transmission) "4"

	Ecrou (support de chaîne de transmission): 7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)
-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

- Boulon {couvercle du support de chaîne de transmission [L= 10 mm (0.39 in)]} "5"

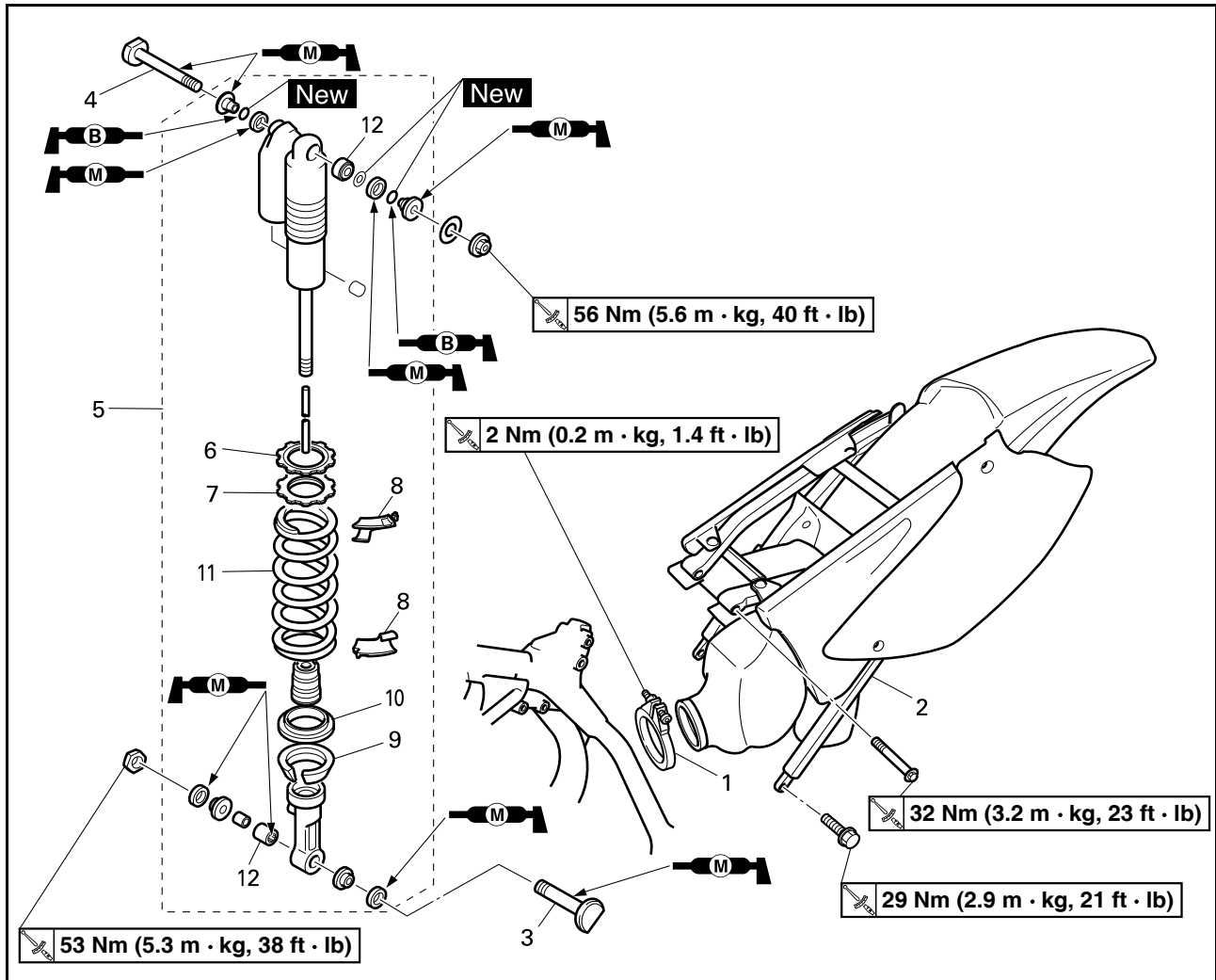
	Boulon (couvercle du support de chaîne de transmission): 7 Nm (0.7 m•kg, 5.1 ft•lb)
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------



AMORTISSEUR ARRIERE

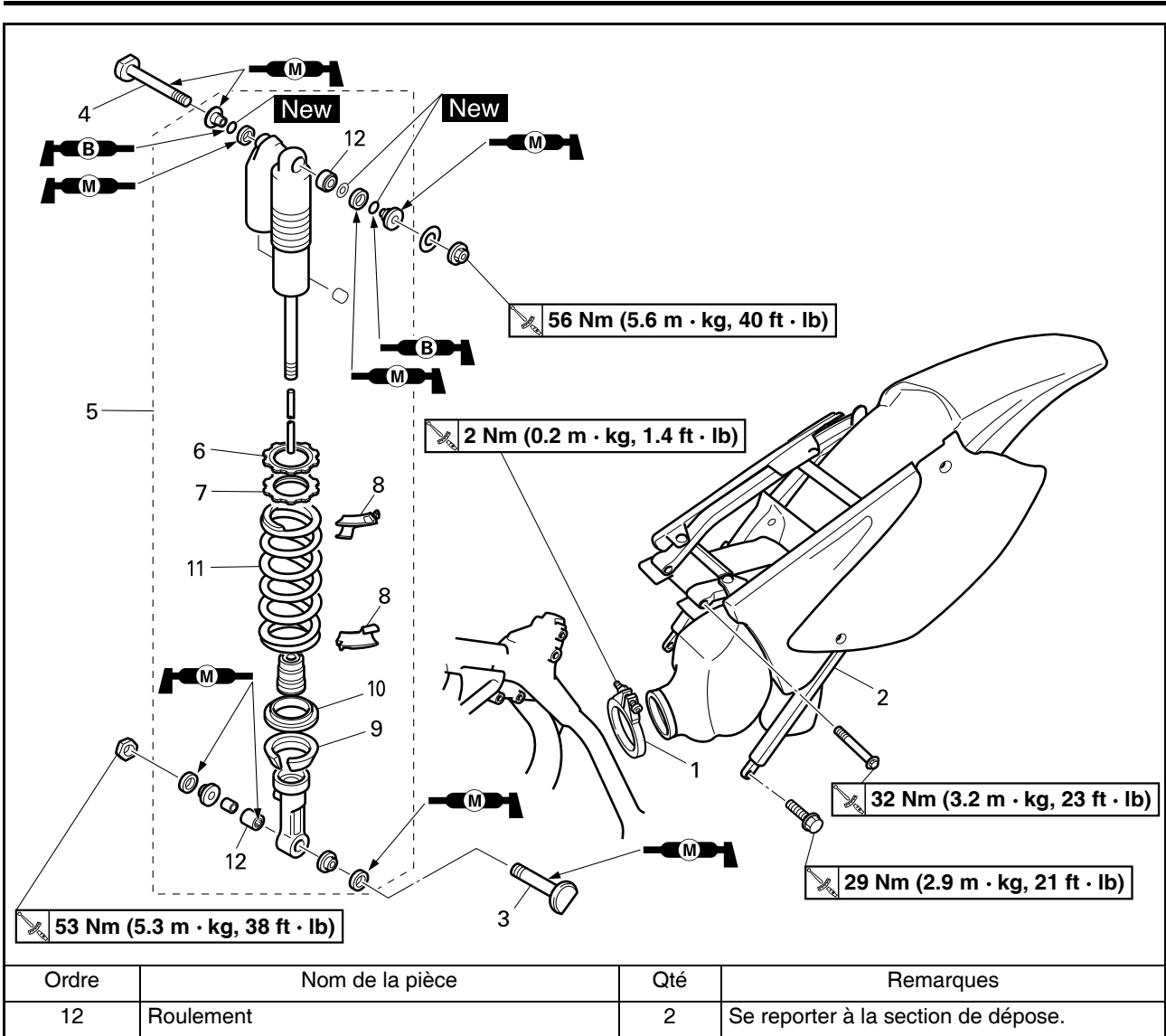
AMORTISSEUR ARRIERE

DÉPOSE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE



Ordre	Nom de la pièce	Qté	Remarques
	Caler la moto en plaçant un support adéquat sous le moteur.		Se reporter à "REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION".
	Selle		Se reporter à la section "SELLE, RESERVOIR DE CARBURANT ET CACHES LATÉRAUX" au CHAPITRE 4.
	Silencieux		Se reporter à la section "TUBE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX" au CHAPITRE 4.
1	Collier (raccord du filtre à air)	1	Desserrer uniquement.
2	Cadre arrière	1	
3	Boulon (amortisseur arrière - bras relais)	1	Maintenir le bras oscillant.
4	Boulon (amortisseur arrière - cadre)	1	
5	Amortisseur arrière	1	
6	Contre-écrou	1	Desserrer uniquement.
7	Dispositif de réglage	1	Desserrer uniquement.
8	Siège de ressort	2	
9	Guide de ressort inférieur	1	
10	Guide de ressort supérieur	1	
11	Ressort (amortisseur arrière)	1	

