



YAMAHA

LB2/LB2M

**SERVICE MANUAL
MANUEL D'ATELIER
WARTUNGSANLEITUNG**

FOREWORD

This manual provides the specifications for the 1978 LB2/LB2M series models and their maintenance procedures. Since the specifications vary partly according to the importing countries and therefore, the service mechanic should make sure of the specifications applicable to the machines marketed in his country before starting service work.

The photographs contained in this manual represent only one of the models, so you will find slight differences from the machines sold in your market.

The specifications are subject to change without notice due to the possible improvements to be made in the future.

YAMAHA
LB2/LB2M
SERVICE MANUAL
1st Edition, October 1977
ALL RIGHTS RESERVED BY
YAMAHA MOTOR COMPANY, LTD.,
JAPAN
PRINTED IN JAPAN

AVANT-PROPOS

Ce manuel fournit les caractéristiques pour les modèles 1978 des séries LB2/LB2M et leurs procédures d'entretien. Les caractéristiques varient légèrement suivant les pays d'importation et de ce fait, le mécanicien doit s'assurer que les caractéristiques sont applicables aux machines vendues dans son pays avant de commencer l'entretien.

Les photos contenues dans ce manuel représentent seulement un des modèles, vous trouverez donc de légères différences avec les machines vendues dans votre pays.

A cause des améliorations possibles qui pourraient être faites dans le futur, les caractéristiques peuvent changer sans avis préalable.

YAMAHA
LB2/LB2M
MANUEL D'ATELIER
1ère Edition, Octobre 1977
TOUS DROITS RESERVES PAR LA
YAMAHA MOTOR CO., LTD.
JAPON
IMPRIME AU JAPON

VORWORT

Diese Anleitung enthält die technischen Daten für die 1978-er Modelle der Serie LB2/LB2M sowie die einschlägigen Wartungsvorgänge. Da die technischen Daten in Abhängigkeit vom Bestimmungsland etwas voneinander abweichen, sollte der Kundendienstmechaniker vor der Durchführung von Wartungsarbeiten unbedingt die einschlägigen technischen Daten auffinden.

Die in dieser Anleitung enthaltenen Fotos stellen nur eines dieser Modelle dar; die in Ihrem Land verkauften Maschinen können daher geringe Abweichungen aufweisen.

Aufgrund von zukünftigen Verbesserungen bleiben Änderungen in den technischen Daten ohne vorhergehende Ankündigung vorbehalten.

YAMAHA
LB2/LB2M
WARTUNGSANLEITUNG
1. Ausgabe, Oktober 1977
ALLE RECHTE VORBEHALTEN
YAMAHA MOTOR COMPANY, LTD.
JAPAN
GEDRUCKT IN JAPAN

Particularly important information is distinguished in this manual by the following notations:

NOTE:

A NOTE provides key information to make procedures easier or clearer.

CAUTION:

A CAUTION indicates special procedures that must be followed to avoid damage to the machine.

WARNING:

A WARNING indicates special procedures that must be followed to avoid injury to a machine operator or person inspecting or repairing the machine.

Dans ce manuel, les informations particulièrement importantes sont distinguées par les notations suivantes:

N.B.:

Un N.B. fournit le renseignement nécessaire pour rendre les procédures plus faciles ou plus claires.

ATTENTION:

Un ATTENTION indique les procédures spéciales qui doivent être suivies pour éviter d'endommager la machine.

AVERTISSEMENT:

Un AVERTISSEMENT indique les procédures spéciales qui doivent être suivies pour éviter un accident à l'utilisateur de la machine ou à la personne qui l'inspecte ou la répare.

Besonders wichtige Informationen sind in dieser Anleitung durch die folgenden Bezeichnungen gekennzeichnet:

ANMERKUNG:

Eine ANMERKUNG gibt wichtige Informationen, um einen Vorgang zu verdeutlichen oder leichter verständlich zu machen.

ACHTUNG:

Unter der Bezeichnung ACHTUNG sind spezielle Vorgänge aufgeführt, die eingehalten werden müssen, um Beschädigung der Maschine zu vermeiden.

WARNUNG:

Eine WARNUNG gibt besondere Maßnahmen an, die eingehalten werden müssen, um Verletzungen des Fahrers oder des mit der Inspektion bzw. Reparatur der Maschine besegäftigten Personals zu vermeiden.

SECTION INDEX

GENERAL INFORMATION

PERIODIC INSPECTIONS
AND ADJUSTMENTS

ENGINE OVERHAUL

CARBURETION

CHASSIS

ELECTRICAL

APPENDICES

DIVISION DES SECTIONS

RENSEIGNEMENTS GENERAUX

VERIFICATIONS ET
REGLAGES PERIODIQUES

REVISION DU MOTEUR

CARBURATION

PARTIE CYCLE

PARTIE ELECTRIQUE

APPENDICES

ABSCHNITTE

ALLGEMEINE ANGABEN

REGELMÄSSIGE INSPEK-
TIONEN UND EINSTELLUNGEN

ÜBERHOLEN DES MOTORS

VERGASUNG

FAHRGESTELL

ELEKTRISCHE
AUSRÜSTUNG

ANHANG

1

2

3

4

5

6

7

**CHAPTER 1.
GENERAL
INFORMATION**

- 1-1. MACHINE IDENTIFICATION .. 1
- 1-2. SPECIAL TOOLS 2

**CHAPITRE 1.
RENSEIGNEMENTS
GÉNÉRAUX**

- 1-1. NUMÉROS
D'IDENTIFICATION 1
- 1-2. OUTILS SPÉCIAUX 2

**ABSCHNITT 1.
ALLGEMEINE
ANGABEN**

- 1-1. IDENTIFIKATION DER
MASCHINE 1
- 1-2. SPÉZIALWERKZEUGE 2

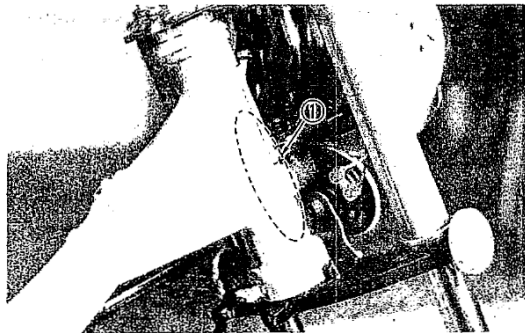


CHAPTER 1. GENERAL INFORMATION

1-1. MACHINE IDENTIFICATION

1

The first three digits identify the model. This is followed by a dash. The remaining digits identify the production number of the unit. Engine identification follows the same code as frame identification.



1. Frame serial number 1. Numéro du cadre 1. Rahmennummer

CHAPITRE 1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

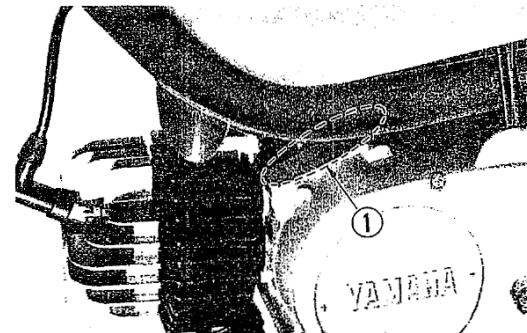
1-1. NUMEROS D'IDENTIFICATION

Les trois premiers chiffres désignent le modèle, tandis que les autres chiffres, venant après le trait d'union, forment le numéro de série de la machine. Ce numéro se compose de la même manière que le numéro du cadre.

ABSCHNITT 1. ALLGEMEINE ANGABEN

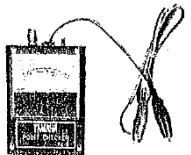
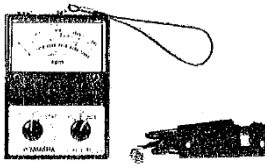

1-1. IDENTIFIKATION DER MASCHINE

Die ersten drei Ziffern geben das Modell an; darauf folgt ein Strich. Die restlichen Ziffern stellen die Herstellungsnummer der Maschine dar. Die Identifikation des Motors erfolgt nach dem selben Schlüssel wie beim Rahmen.

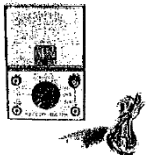
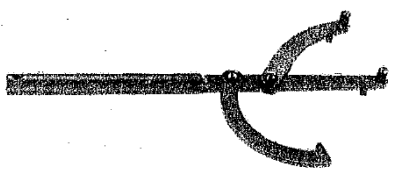
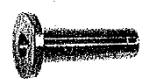



1. Engine serial number 1. Numéro du moteur 1. Motornummer


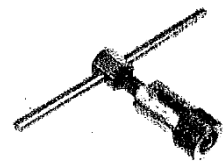
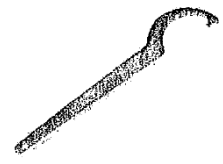
1-2. SPECIAL TOOLS

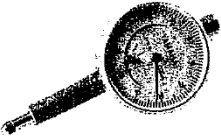

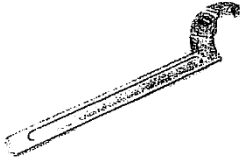
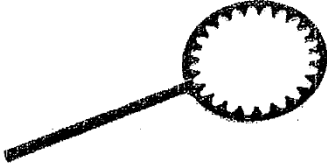
1		90890-03064
<p>Point checker Contrôleur de point Unterbrecherprüfer</p>		
4		90890-03082
<p>Engine tachometer Contrôleur du régime moteur Motordrehzahl-Prüfgerät</p>		
7		90890-01135
<p>Crankcase separating tools Outils de séparation de carter Kurbelgehäuse-Trennwerkzeug</p>		

1-2. OUTILS SPECIAUX

2		90890-03096
<p>Pocket tester Testeur de poche Taschenprüfer</p>		
5		90890-01235
<p>Flywheel holding tool Outil de tenue du volant Schwungrad-Haltewerkzeug</p>		
8		8-1.
90890-01012		
90890-01017		8-2.
<p>1. Crankshaft setting pot 2. Crankshaft setting bolt 1. Pot de réglage de vilebrequin 2. Boulon de réglage de vilebrequin 1. Kurbelwellen-Einbauvorrichtung 2. Kurbelwellen-Einbaubolzen</p>		

1-2. SPEZIALWERKZEUGE

3		90890-03021
<p>Electro tester Electro-testeur Elektrotester</p>		
6		90890-01189
<p>Flywheel puller Extracteur de volant Schwungrad-Abziehvorrichtung</p>		
9		90890-01051
<p>Steering nut wrench Clé à écrou de direction Lenkerkopf-Ringmutter Schlüssel</p>		

10	90890-01173	Dial gauge set	Appareil comparateur à cadran	Messuhrsetz			
10-a	90890-03002		10-b	90890-01037	10-c	90890-03042	
Dial gauge Comparateur à cadran Messuhr		Dial gauge stand No. 1 Stand No. 1 comparateur à cadran Messuhrständer Nr. 1		Needle 56 mm Aiguille 56 mm Nadel 56 mm			
11	90890-01040		12	90890-01194	13	90890-01023	
Exhaust ring nut wrench Clé d'écrou couronne d'échappement Auspuffrohr-Ringmutternschlüssel		Dial gauge stand (for oil pump) Support de comparateur à cadran (pour la pompe à huile) Messuhrständer für Ölpumpe		Clutch holding tool Outil de maintien d'embrayage Kupplungshaltewerkzeug			
Additional measure gauge 1. Vernier caliper 2. Torque wrench 3. Fluid measure 4. Tire pressure gauge 5. Micrometer 6. Cylinder gauge 7. Thickness gauge		Appareil de mesure supplémentaire 1. Pied à coulisse 2. Clé dynamométrique 3. Mesure 4. Manomètre à pression de pneu 5. Micromètre 6. Micromètre à cylindre 7. Jauge d'épaisseur		Zusätzliche Messgeräte 1. Schublehre 2. Drehmomentenschlüssel 3. Messbecher 4. Reifendruckmanometer 5. Mikrometer 6. Zylindermesslehre 7. Fühlerlehre			

CHAPTER 2. PERIODIC INSPECTION AND ADJUSTMENT

2-1.	INTRODUCTION	5
	A. Maintenance intervals	5
	B. Lubrication intervals	7
	C. Engine and transmission oil ..	14
2-2.	ENGINE and CHASSIS	15
	A. Carburetor	15
	B. Air cleaner	17
	C. Autolube pump	19
	D. Clutch	21
	E. Fuel petcock	22
	F. Brakes and wheels	22
	G. Drive chain	24
	H. Steering head	25
2-3.	ELECTRICAL	26
	A. Contact breaker points	26
	B. Ignition timing	26
	C. Battery	29

CHAPITRE 2. VERIFICATIONS ET REGLAGES PERIODIQUE

2-1.	INTRODUCTION	8
	A. Intervalles d'entretien	8
	B. Intervalles de graissage	10
	C. Huile du moteur et de la transmission	14
2-2.	MOTEUR et PARTIE CYCLE ..	15
	A. Carburateur	15
	B. Filtre à air	17
	C. Pompe Autolube	19
	D. Embrayage	21
	E. Robinet à essence	22
	F. Freins et roues	22
	G. Chaîne de transmission	24
	H. Tête de direction	25
2-3.	PARTIE ELECTRIQUE	26
	A. Rupteur	26
	B. Avance à l'allumage	26
	C. Batterie	29

ABSCHNITT 2. REGELMÄSSIGE PRÜFUNGEN UND EINSTELLUNG

2-1.	EINLEITUNG	10
	A. Regelmäßige Wartung	10
	B. Regelmäßige Schmierung	13
	C. Motoröl und Getriebeöl	14
2-2.	MOTOR und FAHRGESTELL ..	15
	A. Vergaser	15
	B. Luftfilter	17
	C. Autolube-Schmierölpumpe ..	19
	D. Kupplung	21
	E. Kraftstoffhahn	22
	F. Bremsen und Räder	22
	G. Antriebskette	24
	H. Lenkerkopf	25
2-3.	ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG	26
	A. Unterbrecherkontakte	26
	B. Zündzeitpunkt- verstellung	26
	C. Batterie	29



CHAPTER 2. PERIODIC INSPECTION AND ADJUSTMENT

2-1. INTRODUCTION

This chapter includes all information necessary to perform recommended inspections and adjustments. These preventive maintenance procedures, if followed, will insure more reliable vehicle operation and a longer service life. The need for costly overhaul work will be greatly reduced. This information applies not only to vehicles already in service, but also to new vehicles that are being prepared for sale. Any service technician performing preparation work should be familiar with this entire chapter.

The following charts should be considered strictly as a guide to general maintenance and lubrication intervals. You must take into consideration that weather, terrain, geographical location, and a variety of individual uses all tend to alter this time schedule. For example, if the motorcycle is continually operated in an area of high humidity, then all parts must be lubricated much more frequently than shown on the chart to avoid damage caused by water to metal parts.

A. Maintenance intervals

* Indicates pre-operational check item

Item	Remarks	Initial (km)			Thereafter every (km)	
		500	1,500	3,000	3,000	6,000
Cylinder head/Exhaust pipe	Decarbonize		○	○		○
*Clutch	Check/Adjust	○	○	○	○	
Carburetor	Check operation/Fittings		○	○	○	
Carburetor	Clean/Repair/Refit/Adjust		○	○		○
Autolube Pump	Check/Adjust/Air Bleeding	○	○	○	○	
Air cleaner	Clean/Replace		○	○	1,500	
Fuel cock	Clean			○	○	
*Drive chain	Tension/Alignment	○	○	○	○	
*Wheels and Tires	Pressure/Runout/Wear	○	○	○	○	
*Suspension system	Check/Tighten	○	○	○	○	
*Brake system	Check/Adjust/Repair	○	○	○	○	
Silencer	Clean/Replace		○		○	

Item	Remarks	Initial (km)			Thereafter every (km)	
		500	1,500	3,000	3,000	6,000
Ignition	Adjust/Clean	○	○	○	○	
Spark plug	Inspect/Clean/Replace	○	○	○	○	
*Battery	Top-off/Check specific gravity (every 1,000 km), Check breather pipe	○	○	○	○	
*Lights and signals	Check operation/Adjust	○	○	○	○	
*Fittings and fasteners	Tighten before each trip and/or	○	○	○	○	

B. Lubrication intervals

* Indicates pre-operational check items

Item	Remarks	Type	Initial (km)			Thereafter every (km)	
			500	1,500	3,000	3,000	6,000
*Transmission oil	Replace/Warm engine before draining	SAE 10W-30 Type "SE" motor oil	○	Check	○	○	
*Control and meter cables	Apply thoroughly	SAE 10W-30 motor oil		○	○	○	
Throttle grip and housing	Apply lightly	Lithium soap base (white) grease	○		○	○	
Brake pedal shaft	Apply lightly	Lithium soap base (white) grease		○	○	○	
Brake cam shaft	Apply lightly	Lithium soap base (white) grease		○	○	○	
Steering ball and ball races	Inspect thoroughly – Medium pack	Medium-weight wheel bearing grease			Check		○
Speedometer gear housing	Inspect thoroughly – Medium pack	Lithium soap base (white) grease			○		○
Rear arm pivot shaft	Grease gun—Apply until shows	Lube grease			○		○
Wheel bearings	Do not over-pack	Medium-weight wheel bearing grease			○		○
*Drive chain	Clean and lube	SAE 10W-30, Type "SE" motor oil	Every 500 km				
Stand shaft pivot(s)	Apply lightly	Lithium soap base (white) grease			○		○
Point cam lubrication wick	Apply very lightly	Light-weight machine oil		○		○	

CHAPITRE 2.

INSPECTIONS ET REGLAGES PERIODIQUE

2-1. INTRODUCTION

Ce chapitre contient tous les renseignements nécessaires pour exécuter les inspections et réglages recommandés. Ces procédures d'entretien préventif, si elles sont observées, assureront un fonctionnement plus sûr de la machine et une durée d'utilisation plus longue. Il en résultera une réduction importante des besoins de travaux coûteux de révision. Ces renseignements s'appliquent non seulement aux machines déjà en service mais aussi aux machines neuves que l'on s'appête à vendre. Tout technicien de service après-vente devra se familiariser avec la totalité de ce chapitre.

On ne devra considérer le tableau suivant que comme un guide de périodicité pour l'entretien général et le graissage. On doit prendre en considération le fait que le temps, le terrain, la position géographique et une variété d'utilisations individuelles de la machine obligent chaque propriétaire à modifier cette périodicité pour s'accorder à son environnement. Par exemple, si l'on fait marcher la moto dans une région très humide, on doit alors graisser toutes les pièces beaucoup plus souvent qu'il n'est indiqué dans ce tableau pour éviter les dégats causés par l'eau aux pièces métalliques.

A. Intervalles d'entretien

* Indique une rubrique à vérifier avant de mettre la machine en service.

Rubrique	Remarques	Aux premiers (km)			Ensuite tous les (km)	
		500	1.500	3.000	3.000	6.000
Culasse/Tuyau d'échappement	Décarboniser		○	○		○
*Embrayage	Vérifier et régler	○	○	○	○	
Carburateur	Vérifier le fonctionnement/et les accessoires		○	○	○	
Carburateur	Nettoyer/Réparer/Remonter/Régler		○	○		○
Pompe à Autolube	Vérifier/Régler/Purger l'air	○	○	○	○	
Filtre à air	Nettoyer/Remplacer		○	○	1.500	
Robinet d'essence	Nettoyer			○	○	
*Claine	Tension/Alignement	○	○	○	○	
*Roues et pneus	Pression/Voilage/Usure	○	○	○	○	
*Système de suspension	Vérifier/Serrer	○	○	○	○	
*Système de frein	Vérifier/Régler/Réparer	○	○	○	○	
Pot d'échappement	Nettoyer/Remplacer		○		○	

Rubrique	Remarques	Aux premiers (km)			Ensuite tous les (km)	
		500	1.500	3.000	3.000	6.000
Allumage	Régler/Nettoyer	○	○	○	○	
Bougie	Inspecter/Nettoyer/Remplacer	○	○	○	○	
*Batterie	Remplissage/Vérifier la densité (tous les 1.000 km)/Vérifier le tuyau reniflard	○	○	○	○	
*Lampes et signaux	Vérifier le fonctionnement/Régler	○	○	○	○	
*Accessoires et Attaches	Serrer Avant Chaque déplacement et/ou	○	○	○	○	

B. Intervalles de graissage

* Indique une rubrique à vérifier avant de mettre la machine en service.

Rubrique	Remarques	Type	Aux premiers (km)			Ensuite tous les (km)	
			500	1.500	3.000	3.000	6.000
*Huile de transmission	Remplacer/chauffer le moteur avant de vidanger	Huile de moteur type "SE" SAE 10W-30	○	Verifier	○	○	
*Câbles de commande et de compteur	Tous-graisser abondamment	Huile de moteur SAE 10W-30		○	○	○	
Logement de poignée d'accélérateur	Graisser légèrement	Graisse (blanche) à base de savon de lithium (frein à disques)	○		○	○	
Arbre de pédale de frein	Graisser légèrement	Graisser (blanche) à base de savon de lithium		○	○	○	
Arbre de came de frein	Graisser légèrement	Graisser (Blanche) à base de savon de lithium		○	○	○	
Chemins de roulements et roulements à billes de direction	Inspecter à fond—garnir modérément	Graisse pour roulement de roue de poids moyen			Vérifier		○
Logement d'engrenages de compteur de vitesse	Inspecter à fond—garnir modérément	Graisse (blanche) à base de savon de lithium			○		○
Arbre de pivot de fourche oscillante arriere	Graisser jusqu'à ce que cela ressorte	Graisse de lubrification			○		○
Roulements de roue	Ne pas surcharger	Graisse pour roulement de roue de poids moyen			○		○
*Chaîne	Nettoyer et graisser	Huile de moteur type "SE" SAE 10W-30	Tous les 500 km				
Axe de béquille	Graisser légèrement	Graisse (blanche) à base de savon de lithium			○		○
Mèche de graissage de la came de contacts	Graisser très légèrement	Huile de machine de poids léger		○		○	

ABSCHNITT 2. REGELMÄSSIGE PRÜFUNGEN UND EINSTELLUNG

2-1. EINLEITUNG

Dieser Abschnitt enthält alle Angaben, die zur Ausführung der empfohlenen Prüfungen und Einstellungen erforderlich sind. Durch diese vorbeugenden Wartungsverfahren werden zuverlässiger Fahrzeugbetrieb und längere Lebensdauer erreicht. Die Notwendigkeit für kostspielige Instandsetzungsarbeiten wird erheblich vermindert. Diese Angaben beziehen sich nicht nur auf bereits im Verkehr befindliche Motorräder, sondern auch auf neue Maschinen, die für den Verkauf vorbereitet werden. Jeder Kundendienstmechaniker, der Vorbereitungsarbeiten ausführt, sollte mit diesem gesamten Abschnitt vertraut sein.

Die in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Zeitintervalle gelten nur als Richtlinien für die regelmäßige Wartung und Schmierung. Abhängig von den Wetterbedingungen, den Bodenverhältnissen, der geographischen Lage und den Fahrgewohnheiten des Eigentümers müssen diese Zeitabstände sinngemäß abgeändert werden. Wenn zum Beispiel das Motorrad ständig in einer Umgebung mit hoher Luftfeuchtigkeit gefahren wird, dann müssen alle Teile häufiger als in der Tabelle angegeben geschmiert werden, um durch Wasser verursachte Schäden an den Metallteilen zu verhindern.

A. Regelmäßige Wartung

* Prüfungen vor Antritt der Fahrt.

Benennung	Bemerkungen	Anfänglich nach (km)			Danach alle (km)	
		500	1.500	3.000	3.000	6.000
Zylinderkopf/Auslaßrohr	Öhlkohleablagerungen entfernen		○	○		○
*Kupplung	Prüfen/einstellen	○	○	○	○	
Vergaser	Funktion/Befestigung prüfen		○	○	○	
Vergaser	Reinigen/Instandsetzen/Befestigen/Einstellen		○	○		○
Autolube-Schmierölpumpe	Prüfen/Einstellen/Entlüften	○	○	○	○	
Luftfilter	Reinigen/Ersetzen		○	○	1.500	
Kraftstoffhahn	Reinigen			○	○	
*Antriebskette	Spannung/Ausrichtung prüfen	○	○	○	○	
*Räder und Reifen	Luftdruck/Rundlauf/Abnutzung	○	○	○	○	
*Radaufhängung	Prüfen/Festziehen	○	○	○	○	
*Bremsen	Prüfen/Einstellen/Instandsetzen	○	○	○	○	

Benennung	Bemerkungen	Anfänglich nach (km)			Danach alle (km)	
		500	1.500	3.000	3.000	6.000
Auspufftopf	Reinigen/Instandsetzen		○		○	
Zündung	Einstellen/Reinigen	○	○	○	○	
Zündkerze	Prüfen/Reinigen/Einstellen	○	○	○	○	
*Batterie	Auffüllen/Spec. Gewicht Prüfen (alle 1.000 km)/Belüftungsrohr Prüfen	○	○	○	○	
*Leuchten und Signale	Funktion Prüfen/Einstellen	○	○	○	○	
*Befestigungselemente	Festziehen, vor jeder Fahrt und/oder	○	○	○	○	

B. Regelmäßige Schmierung

* Prüfungen vor Antritt der Fahrt.

Benennung	Bemerkungen	Schmiermittel	Anfänglich nach (km)			Danach alle (km)	
			500	1.500	3.000	3.000	6.000
*Getriebeöl	Ölwechsel/vorher Motor warmlaufen lassen	Motoröl SAE 10W-30 Typ "SE"	○	Prüfen	○	○	
*Bedienungsseile und Meßgerätewellen	Gründlich auftragen	Motoröl SAE 10W-30		○	○	○	
Gasdrehgriff und Gehäuse	Leicht auftragen	Weißes Lithiumfett	○		○	○	
Fußbremshebelwelle	Leicht auftragen	Weißes Lithiumfett		○	○	○	
Bremsnockenwelle	Leicht auftragen	Weißes Lithiumfett		○	○	○	
Kugeln und Laufringe der Lenkerkopflager	Sorgfältig prüfen/mäßig mit Schmierfett füllen	Mittelschweres Radlagerfett			Prüfen		○
Geschwindigkeitsmesserantrieb	Sorgfältig prüfen/mäßig mit Schmierfett füllen	Weißes Lithiumfett			○		○
Drehzapfen der Hinterradschwinge	Mit Fettpresse schmieren bis Fett austritt	Schmierfett			○		○
Radlager	Nicht zu viel Schmierfett einfüllen	Mittelschweres Radlagerfett			○		○
*Antriebskette	Reinigen und schmieren	Motoröl SAE 10W-30, Typ "SE"	Alle 500 km				
Ständerbolzen	Leicht auftragen	Weißes Lithiumfett			○		○
Unterbrechernocken-Schmierdocht	Sehr wenig schmieren	Leichtes Maschinenöl		○		○	

C. Engine and transmission oil

1. Engine oil

Use engine oils from the following list, given in order of preference.

- a. SAE 30 weight, air-cooled 2-stroke engine oil.
- b. SAE 30 weight, 2-stroke engine oil labelled "BIA certified for service TC-W".
- c. SAE 30 weight, detergent SE type automobile engine oil. This oil should only be used as an emergency measure when 2-stroke engine oil is not available.

2. Transmission oil

Recommended oil:

SAE 10W/30 automotive oil with "SE" rating

Oil quantity:

Total 700 cc
Exchange 650 cc

C. Huile du moteur et de la transmission

1. Huile moteur

Utiliser un des types d'huile moteur suivants, par ordre de préférence décroissante.

- a. Huile moteur SAE 30 pour deux-temps refroidissement par air.
- b. Huile moteur deux-temps SAE 30, portant l'indication "Certifiée par BIA pour service TC-W".
- c. Huile moteur détergente pour voitures SAE 30 type SE. Ce dernier type d'huile ne doit être utilisé qu'en cas d'urgence, lorsqu'on n'arrive pas à se procurer de l'huile moteur deux-temps.

2. Huile Transmission

Huile recommandée:

Huile d'automobile type "SE" SAE 10W/30

Quantité d'huile:

Total 700 cm³
Changement 650 cm³

C. Motoröl und Getriebeöl

1. Motorenöl

Es ist Motorenöl nach folgender Liste zu verwenden, wobei das jeweils vorgenannte zu bevorzugen ist.

- a. Zweitaktmotorenöl SAE 30 für luftgekühlte Motoren.
- b. Zweitaktmotorenöl SAE 30 mit der Bezeichnung "BIA certified for service TC-W".
- c. Detergentöl SAE 30 für Kraftfahrzeuge. Dieses Öl sollte nur in Notfällen verwendet werden, wenn Zweitaktmotorenöl nicht zur Verfügung steht.

2. Getriebeöl

Empfohlenes Öl:

Motorenöl SAE 10W/30 „SE“

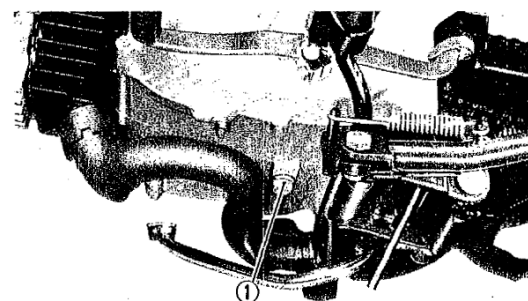
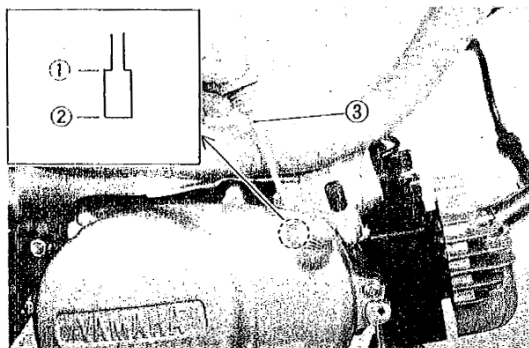
Ölmenge:

Gesamtfassungsvermögen
..... 700 cm³
Ölwechsel 650 cm³

1. Maximum
2. Minimum
3. Dip stick

1. Maximum
2. Minimum
3. Jauge à huile

1. Höchststand
2. Tiefstand
3. Ölmesstab



1. Drain plug
1. Bouchon de vidange
1. Ablasschraube

2-2. ENGINE and CHASSIS

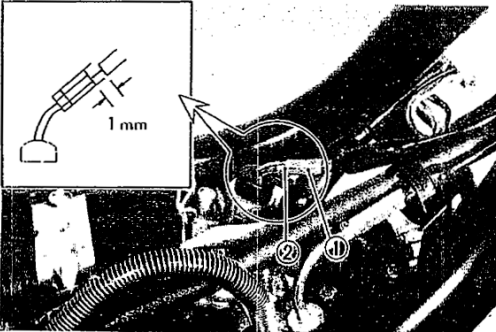
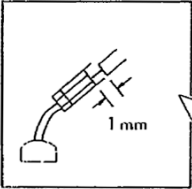
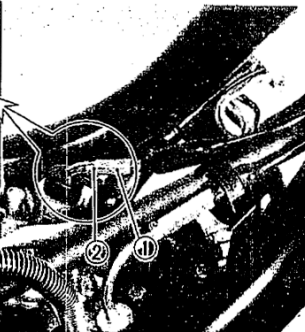
A. Carburetor

1. Throttle cable
- a. Throttle cable 2

Loosen lock nut and turn adjuster until there is 1.0 mm freeplay in throttle cable 2.