AMORTISSEUR ARRIERE



AMORTISSEUR ARRIERE

REMARQUES CONCERNANT LA MANIPULATION

⚠ AVERTISSEMENT

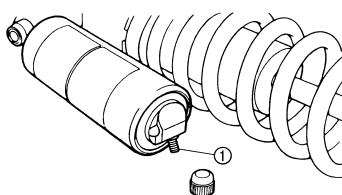
- Bien caler la moto afin qu'elle ne risque pas de basculer.
- Cet amortisseur arrière est équipé d'un réservoir indépendant contenant de l'azote sous haute pression. Afin d'éviter tout danger d'explosion, lire attentivement les informations ci-dessous avant de manipuler l'amortisseur arrière. Le fabricant décline toute responsabilité pour les dommages matériels ou corporels résultant d'une mauvaise manipulation.
- Ne jamais essayer de démonter le cylindre ou le réservoir.
- Ne jamais jeter un amortisseur usagé au feu ou l'exposer à une chaleur intense. L'amortisseur arrière risque d'exploser en raison de la dilatation de l'azote et/ou de l'endommagement de la durit.
- Veiller à n'endommager aucune partie du réservoir de gaz. Un réservoir endommagé affectera la capacité d'amortissement ou entraînera un mauvais fonctionnement.
- Veiller à ne pas rayer la surface de contact de la tige de piston avec le cylindre afin d'éviter tout risque de fuite d'huile.
- Ne jamais essayer d'enlever le bouchon du fond du réservoir d'azote. Il est très dangereux d'enlever ce bouchon.
- Pour la mise au rebut de l'amortisseur, suivre les instructions spécifiques.

REMARQUES CONCERNANT LA MISE AU REBUT (CONCESSIONNAIRES YAMAHA UNIQUEMENT)

Avant de mettre l'amortisseur arrière au rebut, ne pas oublier d'évacuer l'azote par la soupape "1". Mettre des lunettes pour se protéger du gaz et/ou des particules de métal susceptibles de s'échapper.

⚠ AVERTISSEMENT

Confier la mise au rebut d'un amortisseur endommagé ou usé à un concessionnaire Yamaha.



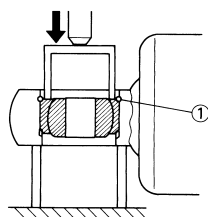
DÉPOSE DU ROULEMENT

1. Déposer:

- Bague d'arrêt (roulement supérieur) "1"

N.B.

Appuyer sur le roulement tout en poussant sur sa cage externe et déposer la bague d'arrêt.

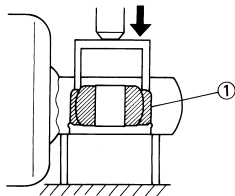


2. Déposer:

- Roulement supérieur "1"

N.B.

Déposer le roulement en appuyant sur sa cage externe.

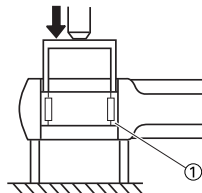


3. Déposer:

- Roulement inférieur "1"

N.B.

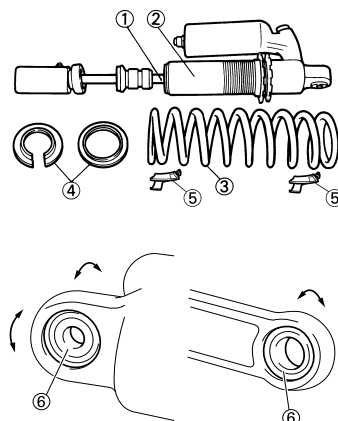
Déposer le roulement en appuyant sur sa cage externe.



CONTRÔLE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Contrôler:

- Tige d'amortissement "1"
Déformation/endommagement → Remplacer l'amortisseur arrière complet.
- Amortisseur "2"
Fuite d'huile → Remplacer l'amortisseur arrière complet.
Fuite de gaz → Remplacer l'amortisseur arrière complet.
- Ressort "3"
Endommagement → Remplacer le ressort.
Fatigue → Remplacer le ressort.
Déplacer le ressort de haut en bas.
- Guide de ressort "4"
Usure/endommagement → Remplacer le guide de ressort.
- Siège de ressort "5"
Craquelures/endommagement → Remplacer.
- Roulement "6"
Jeu/mouvement irrégulier/rouille → Remplacer.



AMORTISSEUR ARRIERE

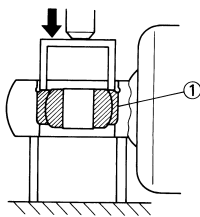
MONTAGE DU ROULEMENT

1. Monter:
 - Roulement supérieur "1"

N.B.
 Monter le roulement parallèlement jusqu'à ce que la cannelure de la bague d'arrêt apparaisse lorsque l'on appuie sur sa cage externe.

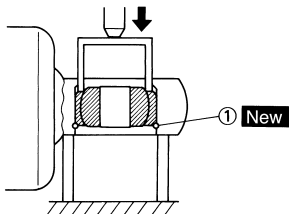
ATTENTION

Ne pas appliquer de graisse sur la cage externe du roulement car cela provoquerait l'usure de la surface de l'amortisseur arrière sur laquelle le roulement s'appuie.



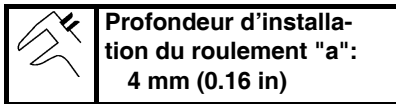
2. Monter:
 - Bague d'arrêt (roulement supérieur) "1" **New**

N.B.
 Après avoir installé la bague d'arrêt, repousser le roulement jusqu'à ce qu'il touche la bague d'arrêt.

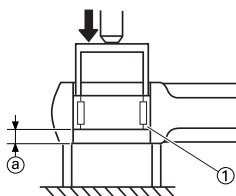


3. Monter:
 - Roulement inférieur "1"

N.B.
 Monter le roulement en pressant sur le côté où sont imprimés la marque ou le numéro du fabricant.

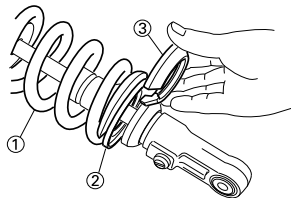


**Profondeur d'installation du roulement "a":
 4 mm (0.16 in)**



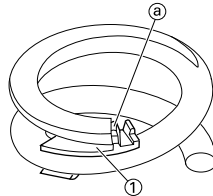
MONTAGE DU RESSORT (AMORTISSEUR ARRIERE)

1. Monter:
 - Ressort "1"
 - Guide de ressort supérieur "2"
 - Guide de ressort inférieur "3"

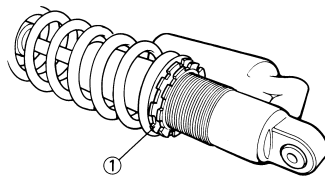


2. Monter:
 - Siège de ressort "1"

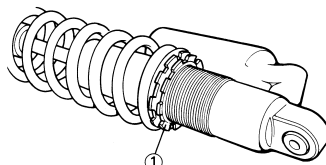
N.B.
 Monter le siège de ressort en mettant l'ergot "a" en contact avec l'embout du ressort, comme indiqué.



3. Serrer:
 - Dispositif de réglage "1"



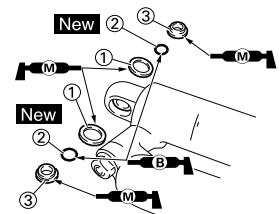
4. Régler:
 - Longueur du ressort (monté)
 Se reporter à la section "RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR ARRIERE" au CHAPITRE 3.
5. Serrer:
 - Contre-écrou "1"



AMORTISSEUR ARRIERE MONTAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

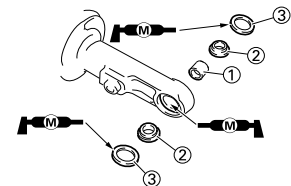
1. Monter:
 - Joint antipoussière "1"
 - Joint torique "2" **New**
 - Entretoise épaulée "3"

N.B.
 • Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les lèvres de joint antipoussière et les entretoises épaulées.
 • Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur les joints toriques.



2. Monter:
 - Bague "1"
 - Entretoise épaulée "2"
 - Joint antipoussière "3"

N.B.
 • Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le roulement et les lèvres de joint antipoussière.
 • Monter les joints cache-poussière en dirigeant leurs lèvres vers l'intérieur.