- b. Throttle cable 1

After throttle cable 2 is set, check play in turning direction of throttle grip. The play should be 5~ 8 mm at grip flange. Loosen the lock nut and turn the wire adjuster to make the necessary adjustment. After adjusting, be sure to tighten the lock nut properly.

- 
1. Adjuster
2. Lock nut
- 
1. Adjusteur
2. Ferrou de blocage
- 
1. Einsteller
2. Sicherungsmutter

2. Pilot air screw

Turn pilot air screw until it lightly seats, then back it out to specification. This adjustment can be made with engine stopped.

2-2. MOTEUR et PARTIE CYCLE

A. Carburateur

1. Câble d'accélérateur
- a. Câble d'accélérateur 2

Desserrer l'écrou de blocage et tourner le dispositif de réglage jusqu'à ce qu'il y ait un jeu de 1,0 mm dans le câble d'accélérateur 2.

- b. Câble d'accélérateur 1

Une fois que moteur le jeu du câble d'accélérateur 2 est réglé, contrôler le jeu dans le sens de rotation de la poignée d'accélérateur. Le jeu doit être de 5 à 8 mm au bord de la poignée.

Desserrer l'écrou de blocage et tourner le dispositif de réglage du câble pour faire le réglage nécessaire.

Après le réglage, s'assurer de serrer l'écrou de blocage correctement.

2. Vis d'air de ralenti

Visser la vis d'air de ralenti jusqu'à ce qu'elle appuie légèrement, puis la dévisser selon spécifications. Ce réglage peut être fait moteur arrêté.

2-2. MOTOR und FAHRGESTELL

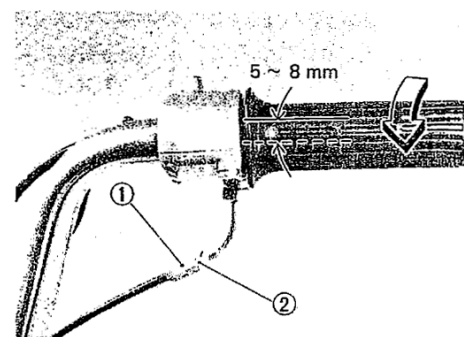
A. Vergasung

1. Gasseilzug
- a. Gasseilzug 2

Sicherungsmutter lösen und den Einsteller drehen, bis der Gasseilzug 2 ein Spiel von 1,0 mm hat.

- b. Gasseilzug 1

Nachdem das Spiel des Gasseilzugs 2 eingestellt wurde, das Spiel am Gasdrehgriff in Drehrichtung prüfen. Das Spiel sollte am Griffbund 5~ 8 mm betragen. Gegebenenfalls die Sicherungsmutter lösen und den Einsteller in die erforderliche Richtung drehen. Nach der Einstellung unbedingt die Sicherungsmutter festziehen.



2. Leerlauf-Luftregulierschraube

Die Leerlauf-Luftregulierschraube eindrehen, bis sie leicht aufsitzt; danach gemäß Vorschrift zurückdrehen. Diese Einstellung kann bei stehendem Motor vorgenommen werden.

Pilot air screw (turns out):
1-1/2

3. Throttle stop screw
Start the engine and let it warm up.
Turn throttle stop screw in or out to
achieve smooth engine operation at idle
speed specified.

Idling speed:
 $1,350 \pm 100$ r/min

NOTE:
The pilot air and throttle stop screws are
separate adjustments but they must be
adjusted at the same time to achieve optimum
operating condition at engine idle speeds.

Vis d'air de ralenti (tours à dévisser):
1-1/2

3. Vis butée d'accélérateur
Faites démarrer le moteur et laissez-le
s'échauffer.
Visser ou dévisser la vis butée d'accéléra-
teur pour obtenir un fonctionnement
régulier du moteur au régime de ralenti
spécifié.

Régime de ralenti:
 1.350 ± 100 t/mn

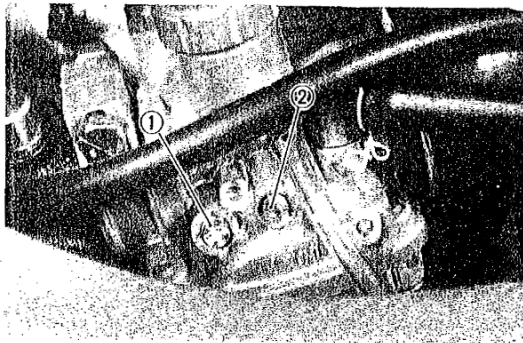
N.B.:
Les vis d'air de ralenti et de régime de ralenti
doivent être réglées séparément mais elles
doivent être réglées en même temps pour
obtenir un fonctionnement optimum du
moteur aux régimes de ralenti.

Leerlauf-Luftregulierschraube
(Zurückdrehung): 1-1/2

3. Leerlaufeinstellschraube
Den Motor anstellen and warmlaufen
lassen.
Drosselanschlagschraube ein- oder aus-
drehen, bis der Motor gleichmäßig mit
der vorgeschriebenen Leerlaufdrehzahl
läuft.

Leerlaufdrehzahl:
 1.350 ± 100 u/min

ANMERKUNG:
Bei der Leerlauf-Luftregulierschraube und der
Leerlaufeinstellschraube handelt es sich um
getrennte Einstellungen. Diese Einstellungen
müssen jedoch gleichzeitig vorgenommen
werden, um optimale Betriebsbedingungen
des Motors im Leerlauf zu erzielen.



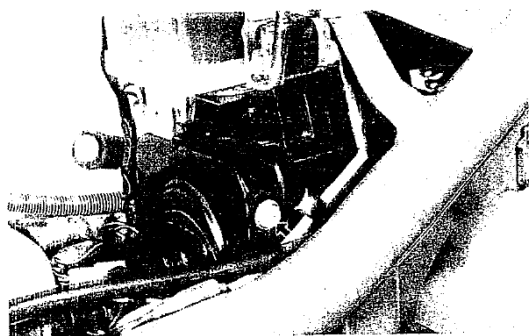
1. Pilot air screw
2. Throttle stop screw

1. Vis d'air de ralenti
2. Vis de régime de ralenti

1. Leerlauf-Luftregulierschraube
2. Leerlaufeinstellschraube

B. Air cleaner

1. Clean the element with solvent. After cleaning, remove the remaining solvent by squeezing the foam rubber. Then apply 30W motor oil to the entire surface and squeeze out the excess oil. The foam rubber should be wet but not dripping. Coat the sealing edges of the filter element with light grease.



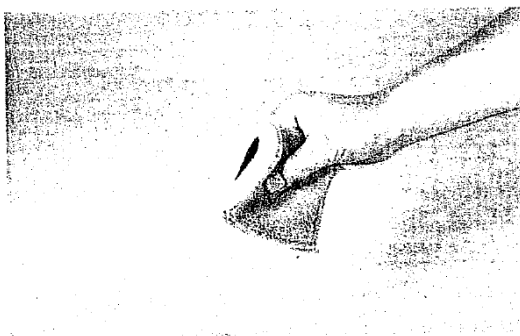
2. The air filter element should be cleaned once a month or every 1,600 km (1,000 mi). It should be cleaned more often if the machine is operated extremely in dusty areas.

NOTE: _____

Check the air cleaner joint rubber to the carburetor and manifold fittings for an air-tight seal.

B. Filtre à air

1. Nettoyer l'élément avec du solvant. Après le nettoyage, chasser le solvant restant en pressant l'élément. Ensuite appliquer de l'huile moteur 30W sur toute la surface de l'élément et exprimer l'excès d'huile. L'élément doit être imprégné mais il ne doit pas dégoutter. Enduire de graisse fluide les bords de l'élément qui font étanchéité.



2. Nettoyer l'élément du filtre à air au moins une fois par mois, soit tous les 1.600 km. Il doit être nettoyé plus souvent si la machine est utilisée dans des régions poussiéreuses ou humides.

N.B.: _____

Vérifier le raccord en caoutchouc reliant le carburateur et la pipe d'admission de sorte à assurer un joint étanche à l'air.

B. Luftfilter

1. Den Luftfiltereinsatz in Lösungsmittel waschen. Danach den Schaumgummi gut ausdrücken, um das Lösungsmittel zu entfernen. Anschließend Motoröl 30W auftragen, und überschüssiges Öl ausdrücken. Der Schaumgummi muß ölfeucht sein, darf aber nicht tropfen. Die Dichtkanten des Filtereinsatzes mit leichtem Fett einschmieren.



2. Der Luftfiltereinsatz sollte monatlich oder alle 1.600 km gereinigt werden. Wird die Maschine in extrem staubigen Gebieten gefahren, dann ist häufigere Reinigung notwendig.

ANMERKUNG: _____

Den Luftfilter-Gummianschluß an den Vergaser und den Krümmer auf Luftdichtheit prüfen.

NOTE:

Each time cleaner element maintenance is performed, check the air inlet to the cleaner case for obstructions. Check the air cleaner joint rubber to the carburetor and manifold fittings for an airtight seal. Tighten all fittings thoroughly to avoid the possibility of unfiltered air entering the engine.

CAUTION:

Never operate the engine with the air cleaner element removed.

This will allow unfiltered air to enter, causing rapid wear and possible engine damages. Additionally, operation without the cleaner element will affect carburetor jetting with subsequent poor performance and possible engine overheating.

N.B.:

A chaque entretien de l'élément du filtre à air, vérifier si la prise d'air filtre n'est pas obstruée. Vérifier l'étanchéité du raccord en caoutchouc prévu entre le filtre à air et le carburateur, ainsi que du raccord entre ce dernier et la tubulure d'admission. Serrer soigneusement toutes les fixations, pour éviter toute entrée d'air non filtré dans le moteur.

ATTENTION:

Ne jamais faire tourner le moteur sans filtre à air. L'aspiration d'air non filtré dans le moteur provoque une usure rapide et peut même causer des dommages sérieux. De plus, en l'absence du filtre à air, la carburation est perturbée, de sorte que le moteur, de toute façon, marchera mal et risque de surchauffer.

ANMERKUNG:

Jedesmal, wenn das Luftfilterelement gewartet wird, ist der Lufteinlaß in das Gehäuse auf Hindernisse abzusuchen. Luftfiltergummiverbindung mit dem Vergaser und Saugrohr auf luftdichten Anschluß untersuchen. Alle Befestigungselemente gründlich festziehen, um das Eindringen von ungefilterter Luft in den Motor zu verhindern. Die Wartungsabstände sind in Schmier­tabelle angegeben.

ACHTUNG:

Der Motor darf niemals mit ausgebautem Luftfilterelement betrieben werden, weil dadurch ungefilterte Luft in den Motor eindringt, die einen schnellen Verschleiß und möglicherweise einen Motorschaden verursacht. Darüberhinaus wird die Gemischbildung im Vergaser verändert, was zu schlechter Motorleistung und möglicherweise zu Motorüberhitzung führt.

C. Autolube pump

1. Air Bleeding

To bleed the oil pump, first remove the bleeder screw before cranking the engine or while keeping it idling. Then pull the oil pump wire as much as possible, and continue to run the engine until all air bubbles disappear from the oil flowing out from the bleeder hole.

2. Oil pump wire adjustment

Turn the adjuster so that the mark on the adjusting pulley is aligned with or a minimum of 1 mm before the Phillips head screw attached to the adjusting plate.

NOTE:

Before adjusting Autolube pump wire always set throttle cable freeplay first.

C. Pompe à Autolube

1. Purge

Pour purger la pompe à huile, enlever la vis purgeur, soit avant de mettre le moteur en marche, soit alors qu'il tourne déjà au ralenti. Ensuite, tirer sur le câble de pompe de manière à faire travailler le plongeur à pleine course, et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'on n'aperçoive plus aucune bulle d'air dans l'huile s'écoulant par l'orifice de purge.

2. Réglage du câble de pompe

Tourner le réglage de sorte que le repère sur la poulie de réglage soit aligné sur, ou au minimum 1 mm devant la vis à tête Philips fixant la rondelle de réglage.

N.B.:

Avant de régler le câble de la pompe à Autolube, toujours régler en premier le jeu du câble d'accélérateur.

C. Autolube-Schmierölpumpe

1. Entlüften

Um die Ölpumpe zu entlüften, muß zuerst die Pumpenentlüftungsschraube ausgedreht werden. Danach am Ölpumpenseil ziehen (bis zum Anschlag) und den Motor im Leerlauf laufen lassen, bis das aus der Entlüftungsbohrung ausfließende Öl keine Luftblasen enthält.

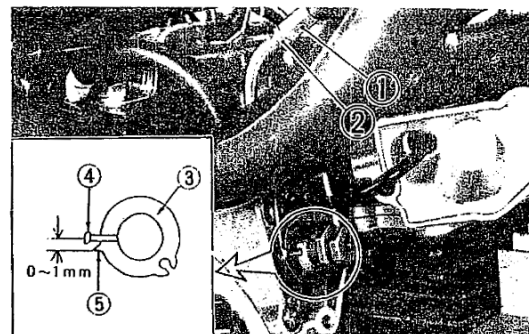
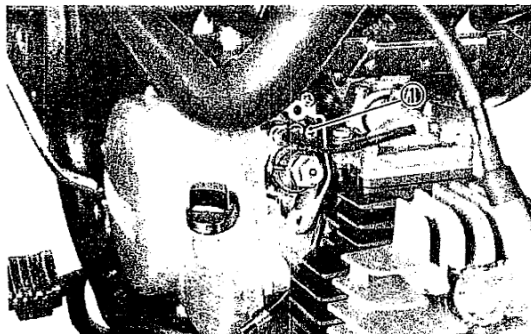
2. Einstellen des Ölpumpenseiles

Den Einsteller drehen, so daß die Markierung der Einstellscheibe mit der an der Einstellplatte angebrachten Kreuzschlitzschraube fluchtet bzw. bis zu 1 mm vor dieser angeordnet ist.

ANMERKUNG:

Vor dem Einstellen des Autolube-Pumpenseiles immer das Spiel des Gasseilzuges einstellen.

- 1. Bleeder screw
- 1. Vis purgeur
- 1. Entlüftungsschraube

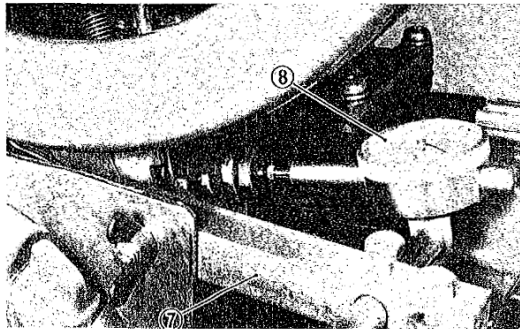


- 1. Adjuster
- 2. Locknut
- 3. Adjusting pulley
- 4. Phillips head screw
- 5. Mark
- 1. Adjusteur
- 2. Ecrou de blocage
- 3. Poulie de réglage
- 4. Vis à tête Phillips
- 5. Marque
- 1. Einsteller
- 2. Sicherungsmutter
- 3. Einstellscheibe
- 4. Kreuzschlitzschraube
- 5. Markierung

3. Minimum pump stroke adjustment

Set the dial gauge as shown in the photo, and check to see if the pump stroke is correct while keeping the engine idling. To adjust, turn in or out the adjusting bolt properly for adjustment. Turning the adjusting bolt clockwise decreases the pump stroke; while turning counterclockwise increases the pump stroke.

Minimum pump stroke:
0.15 ~ 0.20 mm

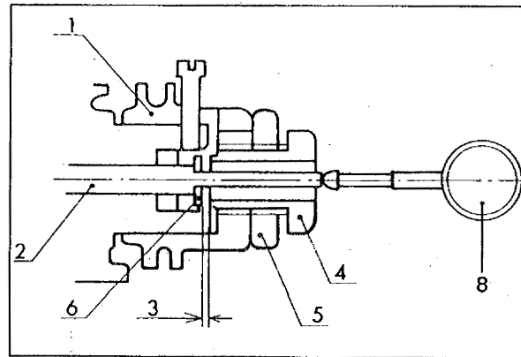


3. Réglage de la course minimale de la pompe

Mettre en place le comparateur à cadran comme indiqué sur la photo, et contrôler si la course de la pompe est correcte tout en maintenant moteur au ralenti.

Pour régler la course du plongeur, procéder au réglage en vissant ou dévissant le boulon de réglage. En tournant ce boulon dans le sens des aiguilles d'une montre, on réduit la course de la pompe, en le tournant en sens inverse, on augmente la course de la pompe.

Course minimale de la pompe:
0,15 ~ 0,20 mm



3. Einstellung des minimalen Pumpenhubes

Eine Meßuhr gemäß Abbildung anbringen und bei Leerlaufdrehzahl den Pumpenhub überprüfen.

Die Einstellschraube ein- oder ausschrauben, um die richtige Einstellung zu erhalten. Durch Drehen der Einstellschraube im Uhrzeigersinn wird der Kolbenhub verkleinert, durch Drehen im Gegenuhrzeigersinn vergrößert sich der Kolbenhub.

Mindestpumpenhub:
0,15 ~ 0,20 mm

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. Adjust pulley | 1. Einstellscheibe |
| 2. Plunger | 2. Plungerkolben |
| 3. Min. stroke | 3. Mindesthub |
| 4. Adjusting bolt | 4. Einstellschraube |
| 5. Lock nut | 5. Sicherungsmutter |
| 6. Adjusting plate | 6. Einstellplatte |
| 7. Dial gauge stand | 7. Messuhrständer |
| 8. Dial gauge | 8. Messuhr |

- | |
|------------------------------------|
| 1. Poulie de réglage |
| 2. Plongeur |
| 3. Course minimum |
| 4. Boulon de réglage |
| 5. Ecrou de blocage |
| 6. Plaque de réglage |
| 7. Support de comparateur à cadran |
| 8. Comparateur à cadran |

D. Clutch

1. Free play adjustment

- a. Tighten the adjusting screw on the clutch lever holder, leaving approx. 5 mm unscrewed from the head.
- b. Tighten the push screw until it lightly contacts the push rod end, and back it out 1/4 turn.

If play still exists at the clutch lever, it should be removed by turning the clutch cable adjuster.

- c. Turn the length adjuster either in or out until proper lever free play is achieved.

Free play:

2.0 ~ 3.0 mm (0.08 ~ 0.12 in)

D. Embrayage

1. Réglage du jeu

- a. Serrer la vis de réglage du support de levier d'embrayage en laissant environ 5 mm de filetage apparent.
- b. Serrer la vis de poussée jusqu'au contact léger avec la tige de débrayage, puis la reculer le 1/4 de tour. S'il reste du jeu au levier d'embrayage, le rattraper en serrant la vis de réglage du câble.
- c. Serrer ou desserrer le régleur au levier jusqu'à obtenir le jeu libre spécifié.

Jeu libre: 2,0 ~ 3,0 mm

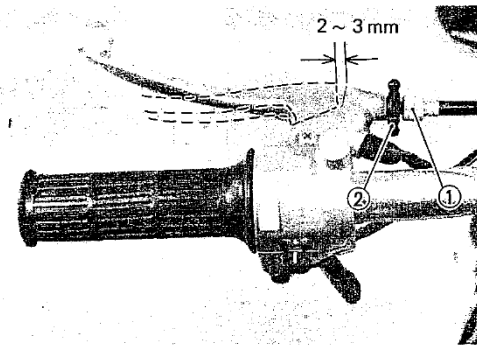
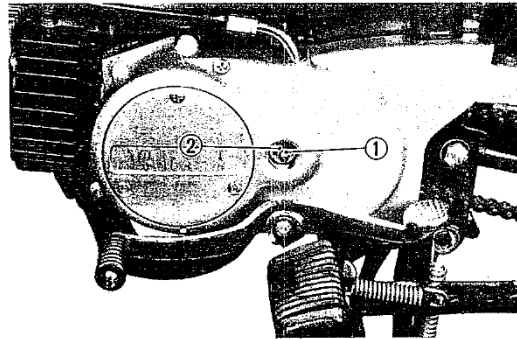
D. Kupplung

1. Einstellen des Kupplungsspiels

- a. Die Einstellschraube am Kupplungshebelhalter festziehen, bis sich der Schraubenkopf etwa 5 mm über der Oberfläche befindet.
- b. Danach die Druckschraube anziehen, bis diese leicht am Schubstangenende aufsitzt; von dieser Stellung die Druckschraube um 1/4 Drehung lösen. Falls danach der Kupplungshebel noch immer zu viel Spiel aufweist, dieses durch Drehen des Kupplungsseileinstellers aufnehmen.
- c. Den Seillängeneinsteller ein- oder ausdrehen, bis das richtige Spiel am Hebel eingestellt ist.

Hebelspiel: 2,0 ~ 3,0 mm

1. Push screw
2. Locknut
1. Vis de poussée
2. Ecrou de blocage
1. Druckschraube
2. Sicherungsmutter



1. Adjuster
2. Lock nut
1. Adjusteur
2. Ecrou de blocage
1. Einsteller
2. Sicherungsmutter

E. Fuel petcock

1. Clean Fuel Filter
 - a. Turn fuel petcock to "ON" position.
 - b. Remove filter cup and clean filter.

NOTE: _____
If filter is damaged, replace.

E. Robinet à d'essence

1. Nettoyage du filtre
 - a. Mettre le robinet à essence sur la position "ON".
 - b. Enlever le couvercle du filtre et nettoyer le filtre.

N.B.: _____
Remplacer le filtre s'il est endommagé.



E. Kraftstoffhahn

1. Kraftstofffilter reinigen
 - a. Kraftstoffhahn auf Position „ON“ drehen.
 - b. Filtergefäß entfernen und Filter reinigen.

ANMERKUNG: _____
Falls der Kraftstofffilter beschädigt ist, muß er erneuert werden.

F. Brakes and wheels

1. Brake adjustment
 - a. Front brake

Free play: 5 ~ 8 mm

F. Freins et roues

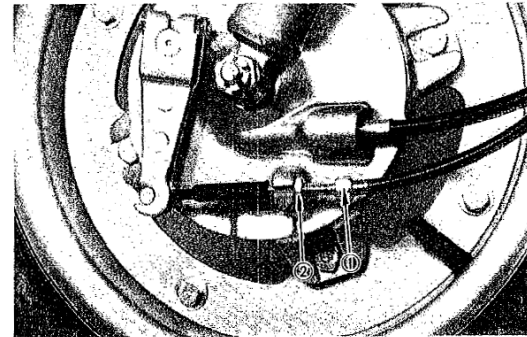
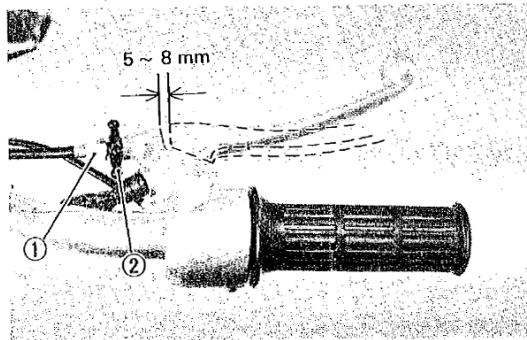
1. Réglage des freins
 - a. Frein avant

Jeu: 5 ~ 8 mm

F. Bremsen und Räder

1. Einstellung der Bremsen
 - a. Vorderradbremse

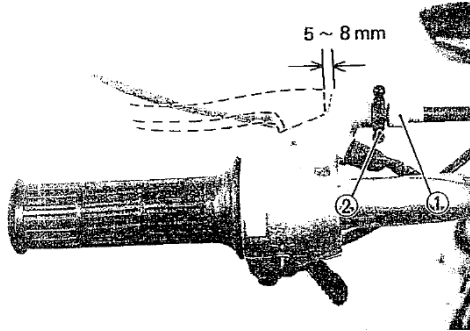
Spiel am Handbremshebel: 5 ~ 8 mm



1. Adjuster
2. Lock nut
1. Adjusteur
2. Ecrou de blocage
1. Einsteller
2. Kontermutter

b. Rear brake

Free play: 20 ~ 30 mm



1. Adjuster 1. Adjusteur 1. Einsteller
 2. Lock nut 2. Ecrou de blocage 2. Kontermutter
 (Except for Denmark, Sweden)
 (Sauf pour Danemark, Suède)
 (Ausgenommen für Dänemark, Schweden)

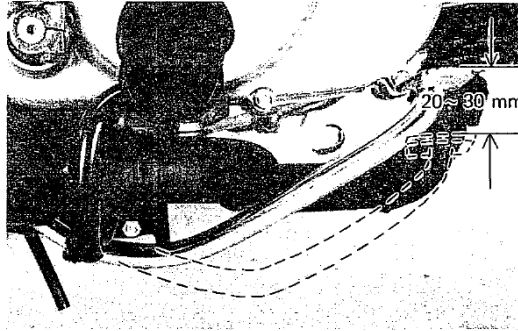
2. Tires

a. Tire pressure

Front	1.2 kg/cm ²
Rear	1.5 kg/cm ²

b. Frein arrière

Jeu: 20 ~ 30 mm



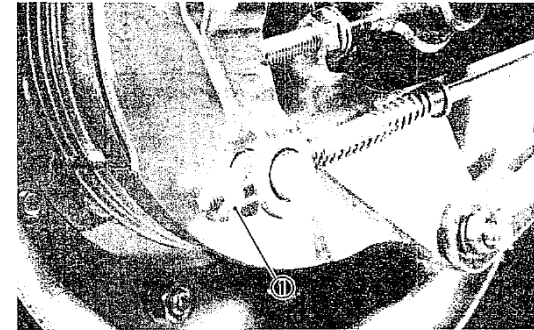
2. Pneus

a. Pression des pneus

AV	1,2 kg/cm ²
AR	1,5 kg/cm ²

b. Hinterradbremse

Spiel am Fußbremshebel: 20 ~ 30 mm



1. Adjuster 1. Adjusteur 1. Einsteller

2. Reifen

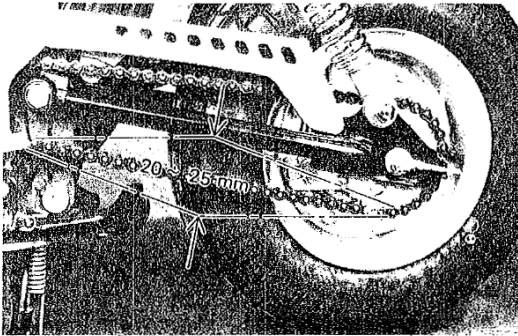
a. Reifendruck

Vorderrad	1,2 kg/cm ²
Hinterrad	1,5 kg/cm ²

G. Drive chain

1. Inspection

With the main stand erected, measure the slack of drive chain in the manner as shown in the photo. The slack should be measured at 20 ~ 25 mm. If not, it should be adjusted.



2. Adjustment

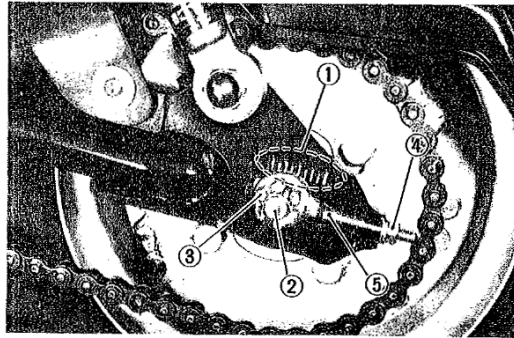
- Remove the cotter pin, and loosen the axle nut.
- By turning the adjuster nuts, adjust the chain slack to specification. (Both right and left adjuster nuts should be positioned evenly.)
- Always use new cotter pins. Be sure to tighten the adjuster lock nut after adjustment.

Axle nut torque: 7.0 m·kg (50 ft·lb)

G. Chaîne de transmission

1. Contrôle

La machine étant montée sur la béquille centrale, mesurer le débattement de la chaîne de la manière illustrée ci-contre. Celui-ci doit être de 20 à 25 mm, sinon le régler.



2. Réglage

- Retirer l'agrafe et desserrer l'écrou d'axe de roue.
- Tourner les écrous des tendeurs et régler la tension de la chaîne comme indiqué (Les tendeurs droit et gauche doivent occuper la même position).
- Toujours monter de nouvelles agrafes. Après le réglage, bien serrer les contre-écrous des tendeurs.

Couple de serrage de l'écrou d'axe de roue: 7,0 m·kg

G. Antriebskette

1. Prüfung

Die Maschine am Hauptständer abstellen und den Durchhang der Antriebskette gemäß Abbildung messen. Der Durchhang sollte 20 ~ 25 mm betragen; wenn nicht, den Kettendurchhang nachjustieren.

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. Position marks | 1. Répère gravé |
| 2. Axle | 2. Axe |
| 3. Axle nut | 3. Ecrou d'axe |
| 4. Adjust nut | 4. Ecrou de réglage |
| 5. Chain puller | 5. Tendeur de chaîne |

- | |
|--------------------------|
| 1. Positionsmarkierungen |
| 2. Achswelle |
| 3. Achswellenmutter |
| 4. Einstellmutter |
| 5. Kettespanner |

2. Einstellen

- Den Splint entfernen und die Achsmutter lösen.
- Die Einstellmuttern drehen, bis der Kettendurchhang dem vorgeschriebenen Wert entspricht. (Die rechte und die linke Einstellmutter müssen jeweils um den gleichen Betrag nachjustiert werden.)
- Immer einen neuen Splint verwenden. Nach der Einstellung, unbedingt die Sicherungsmutter des Einstellers festziehen.