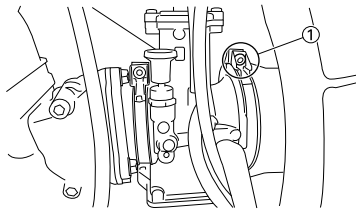
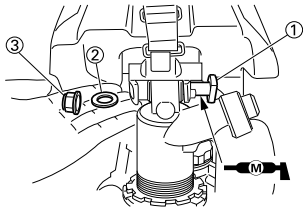
3. Monter:
 - Amortisseur arrière
4. Monter:
 - Boulon (amortisseur arrière - cadre) "1"
 - Rondelle "2"
 - Ecrou (amortisseur arrière - cadre) "3"



**Ecrou (amortisseur arrière - cadre):
 56 Nm (5.6 m•kg, 40 ft•lb)**


N.B.
 Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon.

AMORTISSEUR ARRIERE



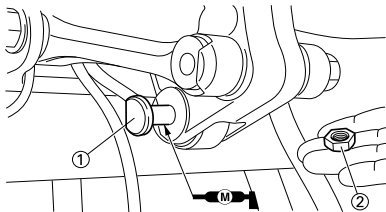
5. Monter:

- Boulon (amortisseur arrière – bras relais) "1"
- Ecrou (amortisseur arrière – bras relais) "2"

	Ecrou (amortisseur arrière - bras relais): 53 Nm (5.3 m•kg, 38 ft•lb)
-----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------


N.B.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le boulon.




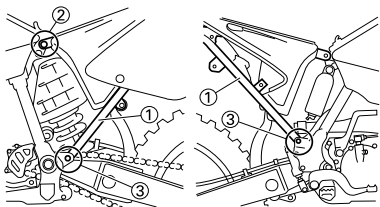
6. Monter:

- Cadre arrière "1"
- Boulon [cadre arrière (supérieur)] "2"

	Boulon [cadre arrière (supérieur)]: 32 Nm (3.2 m•kg, 23 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------


- Boulon [cadre arrière (inférieur)] "3"

	Boulon [cadre arrière (inférieur)]: 29 Nm (2.9 m•kg, 21 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------



7. Serrer:

- Boulon (conduit d'admission d'air) "1"

	Boulon (conduit d'admission d'air): 2 Nm (0.2 m•kg, 1.4 ft•lb)
-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------

PARTIE ELECTRIQUE

N.B.

Cette section est destinée aux personnes possédant des connaissances et des compétences de base pour l'entretien des motos Yamaha (par ex.: concessionnaires Yamaha, techniciens d'entretien, etc.). Les personnes non qualifiées ne doivent entreprendre les opérations d'inspection, de réglage, de démontage ou de remontage que s'ils se réfèrent à ce manuel. Sinon, ils pourraient engendrer des problèmes d'entretien et des dommages mécaniques.

SYSTEME D'ALLUMAGE

ETAPES DU CONTROLE


Suivre la procédure ci-dessous pour déterminer si le mauvais fonctionnement du moteur est dû à une panne dans le circuit d'allumage et pour vérifier une bougie qui ne produit pas d'étincelle.

Test de la longueur d'étincelle Pas d'étincelle ↓	Etincelle →	*Nettoyer ou remplacer la bougie.
Contrôler les connexions de l'ensemble du système d'allumage. OK ↓	Problème →	Réparer ou remplacer.
Contrôler le coupe-circuit du moteur. OK ↓	Problème →	Remplacer.
Contrôler la bobine d'allumage. (enroulement primaire et enroulement secondaire) OK ↓	Problème →	Remplacer.
Contrôler la capchon de bougie. OK ↓	Problème →	Remplacer.
Contrôler le volant magnétique CDI. (bobine d'excitation et bobine de charge) OK ↓	Problème →	Remplacer.
Remplacer le boîtier CDI.		

*: Seulement quant le contrôleur d'allumage est utilisé.

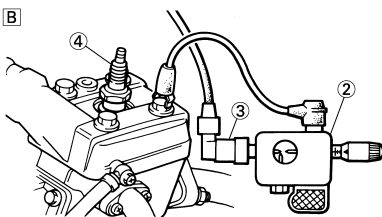
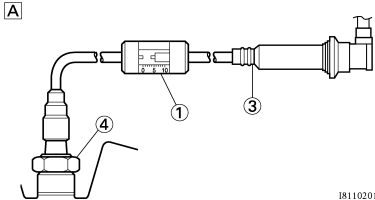
N.B.

- Déposer les pièces suivantes avant le contrôle.
 1. Selle
 2. Reservoir de carburant
- Utiliser les outils spéciaux suivants pendant le contrôle.

	Testeur d'étincelle dynamique: YM-34487 Contrôleur d'allumage: 90890-06754 Multimètre: YU-3112-C/90890-03112
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

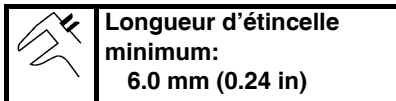
TEST DE LA LONGUEUR D'ÉTINCELLE

- Déconnecter le capuchon de bougie de la bougie.
- Connecter le testeur dynamique d'étincelle "1" (contrôleur d'allumage "2") comme indiqué.
 - Bobine d'allumage "3"
 - Bougie "4"



- A. USA et CDN
B. Sauf USA et CDN

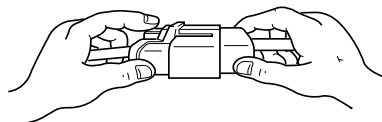
- Actionner la pédale de kick.
- Contrôler la longueur d'étincelle d'allumage.
- Démarrer le moteur et augmenter la longueur d'étincelle jusqu'à ce qu'un raté se produise. (USA et CDN uniquement)



Longueur d'étincelle minimum:
6.0 mm (0.24 in)

CONTRÔLE DES CONNEXIONS DES FICHES RAPIDES, DES FILS ET DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

- Contrôler:
 - Connexion des coupleurs et des fils
 - Rouille/poussière/jeu/court-circuit → Réparer ou remplacer.



CONTRÔLE DU COUPE-CIRCUIT DU MOTEUR

- Contrôler:
 - Continuité du coupe-circuit du moteur

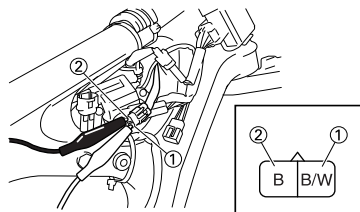
Fil (+) du multimètre → fil noir/blanc "1"
Fil (-) du multimètre → fil noir "2"

Résultat	
Conducteur (lorsque le coupe-circuit du moteur est activé)	

Pas de continuité lorsque enfoncé → Remplacer.

Continuité lorsque relâché → Remplacer.

N.B. _____
Positionner le sélecteur du multimètre sur " $\Omega \times 1$ ".

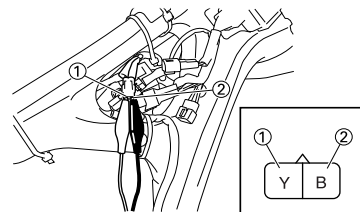


CONTRÔLE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

- Contrôler:
 - Résistance de l'enroulement primaire
 - Hors spécifications → Remplacer.

Fil (+) du multimètre → fil jaune "1"
Fil (-) du multimètre → fil noir "2"

Résistance de l'enroulement primaire		Position du sélecteur du multimètre
0.24–0.36 Ω à 20 °C (68 °F)		$\Omega \times 1$

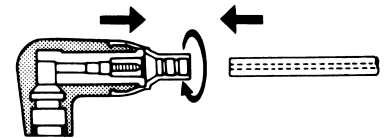
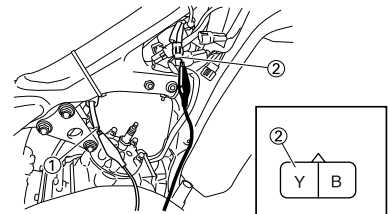


- Contrôler:
 - Résistance de l'enroulement secondaire
 - Hors spécifications → Remplacer.

Fil (+) du multimètre → Fil de bougie "1"
Fil (-) du multimètre → fil jaune "2"

Résistance de l'enroulement secondaire		Position du sélecteur du multimètre
5.7–8.5 k Ω à 20 °C (68 °F)		k $\Omega \times 1$

- N.B. _____
- Enlevez le capuchon de bougie en le tournant dans le sens antihoraire et inspectez-le.
 - Installez le capuchon de bougie en le tournant dans le sens horaire jusqu'à ce qu'il soit serré.

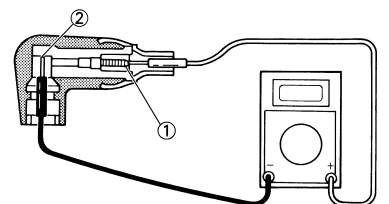


CONTRÔLE DU CAPUCHON DE BOUGIE

- Contrôler:
 - Capuchon de bougie
 - Connexion lâche → Serrez.
 - Détérioré/Endommagé → Remplacez.
 - Résistance du capuchon de bougie
 - Hors spécifications → Remplacer.

Fil (+) du multimètre → Borne "1" du câble de bougie
Fil (-) du multimètre → Borne de bougie "2"


Résistance du capuchon de bougie		Position du sélecteur du multimètre
4–6 k Ω à 20 °C (68 °F)		k $\Omega \times 1$

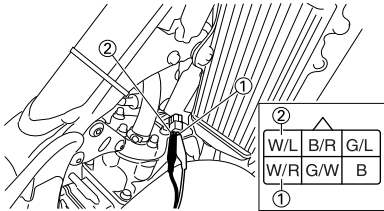


CONTRÔLE DU VOLANT MAGNÉTIQUE CDI

- Contrôler:
 - Résistance de la bobine d'excitation
Hors spécifications → Remplacer.


Fil (+) du multimètre → Fil blanc/rouge "1"
Fil (-) du multimètre → fil blanc/bleu "2"

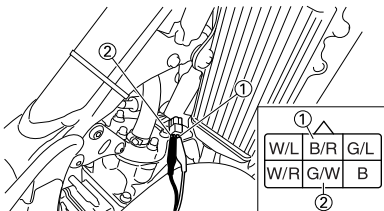
	Résistance de la bobine d'excitation	Position du sélecteur du multimètre
	248–372 Ω à 20 °C (68 °F)	Ω × 100



- Contrôler:
 - Résistance de la bobine de charge 1
Hors spécifications → Remplacer.


Fil (+) du multimètre → fil noir/rouge "1"
Fil (-) du multimètre → fil vert/blanc "2"

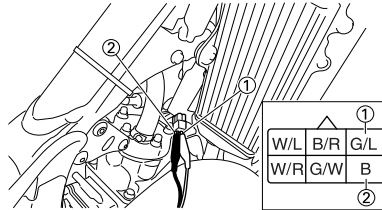
	Résistance de la bobine de charge 1	Position du sélecteur du multimètre
	720–1,080 Ω à 20 °C (68 °F)	Ω × 100



- Contrôler:
 - Résistance de la bobine de charge 2
Hors spécifications → Remplacer.

Fil (+) du multimètre → fil vert/bleu "1"
Fil (-) du multimètre → fil noir "2"

	Résistance de la bobine de charge 2	Position du sélecteur du multimètre
	44–66 Ω à 20 °C (68 °F)	Ω × 10



CONTRÔLE DU BOÎTIER CDI

Vérifier tous les composants électriques. Si aucun défaut n'est trouvé, remplacer le boîtier CDI, puis vérifier à nouveau les composants électriques.

MISE AU POINT

MOTEUR

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

- Le rôle du carburant consiste à refroidir le moteur et dans le cas d'un moteur à 2. temps. à lubrifier le moteur en plus de la génération d'énergie. Par conséquent, si le mélange d'air et de carburant est trop pauvre, une combustion anormale se produira et le moteur peut se gripper. Si le mélange est trop riche, les bougies seront aspergées d'huile, ne permettant pas par conséquent au moteur de tourner à plein régime ou au pire, le moteur peut caler.
- La richesse du mélange air-carburant fait que le moteur varie selon les conditions atmosphériques du jour et par conséquent les réglages du carburateur doivent bien correspondre aux conditions atmosphériques (pression d'air, humidité et température).
- Finalement, le pilote lui-même doit faire un essai et vérifier les conditions de sa machine (pouvoir d'accélération du moteur, conditions de la surface de la route) et la décoloration de bougie(s). Prenant ces facteurs en considération, il sélectionnera les meilleurs réglages de carburateur possibles.

N.B.

Il est recommandé de prendre note des réglages, des conditions atmosphériques, de la surface de la route, le temps au tour, etc., afin que ce mémorandum puisse être utilisé ultérieurement comme référence.

CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES ET RÉGLAGES DU CARBURATEUR

Temp. de l'air	Humidité	Pression atmosphérique (altitude)	Mélange	Réglages
Haut	Haut	Basse (élevée)	Plus riche	Plus pauvre
Basse	Basse	Haute (basse)	Plus pauvre	Plus riche

N.B.

Les variations indiquées ci-dessus sont dues au fait que la richesse ou la pauvreté du mélange de carburant dépend de la densité de l'air (par ex. la concentration de l'oxygène).

- La température de l'air: la densité de l'air diminue au fur et à mesure que l'air se dilate sous l'effet des températures élevées.
- Le taux d'humidité de l'air: le taux d'oxygène diminue proportionnellement à l'augmentation du taux d'humidité.
- Pression atmosphérique (altitude): la densité de l'air diminue au fur et à mesure que la pression atmosphérique baisse (haute altitude).

ESSAI

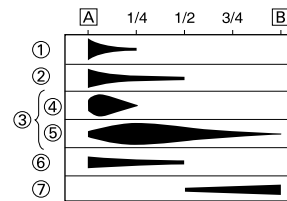
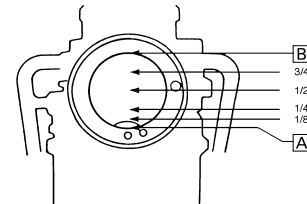
Après avoir fait chauffer le moteur équipé de carburateur(s) et de bougie(s) de type standard, faire deux ou trois tours de circuit pour vérifier le bon fonctionnement du moteur et la décoloration de bougie(s).

Décoloration	Décoloration de la bougie
Normale	L'isolant est sec et brûlé marron
Surbrûlé (trop pauvre)	L'isolant est branchâtre
Encrassée d'huile (trop riche)	L'isolant est couvert de calamine et mouillé



- A. Normale
- B. Surbrûlé (trop pauvre)
- C. Encrassée d'huile (trop riche)

INFLUENCE DES PIÈCES DE RÉGLAGE SUR L'OUVERTURE DU PAPILLON DES GAZ



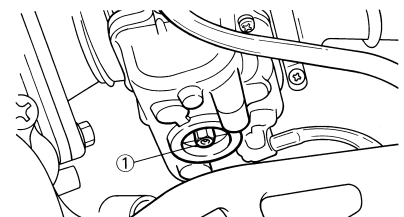
- A. Fermé
- B. Ouvert à fond
- 1. Vis de richesse
- 2. Gicleur de ralenti
- 3. Aiguille
- 4. Diamètre de la partie droite
- 5. Position du clip
- 6. Papillon des gaz
- 7. Gicleur principal

RÉGLAGE DU GICLEUR PRINCIPAL

La richesse du mélange air-carburant avec le papillon ouvert aux 1/2-4/4 peut être réglée en changeant le gicleur principal "1".

Gicleur principal standard	#430
----------------------------	------

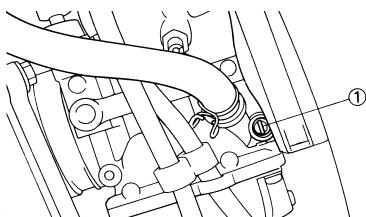
- La bougie est trop chaude
 - Sélectionner un gicleur principal avec un numéro de calibrage supérieur à la norme. (Pour enrichir.)
- La bougie est mouillée
 - Sélectionner un gicleur principal avec un numéro de calibrage inférieur à la norme. (Pour appauvrir.)



RÉGLAGE DE LA VIS D'AIR DE RALENTI

La richesse du mélange air-carburant avec le papillon des gaz fermé à 1/4 peut être réglée en tournant la vis de richesse "1". Visser la vis de richesse enrichit le mélange aux régimes faibles et le fait de la dévisser appauvrit le mélange.

Position standard de la vis de richesse	Desserrée de 2-1/4 tour
------------------------------------------------	--------------------------------

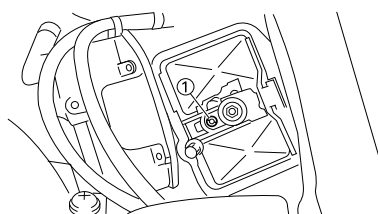


RÉGLAGE DU GICLEUR DE RALENTI

La richesse du mélange air-essence avec l'accélérateur entre la position de fermeture complète et la mi-puissance peut être réglée en tournant le gicleur de ralenti "1". Le réglage est changé lorsqu'il ne peut être effectué uniquement au moyen de la vis de richesse.