Anzugsmoment des Achsmutter:
7,0 m·kg

H. Steering head

1. Inspection

Block machine up so that front wheel is off the ground. Grasp bottom of forks and gently rock fork assembly backward and forward, checking for any looseness in the steering bearings.

2. Adjustment

Loosen stem bolt and adjust steering head fitting nut until steering head is tight without binding when forks are turned.

NOTE:

After adjustment, make certain forks pivot from stop to stop without binding. If bearing is noticed, repeat adjustment.

Tightening torque:

Stem bolt: 2.0 m-kp (14 ft-lb)

H. Tête de direction

1. Vérification

Soulever la machine de sorte à libérer la roue avant du sol. Saisir le bas de la fourche et basculer le tout d'avant et d'arrière pour vérifier le jeu des roulements de direction.

2. Réglage

Desserrer le boulon de colonne de direction et régler l'écrou de réglage jusqu'à rattraper le jeu des roulements. La fourche doit pouvoir pivoter sans points durs.

N.B.:

Après ce réglage, s'assurer que la fourche pivote d'une butée à l'autre sans points durs. Si l'on remarque de la résistance, reprendre ce réglage.

Couple de serrage:

Boulon de tige: 2,0 m-kp

H. Lenkerkopf

1. Prüfung

Das Vorderrad vom Boden abheben und den Motor unterbauen. Die Gabelbeine an der Unterseite mit beiden Händen anfassen und leicht nach vorne und rückwärts bewegen, um die Lenkerkopflager auf Lockerung zu prüfen.

2. Einstellung

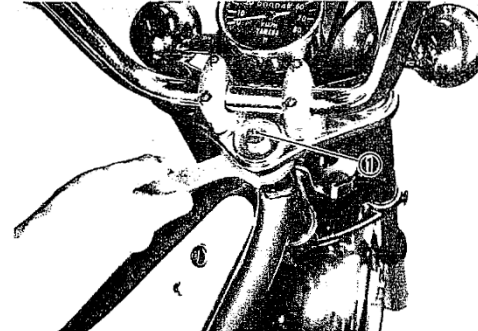
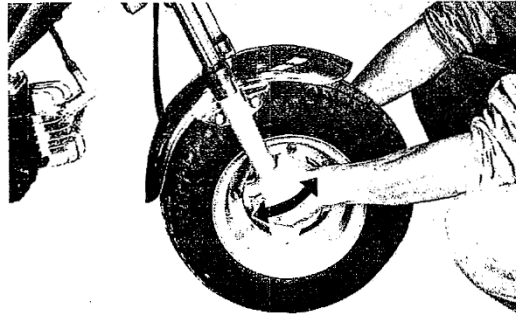
Die Lenkerschaftschraube lösen und die Lenkerkopfmutter einstellen, bis sich die Gabel spielfrei, aber ohne zu klemmen, drehen läßt.

ANMERKUNG:

Nach der Einstellung ist darauf zu achten, daß sich die Vorderradgabel von Anschlag zu Anschlag ohne zu klemmen drehen läßt. Falls die Gabel klemmt, die Einstellung wiederholen.

Anzugsmoment der

Lenkerschaftschraube: 2,0 m-kp



1. Steering fitting bolt

1. Boulon de fixation de colonne

1. Lenkerschaftschraube

2-3. ELECTRICAL

A. Contact breaker points

1. Apply a few drops of light-weight machine oil or distributor lubricant to the point cam lubricator.

B. Ignition timing

Ignition timing must be set with dial gauge and point checker.

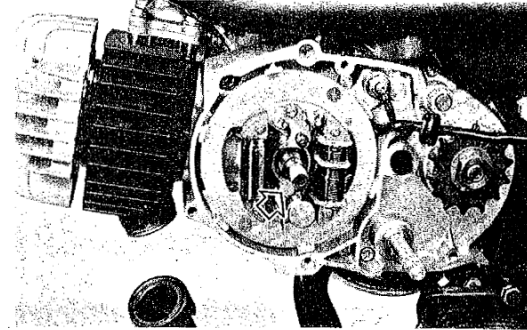
Proceed as follows:

1. Remove cylinder head and set dial gauge stand on cylinder stud bolt.
2. Insert dial gauge into stand.
3. Remove left engine crankcase cover.

2-3. PARTIE ELECTRIQUE

A. Rupteur

1. Appliquer quelques gouttes d'huile à mécanisme ou de lubrifiant pour distributeurs sur le feutre de graissage de la came de rupteur.



B. Avance à l'allumage

Le réglage de l'avance à l'allumage s'effectue à l'aide d'un comparateur à cadran et d'un contrôleur de rupteurs.

Procéder comme suit:

1. Enlever la culasse, et installer le support pour comparateur à cadran sur les goujons du cylindre.
2. Poser le comparateur dans son support.
3. Enlever le couvercle de carter gauche.

2-3. ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG

A. Unterbrecherkontakte

1. Einige Tropfen leichtes Maschinenöl oder Unterbrecherschmiermittel auf die Unterbrechernoche-Schmiervorrichtung auftragen.

B. Zündzeitpunktverstellung

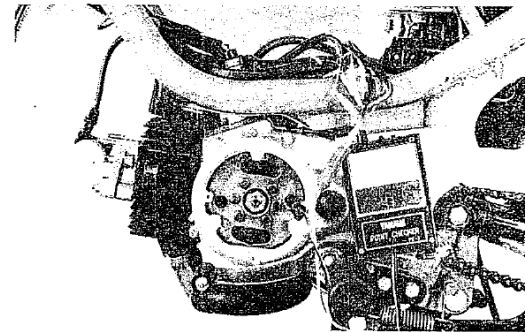
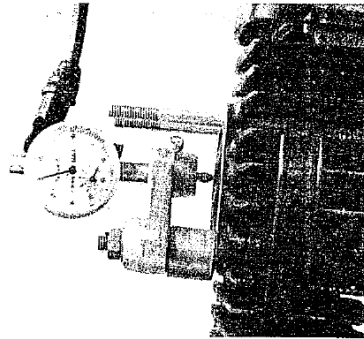
Die Zündzeiteinstellung muß mit einer Meßuhr und einem Kontaktprüfgerät vorgenommen werden.

1. Zylinderkopf abnehmen und Meßuhrständer am Zylinderstehbolzen anbringen.
2. Meßuhr in den Ständer einführen.
3. Linken Kurbelgehäusedeckel abnehmen.

4. Switch on point checker and adjust. Disconnect magneto harness coming from main harness. Connect red lead of point checker to black wire in wire harness coming from magneto.
5. Connect black lead of point checker to unpainted surface of cylinder fin or unpainted crankcase bolt or screw.
6. Rotate magneto flywheel until piston is at top-dead-center. Set the zero on dial gauge face to line up exactly with dial gauge needle. Tighten set screw on dial gauge stand to secure dial gauge assembly. Rotate flywheel back and forth to be sure that indicator needle does not go past zero.

4. Mettre le contrôleur de rupteurs sous tension, et le régler. Débrancher les fils du volant magnétique du faisceau électrique principal. Raccorder le fil rouge du contrôleur de rupteurs au fil noir du faisceau en provenance du volant magnétique.
5. Mettre le fil noir du contrôleur de rupteurs à la masse sur une partie du moteur dépourvue de peinture: ailette du cylindre, ou bien vis ou boulon du carter.
6. Amener le piston au point mort haut en tournant le volant. Faire coïncider exactement le zéro du cadran du comparateur avec l'aiguille de l'appareil, et serrer la vis de pression du support de comparateur, afin de bloquer ce dernier. S'assurer de ce que l'aiguille du comparateur ne dépasse pas le zéro en tournant le volant dans les deux sens.

4. Unterbrecherprüfer einschalten und nachstellen. Leitungsdrähte des Schwungmagnetzünders vom Kabelbaum trennen. Rote Leitung des Unterbrecherprüfers mit der schwarzen Leitung des Schwungmagnetzünders verbinden.
5. Schwarzen Leitungsdraht des Unterbrecherprüfers mit unlackierter Oberfläche der Zylinderkühlrippen oder der Kurbelgehäusebolzen oder -schrauben verbinden.
6. Schwungrad des Magnetzünders drehen bis der Kolben im oberen Totpunkt ist. Null der Meßuhr genau mit dem Zeiger ausrichten. Stellschraube am Meßrichtig zu befestigen. Schwungrad hin und her drehen, um sicherzustellen, daß die Nadel nicht über die Nullanzeige hinausgeht.



7. Starting at T.D.C. rotate flywheel clockwise until dial gauge reads approximately 4 needle revolutions before-top-dead-center (B.T.D.C.).
8. Slowly turn flywheel counterclockwise until dial gauge reads ignition advance setting listed in Specifications Table. At this time, the point checker needle should swing from "CLOSED" to "OPEN" position, indicating the contact breaker (ignition points) have just begun to open.

Ignition timing (B.T.D.C.):

$1.8 \pm 0.15 \text{ mm}$

9. Repeat step 7. and 8. to verify point opening position. If points do not open within specified tolerance, they must be adjusted.

7. A partir du P.M.H., tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que le comparateur indique approximativement 4 tours d'aiguille avant le point mort haut (Av. P.M.H.).
8. Tourner lentement le volant en sens inverse des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que le comparateur indique le point d'allumage spécifié au tableau des caractéristiques techniques. A ce moment précis, l'aiguille du contrôleur de rupteurs doit osciller de la position "CLOSED" à la position "OPEN", indiquant que les contacts du rupteur viennent de commencer à s'écarter.

Point d'allumage (Av. P.M.H.):

$1,8 \pm 0,15 \text{ mm}$

9. Répéter les opérations 7 et 8 pour s'assurer de ce que l'ouverture du rupteur correspond bien au point d'allumage spécifié. Si l'erreur dépasse la tolérance, le rupteur doit être réglé.

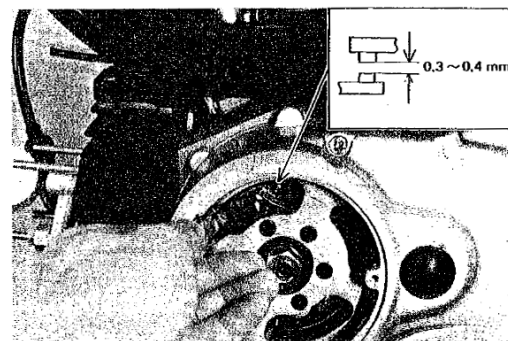
7. Schwungrad vom oberen Totpunkt im Uhrzeigersinn drehen, bis die Nadel ungefähr vier Umdrehungen vollführt hat (vier Umdrehungen vor oberem Totpunkt).
8. Nun das Schwungrad langsam im Gegenuhrzeigersinn drehen, bis die Meßuhr die in der Tabelle angegebene Frühzündungseinstellung anzeigt. Zu diesem Zeitpunkt muß die Anzeigenadel des Unterbrecherprüfers von der Stellung „CLOSED“ auf „OPEN“ schwingen, wodurch angezeigt wird, daß sich die Unterbrecherkontakte gerade zu öffnen beginnen.

Frühzündungseinstellung

(vor oberem Totpunkt):

$1,8 \pm 0,15 \text{ mm}$

9. Die Schritte 7 und 8 wiederholen, um den Öffnungszeitpunkt der Kontakte zu überprüfen. Falls sie nicht innerhalb der vorgeschriebenen Toleranz öffnen, müssen sie eingestellt werden.



10. Adjust ignition points by barely loosening Phillips head screw and carefully rotating contact breaker assembly with a slotted screwdriver. Make minor adjustment and retighten Phillips head screw before rechecking timing. Recheck timing by repeating steps 7. and 8.
11. When correct ignition timing has been accomplished, check maximum point gap by turning flywheel until maximum point gap occurs. Measure point gap with thickness gauge.

Point gap	
Normal:	0.35 mm
Minimum:	0.30 mm
Maximum:	0.40 mm

C. Battery

A poorly maintained battery will deteriorate quickly.

The battery fluid should be checked at least once a month.

1. The level should be between the upper and lower level marks. Use only distilled water if refilling is necessary.

NOTE:

Normal tap water contains minerals which are harmful to a battery; therefore, refill only with distilled water.

10. Pour régler le rupteur, desserrer légèrement la vis à tête Phillips, juste assez pour pouvoir faire pivoter délicatement le rupteur à l'aide d'un tournevis à tête plate. Après avoir déplacé légèrement le rupteur, resserrer la vis à tête Phillips et, ensuite, vérifier l'avance en répétant les opérations 7 et 8.
11. Une fois l'avance à l'allumage correctement réglée, tourner le volant jusqu'à ce que les contacts du rupteur soient écartés au maximum, et mesurer l'intervalle entre les contacts à l'aide d'un calibre à lames.

Ecartement des contacts du rupteur	
Normal:	0,35 mm
Minimum:	0,30 mm
Maximum:	0,40 mm

C. Batterie

Une batterie mal entretenue se détériore rapidement.

Le niveau de l'électrolyte doit être vérifié au moins une fois par mois.

1. Le niveau de l'électrolyte doit toujours se situer entre les repères supérieur et inférieur. Pour rétablir le niveau, employer exclusivement de l'eau distillée.

N.B.:

L'eau du robinet contient ordinairement des sels minéraux nuisibles à la batterie, c'est pourquoi il ne faut utiliser que de l'eau distillée.

10. Unterbrecherkontakte durch Lösen der Kreuzschlitzschraube und vorsichtiges Drehen des Unterbrechers mit einem Schlitzschraubenzieher einstellen. Feineinstellung vornehmen und Kreuzschlitzschraube vor der Überprüfung festziehen. Zündzeitpunkt durch Wiederholen der Schritte 7 und 8 nochmals überprüfen.
11. Wenn der richtige Zündzeitpunkt erzielt wurde, ist der größte Kontaktabstand zu überprüfen, indem das Schwungrad gedreht wird, bis der Kontaktabstand am größten ist. Kontaktabstand mit der Fühlerlehre messen.

Kontaktabstand	
Nennwert:	0,35 mm
Kleinstwert:	0,30 mm
Größtwert:	0,40 mm

C. Batterie

Die Lebensdauer einer Batterie hängt hauptsächlich von deren Wartung ab. Der Säurestand in der Batterie muß mindestens einmal im Monat überprüft werden.

1. Das Säureniveau muß sich zwischen der oberen und unteren Standmarke befinden. Nur destilliertes Wasser verwenden, falls ein Nachfüllen erforderlich ist.

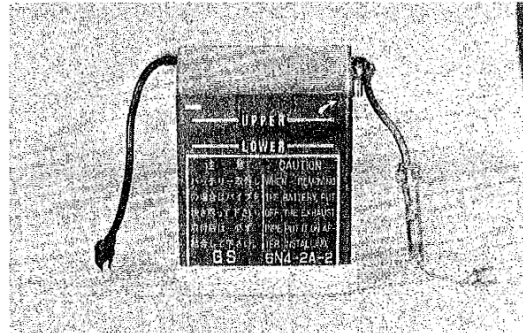
ANMERKUNG:

Normales Leitungswasser enthält Minerale, die schädlich für die Batterie sind; daher nur destilliertes Wasser auffüllen.

2. Always make sure the connections are correct when putting the battery back in the motorcycle. The red lead is for the + terminal and the black lead is for the - terminal. Make sure the breather pipe is properly connected and is not damaged.

2. Avoir soin de raccorder correctement la batterie chaque fois qu'on la remonte sur la moto. Le fil rouge doit être raccordé à la borne + et le fil noir à la borne -. S'assurer de ce que le tuyau d'aération est bien connecté et qu'il n'est pas bouché.

2. Beim Einbau der Batterie in die Maschine immer auf richtige Polung der Leitungskabel achten. Der rote Leiter ist an die positive (+), der schwarze Leiter an die negative (-) Polklemme anzuschließen. Auch darauf achten, daß das Belüftungsrohr richtig angeschlossen und nicht beschädigt bzw. verstopft ist.



NOTE:

When filled with diluted sulfuric acid (electrolyte), this battery can be put into use immediately. That is, it is a dry-charged battery. It is advisable, however, that the battery be charged as much as possible before using for the first time for maximum performance. This initial charge will prolong the life of the battery.

Charging current	0.4A
Charging hours	10 hrs

N.B.:

Cette batterie est chargée à sec, c'est-à-dire qu'on peut l'utiliser dès qu'elle est remplie d'électrolyte (solution diluée d'acide sulfurique). Pour en obtenir un rendement maximum, il est quand même préférable de la recharger avant sa mise en service. Cette charge initiale favorise également la longévité de la batterie.

Courant de charge	0,4A
Durée de charge	10 h

ANMERKUNG:

Wenn die Batterie mit verdünnter Schwefelsäure (Elektrolyt) gefüllt ist, kann sie sofort verwendet werden; d.h. es wird eine im trockenen Zustand geladene Batterie verwendet. Um optimales Leistungsvermögen sicherzustellen, ist es jedoch empfehlenswert, vor dem ersten Einsatz der Batterie diese vollständig aufzuladen. Durch dieses anfängliche Aufladen wird die Lebensdauer der Batterie wesentlich verlängert.

Ladestrom	0,4A
Ladedauer	10h

CHAPTER 3. ENGINE OVERHAULING

3-1.	DISASSEMBLY	33
3-2.	INSPECTION AND REPAIRING .	37
	A. Decarbonizing	37
	B. Piston rings	38
	C. Piston outside diameter measurement	38
	D. Cylinder bore measurement ...	39
	E. Piston clearance	39
	F. Autolube pump	40
	G. Clutch	42
	H. Primary drive and driven gear	48
	I. Kick starter	48
	J. Transmission and sub- transmission	49
	K. Crankshaft	50
	L. Bearings and oil seals	51
3-3.	ENGINE ASSEMBLY AND ADJUSTMENT	51
	A. Crankshaft	51
	B. Transmission installation	52
	C. Sub-transmission installation ..	54
	D. Crankcase	56
	E. Shifter	57
	F. Pump drive and primary drive gear	57
	G. Clutch	58

CHAPITRE 3. REVISION DU MOTEUR

3-1.	DEMONTAGE	33
3-2.	VERIFICATIONS ET REPARATION	37
	A. Décalaminage	37
	B. Segments	38
	C. Mesure du diamètre extérieur du piston	38
	D. Mesure de l'alésage du cylindre ...	39
	E. Jeu de piston	39
	F. Pompe Autolube	40
	G. Embrayage	42
	H. Pignon d'entraînement et pignon mené primaire	48
	I. Kick starter	48
	J. Boîte à vitesses et boîte à vitesses auxiliaire	49
	K. Vilebrequin	50
	L. Roulements et joints d'huile	51
3-3.	MONTAGE ET REGLAGE DU MOTEUR	51
	A. Vilebrequin	51
	B. Montage du boîte à vitesses	52
	C. Montage du changement de vitesse auxiliaire	54
	D. Carter	56
	E. Sélecteur	57
	F. Pignon d'entraînement de la pompe et de transmission primaire	57
	G. Embrayage	58

ABSCHNITT 3. INSTANDSETZUNG DES MOTORS

3-1.	ZERLEGUNG	33
3-2.	PRÜFUNG UND REPARATUR ...	37
	A. Entfernen der Ölkohle	37
	B. Kolbenringe	38
	C. Messen des Kolbenaußendurch- messers	38
	D. Messen der Zylinderbohrung ...	39
	E. Kolbenspiel	39
	F. Autolube-Schmierölpumpe	40
	G. Kupplung	42
	H. Primärtriebs- und -abtriebsrad ..	48
	I. Kickstarter	48
	J. Getriebe und Hilfsgetriebe	49
	K. Kurbelwelle	50
	L. Lager und Ölringdichtungen	51
3-3.	ZUSAMMENBAU UND EINSTELLUNG DES MOTORS ..	51
	A. Kurbelwelle	51
	B. Getriebe und Hilfsgetriebe	52
	C. Einbau der Getriebe- Untergruppe	54
	D. Kurbelgehäuse	56
	E. Schaltung	57
	F. Pumpen-Antriebs- und Primärabtriebsrad	57
	G. Kupplung	58

3

CHAPTER 3. ENGINE OVERHAULING

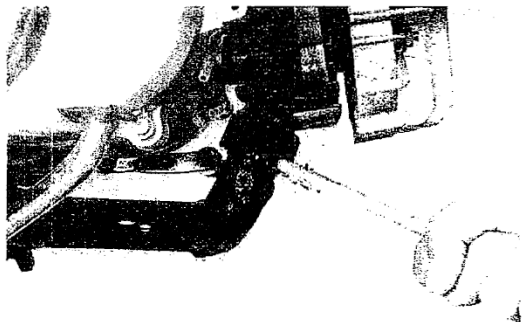
3-1. DISASSEMBLY

1. Remove exhaust pipe ring nut.
2. Remove flywheel securing nut using magnet holder, note the position and direction of the washers.
3. Install flywheel puller on flywheel and tighten it.

3

NOTE: _____
The puller body has a lefthand thread.

4. While holding puller body, tighten push bolt. This will pull flywheel off the tapered end of the crankshaft.



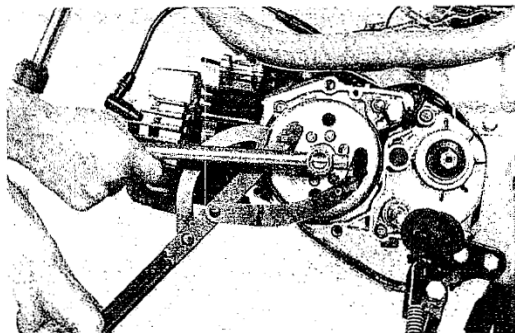
CHAPITRE 3. REVISION DU MOTEUR

3-1. DEMONTAGE

1. Enlever l'écrou annulaire du tuyau d'échappement.
2. Enlever l'écrou de fixation du volant, en s'aidant de la clé de maintien du volant. Noter la position et l'orientation des rondelles.
3. Installer l'arrache-volant sur le volant, et le serrer.

N.B.: _____
L'arrache-volant comporte un pas à gauche.

4. Tout en tenant le corps de l'arrache-volant, serrer son boulon de pression pour détacher le volant de l'extrémité conique du vilebrequin.



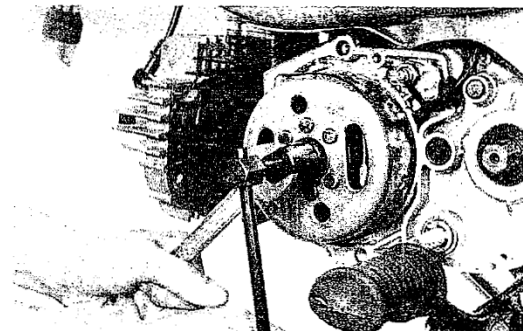
ABSCHNITT 3. ÜBERHOLEN DES MOTORS

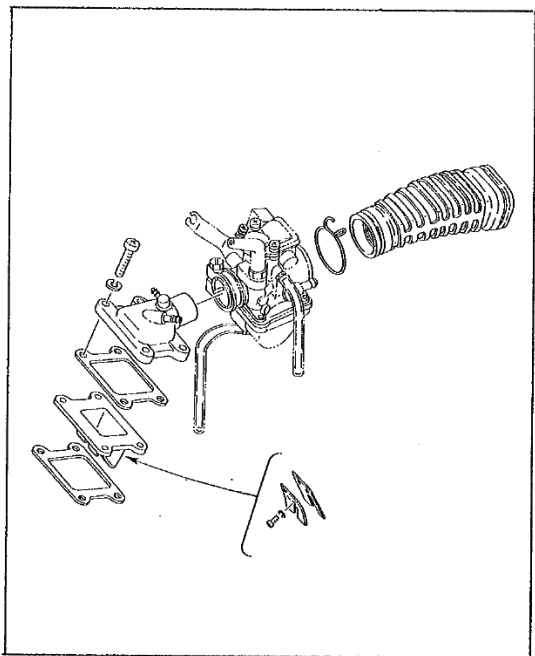
3-1. ZERLEGUNG

1. Auspuffrohr-Ringmutter abnehmen.
2. Schwungradbefestigungsmutter unter Benutzung des Magnetzündhalterwerkzeuges entfernen; dabei die Lage und Richtung der Scheiben beachten.
3. Abziehvorrichtung für das Schwungrad in dieses einschrauben und festziehen.

ANMERKUNG: _____
Der Einschraubteil der Abziehvorrichtung hat Linksgewinde.

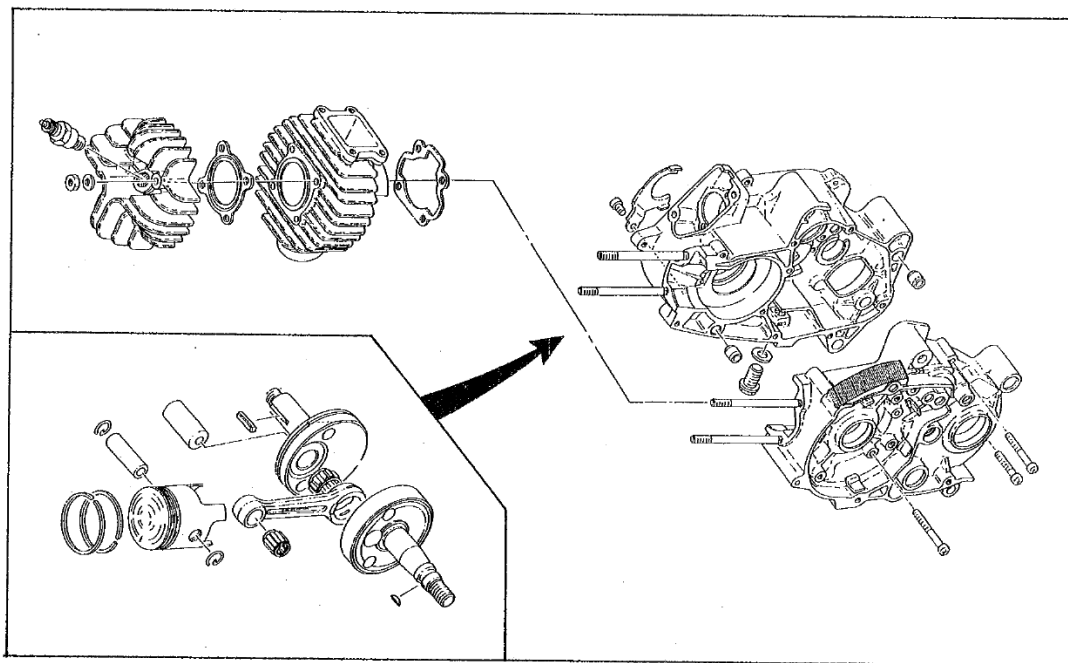
4. Einschraubteil der Abziehvorrichtung halten und Druckboizen anziehen. Dadurch wird das Schwungrad von dem kegeligen Ende der Kurbelwelle abgezogen.





NOTE:

Before removing the piston pin clip, cover the crankcase with a clean rag so you will not accidentally drop the clip into the crankcase.

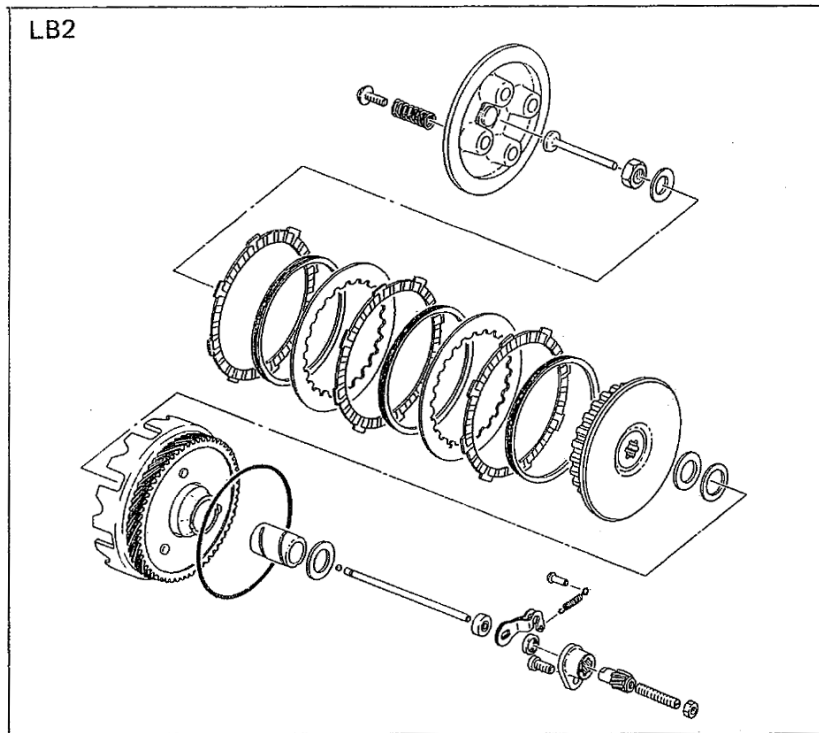


N.B.:

Avant d'enlever l'arrêt d'axe de piston, couvrir l'ouverture du carter avec un chiffon, pour éviter de laisser tomber accidentellement l'arrêt d'axe dans le carter.