Gicleur de ralenti standard	#40 *#45
------------------------------------	---------------------------

* Sauf USA et CDN

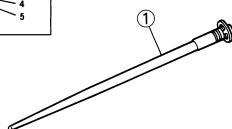
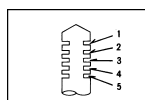


RÉGLAGE DE LA POSITION DE L'AIGUILLE

Si le moteur a des difficultés à tourner régulièrement aux régimes intermédiaires, il faut régler l'aiguille "1" de gicleur. Si le mélange est trop riche ou trop pauvre aux régimes intermédiaires, le fonctionnement du moteur sera irrégulier et une mauvaise accélération se produira. Le bon dosage du mélange est difficile à déterminer au moyen de la bougie et par conséquent, il doit être déterminé en fonction de la perception donnée par le fonctionnement réel du moteur.

- Mélange trop riche aux régimes intermédiaires
 - Le moteur manque de souplesse et l'accélération est irrégulière. Dans ce cas, remonter la fixation de l'aiguille du gicleur d'une rainure ou d'une demi-rainure et faire descendre l'aiguille du gicleur pour appauvrir le mélange.
- Mélange trop pauvre aux régimes intermédiaires
 - Le moteur crachote et accélère trop lentement. Dans ce cas, abaisser la fixation de l'aiguille du gicleur d'une rainure ou d'une demi-rainure et faire descendre l'aiguille du gicleur pour enrichir le mélange.

Position standard du clip	Rainure n°3
----------------------------------	--------------------



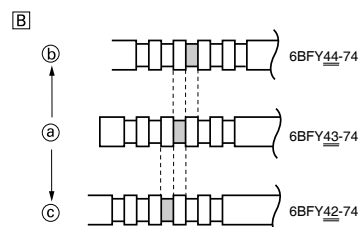
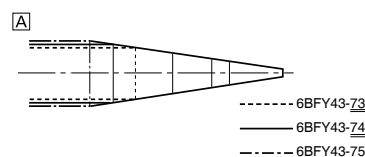
RÉGLAGE DE L'AIGUILLE

Sur les carburateurs utilisés sur la YZ125, le gicleur principal n'est pas démontable de sorte qu'il ne peut être remplacé. Donc le réglage de carburateur nécessite le changement de l'aiguille de gicleur.

- Les pièces de réglage de l'aiguille présentant toutes le même angle de conicité, la différence se situe au niveau des diamètres de la portion droite et du point de départ du cône.

Aiguille standard	6BFY43-74
--------------------------	------------------

Dans le cas d'un nombre identique de positions de clip, le changement de 6BFY43-74 à 6BFY42-74 produit le même effet qu'un abaissement de 0,5 position de clip. Et dans le cas d'un nombre identique de positions de clip, le changement de 6BFY43-74 à 6BFY44-74 produit le même effet qu'un relèvement de 0.5 positions de clip.

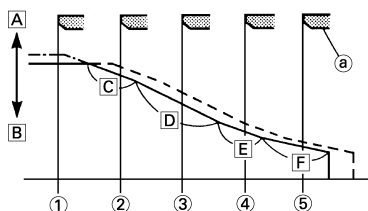


- Différence de diamètre de portion droite
- Différence de diamètre de portion droite
 - Aiguille de référence
 - 0.5 fois plus riche
 - 0.5 fois plus pauvre

LIEN AVEC L'OUVERTURE DU PAPILLON

Le débit du carburant dans le système de carburateur principal est contrôlé par le gicleur principal, puis une nouvelle régulation s'effectue dans la zone entre le gicleur principal et l'aiguille. Dans la relation entre l'arrivée de carburant et l'ouverture du papillon, l'arrivée du carburant se rapporte à la partie droite de l'aiguille de gicleur entre la fermeture complète et l'ouverture à 1/8e du papillon, à la 1re partie conique à une ouverture de 1/4 du papillon, à la 2e partie conique à une ouverture de 1/2 du papillon, à la 3e partie conique à une ouverture 3/4 du papillon et à la 4e partie conique à l'ouverture complète du papillon.

Par conséquent, l'arrivée de carburant est équilibrée à chaque niveau de l'ouverture du papillon dans une combinaison de diamètre de l'aiguille de gicleur et de position de rainure.



<Exemple>

- 6BFY43-74-3
- 6BFY43-74-2
- - - - - 6BFY43-75-3

- A. Riche (diamètre plus petit)
- B. Pauvre (diamètre plus grand)
- C. 1re partie conique
- D. 2e partie conique
- E. 3e partie conique
- F. 4e partie conique
- 1. Complètement fermé
- 2. 1/4 du papillon
- 3. 1/2 du papillon
- 4. 3/4 du papillon
- 5. Ouvert à fond
- a. Bec principal

PIÈCES DE RÉGLAGE DU CARBURATEUR

Gicleur principal "1"	Taille	Numéro de référence (-14143-)	
Riche	#470	137-94	
	#460	137-92	
	#450	137-90	
	#440	137-88	
	(STD)	#430	137-86
		#420	137-84
Pauvre	#410	137-82	
	#400	137-80	
Gicleur de ralenti "2"	Taille	Numéro de référence (-14142-)	
Riche	#50	4KM-50	
	#47.5	4KM-47	
** (STD)	#45	4KM-45	
	#42.5	4KM-42	
	* (STD)	#40	4KM-40
Pauvre	#37.5	4KM-37	
	#35	4KM-35	
	#32.5	4KM-32	
	#30	4KM-30	
	Boisseau "3"	Taille	Numéro de référence (-14112-)
Riche (STD)	4.0	1C3-40	
Pauvre	4.25	1C3-42	

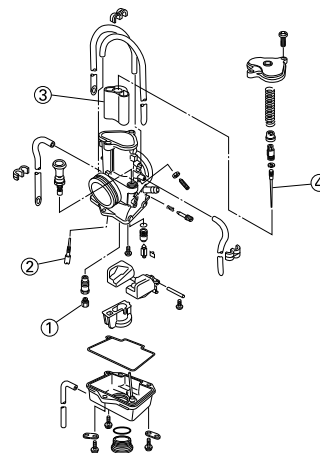
* USA et CDN

** Sauf USA et CDN

Aiguille "4"	Taille	Numéro de référence (-14116-)
Riche	6BFY44-72	284-K2
	6BFY44-73	284-K3
	6BFY44-74	284-K4
	6BFY44-75	284-K5
	Pauvre	6BFY44-76
Riche	6BFY43-72	284-J2
	6BFY43-73	284-J3
(STD)	6BFY43-74	284-J4
	6BFY43-75	284-J5
	Pauvre	6BFY43-76
Riche	6BFY42-72	284-H2
	6BFY42-73	284-H3
	6BFY42-74	284-H4
	6BFY42-75	284-H5
	Pauvre	6BFY42-76

* USA et CDN

** Sauf USA et CDN



ÉTAT DE LA ROUTE ET EXEMPLES DE RÉGLAGE DU CARBURATEUR

		Générales			Sablonneux		
		Moins de 10°C (50°F) (Hiver)	15–25°C (59– 77°F) (Printemps, automne)	Plus de 30°C (86°F) (Été)	Moins de 10°C (50°F) (Hiver)	15–25°C (59– 77°F) (Printemps, automne)	Plus de 30°C (86°F) (Été)
Gicleur principal		#440	#430	#420	#460	#450	#440
Aiguille		6BFY44-74-3	6BFY43-74-3	6BFY44-74-2	6BFY43-74-4	6BFY44-74-3	6BFY43-74-3
Gicleur de ralenti	A	#42.5	#40	#40	#42.5	#40	#40
	B	#47.5	#45	#42.5	#47.5	#45	#42.5
Vis de richesse		2-1/4	2-1/4	2-1/4	2-1/4	2-1/4	2-1/4

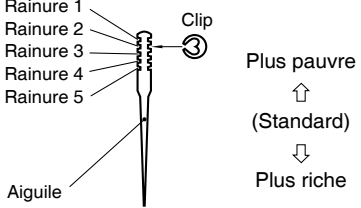
A. USA et CDN

B. Sauf USA et CDN

CARACTÉRISTIQUES DE L'AIGUILLE

		Diamètre de la partie droite				
		ø2.72 mm (0.1071 in)	ø2.73 mm (0.1075 in)	ø2.74 mm (0.1079 in)	ø2.75 mm (0.1083 in)	ø2.76 mm (0.1087 in)
Riche	1 fois plus riche	6BFY43-72-4	6BFY43-73-4	6BFY43-74-4	6BFY43-75-4	6BFY43-76-4
	0.5 fois plus riche	6BFY44-72-3	6BFY44-73-3	6BFY44-74-3	6BFY44-75-3	6BFY44-76-3
		6BFY42-72-4	6BFY42-73-4	6BFY42-74-4	6BFY42-75-4	6BFY42-76-4
	STD	6BFY43-72-3	6BFY43-73-3	6BFY43-74-3	6BFY43-75-3	6BFY43-76-3
Pauvre	0.5 fois plus pauvre	6BFY44-72-2	6BFY44-73-2	6BFY44-74-2	6BFY44-75-2	6BFY44-76-2
		6BFY42-72-3	6BFY42-73-3	6BFY42-74-3	6BFY42-75-3	6BFY42-76-3
	1 fois plus pauvre	6BFY43-72-2	6BFY43-73-2	6BFY43-74-2	6BFY43-75-2	6BFY43-76-2