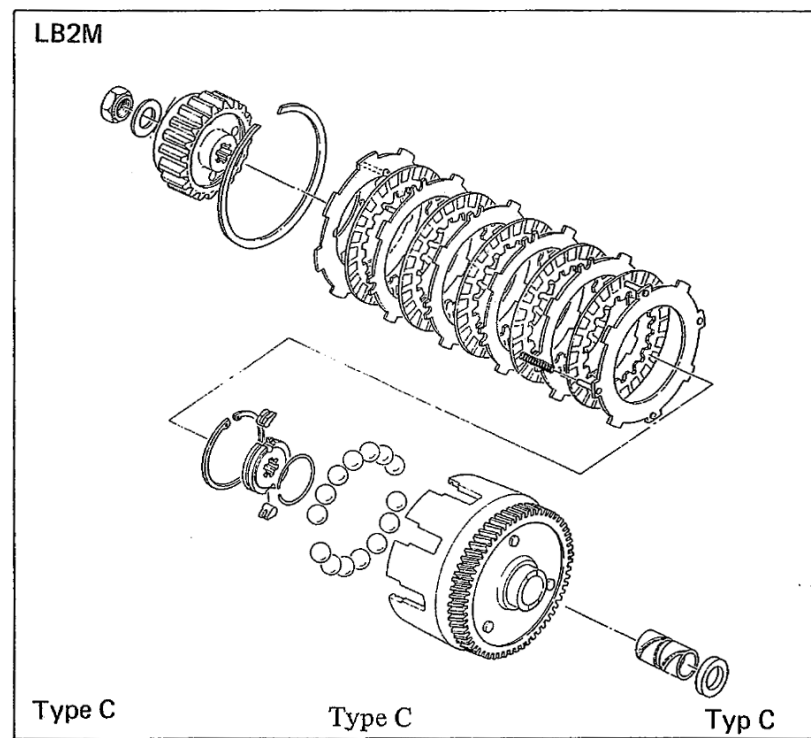
ANMERKUNG:

Vor dem Entfernen des Sicherungsringes ist das Kurbelgehäuse mit einem sauberen Lappen abzudecken, damit der Ring nicht in das Kurbelgehäuse fallen kann.



5. Use the clutch holding tool when remove the clutch lock nut.

5. Lorsqu'on enlève l'écrou de l'embrayage, utiliser l'outil de maintien de l'embrayage.

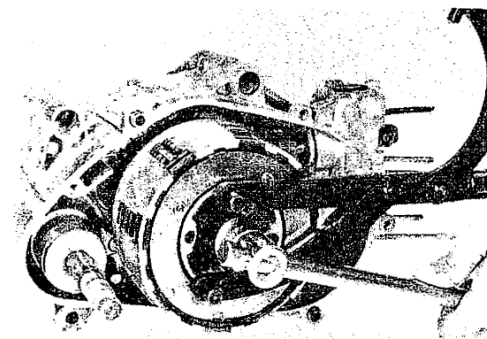
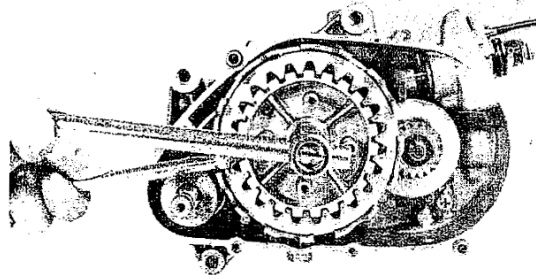


Type C

Type C

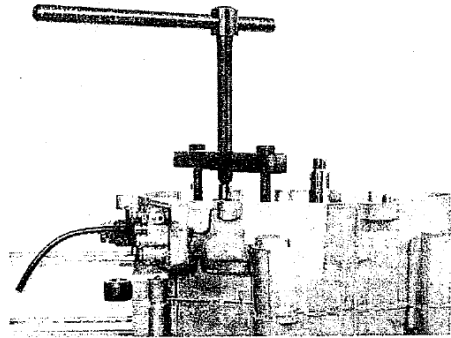
Typ C

5. Das Kupplungshaltewerkzeug verwenden, wenn die Kupplungs-Sicherungsmutter ausgebaut wird.



Crankshaft

Remove crankshaft assembly with the crankcase separating tool.

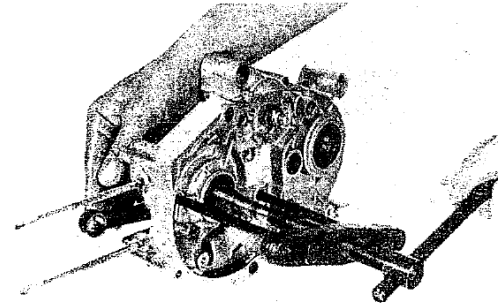


Vilebrequin

Déposer le vilebrequin du carter à l'aide de l'outil de séparation des demi-carter.

Kurbelgehäuse

Die Kurbelwelleneinheit mit Hilfe des Kurbelgehäuse-Trennwerkzeuges ausbauen.



3-2. INSPECTION AND REPAIRING

A. Decarbonizing

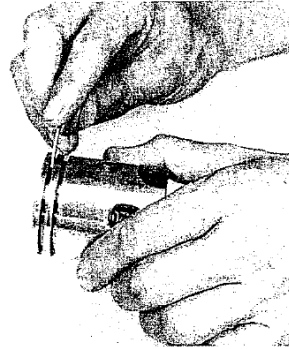
Using a rounded scraper, remove carbon deposits from combustion chamber, piston crown, exhaust port and silencer.



3-2. VERIFICATIONS ET REPARATIONS

A. Décalaminage

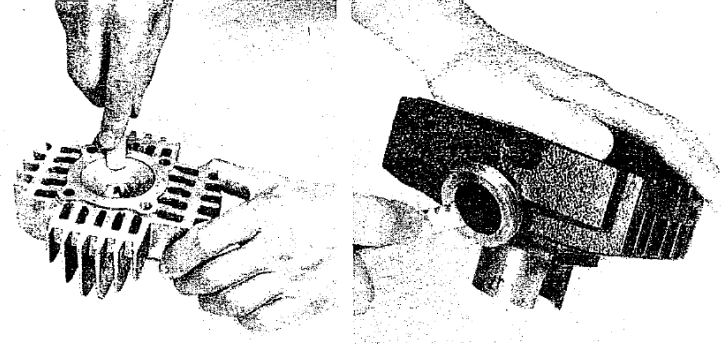
A l'aide d'un grattoir à bout arrondi, éliminer les dépôts de carbone de la chambre de combustion, de la couronne du piston, des lumières d'échappement et du silencieux.



3-2. PRÜFUNG UND REPARATUR

A. Entfernen der Ölkohleablagerungen

Mit Hilfe eines abgerundeten Schabers sind die Ölkohleablagerungen aus dem Verbrennungsraum, vom Kolbenboden, den Auslaßschlitzen und aus dem Schalldämpfer zu entfernen.



B. Piston rings

1. Ring end gap (installed)

	Min.	Max.
Top	0.15 mm	0.35mm
Second	0.15 mm	0.35 mm

2. 2nd ring groove clearance

Min.	0.03 mm
Max.	0.05 mm

B. Segments de piston

1. Ecart entre les extrémités de segments (installés)

	Min.	Max.
Haut	0,15 mm	0,35 mm
Second	0,15 mm	0,35 mm

2. Jeu de rainure du second segment

Min.	0,03 mm
Max.	0,05 mm

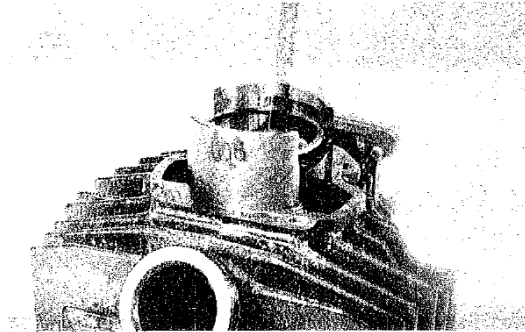
B. Kolbenring

1. Ringenspalt (eingebaut)

	Min.	Max.
Oberster Ring	0,15 mm	0,35 mm
Zweiter Ring	0,15 mm	0,35 mm

2. Spiel der zweiten Ringnut

Min.	0,03 mm
Max.	0,05 mm



C. Piston Outside Diameter measurement

To measure a piston, measure across the skirts at a height of 10 mm from bottom of piston skirts.

C. Mesure du diamètre extérieur du piston

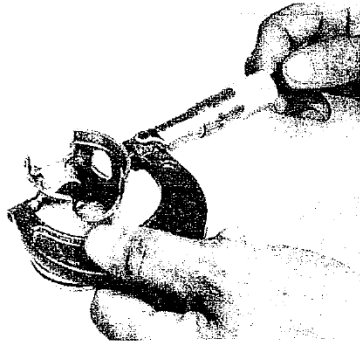
Mesurer le diamètre du piston perpendiculairement à son axe à une hauteur de 10 mm au-dessus du bas de la jupe.

C. Messen des Kolben-Außendurchmessers

Um den Außendurchmesser des Kolbens zu messen, die Messung am Kolbenmantel etwa 10 mm über dem unteren Ende des Kolbens vornehmen.

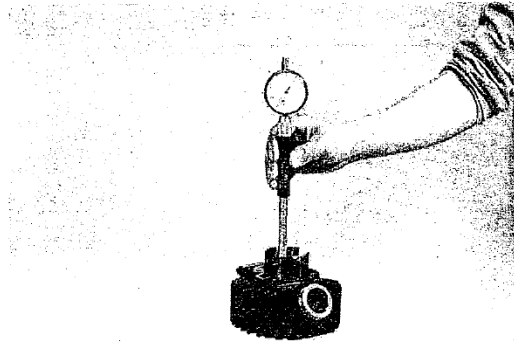
D. Cylinder bore measurement

Measure front-to-rear, side-to-side at top, center and bottom just above exhaust port. If over tolerance and not correctable by honing rebore to next oversize.



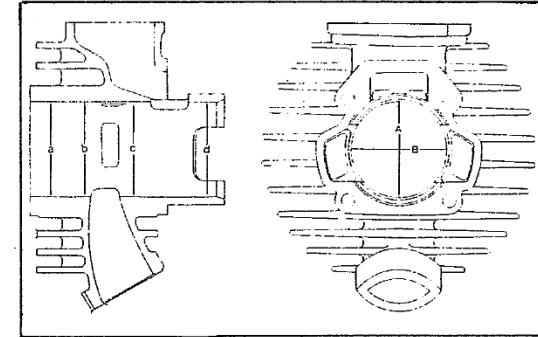
D. Mesure de l'alésage du cylindre

Mesurer d'avant en arrière et d'un côté à l'autre au sommet, au centre et au bas juste au dessus de la lumière d'échappement. Si la côte est hors tolérances et n'est pas rattrapable par honage, réaléser jusqu'à la côte de réparation suivante.



D. Messen des Zylinderdurchmessers

Den Durchmesser der Zylinderbohrung in Längs- und Querrichtung des Motors an drei Stellen messen, und zwar oben, in der Mitte und unten, gerade über den Auslaßschlitzen. Falls die Verschleißgrenze überschritten ist und durch Honen nicht berichtigt werden kann, die Zylinderbohrung auf die nächste übergröße aufbohren.



E. Piston clearance

	Min.	Max.
Piston clearance	0.030 mm	0.035 mm

1. Determine piston clearance as follows:

Minimum bore measurement – Maximum piston measurement = Piston clearance
--

Example: 40.01 mm
– 39.98 mm
= 0.03 mm piston clearance,

E. Jeu de piston

	Min.	Max.
Jeu du piston	0,030 mm	0,035 mm

1. Déterminer le jeu du piston de la manière suivante:

Mesure minimum de l'alésage – Mesure maximum de l'alésage = Jeu du piston

Exemple: 40,01 mm
– 39,98 mm
= 0,03 mm jeu du piston

E. Kolbenspiel

	Min.	Max.
Kolbenspiel	0,030 mm	0,035 mm

1. Kolbenspiel wie folgt feststellen:

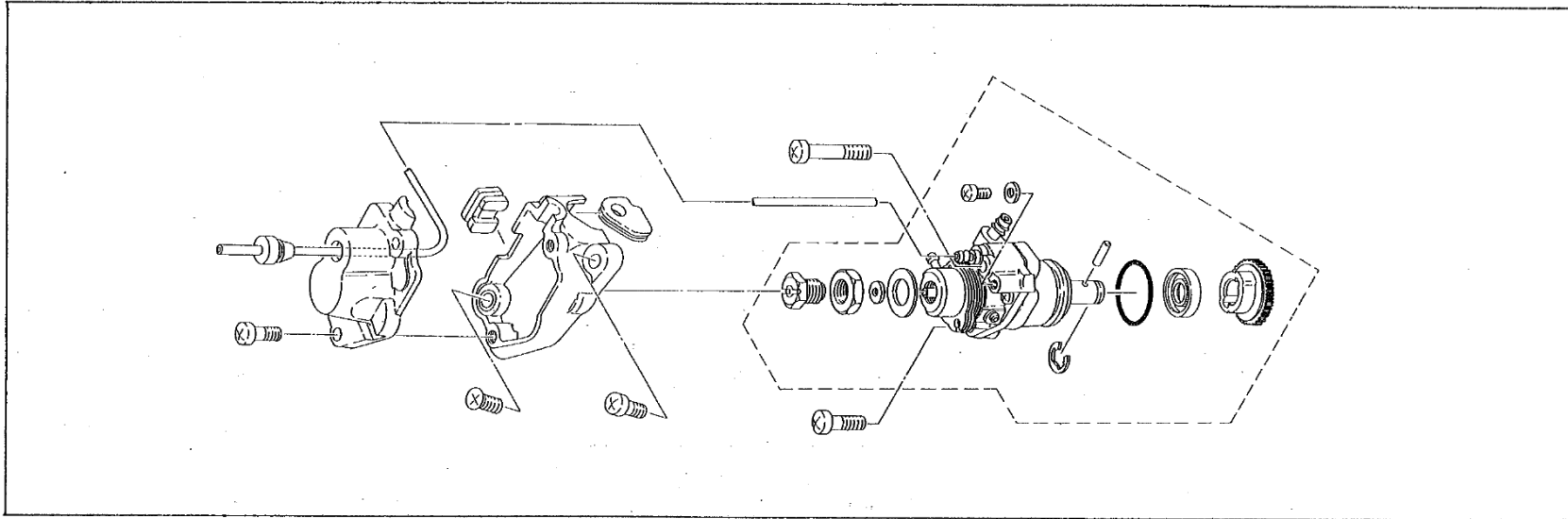
Minimaler Bohrungsdurchmesser – Maximaler Kolbendurchmesser = Kolbenspiel

Beispiel: 40,01 mm
– 39,98 mm
= 0,03 mm Kolbenspiel

F. Autolube pump

F. Pompe Autolube

F. Autolube-Ölpumpe



1. Troubleshooting and repair

- a. Wear or an internal malfunction may cause pump output to vary from the factory setting. This situation is, however, extremely rare. If output is suspected, check the following:
 - 1) Obstructions in delivery line to pump or from pump to cylinder.
 - 2) Worn or damaged pump body seal or crankcase cover seal.

1. Vérification et réparation

- a. Le débit de la pompe peut se dérégler par suite de défaut ou d'usure interne, mais ce cas se présente très rarement. Si le débit paraît anormal, vérifier si cela ne provient pas simplement d'une des causes suivantes:
 - 1) Obstruction du tuyau d'arrivée d'huile à la pompe ou du tuyau de refoulement entre la pompe et le moteur.
 - 2) Joint de corps de pompe ou joint de couvercle de carter usé ou endommagé.

1. Fehlersuche und Instandsetzung

- a. Verschleiß oder inneres Versagen führt zu Abweichung der Pumpenfördermenge von der Werkseinstellung. Dieser Fall tritt jedoch nur äußerst selten ein. Wenn die Fördermenge zweifelhaft erscheint, sind die folgenden Punkte zu prüfen.
 - 1) Verstopfung in der Zuführungsleitung zur Pumpe oder von der Pumpe zum Zylinder.
 - 2) Abgenutzte oder beschädigte Pumpengehäusedichtung oder Kurbelgehäusedeckeldichtung.

- 3) Missing or improperly installed check ball or spring.
- 4) Improperly installed or routed oil delivery line(s).
- 5) Loose fitting(s) allowing air to enter pump and/or engine.

b. If all inspections show no obvious problems and output is still suspect, connect a delivery line from the pump to a graduated container (cc). Keep the delivery line short.

If output is not to specification, replace pump assembly.

Pump stroke length	Minimum throttle	
	Min.	Max.
	0.20 mm	0.25 mm

Pump output at 200 strokes	Minimum throttle	
	Min.	Max.
	0.50 cm ³	0.63 cm ³

- 3) Bille ou ressort de clapet absent ou mal installé.
- 4) Tuyauterie d'huile mal connectée ou mal arrangée (cheminement).
- 5) Jeu dans la boulonnerie laissant entrer l'air dans la pompe et/ou le moteur.

b. Si, bien que toutes ces vérifications ne permettent de détecter aucun défaut évident, le débit de la pompe paraît quand même anormal, reccorder un tuyau (aussi court que possible) à l'orifice de refoulement de la pompe, et plonger l'extrémité libre du tuyau dans un récipient gradué en centimètres cubes (cm³).

Course de la pompe	Au ralenti	
	Min.	Max.
	0,20 mm	0,25 mm

Débit correspondant à 200 courses du plongeur	Au ralenti	
	Min.	Max.
	0,50 cm ³	0,63 cm ³

- 3) Fehlende oder falsch eingebaute Rückschlagkugel oder Feder.
- 4) Falsch eingebaute oder verlegte Ölzuführungsleitung(en).
- 5) Lose Befestigung(en), die Lufteintritt in die Pumpe und/oder den Motor verursachen.

b. Wenn alle Prüfungen keine offensichtliche Probleme erkennen lassen, die Fördermenge jedoch immer noch zweifelhaft erscheint, ist eine Speiseleitung von der Pumpe in ein Meßgefäß (cm³) zu leiten. Die Zuleitung in das Meßgefäß ist möglichst kurz zu halten.

Minimale Drosselöffnung	Pumpenhub	
	Min.	Max.
	0,20 mm	0,25 mm

Förderleistung der Pumpe (200 Hübe)	Pumpenhub	
	Min.	Max.
	0,50 cm ³	0,63 cm ³

G. Clutch

1. Centrifugal clutch mechanism

Inspection

a. Friction plate thickness

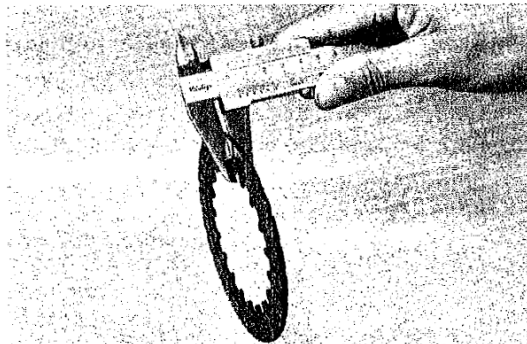
New	3.5 mm
Wear limit	3.2 mm

b. Clutch plate warpage allowance

Maximum:	0.05 mm
----------	---------

c. OFF spring free length

New	32.0 mm
Minimum	31.8 mm



d. Clutch boss

Check for wear, clean up as necessary unless extreme wear is present.

G. Embrayage

1. Mécanisme d'embrayage centrifuge

Inspection

a. Epaisseur de disque de friction

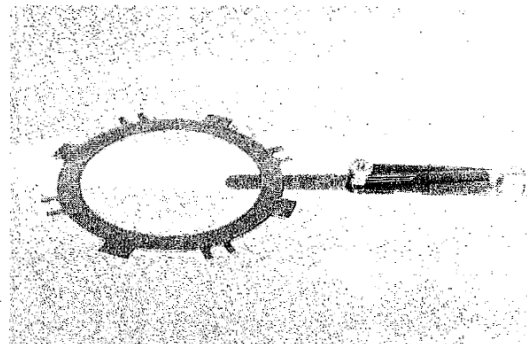
Neuve	3,5 mm
Limite d'usure	3,2 mm

b. Tolérance de voile de disque d'embrayage

Maximale:	0,05 mm
-----------	---------

c. Longueur libre du ressort de débrayage

Neuf	32,0 mm
Minimum	31,8 mm



d. Moyeu d'embrayage

Vérifier l'usure et nettoyer selon le besoin, sauf en cas d'usure extrême.

G. Kupplung

1. Zentrifugalkupplungsmechanismus

Prüfung

a. Reibscheiben dicke

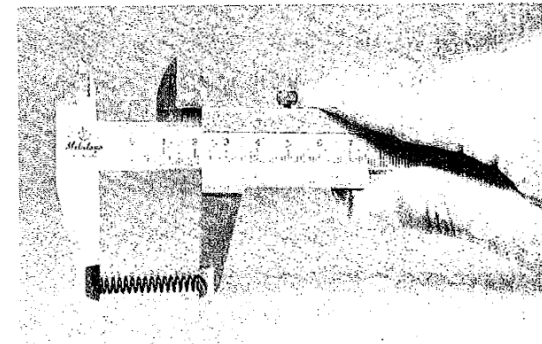
Neu	3,5 mm
Verschleißgrenze	3,2 mm

b. Höchstzulässiger Verzug der Kupplungs-scheiben

Maximum:	0,05 mm
----------	---------

c. Ungespannte Länge der Abdrückfeder

Neu	32,0 mm
Mindestmaß	31,8 mm



d. Kupplungs-nabe

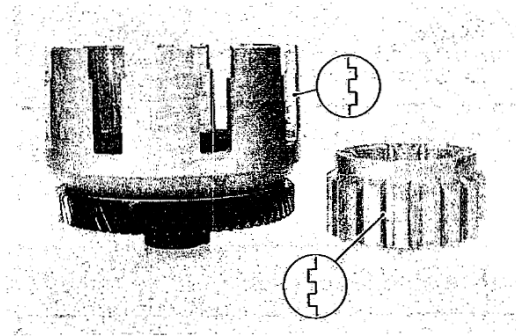
Auf Verschleiß prüfen; gründlich reinigen, wenn kein übermäßiger Verschleiß vorhanden ist, ansonsten erneuern.

e. Clutch housing

If the slots show extreme wear accomplished by erratic clutch operation, replace the housing.

e. Champignon d'embrayage

Si les rainures montrent une usure extrême causée par un usage irrégulier de l'embrayage, remplacer le champignon.



e. Kupplungskorb

Wenn die Nuten übermäßigen Verschleiß aufweisen, der auf ruckartigen Kupplungsbetrieb zurückzuführen ist, den Kupplungskorb erneuern.

f. Roller weight assembly

Check the roller weight for flaws on outer surfaces. If any flaws are found, replace it.

f. Galets d'embrayage centrifuge

Vérifier si les surfaces extérieures ne sont pas usées ou endommagées. Remplacer les galets si on constate la moindre usure ou détérioration.

g. Checking the ratchet mechanism

Check for damage or wear on each pawl and dog. If damaged or worn to excess, replace it. Check the pawl-spring for damage and tension. If damaged or fatigued to excess, replace it.

g. Vérification de la roue à rochet

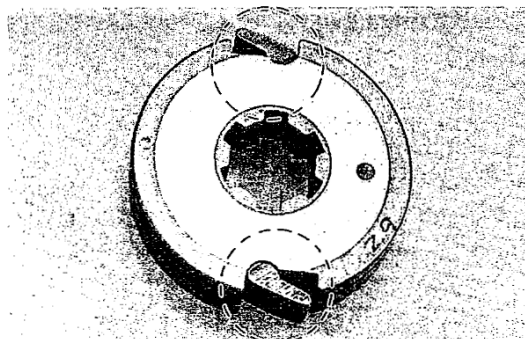
Vérifier si les cliquets et les dents ne sont pas endommagés ou usés. Remplacer en cas d'usure ou de détérioration excessive. Vérifier si les ressorts de débrayage ne sont pas endommagés ou usés, et les remplacer si nécessaire.

f. Rolleneinheit

Außenflächen auf Risse und Abnutzung prüfen und gegebenenfalls erneuern.

g. Prüfen des Sperrklinken-Mechanismus

Jede Sperrklinke und Klaue auf Beschädigung und Verschleiß prüfen. Falls übermäßig abgenutzt oder beschädigt, ersetzen. Die Klauenfeder auf Schäden und normale Federkraft prüfen. Falls beschädigt oder übermäßig ermüdet, die Feder erneuern.



h. Measure the gap between the friction plate and pressure plate with a thickness gauge.

Gap: 1.6 ~ 1.95 mm

If the gap is found incorrect, it should be properly adjusted by changing the thickness of the clutch plate.

Thickness
1.2, 1.4 or 1.6 mm

h. La mesure de l'intervalle entre le disque de friction et le plateau de pression s'effectue à l'aide d'un calibre à lames.

Intervalle: 1,6 ~ 1,95 mm

Si l'intervalle n'est pas correct, on le règle en changeant l'épaisseur des disques intérieurs.

Épaisseurs disponibles pour les disques intérieurs:

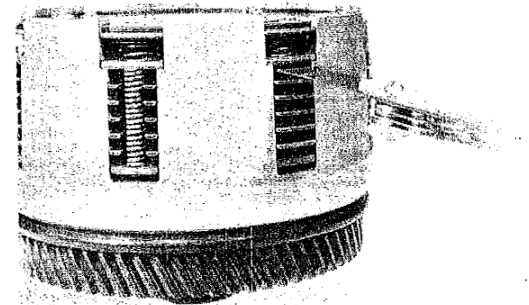
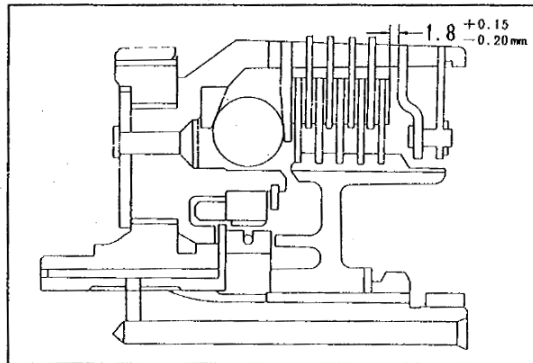
Épaisseurs
1,2, 1,4 ou 1,6 mm

h. Den Spalt zwischen Reibscheibe und Kupplungsscheibe mit einer Fühlerlehre messen.

Spalt: 1,6 ~ 1,95 mm

Falls der Abstand nicht richtig ist, durch ändern der Dicke der Kupplungsscheibe den Spalt richtig einstellen.

Dicke
1,2, 1,4 oder 1,6 mm



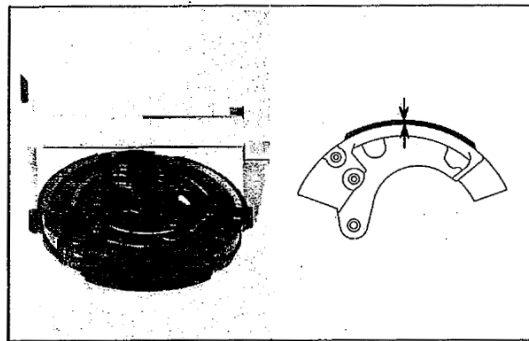
2. Centrifugal clutch mechanism

Inspection

a. Clutch shoe lining

Clutch shoe lining thickness	
New	Wear limit
2.5 mm	2.0 mm

- b. Check scratches on the inner surface of clutch housing.
 c. Check the spring, rollers, cage and clutch housing boss for signs of heat damage, wear, etc.



- d. Check the oneway pawls, pawl spring and driven gear for signs of wear, heat damage etc.

2. Mécanisme d'embrayage centrifuge

Contrôle

a. Garniture de segment d'embrayage

Epaisseur de garniture de segment d'embrayage	
Neuf	Limite d'usure
2,5 mm	2,0 mm

- b. Vérifier la présence de rayures à l'intérieur de la cloche d'embrayage.
 c. Vérifier le ressort, les rouleaux, cage et moyeu d'embrayage pour signes de décoloration thermique, usure, etc.

- d. Vérifier les cliquets, leur ressort et le pignon mené pour signes d'usure, de décoloration thermique, etc.

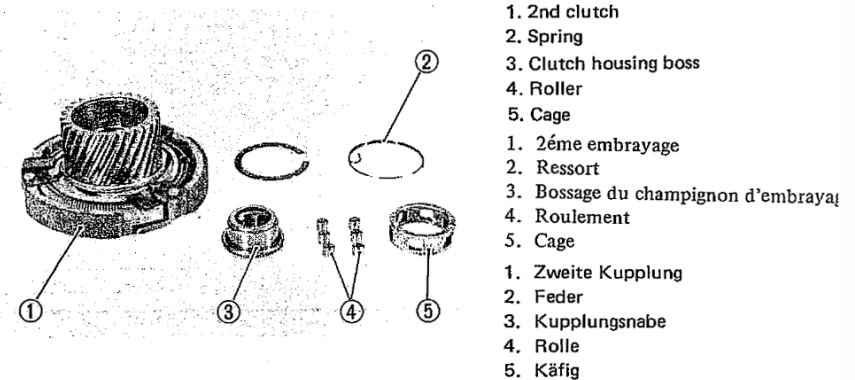
2. Zentrifugalkupplungsmechanismus

Prüfung

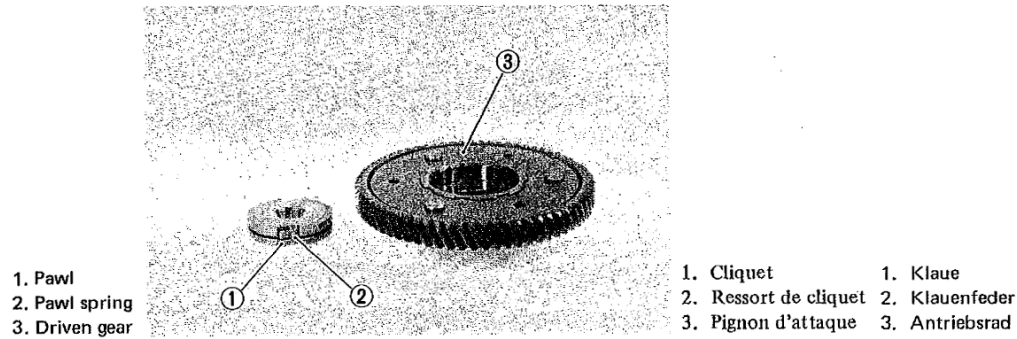
a. Belagstärke der Kupplungsbacken

Belagsstärke der Kupplungsbacken	
Neu	Verschleißgrenze
2,5 mm	2,0 mm

- b. Die Innenseite des Kupplungskorbes auf Kratzer absuchen.
 c. Feder, Rollen, Käfig und Kupplungsnahe auf Anzeichen von Wärmeschäden, Verschleiß usw. absuchen.