EXEMPLES DE RÉGLAGES DU CARBURATEUR EN FONCTION DE CE SYMPTÔME

Symptômes	Réglages	Contrôles
A pleine ouverture des gaz A pleins gaz *Crachotements Bruit de frottement de pièces métalliques Bougie blanchâtre ↓ Mélange pauvre	Augmenter le calibre du gicleur principal (progressivement)	Décoloration de la bougie → Brun clair = bon état. Si correction impossible: Siège de pointeau bouché Durit de carburant bouchée Robinet de carburant bouché
A pleine ouverture des gaz Arrêt du pouvoir d'accélération Reprise lente Réponse lente Bougie calaminée ↓ Mélange riche	Diminuer le calibre du gicleur principal (progressivement) *Dans le cas d'une course Un léger enrichissement du mélange réduit les problèmes moteur	Décoloration de la bougie → Brun clair = bon état. Si aucun effet: Filtre à air bouché Débordement de carburant du carburateur Passage d'air principal obstrué ou filtre obstrué
Mélange pauvre	Abaisser la position du clip d'aiguille. (1 cran plus bas)	
Mélange riche	Remonter la position du clip d'aiguille. (1 cran plus haut)	
Ouverture 1/4-3/4 *Crachotements Vitesse réduite	Abaisser la position du clip d'aiguille. (1 cran plus bas)	
Ouverture 1/4-1/2 Reprise lente Fumée blanche Mauvaise accélération	Remonter la position du clip d'aiguille. (1 cran plus haut)	
0-1/4 du papillon *Crachotements Vitesse réduite	Utiliser une aiguille de gicleur avec un diamètre inférieur.	Nombre de tours de dévissage → Corriger correctement Débordement du carburateur
0-1/4 du papillon Mauvaise accélération Fumée blanche	Utiliser une aiguille de diamètre supérieur.	
Instabilité aux régimes inférieurs Bruit rosé	Abaisser la position du clip d'aiguille. (1 cran plus bas) Visser la vis de richesse.	
Mauvaise réponse au régime extrêmement lent	Réduire le n° de calibrage du gicleur de ralenti. Tourner en devissant la vis de richesse. Si l'effet est nul, inverser les procédures mentionnées ci-dessus.	Fein d'entraînement Débordement du carburateur
Mauvaise réponse dans la plage des régimes bas à intermédiaire	Remonter la position du clip d'aiguille. Si l'effet est nul, inverser les procédures mentionnées ci-dessus.	

MOTEUR

Symptômes	Réglages	Contrôles
Mauvaise réponse à l'ouverture rapide des gaz	Vérifier les réglages généraux. Utiliser un gicleur principal avec un n° de calibrage inférieur. Remonter la position du clip d'aiguille. (1 cran plus haut) Si l'effet est nul, inverser les procédures mentionnées ci-dessus.	Contrôler si le filtre à air est encrassé.
Mauvaise fonctionnement du moteur	Visser la vis de richesse.	Vérifier le fonctionnement du papillon des gaz.

*En cas d'attaque difficile, vérifier si le tuyau d'aération n'est pas obstrué.

N.B.

Ce qui précède ne sert qu'à titre d'exemple. Il est nécessaire de régler le carburateur tout en vérifiant les conditions de fonctionnement du moteur et la décoloration des bougies. Normalement, le réglage du carburateur se fait au moyen du gicleur principal, de la position de fixation de l'aiguille de gicleur (y compris avec une différence de 0,5), du gicleur de ralenti et de la vis de richesse. Si le résultat du réglage n'est toujours pas satisfaisant, il est recommandé de changer le diamètre de la section droite de l'aiguille de gicleur.

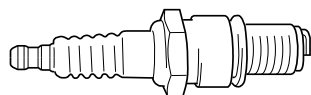
MODIFICATION DE L'INDICE THERMIQUE DES BOUGIES

En fonction de la décoloration des bougies, si elle n'est pas normale, elle peut être corrigée par les deux méthodes qui suivent : changer les réglages du carburateur et changer la plage de chaleur des bougies.

Bougie standard	BR9EVX/NGK (type à résistance)
-----------------	-----------------------------------

N.B.

- En principe, il est recommandé d'utiliser d'abord la plage standard de chaleur des bougies et d'observer la décoloration des bougies, en ajustant les réglages du carburateur.
- Si le numéro de calibrage du gicleur principal doit être changé par ± 30 , il est recommandé de changer la plage de chaleur des bougies et de sélectionner un autre gicleur principal correct.
- Lors du contrôle de la décoloration des bougies, attention à bien arrêter le moteur immédiatement après un tour et vérifier.
- Eviter de faire la course.
- En changeant la plage de chaleur des bougies, ne jamais essayer de la changer de ± 1 degré.
- Dans le cas de l'utilisation d'une bougie autre que standard, vérifier sa plage de températures par rapport à la standard et si elle est du type à résistance.
- Il est à noter que même si la décoloration paraît correcte, elle peut varier légèrement selon le fabricant de bougies et l'huile utilisée.



CHÂSSIS

SÉLECTION DU TAUX DE RÉDUCTION SECONDAIRE (PIGNON)

Taux de réduction secondaire =
Nombre de dents de la
couronne arrière/Nombre de
dents du pignon d'entraînement

Taux standard de réduction secondaire	3.692 (48/13)
---------------------------------------	---------------

<Sélection du taux de réduction du rapport secondaire>

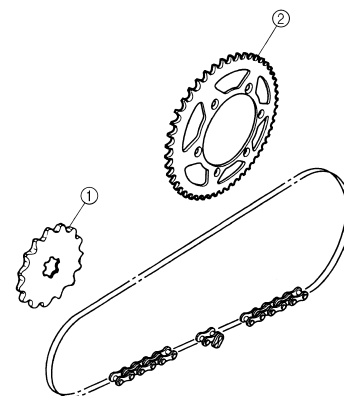
- Il est généralement admis que le rapport de démultiplication de la transmission secondaire doit être réduit pour une course de vitesse comprenant de longues portions en ligne droite et qu'il convient de l'augmenter en cas de course sur circuit comprenant de nombreux virages. Dans la pratique toutefois, la vitesse dépendant des conditions du terrain le jour de la course, on veillera à effectuer des tours de circuit afin de régler la machine du mieux possible pour la course.
- En pratique, il est très difficile d'effectuer des réglages convenant parfaitement à un terrain donné et il faudra en sacrifier quelques-uns. Il convient de régler la machine en fonction de la partie du circuit la plus importante pour le résultat final de la course. Dans ce cas, on effectuera des essais sur la totalité du circuit, en notant les temps intermédiaires pour les différentes parties du circuit afin de calculer la moyenne et déterminer le taux de réduction secondaire.
- Si le parcours comprend de longues lignes droites, régler la machine de manière qu'elle fournisse des performances maximales vers la fin des lignes droites, tout en évitant un surrégime du moteur.

N.B.

Chaque motocycliste a sa propre technique de conduite et les performances varient elles aussi d'une moto à l'autre. On évitera donc de copier les réglages d'une autre moto et chacun effectuera ses propres réglages en fonction de sa technique personnelle.

PIÈCES DE RÉGLAGE DU PIGNON DE COURONNE ET DE ROUE ARRIÈRE

Nom de la pièce	Taille	Numéro de référence
Couronne arrière "1" (STD)	13T	9383B-13218
Pignon de roue arrière "2" (STD)	47T	1C3-25447-00
	48T	1C3-25448-00
	49T	1C3-25449-00
	50T	1C3-25450-00
	51T	1C3-25451-00
	52T	1C3-25452-00



PRESSION DES PNEUS

Régler la pression des pneus en fonction des conditions du terrain.

	Pression des pneus standard: 100 kPa (1.0 kgf/cm ² , 15 psi)
--	-----------------------------------------------------------------------------------

- En cas de conduite sous la pluie, sur terrain boueux, sablonneux ou glissant, réduire la pression des pneus pour une meilleure adhérence.

	Plage de réglage: 60–80 kPa (0.6–0.8 kgf/cm ² , 9.0–12 psi)
--	----------------------------------------------------------------------------------

- Sur route pavée ou sur surface dure, augmenter la pression des pneus afin d'éviter les crevaisons.

	Plage de réglage: 100–120 kPa (1.0–1.2 kgf/cm ² , 15–18 psi)
--	-----------------------------------------------------------------------------------

RÉGLAGE DE LA FOURCHE

Régler la fourche en fonction de l'expérience de conduite du pilote sur le terrain ainsi que des conditions du terrain.

Les trois réglages de la fourche sont les suivants:

- Réglage de l'amortissement pneumatique
 - Ajuster la quantité d'huile de fourche.
- Réglage de la précontrainte du ressort
 - Changer de ressort.
- Réglage de la force d'amortissement
 - Régler la force de compression.
 - Régler l'amortissement à la détente.

Le ressort a une action sur la charge tandis que la force d'amortissement agit sur la vitesse de la course d'amortissement.

MODIFICATION DE LA QUANTITÉ ET CARACTÉRISTIQUES DE L'HUILE DE FOURCHE

Les caractéristiques d'amortissement en fin de course peuvent être modifiées en changeant la quantité d'huile de fourche.

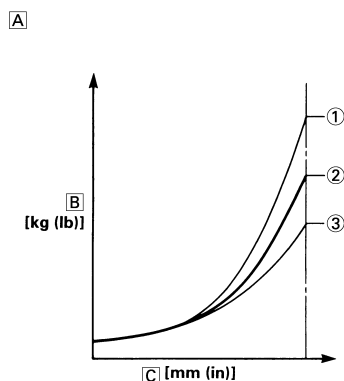
⚠ AVERTISSEMENT

Ajuster le niveau d'huile en ajoutant ou en retirant 5 cm³ (0.2 Imp oz, 0.2 US oz) à la fois. Quand le niveau d'huile est trop bas, il se produit un bruit lorsque la fourche est entièrement comprimée, ou le pilote ressent une certaine pression dans les mains ou le corps. Au contraire, quand le niveau d'huile est trop élevé, les caractéristiques du ressort pneumatique tendent à être plus rigides, détériorant ainsi les performances et les caractéristiques. Il est donc important de régler le niveau d'huile dans la fourche conformément aux spécifications données.



Niveau d'huile standard:
 333 cm³ (11.72 Imp oz, 11.26 US oz)
 *335 cm³ (11.79 Imp oz, 11.33 US oz)
Plage de réglage:
 300–375 cm³ (10.6–13.2 Imp oz, 10.1–12.7 US oz)

* Pour EUROPE



- A. Caractéristiques de l'amortissement pneumatique en fonction du niveau d'huile
- B. Charge
- C. Course
- Niveau d'huile max.
 - Niveau d'huile standard
 - Niveau d'huile min.

RÉGLAGE DU RESSORT APRÈS REMPLACEMENT

La suspension arrière pouvant influencer le réglage de la fourche, il convient donc d'équilibrer l'arrière et l'avant de la machine (la position, etc.) avant d'effectuer le réglage de la fourche.

- Ressort mou
 - Régler l'amortissement à la détente. Dévisser d'un ou deux déclics.
 - Régler la force de compression. Visser d'un ou deux déclics.

N.B.

En général, un ressort mou offre une sensation de conduite douce. L'amortissement à la détente tend à être plus fort et la fourche peut s'enfoncer plus profondément lors de la conduite sur des routes cahoteuses.

- Ressort dur
 - Régler l'amortissement à la détente. Visser d'un ou deux déclics.
 - Régler la force de compression. Dévisser d'un ou deux déclics.

N.B.

En principe, un ressort dur offre une sensation de conduite dure. L'amortissement à la détente a tendance à s'affaiblir, entraînant une perte de la sensation de contact avec la surface de la route ou des vibrations du guidon.

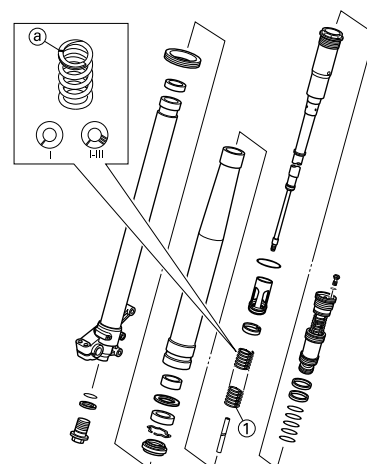
PIÈCES DE RÉGLAGE DE LA FOURCHE

- Ressort de fourche "1"

TYPE	RAID- EUR DU RES- SORT	RESSORT REFER- ENCE (- 23141-)	RE- PE RE (fen- tes)
MO U	0.398	1C3-A1	
	0.408	1C3-B1	
ST D	0.418	1C3-P0	—
DU R	0.428	1C3-D1	
	0.438	1C3-E1	
	0.449	1C3-F1	-
	0.459	1C3-G1	-
	0.469	1C3-H1	-
	0.479	1C3-J1	-

N.B.

Le repère (fentes) "a" se trouve à l'extrémité du ressort.



RÉGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

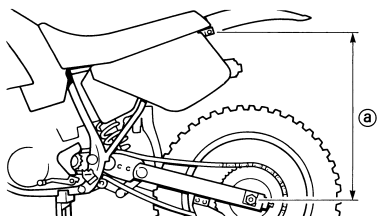
Effectuer le réglage de la suspension arrière en fonction de l'expérience du pilote lors de la conduite ainsi que des conditions du terrain.

Les deux réglages de la suspension arrière sont les suivants:

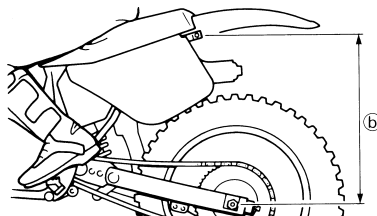
- Réglage de la précontrainte du ressort
 - Réglage de la précontrainte du ressort.
 - Changer de ressort.
- Réglage de la force d'amortissement
 - Régler l'amortissement à la détente.
 - Régler la force de compression.

CHOIX DE LA LONGUEUR DE RESSORT

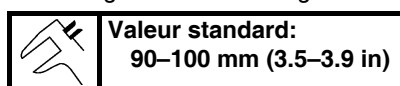
- Placer un support ou un bloc sous le moteur pour surélever la roue arrière et mesurer la longueur "a" entre le centre de l'axe de roue arrière et le boulon de fixation du garde-boue arrière.



- Retirer le support ou le bloc et mesurer, avec une personne assise correctement sur la selle, la longueur "b" entre le centre de l'axe de roue arrière et le boulon de fixation du garde-boue arrière.



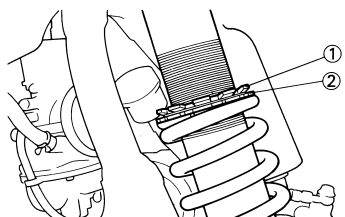
- Desserrer le contre-écrou "1" et effectuer le réglage en tournant le dispositif de réglage "2" de manière à atteindre la valeur standard, obtenue en soustrayant la longueur "b" de la longueur "a".



Valeur standard:
90–100 mm (3.5–3.9 in)

N.B.

- Si la moto est nouvelle et après qu'elle a été rodée, la longueur du ressort peut changer en raison de la fatigue initiale, etc., du ressort. Il est donc important de corriger les réglages régulièrement.
- S'il est impossible d'atteindre la valeur standard à l'aide du dispositif de réglage et en ajustant la longueur du ressort, remplacer le ressort par un ressort en option et effectuer un nouveau réglage.



RÉGLAGE DU RESSORT APRÈS REMPLACEMENT

Après avoir remplacé le ressort, veiller à l'ajuster à la longueur recommandée [profondeur 90–100 mm (3.5–3.9 in)] et à le régler.

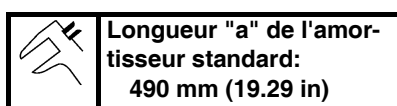
- Ressort mou
 - Régler le ressort mou de manière que la force d'amortissement à la détente soit moindre afin de compenser son manque de raideur. Après avoir, à l'aide du dispositif de réglage, diminué l'amortissement à la détente d'un ou deux déclics, rouler avec la moto puis effectuer un nouveau réglage en fonction des préférences personnelles.
- Ressort dur
 - Régler le ressort de manière à augmenter la force d'amortissement à la détente afin de compenser la plus grande raideur du ressort. Après avoir, à l'aide du dispositif de réglage, augmenté l'amortissement à la détente d'un ou deux déclics, rouler avec la moto puis effectuer un nouveau réglage en fonction des préférences personnelles.

N.B.

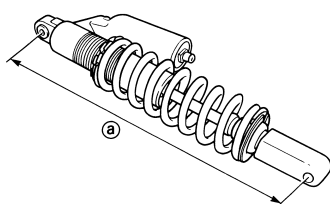
Un réglage de la force d'amortissement à la détente entraîne un changement de la force de compression. Pour corriger, dévisser le dispositif de réglage de l'amortissement à la compression bas.