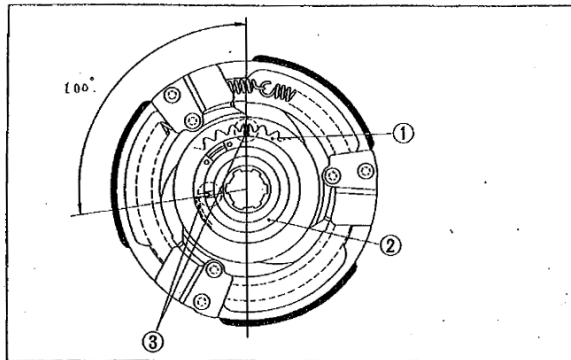
- d. Die Einweg-Sperrklinken, die Klinkenfeder und das Abriebsrad auf Anzeichen von Verschleiß, Wärmeschäden usw. prüfen.



- e. The one-way clutch should be installed as illustrated.
- f. 1st and 2nd clutch assemblies should be installed as illustrated.

- e. L'embrayage à sens unique doit être mis en place comme illustré.
- f. Le 1er et le 2ème embrayage complets doivent être mis en place comme illustré.

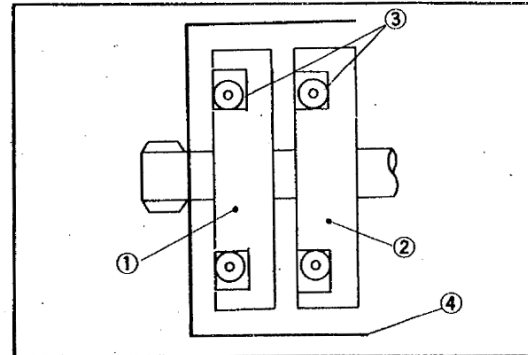
- e. Die Einweg-Kupplung ist gemäß Abbildung einzubauen.
- f. Die erste und die zweite Kupplungseinheit sind gemäß Abbildung einzubauen.



1. 2nd gear clutch
2. Cage
3. Torsion spring

1. 2ème pignon d'embrayage
2. Cage
3. Ressort de torsion

1. Kupplung für zweiten Gang
2. Käfig
3. Drehstabfeder



1. 1st clutch
2. 2nd clutch
3. Clutch weight spring
4. Clutch housing

1. Plateau d'embrayage de 1ère
2. Plateau d'embrayage de 2e
3. Cloche d'embrayage
4. Ressorts d'embrayage

1. Primer embrague
2. Segundo embrague
3. Caja de embrague
4. Resorte del peso del embrague

3. Hand clutch mechanism

Inspection

a. Friction plate thickness

New	3.5 mm
Wear limit	3.2 mm

b. Clutch plate warpage allowance

Maximum:	0.05 mm
----------	---------

c. Clutch spring free length

New	32.0 mm
Minimum	31.8 mm



d. Check push rods for bent. If rod is bent, replace.

e. Thrust plate thickness

New	1.5 mm
Wear limit	1.48 mm

3. Mécanisme d'embrayage manuel

Contrôle

a. Epaisseur de disque de friction

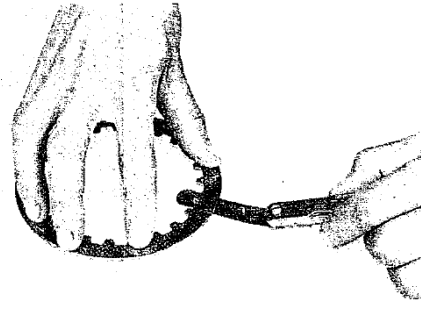
Neuve	3,5 mm
Limite d'usure	3,2 mm

b. Tolérance de voile de disque d'embrayage

Maximale:	0,05 mm
-----------	---------

c. Longueur libre de ressort d'embrayage

Neuf	32,0 mm
Minimum	31,8 mm



d. Voir si la tige de débrayage est courbée. Si c'est le cas, la remplacer.

e. Epaisseur de la rondelle de butée

Neuf	1,5 mm
Limite d'usure	1,48 mm

3. Handkupplungsmechanik

Prüfung

a. Reibscheiben dicke

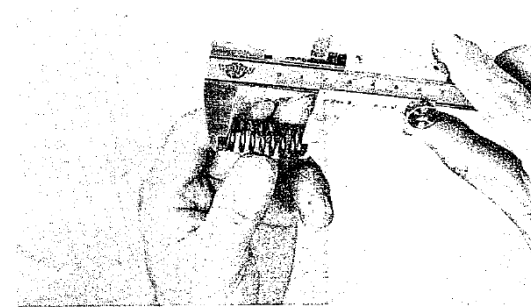
Neu	3,5 mm
Verschleißgrenze	3,2 mm

b. Höchstzulässiger Verzug der Kupplungs-scheiben

Maximum:	0,05 mm
----------	---------

c. Ungespannte Länge der Kupplungsfeder

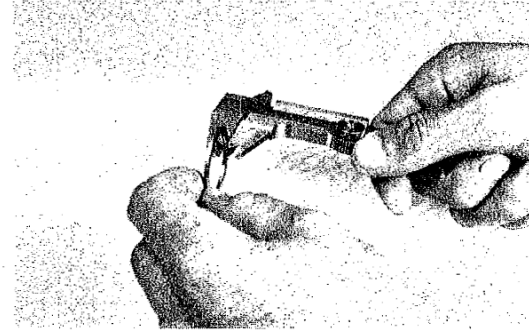
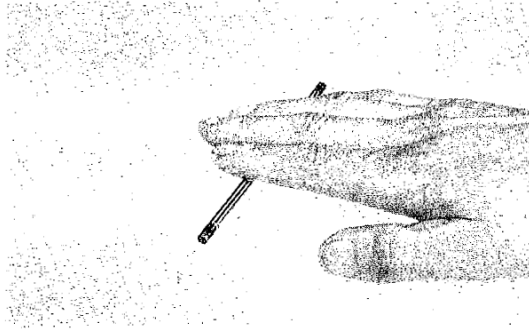
Neu	32,0 mm
Mindestmaß	31,8 mm



d. Die Schubstange auf Biegung prüfen. Wenn die Stange verbogen ist, diese erneuern.

e. Dicke der Druckscheibe

Neu	1,5 mm
Verschleißgrenze	1,48 mm



H. Primary drive and driven gears

If primary drive gears produce excessive noise during operation, gear lash may be incorrect. Marks are scribed on the side of each gear. And in replacement, a gear having the same mark as before must be used.

H. Pignon d'entraînement et pignon mene primaire

Si les pignons de transmission primaire produisent un bruit excessif pendant l'utilisation, le jeu de pignon peut être incorrect. Il y a des repères sur le côté de chaque pignon. Et en remplacement, un pignon ayant le même repère qu'auparavant peut être utilisé.

H. Primarantriebs- und -abtriebsrader

Falls die Primarantriebsräder während des Betriebes übermäßige Betriebsgeräusche erzeugen, könnte das Zahnflankenspiel falsch eingestellt sein. Die Zahnflankenspiel-Markierungen sind an den Seiten der Zahn-räder angegeben.

I. Kick starter

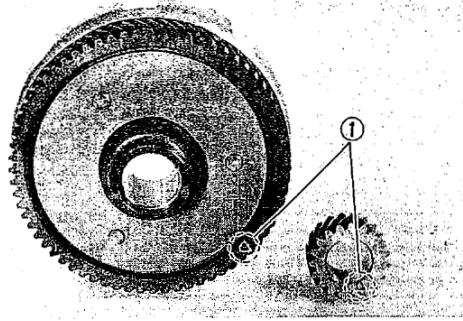
1. Check the ratchet teeth on the kick gear and ratchet wheel. If there is sever rounding off, replace as set.
2. Check the kick pinion gear, second pinion gear and spring for damage, scratches, wear and fatigue.

I. Kick starter

1. Contrôler les dents de mise en prise du pignon de kick et la roue dentée. Si les dents sont sérieusement arrondies, changer l'ensemble.
2. Contrôler si la roue dentée du kick, la deuxième roue dentée et le ressort sont endommagés, rayés usés ou fatigués.

I. Kickstarter

1. Die Zähne des Sperrklinkenrades am Kickstarterritzel und an der Sperrklinke prüfen. Wenn die Zähne übermäßig abgerundet sind, diese Teile als Satz erneuern.
2. Das Kickstarterritzel, das zweite Ritzel und die Feder auf Beschädigung, Kratzer, Verschleiß und Ermüdungserscheinungen prüfen.



- 1. Marks
- I. Repérages
- 1. Markierungen



J. Transmission and subtransmission

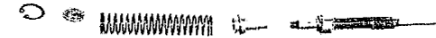
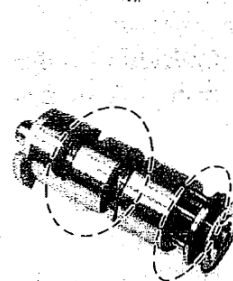
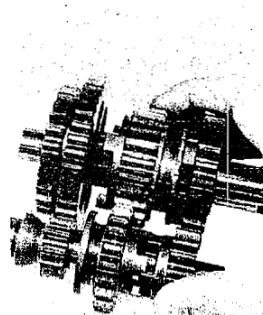
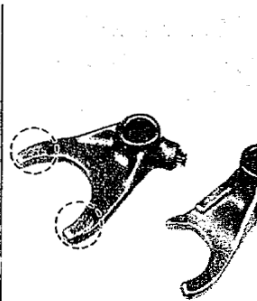
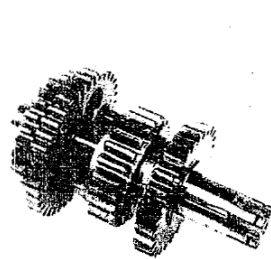
1. Check shift fork, shift cam grooves and cam followers for signs of wear or damage.
2. Check gear for signs of obvious heat damage.
3. Check to see that each gear moves freely on its shaft.

J. Boîte à vitesses et boîte à vitesses auxiliaire

1. Voir si les fourchettes, les rainures de barillet et les doigts suiveurs sont usés ou endommagés.
2. Détecter les signes de détérioration thermique.
3. Vérifier que chaque pignon coulisse librement sur son arbre.

J. Getriebe und Hilfsgetriebe

1. Schaltgabel, Schaltwalzennuten und Nutenführungsstifte auf Anzeichen von Verschleiß und Beschädigung prüfen.
2. Die Zahnräder auf offensichtliche Anzeichen von Wärmeschäden kontrollieren.
3. Jedes einzelne Zahnrad darauf hin untersuchen, daß es sich frei auf seiner Welle bewegen läßt.



K. Crankshaft

Crankshaft specifications

Deflection tolerance (A)		Flywheel width
Left side	Right side	(B)
0.03 mm	0.03 mm	$38 \begin{smallmatrix} -0.05 \\ -0.10 \end{smallmatrix}$ mm

Rod clearance			
Axial (C)		Side (D)	
New	Max.	Min.	Max.
0.8 ~ 1.0 mm	2.0 mm	0.4 mm	0.5 mm

K. Vilebrequin

Caractéristiques du vilebrequin

Tolérance de déflexion (A)		Largeur du volant
Côté gauche	Côté droit	(B)
0,03 mm	0,03 mm	$38 \begin{smallmatrix} -0,05 \\ -0,10 \end{smallmatrix}$ mm

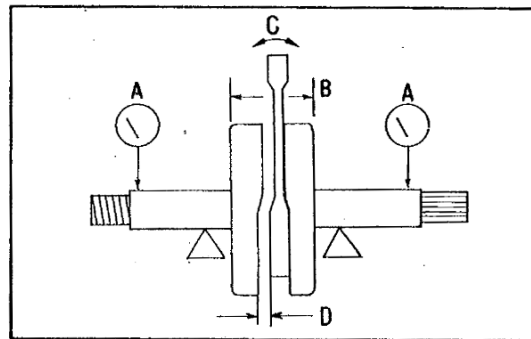
Jeu de bielle			
Axial (C)		Latéral (D)	
Neuf	Max.	Min.	Max.
0,8 ~ 1,0 mm	2,0 mm	0,4 mm	0,5 mm

K. Kurbelwelle

Technische Daten der Kurbelwelle

Zulässige Unrundheit (A)		Schwungradbreite
Linkseitig	Rechtsseitig	(B)
0,03 mm	0,03 mm	$38 \begin{smallmatrix} -0,05 \\ -0,10 \end{smallmatrix}$ mm

Spiel der Pleuelstange			
Kolbenseitig (C)		Kurbelseitig (D)	
Neu	Größwert	Kleinstwert	Größwert
0,8 ~ 1,0 mm	2,0 mm	0,4 mm	0,5 mm



L. Bearings and oil seals

1. After cleaning and lubricating bearings, rotate inner race with a finger. If rough spots are noticed, replace the bearing.
2. Check oil seal lips for damage or wear. Replace as required.

3-3. ENGINE ASSEMBLING AND ADJUSTMENT

A. Crankshaft installation

After all bearings and seals have been installed in both crankcase halves, install crankshaft as follows:

CAUTION:

To protect the crankshaft against scratches or to facilitate the operation of installation: Pack the oil seal lips with grease. Apply engine oil to each bearing.

1. Set the crankshaft into left case half and install crankshaft installing tool.
2. Hold the connecting rod at top dead center with one hand while turning the handle of the installing tool with the other. Operate tool until crankshaft bottoms against bearing.

L. Roulements et joints d'huile

1. Après le nettoyage et la lubrification des roulements, faire tourner la cage intérieure avec un doigt. Si l'on sent des points durs, remplacer le roulement.
2. Contrôler si les lèvres de joints d'huile sont endommagées ou usées. Remplacer si nécessaire.

3-3. ASSEMBLAGE ET REGLAGE DE MOTEUR

A. Pose de vilebrequin

Après avoir posé tous les roulements et bagues d'étanchéité dans les deux moitiés du carter, installer le vilebrequin de la façon suivante:

ATTENTION:

Pour éviter de rayer le vilebrequin et faciliter l'installation: Garnir de graisse les lèvres des bagues d'étanchéité. Enduire chaque roulement d'huile moteur.

1. Installer le vilebrequin dans le demi-carter gauche, et fixer l'outil de pose du vilebrequin.
2. Tout en maintenant d'une main la bielle au point mort haut, tourner la poignée de l'outil spécial avec l'autre main. Tourner la vis de l'outil jusqu'à ce que le vilebrequin vienne buter contre le roulement.

L. Lager und Öldichtungen

1. Nachdem die Lager gereinigt und geschmiert wurden, ist der innere Laufring mit dem Finger zu drehen. Wenn raue Stellen festgestellt werden, ist das Lager zu ersetzen.
2. Öldichtungslippen auf Beschädigung und Abnutzung prüfen. Falls erforderlich, ersetzen.

3-3. ZUSAMMENBAU UND EINSTELLUNG MOTORS

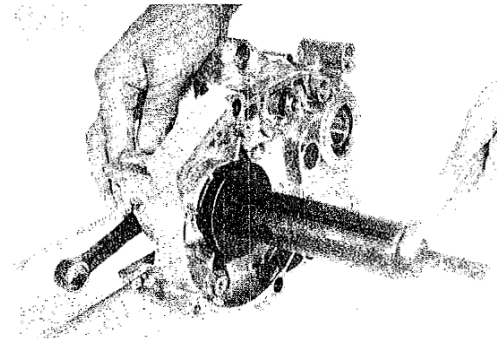
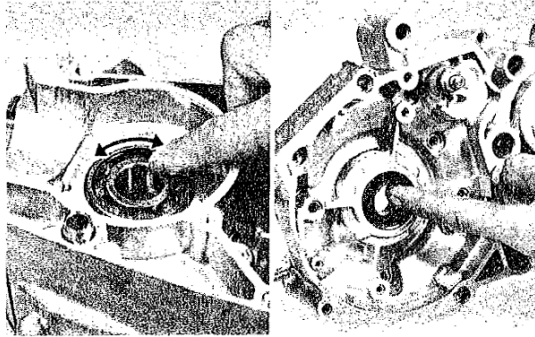
A. Einbau der Kurbelwelle

Lager und Öldichtungen in die beiden Kurbelgehäusehälften einsetzen und danach die Kurbelwelle wie folgt einbauen:

ACHTUNG:

Um die Kurbelwelle vor Beschädigungen zu schützen und den Einbauvorgang zu erleichtern, sind die Öldichtungslippen mit Fett zu füllen und die einzelnen Lager mit Motoröl zu schmieren.

1. Kurbelwelle in die linke Gehäusehälfte einsetzen und das Kurbelwellen-Einbauwerkzeug anbringen.
2. Pleuelstange mit einer Hand im oberen Totpunkt halten, und Handgriff des Einbauwerkzeuges mit der anderen Hand drehen. So lange drehen, bis die Kurbelwelle am Lager aufsitzt.



B. Transmission installation

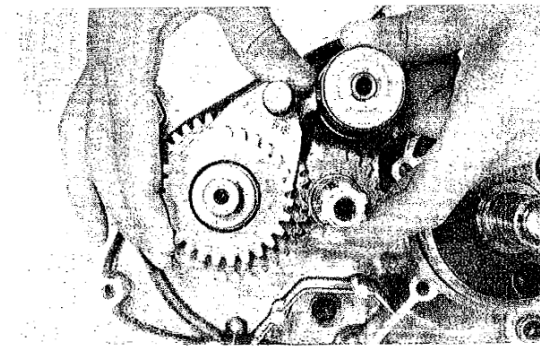
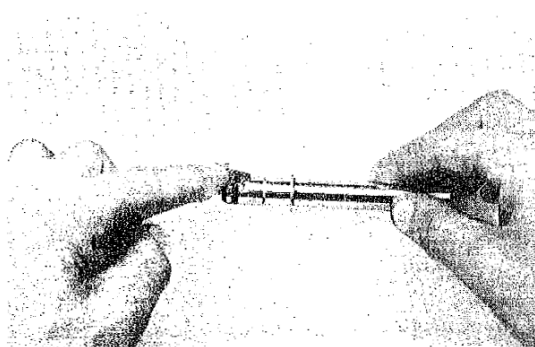
1. Grease the O-ring on the end of guide bar before installation.
2. Paying particular attention to the parts illustration, assemble the transmission shafts, shift cam, shift forks and guide bars in your hand.
3. Install the assembly into the left case half. Make sure all shafts are fully seated.

B. Pose du Changement de Vitesse

1. Avant de procéder à l'installation, graisser le joint torique prévu à l'extrémité du guide de fourchette.
2. Tout en regardant attentivement l'illustration, assembler les arbres de transmission, le barillet du sélecteur de vitesse, les fourchettes et le guide de fourchette, en les tenant tous dans une main.
3. Installer l'ensemble dans le demi-carter gauche. S'assurer que tous les arbres sont mis en place correctement.

B. Einbau des Getriebes

1. Vor dem Einbau, Fett auf den O-Ring Ende der Führungsstange auftragen.
2. Getriebewellen, Schalttrommel, Schaltgabeln und Führungsstangen, unter genauer Beachtung der Einzelheiten in den Baugruppenabbildungen, als Einheit vormontieren.
3. Die vormontierte Einheit in die linke Gehäusehälfte einbauen. Darauf achten, daß die Wellen vollkommen in ihren Sitzen liegen.

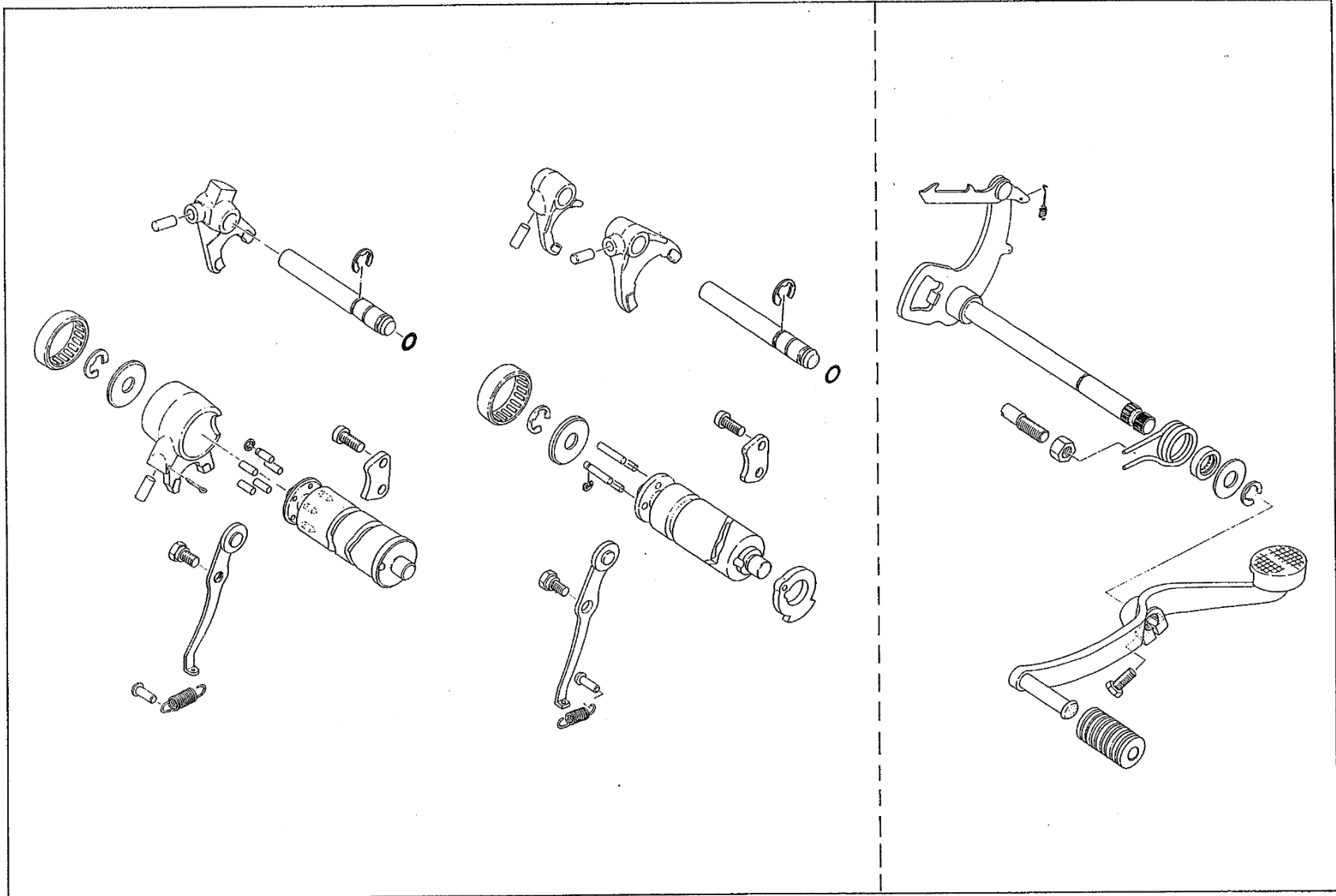


Shifter

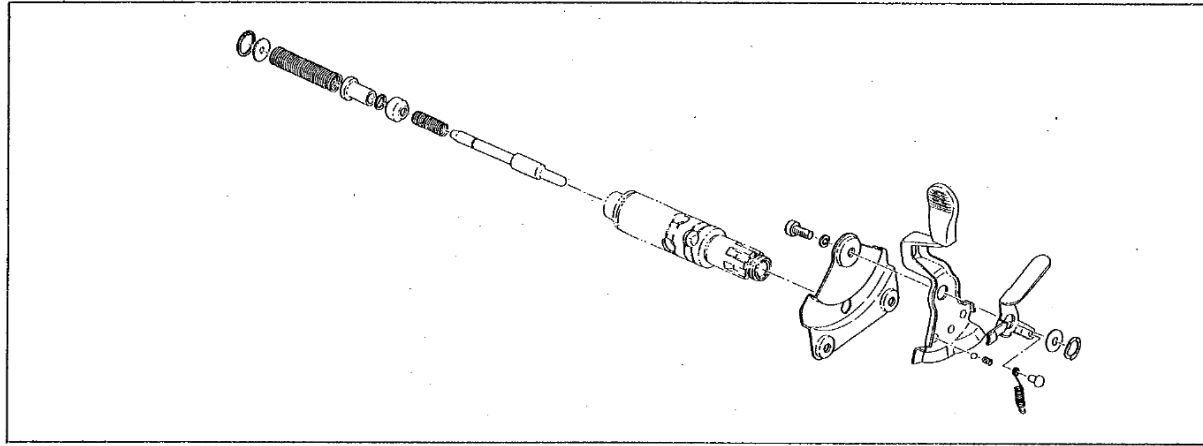
Sélecteur

Schaltung

Shifter 2 Sélecteur 2 Schaltung 2



Shifter Sélecteur Schaltung



C. Sub-Transmission installation

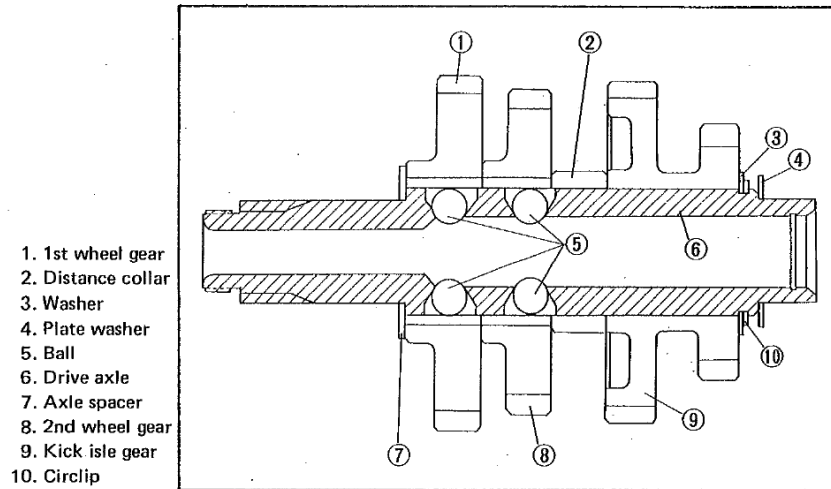
1. Paying particular attention to the illustration, assemble the transmission shafts.

C. Montage du changement de vitesse auxiliaire

1. Faites bien attention aux figures pour l'assemblage des arbres de transmission.

C. Einbau der Getriebe-Untergruppe

1. Unter genauer Beachtung der Abbildung die Getriebewellen montieren.



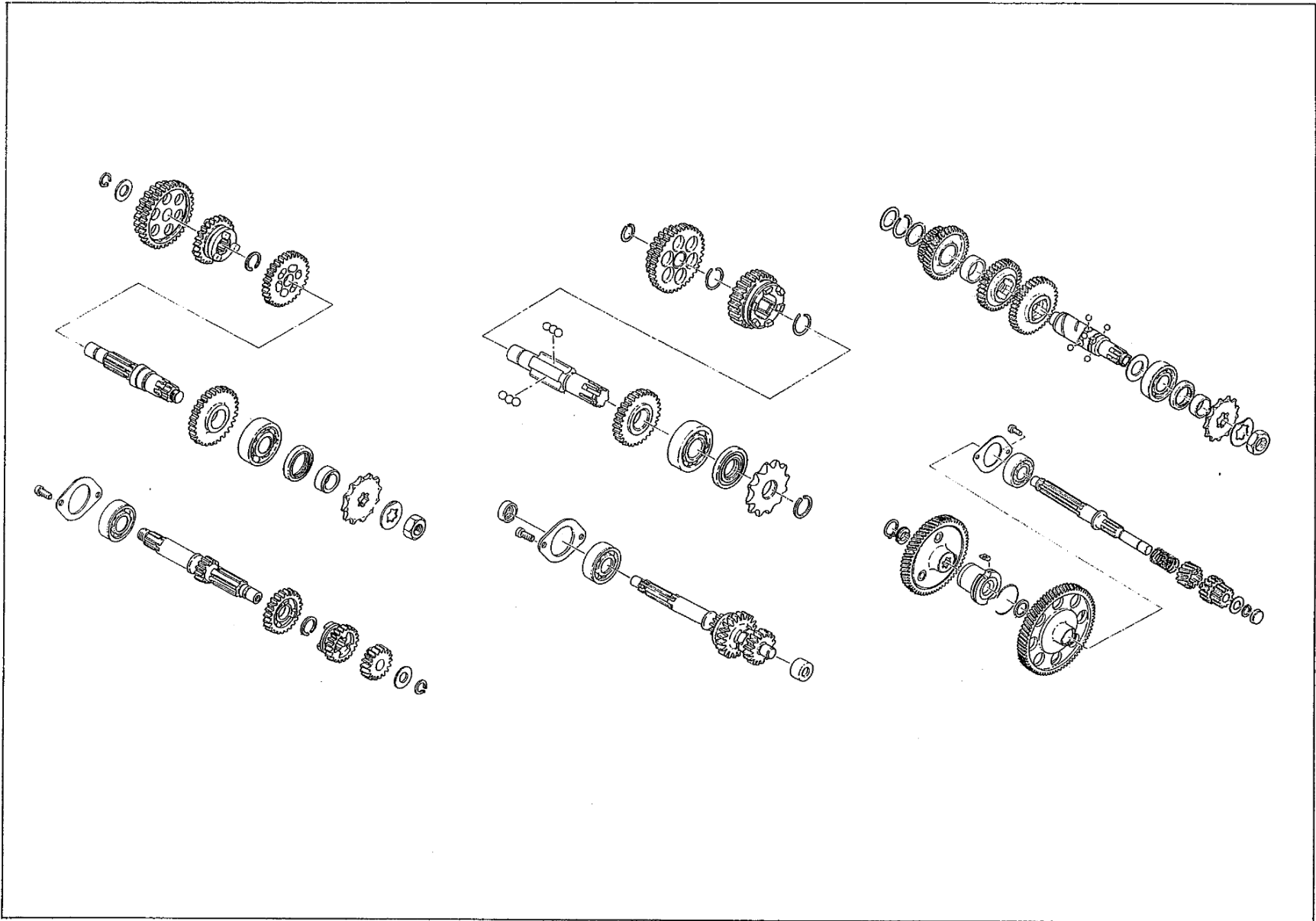
1. 1st wheel gear
2. Distance collar
3. Washer
4. Plate washer
5. Ball
6. Drive axle
7. Axle spacer
8. 2nd wheel gear
9. Kick isle gear
10. Circlip

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| 1. Roue dentée de 1ère. | 1. Zahnrad für 1. Gang |
| 2. Entretoise d'écartement | 2. Abstandshülse |
| 3. Rondelle | 3. Scheibe |
| 4. Rondelle plate | 4. Unterlegescheibe |
| 5. Bille | 5. Kugel |
| 6. Axe d'entraînement | 6. Antriebswelle |
| 7. Entretoise d'axe | 7. Achswellen-Abstandscheibe |
| 8. Roue dentée de 2ème | 8. Zahnrad für 2. Gang |
| 9. Pignon de renvoi de kick | 9. Kickstarter-Zwischenrad |
| 10. Circlip | 10. Sprengring |

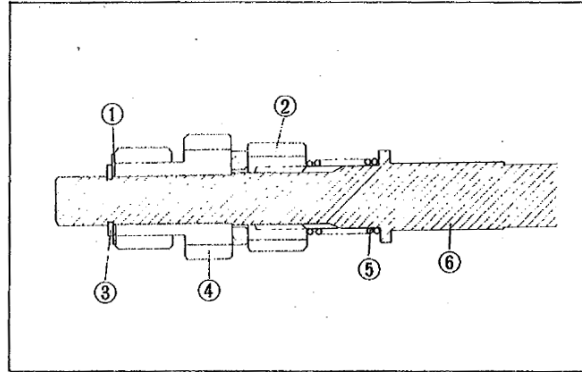
Transmission

Transmission

Getriebe



1. Shim
2. Kick pinion gear
3. Circlip
4. 2nd pinion gear
5. Return spring
6. Main axle



- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Cale d'épaisseur | 1. Beilegescheibe |
| 2. Pignon de kick | 2. Kickstarterritzel |
| 3. Circlip | 3. Sprengring |
| 4. 2ème pignon | 4. Zweites Ritzel |
| 5. Ressort de retour | 5. Rückholfeder |
| 6. Axe principal | 6. Hauptwelle |

D. Crankcase

NOTE:

Do not tap on machined surface or end of crankshaft.