⚠ AVERTISSEMENT

Lors du remplacement de l'amortisseur arrière, veiller à monter un amortisseur dont la longueur totale a ne dépasse pas la longueur standard sous peine d'altérer les performances. Ne jamais monter un amortisseur dont la longueur totale est supérieure à la longueur standard.



Longueur "a" de l'amortisseur standard:
490 mm (19.29 in)



PIÈCES DE RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

- Ressort d'amortisseur arrière "1" [Ressort en titane à spires égales]

TYPE	RAI-DEUR DU RESSORT	RESSORT REFERENCE (-22212-)	REP-ERE D'IDENTIFICATION
MOU	4.5	1C3-00	Vert/1
			Vert/2
			Vert/3
STD	4.7	1C3-10	Rouge/1
			Rouge/2
			Rouge/3
DUR	4.9	1C3-20	Noir/1
			Noir/2
			Noir/3
	5.1	1C3-30	Bleu/1
			Bleu/2
			Bleu/3

[Ressort acier à spires égales]

TYPE	RAI-DEUR DU RESSORT	RESSORT REFERENCE (-22212-)	REP-ERE D'IDENTIFICATION/QTE		
MOU	4.3	5UN-00	Brun/1		
			5.3	5UN-50	Jaune/1
			5.5	5UN-60	Rose/1
DUR	5.7	5UN-70	Blanc/1		

[Ressort acier à spires inégales]

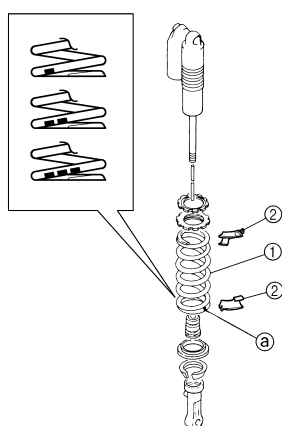
TYPE	RAI-DEUR DU RESSORT	RESSORT REFERENCE (-22212-)	REP-ERE D'IDENTIFICATION/QTE		
MOU	4.5	5UN-A0	Vert/2		
			4.7	5UN-B0	Rouge/2
			4.9	5UN-C0	Noir/2
			5.1	5UN-D0	Bleu/2
			5.3	5UN-E0	Jaune/2
			5.5	5UN-F0	Rose/2
DUR	5.7	5UN-G0	Blanc/2		

ATTENTION

Monter le siège de ressort "2" sur le ressort en titane.

N.B.

- Le ressort à spires inégales est plus doux, dans ses caractéristiques initiales, que le ressort à spires égales, et est difficile à amener en fin de course à pleine compression.
- Le repère d'identification "a" se trouve à l'extrémité du ressort.
- La spécification du ressort dépend de la couleur et du nombre de repères d'identification.



- Plage de réglage (précontrainte du ressort)

RES-SORT REFER-ENCE (-22212-)	Maximum	Minimum
1C3-00 1C3-10 1C3-20 1C3-30 5UN-00 5UN-A0 5UN-B0 5UN-C0 5UN-D0 5UN-E0 5UN-F0 5UN-G0	Position dans laquelle le ressort est tourné de 18 mm ((0.71 in) à partir de sa longueur libre.	Position dans laquelle le ressort est tourné de 1.5 mm (0.06 in) à partir de sa longueur libre.
5UN-50 5UN-60 5UN-70	Position dans laquelle le ressort est tourné de 20 mm (0.79 in) à partir de sa longueur libre.	

N.B.

- Pour régler la précontrainte du ressort, se reporter à la section "REGLAGE DE LA PRECONTRAINTTE DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR ARRIERE" au CHAPITRE 3.
- La plage de réglage de la précontrainte est identique pour les ressorts en titane et en acier.

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION (FOURCHE)

N.B.

- Si un des symptômes décrits ci-dessous apparaît alors que le réglage de la suspension est standard, effectuer un nouveau réglage en se référant aux procédures reprises dans le tableau.
- Avant toute modification, régler la longueur de l'amortisseur arrière comprimé à la valeur standard de 90–100 mm (3.5–3.9 in).

Symptômes	Section				Contrôler	Régler
	Saut	Grand trou	Trou moyen	Petit trou		
Toujours dur	○	○	○		Amortissement à la compression Quantité d'huile Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Diminuer la quantité d'huile d'environ 5–10 cm ³ (0.2–0.4 Imp oz, 0.2–0.3 US oz). Monter un ressort mou.
Mouvement toujours irrégulier	○	○	○	○	Fourreau Tube plongeur Bague antifriction Bague coulissante de piston Couple de serrage du té inférieur	Vérifier s'il y a des coudes, coups ou tout autre endommagement visible. Remplacer par une bague neuve pour usage étendu. Remplacer par une bague neuve pour usage étendu. Resserrer au couple spécifié.
Mauvais mouvement initial				○	Amortissement à la détente Bague d'étanchéité	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Enduire la bague d'étanchéité d'huile.
Toujours doux, débattement	○	○			Amortissement à la compression Quantité d'huile Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour augmenter l'amortissement. Augmenter la quantité d'huile d'environ 5–10 cm ³ (0.2–0.4 Imp oz, 0.2–0.3 US oz). Monter un ressort dur.
Dur en fin de course	○				Quantité d'huile	Diminuer la quantité d'huile d'environ 5 cm ³ (0.2 Imp oz, 0.2 US oz)
Dur en fin de course, débattement	○				Quantité d'huile	Augmenter la quantité d'huile d'environ 5 cm ³ (0.2 Imp oz, 0.2 US oz)
Mouvement initial dur	○	○	○	○	Amortissement à la compression	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement.
Avant bas, position avant basse			○	○	Amortissement à la compression Amortissement à la détente Équilibre avec l'arrière Quantité d'huile	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour augmenter l'amortissement. Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Régler la longueur sur 95–100 mm (3.7–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle (position arrière basse). Augmenter la quantité d'huile d'environ 5 cm ³ (0.2 Imp oz, 0.2 US oz)

Symptômes	Section				Contrôler	Régler
	Saut	Grand trou	Trou moyen	Petit trou		
Avant qui "accroche", position avant haute			○	○	Amortissement à la compression	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement.
					Equilibre avec l'arrière	Régler la longueur sur 90–95 mm (3.5–3.7 in) avec une personne assise correctement sur la selle (position arrière haute).
					Ressort	Monter un ressort mou.
					Quantité d'huile	Diminuer la quantité d'huile d'environ 5–10 cm ³ (0.2–0.4 Imp oz, 0.2–0.3 US oz).

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION (AMORTISSEUR ARRIÈRE)

N.B.

- Si un des symptômes décrits ci-dessous apparaît alors que le réglage de la suspension est standard, effectuer un nouveau réglage en se référant aux procédures reprises dans le tableau.
- Régler l'amortissement à la détente de 2 clics, dans un sens ou dans l'autre.
- Régler la force d'amortissement à la détente basse de 1 clic, dans un sens ou dans l'autre.
- Régler la force d'amortissement à la détente hausse par 1/6 de tour, dans un sens ou dans l'autre.

Symptômes	Section				Contrôler	Régler
	Saut	Grand trou	Trou moyen	Petit trou		
Dur, tendance à s'affaïsser			○	○	Amortissement à la détente Longueur de ressort installé	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Régler la longueur sur 90–100 mm (3.5–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle.
Spongieux et instable			○	○	Amortissement à la détente Amortissement à la compression faible Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour augmenter l'amortissement. Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (env. 1 déclic) pour augmenter l'amortissement. Monter un ressort dur.
Lourd et traînant			○	○	Amortissement à la détente Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Monter un ressort mou.
Mauvaise tenue de route				○	Amortissement à la détente Amortissement à la compression faible Amortissement à la compression élevé Longueur de ressort installé Ressort	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour réduire l'amortissement. Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 1 déclics) pour augmenter l'amortissement. Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 1/6 de tour) pour augmenter l'amortissement. Régler la longueur sur 90–100 mm (3.5–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle. Monter un ressort mou.

CHÂSSIS

Symptômes	Section				Contrôler	Régler
	Saut	Grand trou	Trou moyen	Petit trou		
Débattement	○	○			Amortissement à la compression élevé	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 1/6 de tour) pour augmenter l'amortissement.
					Longueur de ressort installé	Régler la longueur sur 90–100 mm (3.5–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle.
					Ressort	Monter un ressort dur.
Rebondissement	○	○			Amortissement à la détente	Tourner le dispositif de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (de 2 déclics) pour augmenter l'amortissement.
					Ressort	Monter un ressort mou.
Course dure	○	○			Amortissement à la compression élevé	Tourner le dispositif de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (de 1/6 de tour) pour diminuer l'amortissement.
					Longueur de ressort installé	Régler la longueur sur 90–100 mm (3.5–3.9 in) avec une personne assise correctement sur la selle.
					Ressort	Monter un ressort mou.