After putting together both case halves, check the axles, shift cam and crankshaft for smooth rotation by turning by hand.

After tightening the case bolts, check again for smooth rotation.

Interference for all bolts is about 10 mm. Be careful so that all bolts are in correct position.

D. Carter

N.B.:

Eviter de taper sur la surface usinée ou sur l'extrémité du vilebrequin.

Après avoir assemblé les deux moitiés du carter, contrôler la rotation des arbres de transmission, du barillet de sélecteur et du vilebrequin en les faisant tourner à la main. Contrôler à nouveau la rotation des arbres après avoir serré les vis du carter.

Toutes ces vis se vissent sur une longueur d'environ 10 mm. Avoir soin d'installer correctement les vis.

D. Kurbelgehäuse

ANMERKUNG:

Nicht auf bearbeitete Flächen oder das Kurbelwellenende schlagen.

Nach dem Zusammenfügen der beiden Gehäusehälften, Wellen, Schalttrommel und Kurbelwelle von Hand drehen, um deren störungsfreie Drehung zu prüfen.

Nach dem Festziehen der Gehäuseschrauben nochmals Drehbewegung der genannten Teile prüfen.

Die Befestigungsschrauben der Gehäusehälften sollen ungefähr 10 mm überstehen. Unbedingt auf richtige Position aller Schrauben achten.

E. Shifter

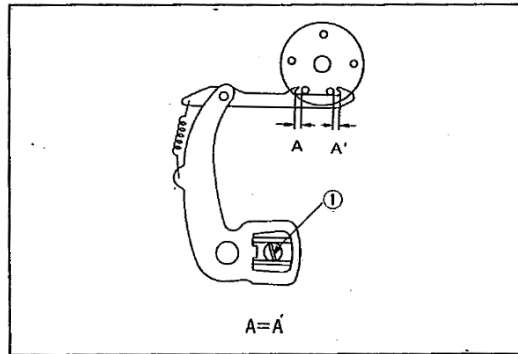
After installation of the change shaft, check the clearances A and A' (between the prongs of shift lever 1 and shift drum pins) are equal.

E. Sélecteur de vitesse

Après la repose de l'axe du sélecteur, vérifier si les intervalles A et A' (entre les crochets du levier No. 1 et les ergots du barillet de sélecteur) sont égaux.

E. Schaltung

Una vez instalado el eje de cambio, revise los espacios muertos A y A' (entre los dientes de la palanca de cambios 1 y los pasadores de tambor) a fin de constatar si son iguales.



F. Pump drive gear and primary drive gear

1. By turning the oil pump gear by your fingers, install the pump drive gear. Do not forget to install the drive gear locating pin into the crankshaft.
2. Install the primary drive gear with the back lash No. on the outside. Screw in the nut lightly by hand.

F. Pignon de commande de pompe et pignon d'attaque primaire

1. Installer le pignon de commande de pompe et tournant la roue dentée de la pompe avec les doigts. Ne pas oublier de poser la clavette du pignon de commande dans le vilebrequin.
2. Installer le pignon d'attaque primaire avec le numéro de denture tourné vers l'extérieur. Visser l'écrou, et le serrer légèrement à la main.

F. Pumpenantriebsrad und Primärantriebsrad

1. Ölpumpenrad mit den Fingern drehen und das Pumpenantriebsrad anbringen. Unbedingt darauf achten, daß der Sicherungsstift des Antriebsrades in die Kurbelwelle eingesetzt wird.
2. Primärantriebsrad so einbauen, daß die Flankenspiel-Kennziffer nach außen gerichtet ist. Die Mutter leicht mit der Hand festziehen.

G. Clutch

NOTE:

Install the clutch plate on the clutch boss first. Install all parts with a heavy coat of 10 ~ 30W motor oil on their mating surfaces.

Clutch locknut torque:

M16	5.5 m-kg
M12, M13	4.5 m-kg

Primary drive gear nut torque:

4.0 m-kg

G. Embrayage

N.B.:

Mettre en place en premier le disque d'embrayage sur le tambour porte-disques. Ensuite abandonner les surfaces de contact de toutes les pièces d'huile moteur 10 ~ 30W avant leur mise en place.

Couple de serrage de l'écrou d'embrayage:

M16	5,5 m-kg
M12, M13	4,5 m-kg

Couple de serrage de l'écrou du pignon d'attaque primaire:

4,0 m-kg

G. Kupplung

ANMERKUNG:

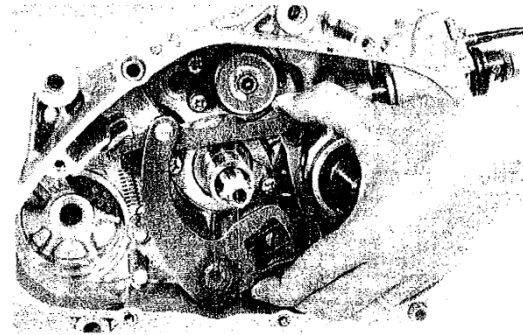
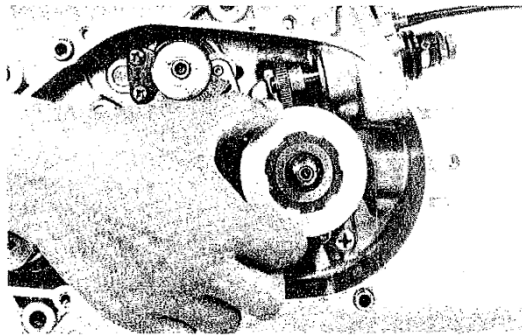
Zuerst die Kupplungsscheibe auf die Kupplungsnahe aufbringen. Berührungsflächen aller Teile kräftig mit Motorenöl 10 ~ 30W einölen.

Anzugsmoment der Kupplungssicherungsmutter:

M16	5,5 m-kg
M12, M13	4,5 m-kg

Anzugsmoment der Primärtriebsrad-Befestigungsmutter:

4,0 m-kg



CHAPTER 4. CARBURETION

4-1. CARBURETOR	61
A. Checking	62
B. Adjustment	62
4-2. REED VALVE ASSEMBLY	63
A. Inspection	63

CHAPITRE 4. CARBURATION

4-1. CARBURATEUR	61
A. Vérification	62
B. Réglage	62
4-2. CLAPETS FLEXIBLES	63
A. Vérification	63

ABSCHNITT 4. VERGASUNG

4-1. VERGASER	61
A. Inspektion	62
B. Einstellung	62
4-2. ZUNGENVENTILEINHEIT	63
A. Prüfung	63

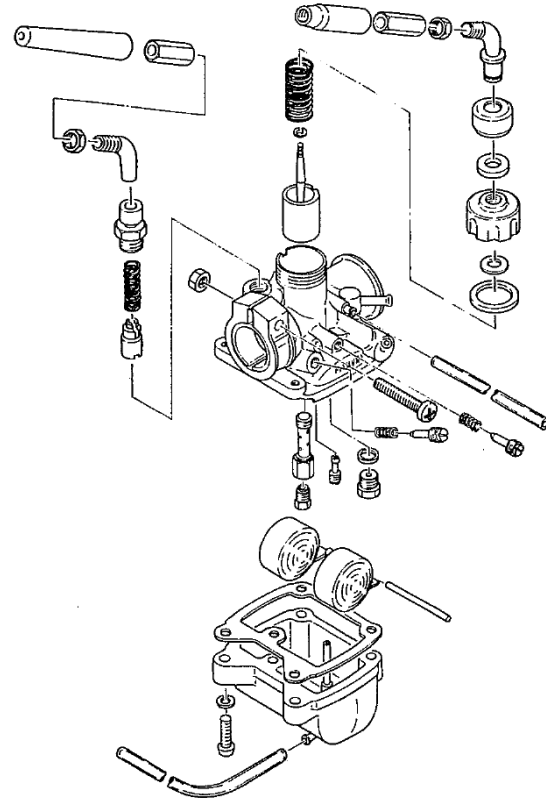
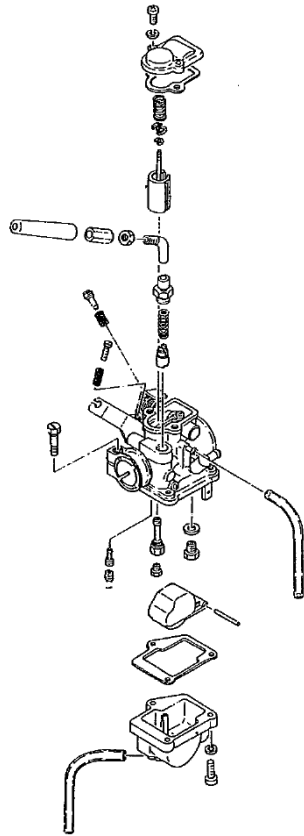
4

4-1. CARBURETOR

4-1. CARBURATEUR

4-1. VERGASER

4



A. Checking

1. Examine carburetor body and fuel passages. If contaminated, wash carburetor in petroleum-based solvent. Do not use caustic carburetor cleaning solutions. Blow out all passages and jets with compressed air.
2. Examine condition of floats. If floats are leaking or damaged, they should be replaced.
3. Inspect inlet needle valve and seat for wear or contamination. Replace these components as a set.

B. Adjustment

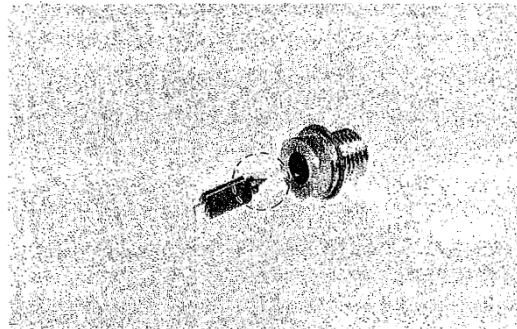
1. Float height

Hold the carburetor in an upside down position. While holding the floats so the tang is just touching the float needle, measure the distance from the top of the float to the float bowl gasket surface. Bend the tang on the float arm if adjustment is necessary.

BOTH FLOATS MUST BE AT THE SAME HEIGHT.

A. Verification

1. Examiner le corps du carburateur et les passages d'essence. S'ils sont contaminés, nettoyer le carburateur dans du solvant à base de pétrole. Ne pas utiliser de solutions caustiques pour nettoyage de carburateur. Passer tous les passages et tous les gicleurs à l'air comprimé.
2. Examiner l'état des flotteurs. S'ils ont des fuites ou s'ils sont endommagés, ils doivent être remplacés.
3. Inspecter le clapet à aiguille de l'admission et son siège pour voir s'ils sont usés ou contaminés. Remplacer ces composants ensemble.



1. Float needle
2. Valve seat

1. Flotteur aiguille
2. Siège du pointeau

1. Schwimmemmel
2. Sitz

B. Réglage

1. Hauteur du flotteur

Tenir le carburateur renversé. Tout en tenant les flotteurs de manière à ce que la lamelle touche juste l'aiguille du flotteur, mesurer la distance du haut du flotteur au plan de joint de la cuve du flotteur. Si un réglage est nécessaire, courber la lamelle sur le bras du flotteur. **LES DEUX FLOTTEURS DOIVENT ETRE A LA MEME HAUTEUR.**

A. Inspektion

1. Das Vergasergehäuse und die Kraftstoffkanäle kontrollieren. Wenn verschmutzt, den Vergaser in einem Lösungsmittel auf Erdölbasis waschen. Niemals kaustische Vergaser-Reinigungslösungen verwenden. (Niemals mit Druckluft ausblasen, wenn der Schwimmer eingebaut ist.)
2. Den Zustand der Schwimmer überprüfen. Wenn die Schwimmer undicht oder beschädigt sind, die Schwimmer erneuern.
3. Das Einlaßnadelventil und den Ventilsitz auf Verschleiß und Verschmutzung kontrollieren. Diese Teile gegebenenfalls als Satz erneuern.

B. Einstellung

1. Schwimmerhöhe

Den Vergaser in umgekehrter Stellung halten. Den Schwimmer so halten, daß die Lasche gerade die Schwimmemmel berührt, und den Abstand von der Oberkante des Schwimmers bis zur Dichtfläche der Schwimmerkammer messen. Wenn eine Einstellung erforderlich ist, die Laschen abbiegen. **BEIDE LASCHEN MÜSSEN DIE GLEICHE**

If the floats are too high a lean air/fuel mixture will occur. If too low, a rich mixture will result.

Float height: 22.5 ± 1 mm

2. Jet needle

The mid-range air/fuel supply is affected by the position of the needle in the needle jet. If it is necessary to alter the mid-range air/fuel mixture characteristics of the machine, the jet needle position may be changed. Move the jet needle up for a leaner condition or toward the bottom position for a richer condition.

Si les flotteur trop haut, il en résultera un mélange air/essence pauvre. S'ils sont trop bas, il en résultera un mélange riche.

Hauteur du flotteur: $22,5 \pm 1$ mm

2. Aiguille du gicleur

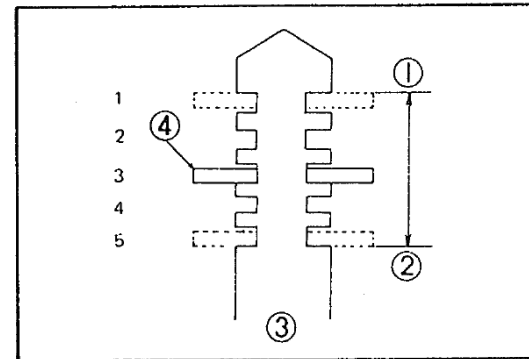
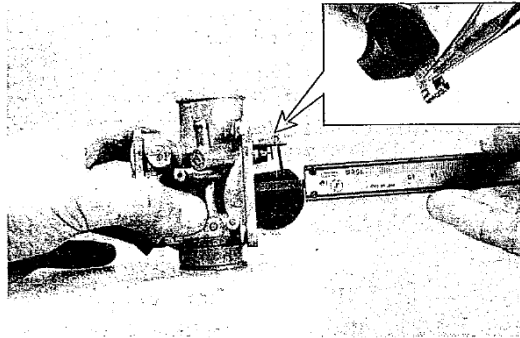
L'alimentation air/essence à gamme moyenne est affectée par la position de l'aiguille dans le gicleur à aiguille. S'il est nécessaire de changer les caractéristiques du mélange air/essence de la machine à gamme moyenne, la position de l'aiguille du gicleur doit être changée. Déplacer l'aiguille du gicleur vers le haut pour un mélange plus pauvre ou vers la position du bas pour un mélange plus riche.

HÖHE AUF WEISEN. Wenn die Schwimmer zu hoch stehen, wird eine zu mageres Gemisch gebildet. Bei zu niederem Schwimmerstand wird das Gemisch zu fett.

Schwimmerhöhe: $22,5 \pm 1$ mm

2. Düsennadel

Der mittlere Drehzahlbereich des Kraftstoff-Luftgemisches wird durch die Position der Nadel des Nadelventils beeinflusst. Wenn das Gemisch in dem genannten Bereich verändert werden soll, die Position der Düsennadel ändern. Die Nadel nach oben bewegen, um ein mageres Gemisch zu erhalten, nach unten, wenn ein fetteres Gemisch erforderlich ist.



- 1. LEANER
- 2. RICHER
- 3. Jet needle
- 4. Clip
- 1. PAUVRE
- 2. RICHE
- 3. Aiguille du gicleur
- 4. Jonc
- 1. Magerer
- 2. Fetter
- 3. Dusenadel
- 4. Klemme

4-2. REED VALVE ASSEMBLY

A. Inspection

1. Inspect rubber intake manifold for signs of weathering, checking or other deterioration.

4-2. CLAPETS FLEXIBLES

A. Vérification

1. Voir si la tubulure d'admission en caoutchouc présente des signes d'usure, de caquelures ou d'autres détériorations.

4-2. ZUNGENVENTILEINHEIT

A. Prüfung

1. Den Gummieinlaßkrümmer auf Anzeichen von Alterung und andere Zersetzungen untersuchen.

2. Inspect reed petals for signs of fatigue cracks. Reed petals should fit flush or nearly flush against neoprene seats. If in doubt as to sealing ability, apply suction to carburetor side of assembly. Leakage should be slight to moderate.
3. The valve stopper controls the movement of the valve. Check clearance "a".

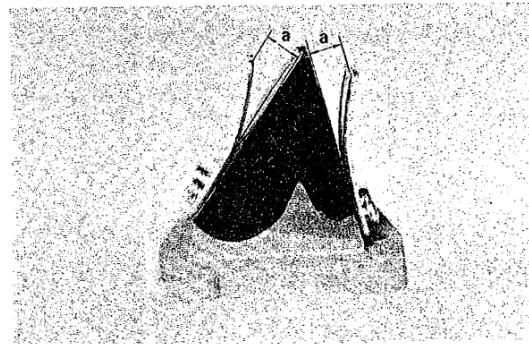
Standard value "a":
7.0 ± 0.2 mm (0.354 ± 0.0079 in)

If it is 0.5 mm more or less than specified, replace the valve stopper. The curvature of the reed valve stopper greatly affects engine output and durability of the reed valve. Never attempt to bend the stopper.

2. Inspecter si les pétales de la soupape flexible présentent des signes de fatigue et des craquelures. Les pétales de la soupape doivent être de niveau ou presque de niveau avec les sièges en néoprène. Si on a des doutes sur la capacité d'étanchéité, aspirer du côté du carburateur. Les fuites doivent être faibles ou modérées.
3. La butée de soupape commande le mouvement de la soupape. Contrôler le jeu "a".

Valeur standard de "a":
7,0 ± 0,2 mm

Si elle est inférieure ou supérieure de 0,5 mm de la valeur spécifiée, remplacer la butée de soupape. La courbure de la butée de la soupape flexible affecte grandement la puissance du moteur et la durabilité de la soupape flexible. Ne jamais tenter de courber la butée.



2. Die Metallzungen auf Ermüdungsrisse absuchen. Die Metallzungen sollten flach oder fast flach an den Neoprensitzen aufliegen. Wenn die Dichtfähigkeit angezweifelt, wird einen Unterdruck an der Saugseite des Vergasers anlegen. Die Undichtheit sollte nur gering sein.
3. Der Ventilanschlag regelt die Bewegung des Ventils. Der Abstand "a" ist daher zu kontrollieren.

Sollwert für "a": 7,0 ± 0,2 mm

Wenn dieser Wert um mehr als 0,5 mm vom vorgeschriebenen Wert abweicht, den Ventilanschlag erneuern. Die Kurve des Zungenventilanschlags hat großen Einfluß auf die Motorleistung und die Lebensdauer des Zungenventils. Den Anschlag daher niemals verbiegen.

4. Check reed valve for bending. If beyond tolerance, replace reed valve.

Reed valve bending limit:
0.3 mm (0.012 in)

5. During reassembly, note the cut in the lower corner of the reed and stopper plate. Use as aid to direction of reed installation.

4. Contrôler si la soupape flexible est tordue. Si elle est hors des tolérance, la remplacer.

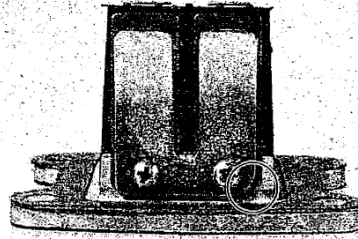
Limite de torsion de la soupape flexible:
0,3 mm

5. Lors du remontage, noter la coupure dans le coin inférieur de la soupape et de la plaque de butée. S'en servir comme guide pour le sens de mise en place de la soupape.

4. Das Zungenventil auf Biegung prüfen. Wenn über die Verschleißgrenze verbogen, das Zungenventil erneuern.

Biegegrenze des Zungenventils:
0,3 mm

5. Während des Zusammenbaus ist auf die Abschrägung an der unteren Kante des Zungenventils und der Anschlagplatte zu achten. Diese Abschrägung für den richtigen Einbau des Zungenventils verwenden.



CHAPTER 5. CHASSIS

5-1.	FRONT AND REAR WHEEL	67
	A. Checking brake shoe wear	67
	B. Brake drum	67
5-2.	FRONT FORKS	68
	A. Disassembly	69
	B. Inspection	69
	C. Assembly	69
5-3.	STEERING HEAD	71
	A. Installation	71
5-4.	SWING ARM	73
	A. Inspection	73

CHAPITRE 5. PARTIE CYCLE

5-1.	ROUE AVANT ET ROUE ARRIERE	67
	A. Contrôle de l'usure des segments de frein	67
	B. Tambour de frein	67
5-2.	FOURCHE AVANT	68
	A. Démontage	69
	B. Vérification	69
	C. Remontage	69
5-3.	TETE DE DIRECTION	71
	A. Remontage	71
5-4.	BRAS OSCILLANT	73
	A. Vérification	73

ABSCHNITT 5. FAHRGESTELL

5-1.	VORDER- UND HINTERRAD	67
	A. Prüfen der Bremsbacken- abnutzung	67
	B. Bremstrommel	67
5-2.	VORDERRADGABEL	68
	A. Zerlegung	69
	B. Prüfung	69
	C. Zusammenbau	69
5-3.	LENKERKOPF	71
	A. Wiedereinbau	71
5-4.	HINTERRADSCHWINGE	73
	A. Prüfung	73

CHAPTER 5. CHASSIS

5-1. FRONT AND REAR WHEELS

A. Checking brake shoe wear

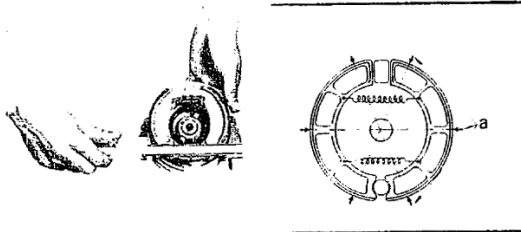
1. Measure the outside diameter at the brake shoes with slide calipers.

Brake shoe diameter: 129.4 mm (5.09 in)
Replacement limit: 125.4 mm (4.94 in)

2. Remove any glazed areas from brake shoes using coarse sand paper.

B. Brake drum

Remove oil by wiping with a rag soaked in lacquer thinner or solvent. Remove scratches by lightly and evenly polishing with emery cloth.



a. Measuring points a. Points de mesure a. Meßpunkte

CHAPITRE 5. PARTIE CYCLE

5-1. ROUES AVANT ET ARRIERE

A. Contrôle de l'usure des mâchoires de frein

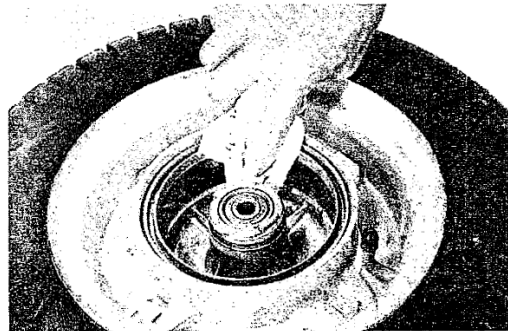
1. Mesurer le diamètre extérieur des mâchoires de frein avec un pied à coulisse.

Diamètre des mâchoires de frein: 129,4 mm
Limite de remplacement: 125,4 mm

2. Eliminer toute surface glacée sur les mâchoires de frein à l'aide de papier de verre à gros grain.

B. Tambour de frein

Enlever l'huile en essuyant avec un chiffon tempé dans du diluant pour vernis ou dans du solvant. Eliminer les rayures en polissant légèrement et régulièrement avec de la toile émeri.



ABSCHNITT 5. FAHRGESTELL

5-1. VORDER- UND HINTERRAD

A. Prüfen auf Bremsbacken-Abnutzung

1. Den Außendurchmesser der Bremsbacken messen, wobei eine Schiebelehre zu verwenden ist. Auch die Dicke der einzelnen Bremsbacken kontrollieren.

Einbaudurchmesser der Bremsbacken
Sollwert: 129,4 mm
Minimum: 125,4 mm

2. Glänzende Flächen mit grobem Sandpapier von den Bremsbacken abschleifen.

B. Bremstrommel

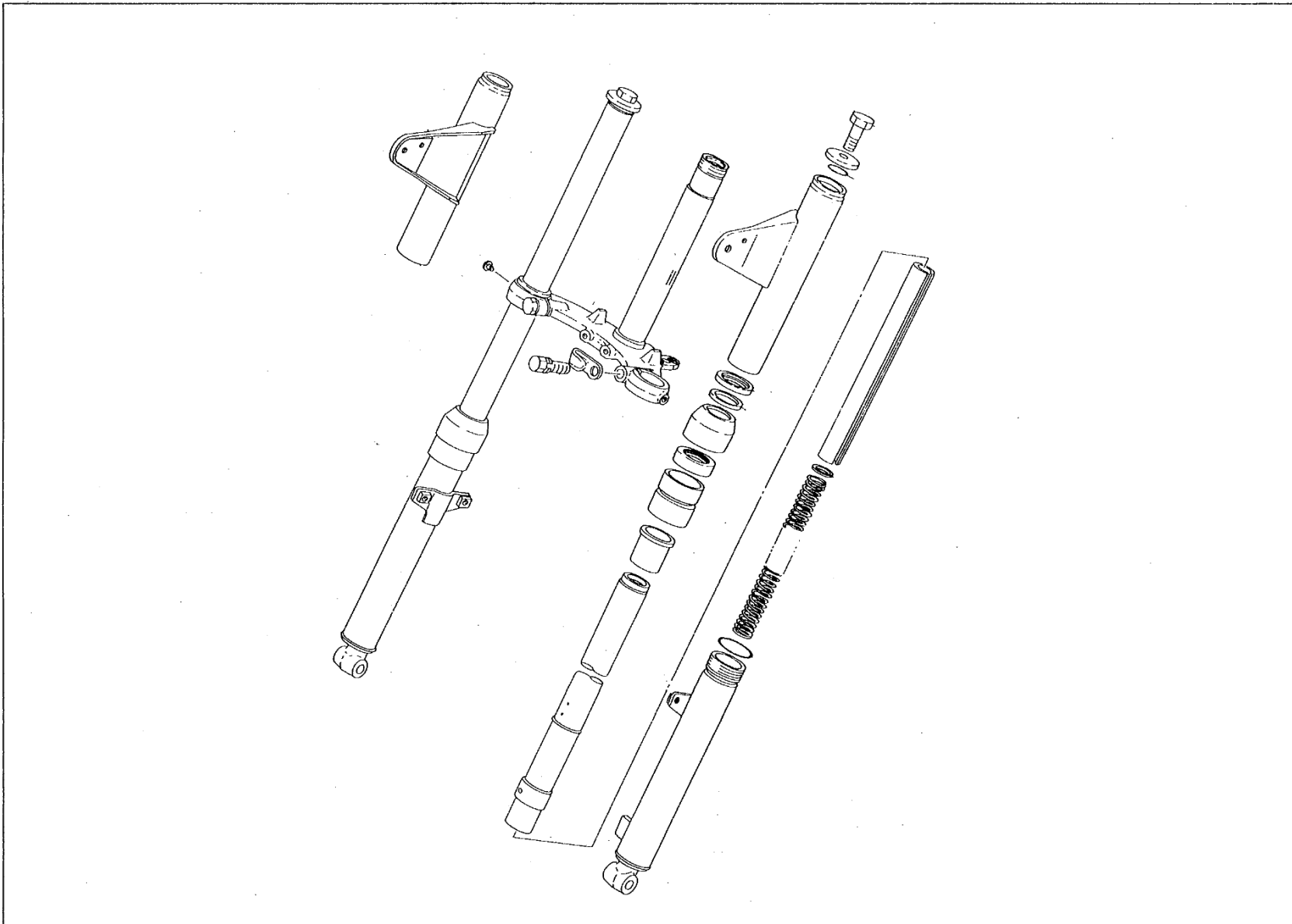
Das Öl gegebenenfalls mit einem Lösungsmittel oder Verdünner angefeuchteten Lappen abwischen. Kratzer durch leichtes und gleichmäßiges Polieren mit Schmirgelleinen berichtigen.



5-2. FRONT FORKS

5-2. FOURCHE AVANT

5-2. VORDERRADGABEL



A. Disassembly

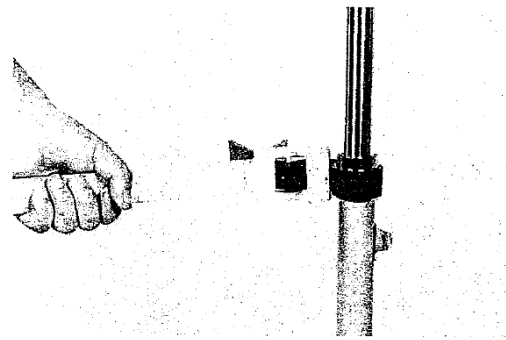
To disassemble the front forks, start with the removal of outer tube.

A. Démontage

Pour démonter la fourche avant, commencer par retirer le tube extérieur.

A. Zerlegung

Um die Vorderradgabel zu zerlegen, mit dem Ausbau der äußeren Gabelbeinrohre beginnen.



B. Inspection

Inspect the inner tube for bends or scratches. If the bend is slight, it can be corrected with a press. It is recommended, however, to replace the tube.

Check the slide metal and piston for wear. If excessively worn, replace them.

B. Vérification

Vérifier si le tube intérieur n'est pas courbé ou rayé. En cas de courbure légère, on peut le redresser à la presse, mais il vaut mieux remplacer le tube s'il présente le moindre défaut.

Contrôler l'usure de la bague antifriction et du piston. Remplacer en cas d'usure excessive.

B. Prüfung

Inneres Rohr auf Verbiegung und Kratzer absuchen. Wenn das Rohr nur leicht verbogen ist, kann es auf einer Presse gerichtet werden. Es wird jedoch empfohlen, das Rohr auch in diesem Fall auszuwechseln.

Gleitstück und Kolben auf Verschleiß prüfen; falls übermäßig abgenutzt, ersetzen.

C. Assembly

NOTE:

When installing the outer nut into the inner tube, cover the inner tube top end with a vinyl sheet to protect the oil seal lip against damage.

C. Remontage

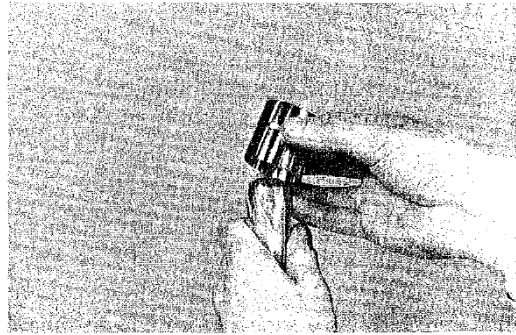
N.B.:

Lorsqu'on introduit le tube intérieur dans l'écrou extérieur, envelopper l'extrémité du tube intérieur d'une feuille de plastique, pour éviter d'abîmer la bague d'étanchéité.

C. Zusammenbau

ANMERKUNG:

Wenn die äußere Mutter in das innere Rohr eingebaut wird, muß der obere Teil des inneren Rohres mit einer Vinylfolie abgedeckt werden, um die Dichtlippe der Öldichtung vor Beschädigung zu schützen.



1. Installing the front forks

Pour specified amount of oil into the inner tube through the upper end opening. Use 10W/30 motor oil.

NOTE:

Specialty type fork oils of quality manufacture may be used.

Fork oil capacity:
L.H.: 96 ± 4 cc
R.H.: 120 ± 4 cc

Inner tube cap torque: 2.0 m-kg

Pinch bolt torque: 2.0 m-kg

1. Repose des bras de fourche

Verser la quantité spécifiée d'huile par l'ouverture supérieure des bras de fourche. Employer de l'huile moteur 10W/30.

N.B.:

On peut employer de l'huile spéciale pour fourche télescopiques, à condition qu'elle soit de bonne qualité.

Contenance d'huile de la fourche:
Bras droit: 96 ± 4 cm ³
Bras gauche: 120 ± 4 cm ³

Couple de serrage des bouchons supérieurs de fourche: 2,0 m-kg
--

Couple de serrage des boulons de colliers de serrage: 2,0 m-kg
--

1. Vorderradgabel in den Rahmen einbauen

Angegebene Ölmenge durch die Öffnung am oberen Ende in das innere Rohr gießen. Dafür Motorenöl 10W/30 verwenden.

ANMERKUNG:

Es können auch Spezialgabelöle eines Qualitätsherstellers verwendet werden.

Gabelölmenge:
Linkes Gabelbein: 96 ± 4 cm ³
Rechtes Gabelbein: 120 ± 4 cm ³

Anzugsmoment der Verschlusskappe: 2,0 m-kg
--

Anzugsmoment der Klemmschrauben: 2,0 m-kg

5-3. STEERING HEAD

A. Installation

1. If pressed-in races have been removed, tap in new races.

NOTE:

If races are not in correct angles to the under-bracket, the handlebars will not turn smoothly at certain angles, thus adversely affecting the stability of the machine.

Any impurities on the race seat will put the race in a tilting position. Thoroughly clean the race seat before installation.

2. Upper and lower bearing

	Ball quantity/size
Upper	22 pcs, 3/16 in
Lower	19 pcs, 1/4 in.

NOTE:

Use medium-weight wheel bearing grease of quality manufacturer, preferably waterproof.

3. Set the upper bearing cover and install the ring nut. Tighten the ring nut so that all freeplay is taken up, but the bracket can still pivot freely from lock to lock. Recheck for free play after the entire fork unit has been installed. Normally, screw in the ring nut until tight, and back it out 1/4 turn.

5-3. TETE DE DIRECTION

A. Remontage

1. Si les cuvettes ont été pressées les remplacer par des neuves.

N.B.:

Les cuvettes doivent être parfaitement d'équerre par rapport à la tige de direction, sinon le guidon va frotter à certains angles, ce qui nuira à la stabilité de la direction. Tout corps étranger sur les cuvettes ou leurs surfaces d'appui risque de causer une légère inclinaison des cuvettes. Nettoyer soigneusement ces surfaces d'appui avant de procéder au remontage.

2. Roulement supérieur et roulement inférieur

	Quantité de billes/Taille
Supérieur	22 pcs, 3/16 in
Inférieur	19 pcs, 1/4 in

N.B.:

Employer de la graisse à roulements de consistance moyenne, de bonne qualité et, de préférence, imperméable à l'eau.

3. Poser le cache du roulement supérieur, et visser l'écrou de direction. Serrer cet écrou de manière à rattraper tout le jeu inutile, tout en permettant encore à la fourche de pivoter librement de butée à butée. Révérifier le jeu après avoir terminé le remontage de la fourche. Normalement, on visse l'écrou jusqu'à ce qu'il soit serré, puis on le dévisse de 1/4 de tour.

5-3. LENKERKOPF

A. Wiedereinbau

1. Falls die eingepreßten Laufringe ausgebaut wurden, so sind neue Laufringe einzutreiben.

ANMERKUNG:

Falls die Kugellaufringe nicht im richtigen Winkel zur unteren Gabelführung angeordnet sind, läßt sich die Lenkstange manchmal nicht richtig drehen, wodurch die Stabilität der Maschine nachteilig beeinflusst wird. Durch anhaftenden Schmutz können die Laufringe gekippt werden; daher unbedingt die Lager-sitze vor dem Wiedereinbau gründlich säubern.

2. Oberes und unteres Lager

	Anzahl/Größe der Kugeln
Oberes Lager	22 Stück, 3/16 in
Unteres Lager	19 Stück, 1/4 in

ANMERKUNG:

Mittelschweres Radlagerfett, vorzugsweise wasserbeständig, eines Qualitätsherstellers verwenden.

3. Oberen Laufringdeckel auflegen und Ringmutter aufschrauben. Ringmutter festziehen, bis das freie Spiel beseitigt ist; jedoch muß sich die Führung von Anschlag zu Anschlag frei drehen lassen. Freies Spiel nochmals prüfen, wenn die gesamte Gabeleinheit eingebaut ist. Normalerweise ist die Ringmutter einzuschrauben, bis sie festsetzt, und danach um 1/4 Drehung zu lösen.

4. Install the upper fork bracket. Tighten steering fitting bolt. Torque to specification.

Steering fitting bolt: 2.0 m-kG

5. Install the inner tube caps.

NOTE:

Make certain that tops of fork tubes are adjusted to the same level. If necessary, loosen under bracket pinch bolts and adjust.

Inner tube cap torque: 2.0 m-kG

6. Install handlebars and torque to specification.

Handlebars mounting bolt torque:
1.2 m-kG

CAUTION:

Tighten bolts in stages to maintain an equal gap on each side of the handlebar holder.

4. Installer l'étrier supérieur de fourche (support de guidon), et serrer le boulon de tige de direction au couple spécifié.

Couple de serrage du boulon de tige de direction: 2,0 m-kG

5. Installer les bouchons supérieurs des bras de fourche.

N.B.:

S'assurer que les sommets de tubes de fourche sont réglés au même niveau. Si nécessaire, desserrer les boulons de serrage de l'étrier inférieur et procéder au réglage.

Couple de serrage des bouchons supérieurs de fourche: 2,0 m-kG

6. Installer le guidon, et serrer ses boulons au couple spécifié.

Couple de serrage des bouchons de guidon: 1,2 m-kG

ATTENTION:

Serrer les boulons par étapes pour maintenir un écart égal de chaque côté sur le support de guidon.

4. Obere Gabelführung anbringen. Lenkungsbefestigungsschrauben und Lenkungsklemmschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment der Lenkungsbestigungsschraube: 2,0 m-kG

5. Verschlusskappen der Inneren Rohre anbringen.

ANMERKUNG:

Darauf achten, daß die Oberkanten der Gabelrohre auf die gleiche Höhe eingestellt sind. Anderenfalls die Klemmschrauben der unetren Gabelführung lösen und die Gabelrohre ausgleichen.

Anzugsmoment der Verschlusskappe: 2,0 m-kG

6. Lenkstange anbringen und Schrauben mit dem angegebenen Anzugsmoment festziehen.

Anzugsmoment der Lenkstangenbefestigungsschrauben: 1,2 m-kG

ACHTUNG:

Diese Schrauben gleichmäßig und in mehreren Schritten festziehen, damit der Spalt der LENKERHALTER AN BEIDEN Seiten gleich ist.

5-4. SWING ARM

A. Inspection

1. With rear wheel and shock absorbers removed, grasp the end of the arm and move from right to left to check for freeplay.

Swing arm freeplay: 1.0 mm

2. Pivot bolt torque

4.0 m-kg

5-4. BRAS OSCILLANT

A. Vérification

1. Après dépose de la roue et des amortisseurs arrière, saisir les extrémités des bras oscillants, et les secouer doucement de droite à gauche pour voir si on ne sent pas un jeu latéral.

Jeu latéral admissible pour les bras oscillants: 1,0 mm

2. Couple de serrage du boulon de pivot

4,0 m-kg

5-4. HINTERRADSCHWINGE

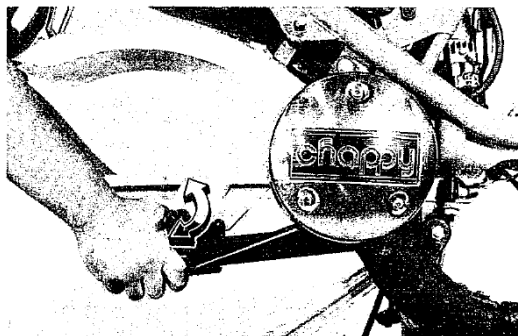
A. Prüfung

1. Hinterrad und Stoßdämpfer ausbauen; danach die Enden der Schwingenarme ergreifen und von rechts nach links bewegen, um das dreie Spiel zu prüfen.

Freies Spiel der Hinterradschwinge: 1,0 mm

2. Anzugsmoment der Drehzapfenmutter

4,0 m-kg



CHAPTER 6. ELECTRICAL

6-1.	IGNITION SYSTEM	75
	A. Ignition coil	75
	B. Condenser test	76
	C. Spark plug	76
6-2.	CHARGING SYSTEM	77
	A. Measuring charging current and voltage	77
	B. Checking silicon rectifier	78
6-3.	BATTERY	79
6-4.	LIGHTING SYSTEMS	79
	A. Lighting tests and checks – A.C. circuit	79

CHAPITRE 6. PARTIE ELECTRIQUE

6-1.	SYSTEME D'ALLUMAGE	75
	A. Bobine d'allumage	75
	B. Test du condensateur	76
	C. Bougie	76
6-2.	SYSTEME DE RECHARGE	77
	A. Mesure de la tension et la l'intensité du courant de charge	77
	B. Vérification du redresseur au silicium	78
6-3.	BATTERIE	79
6-4.	SYSTEMES D'ECLAIRAGE	79
	A. Essais et vérifications – Circuit C.A.	79

ABSCHNITT 6. ELEKTRISCHE ANLAGE

6-1.	ZÜNDEINRICHTUNG	75
	A. Zündspule	75
	B. Prüfung des kondensators	76
	C. Zündkerze	76
6-2.	LADEEINRICHTUNG	77
	A. Messung des Ladestroms und der Ladespannung	77
	B. Prüfung des Siliziumgleichrichters	78
6-3.	BATTERIE	79
6-4.	BELEUCHTUNGS-SYSTEME	79
	A. Prüfung des Beleuchtungs- systems (Wechselstromkreis)	79

CHAPTER 6. ELECTRICAL

CHAPITRE 6. PARTIE ELECTRIQUE

ABSCHNITT 6. ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG

6-1. IGNITION SYSTEM

A. Ignition coil

1. Coil spark gap test

Minimum spark gap:
6 mm / 500 r/min

6-1. SYSTEME D'ALLUMAGE

A. Bobine d'allumage

1. Essai à l'éclateur

Intervalle minimum d'éclatement:
6 mm / 500 t/mn

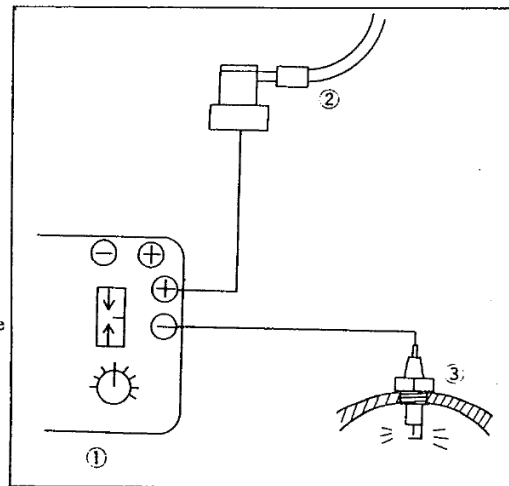
6-1. ZÜNDEINRICHTUNG

A. Zündspule

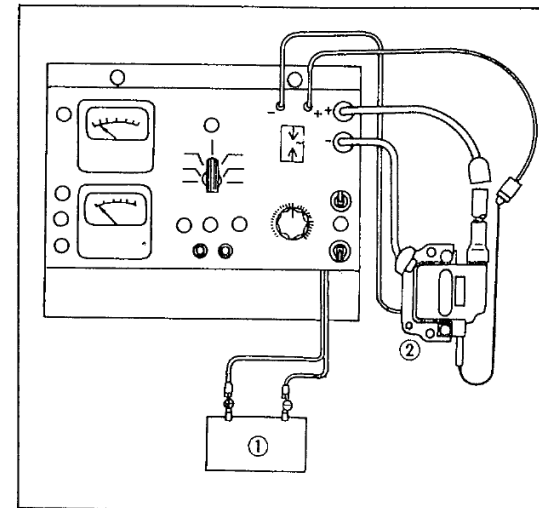
1. Zünd funkenprüfung der zündspule

Mindestzündfunkenabstand:
6 mm / 500 U/min

a. Test of ignition coil mounted on engine
a. Essai de la bobine d'allumage montée sur le moteur
a. Prüfung der Zündspule im eingebauten Zustand



b. Test of ignition coil removed from engine
b. Test de la bobine d'allumage sortie du moteur
b. Prüfung der Zündspule im ausgebauten Zustand



6

2. Direct current resistance test

Standard values (at 20°C):
 Primary coil resistance:
 1.7 Ω ± 10% (HITACHI)
 1.0 Ω ± 10% (MITSUBISHI)
 Secondary coil resistance:
 6.0KΩ ± 20% (HITACHI)
 5.9KΩ ± 20% (MITSUBISHI)

2. Mesure de la résistance en courant continu

Valeurs standard (à 20°C):
 Résistance de l'enroulement primaire:
 1,7 Ω ± 10% (HITACHI)
 1,0 Ω ± 10% (MITSUBISHI)
 Résistance de l'enroulement secondaire:
 6,0KΩ ± 20% (HITACHI)
 5,9KΩ ± 20% (MITSUBISHI)

2. Prüfung des Gleichstromwiderstandes

Nennwerte (bei 20°C)
 Primärwicklung-Widerstand:
 1,7 Ω ± 10% (HITACHI)
 1,0 Ω ± 10% (MITSUBISHI)
 Sekundärwicklung-Widerstand:
 6,0KΩ ± 20% (HITACHI)
 5,9KΩ ± 20% (MITSUBISHI)

B. Condenser test

Minimum resistance: 3MΩ
 Condenser Capacity: 0.25 μF ± 10%

B. Test du condensateur

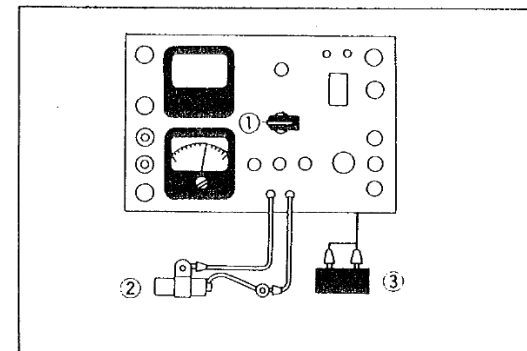
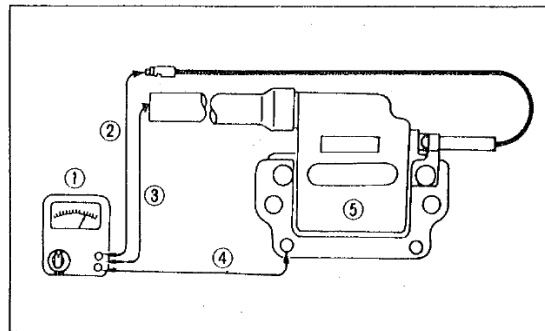
Résistance minimum: 3MΩ
 Capacité du condensateur: 0,25μF ± 10

B. Prüfung des Kondensator

Mindestwiderstand: 3MΩ
 Kondensatorkapazität: 0,25μF ± 10%

- 1. Pocket tester
- 2. Primary coil resistance value
- 3. Secondary coil resistance value
- 4. Ground
- 5. Ignition coil
- 1. Contrôleur de poche
- 2. Mesure de la resistance du bobinage primaire
- 3. Mesure de la résistance du bobinage secondaire
- 4. Masse
- 5. Bobine d'allumage

- 1. Taschenprüfgerät
- 2. Widerstandswert der Primärwicklung
- 3. Widerstandswert der Sekundärwicklung
- 4. Masse
- 5. Zündspule



- 1. Capacity range
- 2. Condenser
- 3. Battery
- 1. Echelle de capacité
- 2. Condensateur
- 3. Batterie
- 1. Messbereicheinstellung
- 2. Kondensator
- 3. Batterie

C. Spark plug

Spark plug type: B-6HS, NGK (LB2) B-7HS, NGK
 Spark plug gap: 0.5 ~ 0.6 mm

C. Bougie

Type de bougie: B-6HS, NGK (LB2) B-7HS, NGK
 Ecartement des électrodes: 0,5 ~ 0,6 mm

C. Zündkerze

Art der Zündkerze: B-6HS, NGK (LB2) B-7HS, NGK
 Elektrodenabstand: 0,5 ~ 0,6 mm

6-2. CHARGING SYSTEM

A. Measuring charging current and voltage

Engine r/min	2,000 r/min	8,000 r/min
Amperage (D.C.)	0.1A or more	4.5A or less
(Sweden)	0.3A or more	4.0A or less
(Denmark)	0.05A or more	3.8A or less
(Switzerland, France)	0.1A or more	4.0A or less

6-2. SYSTEME DE RECHARGE

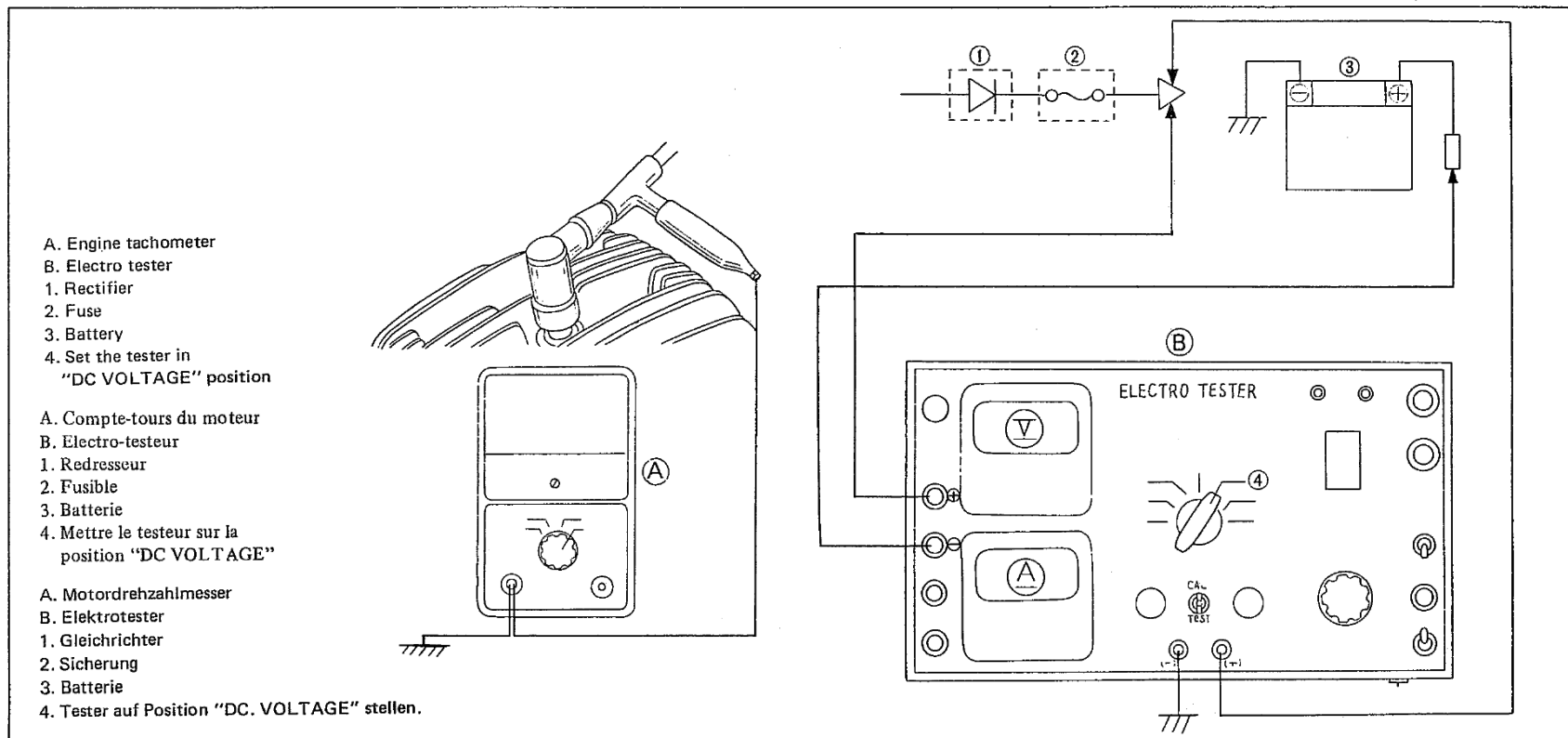
A. Mesure de la tension et la l'intensité du courant de charge

Engine de rotation	2.000 tr/mn	8.000 tr/mn
Intensite (C.C.)	0,1A ou plus	4,5A ou moins
(Suède)	0,3A ou plus	4,0A ou moins
(Danemark)	0,05A ou plus	3,8A ou moins
(Suisse, France)	0,1A ou plus	4,0A ou moins

6-2. LADEEINRICHTUNG

A. Messung des Ladestroms und der Ladespannung

Motordrehzahl	2,000 u/min	8,000 u/min
Strenstärke (Gleichstrom)	0,1A oder mehr	4,5A oder weniger
(Schweden)	0,3A oder mehr	4,0A oder weniger
(Dänemark)	0,05A oder mehr	3,8A oder weniger
(Schweiz, Frankreich)	0,1A oder mehr	4,0A oder weniger



B. Checking silicon rectifier

Standard value:
9 ~ 10Ω (Meter SW: Ω x 1)

Reversed: ∞
(Meter SW: Ω x 100)

NOTE:

The resistance of silicon rectifier varies according to the voltage applied to it. Therefore, the value measured will be slightly affected by the type of tester.

B. Vérification du redresseur au silicium

Valeur standard: 9 à 10 Ohms
(Commutateur du contrôleur: Ω x 1)

Inverse: Infini
(Commutateur du contrôleur: Ω x 100)

N.B.:

La résistance du redresseur au silicium varie suivant la tension qui lui est appliquée. Par conséquent, la valeur mesurée sera légèrement influencée par le type du testeur.

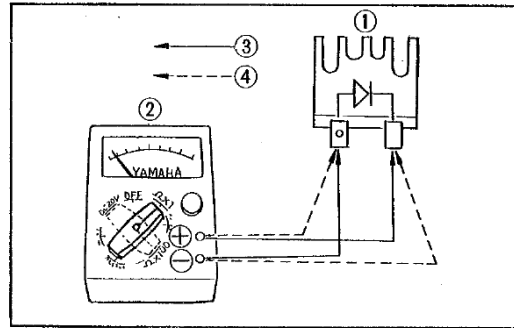
B. Prüfung des Siliziumgleichrichters

Normalwert: 9 ~ 10 Ohm
(Instrumentenschalter: Ohm x 1)

Umgekehrt: ∞
(Instrumentenschalter: Ohm x 100)

ANMERKUNG:

Der Widerstand des Siliziumgleichrichters variiert in Abhängigkeit von der angelegten Spannung. Daher ist der gemessene Wert etwas vom Type des verwendeten Prüfgerätes abhängig.



1. Silicon rectifier
 2. Pocket-tester
 3. Checking with normal connection
 4. Checking with reverse connection
1. Redresseur au silicium
 2. Contrôleur de poche
 3. Contrôle en connexions normales
 4. Contrôle en connexions inversées
1. Siliziumgleichrichter
 2. Elektrotester
 3. Prüfung mit Normalanschluß
 4. Prüfung mit umgepoltem Anschluß

6-3. BATTERY

Battery	6V, 4AH
Electrolyte	Specific gravity: 1.260
Initial charging current	0.4A/10 hours (new battery)
Recharging current	0.4A/10 hours (or until specific gravity reaches 1.260)
Refill fluid	Distilled water (to maximum level line)
Refill period	Check once per month (or more often, as required)

6-4. LIGHTING SYSTEMS

A. Lighting tests and checks — A.C. circuit

1. A.C. Circuit Output Test

Engine r/min	2,500 r/min	8,000 r/min
Voltage (Sweden)	6.0V or more	8.5V or less
(Denmark)	5.0V or more	7.5V or less
	6.2V or more	9.0V or less

6-3. BATTERIE

Batterie	6V, 4 Amperes-heure
Electrolyte	densité: 1,260
Intensité de charge initiale	0,4 Ampère/10 heures (batterie neuve)
Intensité de recharge	0,4 Ampère/10 heures (ou jusqu'à ce que la densité atteigne 1,260)
Fluide de remise à niveau	Eau distillée jusqu'à la ligne de niveau maximal
Périodicité de remise à niveau	Une fois par mois (ou plus souvent si nécessaire)

6-4. SYSTEMES D'ECLAIRAGE

A. Essais et vérifications - Circuit C.A.

1. Contrôle de la tension du circuit C.A.

Régime de rotation	2.500 tr/mn	8.000 tr/mn
Tension (Suède)	6,0V ou plus	8,5V ou moins
(Danemark)	5,0V ou plus	7,5V ou moins
	6,2V ou plus	9,0V ou moins

6-3. BATTERIE

Batterie	6V, 4AH
Elektrolyt	Spez. Gewicht 1,260
Anfangsladestrom	0,4A/10 Stunden (neue Batterie)
Ladestrom	0,4A/10 Stunden (oder bis das spez. Gewicht 1,260 beträgt)
Nachfüllflüssigkeit	Destilliertes Wasser bis zur oberen Standlinie nachfüllen
Nachfüllintervall	Einmal im Monat prüfen (oder öfters, wenn erforderlich)

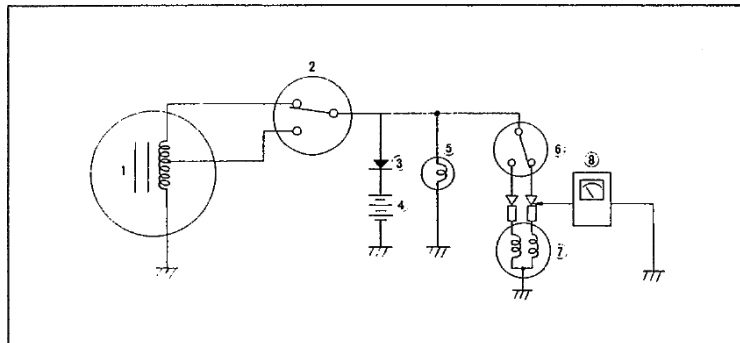
6-4. BELEUCHTUNGS SYSTEME

A. Prüfung des Beleuchtungssystems

(Wechselstromkreis)

1. Prüfung des Wechselstromkreises

Motordrehzahl	2.500 u/min	8.000 u/min
Spannung (Schweden)	6,0V oder mehr	8,5V oder weniger
(Dänemark)	5,0V oder mehr	7,5V oder weniger
	6,2V oder mehr	9,0V oder weniger



1. Lighting/Charging coil
2. Main switch
3. Rectifier
4. Battery
5. Meter light
6. Dimmer switch
7. Headlight
8. Pocket tester
(Set the tester on "AC 20V" position)

1. Bobine d'éclairage / de charge
2. Contacteur à clé
3. Redresseur
4. Batterie
5. Lampe de compteur
6. Commutateur réducteur
7. Phare
8. Testeur de poche
(Mettre le testeur sur la position "AC 20V".)

1. Licht / Ladespule
2. Zündschalter
3. Gleichrichter
4. Batterie
5. Instrumentenbeleuchtung
6. Scheinwerferschalter
7. Scheinwerfer
8. Taschenprüfer
(Prüfgerät and Position „AC 20V“ stellen.)

2. Lighting coil resistance check

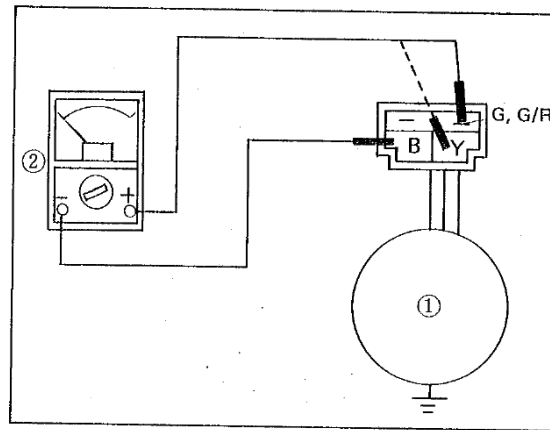
	Y-B	G-B	G/R-B
1F0, 1F1 (551)	$0.49\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.34\Omega \pm 10\%$ at 20°C	—
1F2 (543)	$0.47\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.16\Omega \pm 10\%$ at 20°C	—
1V9	$0.31\Omega \pm 10\%$ at 20°C	—	$0.52\Omega \pm 10\%$ at 20°C
1V8	$0.3\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.13\Omega \pm 10\%$ at 20°C	—

2. Contrôle de la résistance de la bobine d'éclairage

	Y-B	G-B	G/R-B
1F0, 1F1 (551)	$0,49\Omega \pm 10\%$ à 20°C	$0,34\Omega \pm 10\%$ à 20°C	—
1F2 (543)	$0,47\Omega \pm 10\%$ à 20°C	$0,16\Omega \pm 10\%$ à 20°C	—
1V9	$0,31\Omega \pm 10\%$ à 20°C	—	$0,52\Omega \pm 10\%$ à 20°C
1V8	$0,3\Omega \pm 10\%$ à 20°C	$0,13\Omega \pm 10\%$ à 20°C	—

2. Beleuchtungsspulen-Widerstandsprüfung

	Y-B	G-B	G/R-B
1F0, 1F1 (551)	$0,49\Omega \pm 10\%$ bei 20°C	$0,34\Omega \pm 10\%$ bei 20°C	—
1F2 (543)	$0,47\Omega \pm 10\%$ bei 20°C	$0,16\Omega \pm 10\%$ bei 20°C	—
1V9	$0,31\Omega \pm 10\%$ bei 20°C	—	$0,52\Omega \pm 10\%$ bei 20°C
1V8	$0,3\Omega \pm 10\%$ bei 20°C	$0,13\Omega \pm 10\%$ bei 20°C	—



- 1. Flywheel magneto
- 2. Pocket tester
- 1. Volant magnétique
- 2. Testeur de poche
- 1. Schwunghmagnetzündler
- 2. Taschenprüfgerät

CHAPTER 7. APPENDICES

7-1. TROUBLESHOOTING GUIDE ...	83
7-2. SPECIFICATIONS	89
A. General	89
B. Engine	89
C. Chassis	92
D. Electrical	93
E. Tightening torque	95
WIRING DIAGRAM	110
CABLE ROUTING DIAGRAM	116

CHAPITRE 7. APPENDICES

7-1. GUIDE DE DEPANNAGE	85
7-2. CARACTERISTIQUES	96
A. Caractéristiques techniques	96
B. Moteur	96
C. Partie cycle	79
D. Partie électrique	100
E. Couple de serrage	102
SCHEMA DE CABLAGE	110
SCHEMA D'ARRANGEMENT DES CABLES	116

ABSCHNITT 7. ANHANG

7-1. FEHLERSUCHANLEITUNG	87
7-2. TECHNISCHE DATEN	103
A. Allgemeine technische Daten ..	103
B. Motor	103
C. Fahrgestell	106
D. Elektrische Ausrüstung	107
E. Anzugsmomente	109
SCHALTPLAN	110
SEIL- UND KABELFÜHRUNGS- ÜBERSICHT	117



CHAPTER 7. APPENDICES

7-1. TROUBLESHOOTING GUIDE

The following guide is not complete in itself. If a problem is found within an individual component mentioned in the chart, refer to the section or chapter involved for inspection procedures.

1. Will not start or difficult to start

a. Ignition system

Possible cause	Remedy
No spark	<ol style="list-style-type: none"> 1. Check ignition main switch. 2. Check points assembly. 3. Check condenser. 4. Check wiring magneto coil. 5. Check ignition coil. 6. Check high tension lead. 7. Check spark plug. 8. Check ignition timing.
Weak or irregular spark	<ol style="list-style-type: none"> 1. Use Electro Tester, spark gap test. 2. Check spark plug. 3. Check high tension lead. 4. Check ignition assembly.

b. Air/Fuel systems

Possible cause	Remedy
No fuel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Check fuel tank. 2. Check petcock. 3. Remove fuel pipe, check fuel flow
Irregular or poor fuel flow	<ol style="list-style-type: none"> 1. Clean fuel tank, check cap vent. 2. Clean petcock. 3. Remove carburetor, service.
Bad fuel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Flush fuel system completely. 2. Add fresh fuel, proper grade.
Blocked air intake or malfunction	<ol style="list-style-type: none"> 1. Clean and fuel filter. 2. Check reed valve assembly.

c. Engine/Exhaust systems

Possible cause	Remedy
Incorrect compression pressure	<ol style="list-style-type: none"> 1. If compression is too high, check for excessive carbon buildup. 2. No compression or low compression check: <ol style="list-style-type: none"> a. Cylinder head gasket. b. Cylinder base gasket. c. Piston, rings, cylinder.
Poor bottom end compression	Check crankcase seals, left and right.
Blocked exhaust system	<ol style="list-style-type: none"> 1. Check muffler/spark arrester. 2. Check exhaust port carbon formation. 3. Check exhaust pipe for internal damage.

2. Poor idle and/or low speed performance

a. Ignition system

Possible cause	Remedy
Fouled spark plug or incorrect gap	Clean and gap, or replace if necessary.
Improper contact points	Clean and gap, or replace if necessary.
Incorrect ignition timing	Reset timing.
Weak spark	Check ignition coil and condenser.

b. Air/Fuel systems

Possible cause	Remedy
Tank cap vent plugged	Clean or repair as necessary.
Fuel petcock plugged	Clean or repair as necessary.
Carburetor slow speed system inoperative	Clean or repair as necessary.
Pilot screw incorrectly adjusted or plugged	Adjust or clean as necessary.
Carburetor float level incorrect	Measure and adjust as required.
Starter lever on	Push lever off.
Air leak	Repair.
Carburetor not level	Level.

7

c. Engine/Exhaust system. See "No start".

3. Poor mid-range and high speed performance

a. Ignition systems

Possible cause	Remedy
Spark plug gap incorrect	Clean and gap or change spark plug if necessary.
Ignition timing incorrect	Reset.
Points set too close	Regap/Reset timing.

b. Air/Fuel systems

Possible cause	Remedy
Dirty air filter element	Clean.
Carburetor float level incorrect	Measure and adjust if required.
Incorrect main jet size	Remove jet and check size.
Incorrect jet needle clip position	Check needle clip position.
Cracked or leaking reeds	Remove and repair as necessary.
Carburetor not level	Level.

CHAPITRE 7. APPENDICES

7-1. GUIDE DE DEPANNAGE

Le guide suivant n'est pas complet. Si un problème survient qui concerne un composant particulier mentionné dans le tableau, se reporter à la section ou le chapitre concerné pour les procédures d'inspection.

1. Le moteur ne veut pas démarrer ou est difficile à démarrer

a. Système d'allumage

Cause possible	Remède
Pas d'étincelle	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifier l'interrupteur principal de l'allumage. 2. Vérifier les contacts. 3. Vérifier le câblage de la bobine de magnéto. 4. Vérifier la bobine d'allumage. 5. Vérifier le condensateur. 6. Vérifier le fil haute-tension. 7. Vérifier la bougie. 8. Vérifier l'avance à l'allumage.
Etincelle faible ou intermittente	<ol style="list-style-type: none"> 1. Avec l'Electrotesteur, faire le test d'étincellement. 2. Vérifier la bougie. 3. Vérifier le fil haute-tension. 4. Vérifier l'allumage.

b. Systèmes Air/essence

Cause possible	Remède
Pas d'essence	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifier le réservoir d'essence. 2. Vérifier le robinet à carburant. 3. Retirer le tube à essence. vérifier le flux d'essence.
Flux d'essence intermittent ou faible	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyer le réservoir d'essence vérifier la prise d'air du capuchon. 2. Nettoyer le robinet à carburant. 3. Retirer le carburateur en faire le service.
Mauvais carburant	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyer à fond le système de carburant. 2. Mettre du carburant neuf de composition correcte.
Arrivée d'air obstruée ou fonctionnant mal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyer et lubrifier le filtre. 2. Vérifier la soupape flexible.

c. Moteur/Echappement

Cause possible	Remède
Pression de compression incorrecte	<ol style="list-style-type: none"> 1. Si la compression est trop forte vérifier s'il n'y a pas une accumulation excessive de carbone. 2. En cas d'absence de compression ou de compression faible. vérifier: <ol style="list-style-type: none"> a. Joint de culasse. b. Joint de base de cylindre. c. Piston, segments, cylindre.
Mauvaise compression au temps inférieur	Vérifier les joints de carter, gauche et droit.
Système d'échappement obstrué	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifier le pot et le pare-étincelle. 2. Vérifier s'il y a formation de carbone à l'orifice d'échappement. 3. Vérifier si le tuyau d'échappement est endommagé à l'intérieur.

2. Mauvaises performances au ralenti ou à basse vitesse

a. Système d'allumage

Cause possible	Remède
Bougie encrassée ou écartement incorrect	Nettoyer et refaire l'écartement, ou remplacer si nécessaire.
Mauvais contacts	Nettoyer et refaire l'écartement, ou remplacer si nécessaire.
Avance à l'allumage incorrecte	Rerégler l'avance.
Étincelle faible	Vérifier le condensateur et la bobine d'allumage.

b. Système Air/essence

Cause possible	Remède
Prise d'air de capuchon de réservoir obstrué	Nettoyer ou réparer, à la demande.
Robinet à essence obstrué	Nettoyer ou réparer, à la demande.
Système de basse vitesse du carburateur ne fonctionnant pas	Nettoyer ou réparer, à la demande.
Vis de ralenti déréglé ou obstruée	Régler ou nettoyer, à la demande.
Niveau du flotteur de carburateur incorrect	Mesurer et rerégler, à la demande.
Levier de starter en position marche	Fermer le starter.
Fuite d'air	Réparer.
Carburateur pas de niveau	Mettre de niveau.

c. Moteur/Echappement. Voir le paragraphe correspondant de la section

3. Mauvaises performances à vitesses moyennes ou hautes

a. Système d'allumage

Cause possible	Remède
Ecartement de bougie incorrect	Nettoyer et refaire l'écartement, ou changer la bougie, à la demande.
Avance à l'allumage incorrect	Rerégler.
Contacts trop rapprochés	Refaire l'écartement/rerégler l'avance.

b. Systèmes Air/essence

Cause possible	Remède
Élément de filtre à air encrassé	Nettoyer.
Niveau du flotteur de carburateur incorrect	Mesurer et régler si nécessaire.
Taille de gicleur principal incorrecte	Déposer le gicleur et vérifier sa taille.
Position incorrecte du circlip de l'aiguille	Vérifier la position du circlip sur l'aiguille.
Pétales de soupape flexibles craquelées ou présentant des fuites	Déposer et réparer, à la demande.
Carburateur pas de niveau	Remettre de niveau.

ABSCHNITT 7.ANHANG

7-1. FEHLERSUCHANLEITUNG

Die folgende Anleitung ist nicht vollständig; wenn eine Störung in der nachfolgenden Aufstellung gefunden wird, dann ist das Prüfverfahren in dem entsprechenden Abschnitt, zu welchem dieses Bauteil gehört, zu beachten.

1. Motor springt nicht oder nur schwer an
 - a. Zündung

Mögliche Ursache	Abhilfe
Kein Zündfunke	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zündschalter prüfen. 2. Unterbrecher prüfen. 3. Kondensator prüfen. 4. Leitungskabel und Magnetzünderspule prüfen. 5. Zündspule prüfen. 6. Zündkerzenkabel prüfen. 7. Zündkerze prüfen. 8. Zündzeitpunktverstellung prüfen.
Schwacher oder aussetzender Zündfunke	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mit Elektrotester Zündfunkenstrecke prüfen. 2. Zündkerze prüfen. 3. Zündkerzenkabel prüfen. 4. Zündeinheit prüfen.

b. Luft/Kraftstoffsystem

Mögliche Ursache	Abhilfe
Kein Kraftstoff	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kraftstofftank prüfen. 2. Kraftstoffhahn prüfen. 3. Kraftstoffleitung abnehmen und Kraftstoff-Fluß prüfen.
Aussetzender oder zu geringer Kraftstofffluß	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kraftstofftank reinigen. Entlüftungsloch im Verschlußdeckel prüfen. 2. Kraftstoffhahn reinigen. 3. Vergaser ausbauen und warten.
Schlechter Kraftstoff	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kraftstoffsystem vollständig spülen. 2. Frischen Kraftstoff mit richtiger Oktanzahl nachfüllen.
Lufteinlaß verstopft oder fehlerhaft	<ol style="list-style-type: none"> 1. Filterelement reinigen und ölen. 2. Zungenventil prüfen.

c. Motor/Auspuffsystem

Mögliche Ursache	Abhilfe
Falscher Verdichtungsdruck	<ol style="list-style-type: none"> 1. Falls der Verdichtungsdruck zu hoch ist, auf übermäßige Ölkohleablagerungen prüfen. 2. Falls der Verdichtungsdruck zu gering ist, die folgenden Punkte prüfen: <ol style="list-style-type: none"> a. Zylinderkopfdichtung b. Zylinderfußdichtung c. Kolben, Kolbenringe, Zylinder.
Verdichtungsdruck im Kurbelgehäuse zu niedrig	Linke und rechte Kurbelgehäuse-dichtung prüfen.
Verstopftes Auspuffsystem	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auspufftopf/Funkenfänger prüfen. 2. Auslaßschlitz auf Ölkohleablagerungen prüfen. 3. Auspuffrohr auf innere Beschädigung prüfen.

2. Leerlauf und/oder Leistung bei niedriger Drehzahl schlecht

a. Zündung

Mögliche Ursache	Abhilfe
Zündkerze verrußt oder falscher Elektrodenabstand	Reinigen und Elektrodenabstand berichtigen, falls notwendig. Zündkerze ersetzen.
Unterbrecherkontakte schadhaf	Reinigen und Kontaktabstand berichtigen; falls notwendig, ersetzen.
Falscher Zündzeitpunkt	Zündzeitpunkt einstellen;
Schwacher Zündfunke	Zündspule und Kondensator prüfen.

b. Luft/Kraftstoffsystem

Mögliche Ursache	Abhilfe
Entlüftungsloch im Tankverschlußdeckel verstopft	Reinigen, nötigenfalls instandsetzen.
Kraftstoffhahn verstopft	Reinigen und nötigenfalls instandsetzen.
Keine Gemischbildung im Vergaser bei niedrigen Drehzahlen	Reinigen, nötigenfalls instandsetzen.
Leerlaufschraube falsch eingestellt oder verstopft	Einstellen und nötigenfalls reinigen.
Schwimmerhöhe im Vergaser falsch	Messen und nötigenfalls einstellen.
Starthebel betätigen	In Ausgangsstellung bringen.
Luftundichtheit	Instandsetzen.
Vergaser nicht waagrecht	Ausrichten.

C. Motor/Auspuffsystem

(Siehe "Motor springt nicht an")

3. Leistung bei mittleren und hohen Drehzahlen schlecht

a. Zündung

Mögliche Ursache	Abhilfe
Falscher Elektrodenabstand der Zündkerze	Reinigen, Elektrodenabstand einstellen; falls erforderlich, Zündkerze ersetzen.
Falscher Zündzeitpunkt	Einstellen
Unterbrecherkontaktabstand zu klein	Kontaktabstand und danach Zündzeitpunkt einstellen.

b. Luft/Kraftstoffsystem

Mögliche Ursache	Abhilfe
Luftfilterelement verschmutzt	Reinigen.
Schwimmerhöhe im Vergaser falsch	Messen und nötigenfalls einstellen.
Falsche Größe der Hauptdüse	Düse herausnehmen und Größe prüfen.
Düsennadel in falscher Höhe eingehängt	Lage des Klemmrings an der Nadel prüfen.
Gebrochene oder undichte Zungen	Ausbauen und nötigenfalls instandsetzen.
Vergaser nicht waagrecht	Ausrichten.

7-2. SPECIFICATIONS


A. General

Model	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Dimensions				
Overall length	1,585 mm	←	←	←
Overall width	650 mm	←	665 mm	←
Wheelbase	1,050 mm	←	←	←
Minimum road clearance	135 mm	←	←	130 mm
Weight				
Net	77 kg	←	←	75 kg
Performance				
Minimum turning radius	1,500 mm	←	←	←

B. Engine

Model	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Engine:				
Type	2-stroke, air cooled	←	←	←
Cylinder	Single, forward inclined	←	←	←
Displacement	49 cc	←	←	←
Bore and stroke	40.0 mm x 39.7 mm	←	←	←
Compression ratio	5.4 : 1	←	6.6 : 1	←
Starting system	Kick	←	←	←
Piston:				
Piston clearance	0.025 ~ 0.030 mm	←	←	←
Piston ring:				
Piston end gap (installed) Top/2nd	0.15 ~ 0.35 mm	←	←	←
Crankshaft:				
Crankshaft assembly width (F)	37.990 ~ 37.995 mm	←	←	←
Crankshaft deflection (D)	0.03 mm or less	←	←	←
Connecting rod big end side clearance (C)	0.2 ~ 0.5 mm	←	←	←
Connecting rod small end deflection (P)	0.8 ~ 2.0 mm	←	←	←

Model	1V8	1V9	1F0 (551), 1F1	1F2 (543)
Clutch: Clutch type Primary reduction ratio and method Primary reduction gear back lash tolerance Primary drive gear back lash number Primary driven gear backlash number Friction plate — Thickness/quantity Clutch plate — Thickness/quantity Clutch plate — Warp limit	Centrifugal system 68/19 (3.579)/Gear 141 ± 1 (B-B, C-C, D-D) B (83), C (84, 85), D (86) B (59, 58), C (57, 56), D (55, 54)	← ← ← ← ← ← ← ←	-----	-----
Clutch: Type/description Clutch weight shoes lining thickness Clutch weight spring tension Clutch-in revolution Clutch-stall revolution			Automatic centrifugal clutch 2.5 mm (0.098 in) [2.0 mm (0.079 in)] 7.2~ 8.8 kg/248 mm (15.9~63.4 lb/9.764 in) 2,300 ± 150 r/min 2,700 ~ 3,200 r/min	
Primary drive gear type Primary drive ratio 1st Primary drive ratio 2nd	-----		Helical gear 69/18 3.833 59/28 2.107	-----
Primary drive and driven gear's "Lash Number" Drive gear 1st 2nd Driven gear 1st 2nd Back lash tolerance 1st 2nd			51 ~ 54 34 ~ 37 77 ~ 82 23 ~ 28 131 ~ 133 60 ~ 62	
Clutch: Friction plate thickness x quantity Clutch plate thickness x quantity Clutch spring free length x 1 quantity Clutch spring constant	-----		-----	3.5 mm (0.138 in) x 3 [3.2 mm (0.126 in)] 1.6 mm (0.063 in) x 2 Warp limit: 0.05 mm (0.0020 in) 31.5 mm (1.240 in) x 4 [30.5 mm (1.201 in)] 1.28 kg/mm (71.69 lb/in)
Primary reduction ratio and method				68/ 19 (3.578) Helical gear
Primary drive and driven gear's "Lash Number" Drive gear Driven gear Back lash tolerance				83 ~ 86 53 ~ 58 139 ~ 141

Model	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Transmission:				
Type	Constant mesh, 3-speed	←	---	Constant mesh, 4-speed
Gear ratio 1st (Teeth)(Ratio)	39/12 (3.250)	←	69/18 (3.833)	39/12 (3.250)
2nd	29/16 (1.813)	←	59/28 (2.107)	34/17 (2.000)
3rd	24/20 (1.200)	←	---	30/21 (1.428)
4th	---	---	---	27/24 (1.125)
Sub transmission	---	---	←	←
1st	---	---	39/12 (3.250)	---
2nd	---	---	35/16 (2.188)	---
Transmission gear oil quantity and type	700 cm (Total) 650 cm (Change) SAE 10W/30 "SE" motor oil	←	←	←
Secondary reduction ratio and method	34/13 (2.615), Chain	←	33/14 (2.357) 32/14 (2.286) * France	28/14 (2.000), Chain
Kickstarter				
Oil seal type	SDO-15-26-6	←	←	←
Intake:				
Air cleaner -- Type/quantity	Oiled foam rubber / 1 pcs.	←	←	←
Reed valve				
Bending limit	0.3 mm	←	←	←
Valve lift	7 ± 0.3 mm	←	←	←
Carburetor:				
Type and manufacturer	VM10SC, MIKUNI	←	VM14SC, MIKUNI	←
I.D. mark	IV800	←	55100	43902
Main jet (M.J.)	# 70	←	# 90	# 100
Air jet (A.J.)	2.5	←	←	←
Jet needle-clip position (J.N.)	3G9-4	←	3D3-2	3G9-3
Needle jet (N.J.)	E-4	←	E-2	←
Cutaway (C.A.)	3.0	←	2.0	1.5
Pilot jet (P.J.)	# 15	←	←	# 12.5
Air screw (turns out)(A.S.)	1-1/2	←	←	←
Starter jet (G.S.)	# 25	←	←	←
Float level	22.0 ± 1 mm	←	22.5 ± 1 mm	←
Idling engine speed	1,350 ± 100 rpm	←	←	←
Lubrication:				
Autolube pump --Color code	Gray	←	←	←
-- Minimum stroke	0.15 ~ 0.20 mm	←	←	←
--Maximum stroke	0.70 ~ 0.85 mm	←	←	0.87 ~ 1.02 mm
Throttle position (Adjusting mark)	At idle ()	←	←	←
Oil tank capacity	1.3 lit.	←	←	←
Oil grade	SAE 10W/30 "SE" 2-stroke engine oil	←	←	←

C. Chassis

Model	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Steering system: Caster Trail Number and size of ball. in steering head Upper race Lower race	26° 45 mm 22 pcs. 3/16 in 19 pcs. 1/4 in	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←
Front suspension Front fork cushion travel Front fork spring free length Front fork oil quantity and type	75 mm 359.5 mm 96 ± 4 cc (L.H.) 120 ± 4 cc (R.H.) SAE 10W/30 "SE" motor oil	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←
Rear suspension: Rear shock absorber travel Rear shock absorber spring Free length Wire diameter x winding diameter Spring constant Swing arm free play (Limit)	65 mm 181 mm 6.0 mm x 37.5 mm K1 = 2.1 kg/mm K2 = 2.85 kg/mm 1 mm	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←
Fuel tank: Capacity	3.5 lit	←	←	←
Wheel: Tire size (Front) (Rear) Tire pressure (Front) (Rear)	4.00-8-2PR 4.00-8-2PR 1.2 kg/cm ² 1.5 kg/cm ²	← ← ← ←	4.00-8-4PR 4.00-8-4PR ← ←	4.00-8-2PR 4.00-8-2PR ← ←
Secondary drive chain: Type Number of links Chain free play	DK420 90 20 mm	← ← ←	← ← ←	← 98L ←
Brake: Front and Rear Type Shoe diameter x width Shoe spring free length Lining thickness (Wear limit)	Drum brake 110φ x 25 mm 34.5 mm 4 mm (2 mm)	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←

D. Electrical

Model	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Ignition system: Model/Manufacturer	F11-L43/HITACHI	FOTO 0175/ MITSUBISHI	←	FIT154/MITSUBISHI
Voltage	6V	←	←	←
Source coil resistance	$0.91\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$1.15\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$1.2\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$1.64\Omega \pm 10\%$ at 20°C
Ignition timing (B.T.D.C.)	1.8 ± 0.15 mm	←	←	←
Ignition coil Model/Manufacturer	CM61-20/HITACHI	F6T401/MITSUBISHI	←	←
Spark gap	6 mm or more/500 rpm	←	←	←
Primary winding resistance	$1.7\Omega \pm 10\%$ at 20°C	←	$1.0\Omega \pm 10\%$ at 20°C	←
Secondary winding resistance	$1.0\Omega \pm 10\%$ at 20°C $6.0K\Omega \pm 20\%$ at 20°C $5.9K\Omega \pm 20\%$ at 20°C	←	$5.9K\Omega \pm 20\%$ at 20°C	←
Diode (Yes or No)	Yes	←	←	←
Spark plug Type/Quantity	B-6HS (NGK)/1 pc	←	←	B-7HS (NGK)/1 pc
Spark plug gap	0.5 ± 0.6 mm	←	←	←
Contact breaker Point gap	0.3 ± 0.4 mm	←	←	←
Condenser Capacity	$0.25\mu\text{F} \pm 10\%$	←	←	←
Insulation resistance	$3M\Omega$ or more	←	←	←
Quantity	1 pc.	←	←	←
Charging system Flywheel magneto	0.05A/2,000 r/min	0.3A/2,000 r/min	0.1A/2,000 r/min	←
Charging output	Yellow—Ground	←	←	←
Charge coil resistance	$0.3\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.31\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.49\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.47\Omega \pm 10\%$ at 20°C
	Green—Ground	Green/Red—Ground	Green—Ground	←
	$0.13\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.52\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.34\Omega \pm 10\%$ at 20°C	$0.16\Omega \pm 10\%$ at 20°C
Lighting output	6.2V/2,500 r/min	5.0V/2,500 r/min	6.0V/2,500 r/min	←
Rectifier: Type	Single-phase half-wave	←	←	←
Model/Manufacturer	DE4504/STANLEY or S5108/TOSHIBA	←	←	←
Withstand voltage	400V	←	←	←
Allowable amperage	4A	←	←	←

Model	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Battery				
Model	6N4-2A-2	←	←	←
Capacity	6V, 4AH	←	←	←
Charging rate	0.4A x 10 hours	←	←	←
Specific gravity	1,260	←	←	←
Lighting system				
Headlight type	Bulb type	←	←	←
Bulb wattage				
Headlight	6V, 15W/15W	←	← / 6V, 6W (F)	6V 25W/25W
Flasher light	6V, 10W	←	←	←
Tail/Stoplight	6V, 5W/21W	6V, 2W/5W	6V, 5W/21W / 6V 3W/10W (F)	6V 5W/21W
Meter light	6V, 3W	←	←	←
Neutral light	6V, 3W	←	←	←
Oil caution light	6V, 3W	←	←	←
Horn				
Model	YF-6	←	MF-6	YF-6
Maximum amperage	1.5A	←	←	3A
Fuse				
Rating	10A	←	←	←

(F): For France

E. Tightening torque

Engine:		
Spark plug	M14	2.5 m-kg
Cylinder head	M6	1.0 m-kg
Magneto, base	M5	0.5 m-kg
rotor	M12	5.0 m-kg
Crank case	M6	1.0 m-kg
Drain plug	M12	2.0 m-kg
Kick crank	M6	1.0 m-kg
Primary drive	M13	4.5 m-kg
Drive sprocket	M16	5.5 m-kg
Clutch,	M16	5.5 m-kg
, automatic	M12, M13	4,5 m-kg
Chassis:		
Front wheel axle	M10	4.0 m-kg
Rear wheel axle	M12	6.0 m-kg
Pivot axle	M10	4.0 m-kg
Shock absorber	M12	4.0 m-kg
Engine mounting bolt	M8	2.0 m-kg
Handle upper, handle holder	M6	1.0 m-kg
Handle crown, handle holder	M10	1.5 m-kg
, steering	M10	2.0 m-kg
, inner tube	M10	2.0 m-kg
Foot rest	M8	1.0 m-kg
Tension bar	M8	2.0 m-kg
Rear sprocket	M8	2.0 m-kg
Front fork, cap	M10	2.0 m-kg
, under bracket	M8	2.0 m-kg

7-2. CARACTERISTIQUES

A. Caractéristiques techniques

Modèle	1V8	1V9	1F0 (551), 1F1	1F2 (543)
Dimensions:				
Longueur hors tout	1.585 mm	←←	←←	←←
Largeur hors tout	650 mm	←←	665 mm	←←
Empattement	1.050 mm	←←	←←	←←
Garde au sol minimum	135 mm	←←	←←	130 mm
Poids:				
Net	77 kg	←←	←←	75 kg
Performance:				
Rayon de braquage	1,500 mm	←←	←←	←←

B. Moteur

Modèle	1V8	1V9	1F0 (551), 1F1	1F2 (543)
Moteur:				
Type	2-temps, refroidi par air	←←	←←	←←
Cylindre	1 incliné vers l'avant	←←	←←	←←
Cylindrée	49 cc	←←	←←	←←
Alésage x course	40,00 mm x 39,7 mm	←←	←←	←←
Taux de compression	5,4 : 1	←←	6,6 : 1	←←
Démarrage	Kick	←←	←←	←←
Piston:				
Jeu à la jupe de piston	0,025~ 0,030 mm	←←	←←	←←
Segment:				
Ecart entre les extrémités du segment				
Mise en place sommet/Second	0,15~ 0,35mm	←←	←←	←←
Vilebrequin:				
Largeur du vilebrequin (F)	37,990~ 37,995 mm	←←	←←	←←
Déflexion du vilebrequin (D)	0,03 mm ou moins	←←	←←	←←
Jeu latéral de la tête de bielle (C)	0,2~ 0,5 mm	←←	←←	←←
Jeu latéral du pied de bielle (P)	0,8~ 2,0 mm	←←	←←	←←

Modèle	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Embrayage: Type d'embrayage Rapport de méthode de réduction primaire Tolérance de jeu de recul de pignon de réduction primaire Numéro de jeu de recul du pignon d'attaque primaire Numéro de jeu de recul du pignon entraîné primaire Disque de friction – Épaisseur/quantité Disque d'embrayage – Épaisseur/quantité Disque d'embrayage – Limite de voile	Système centrifuge 68/19 (3,579)/Pignon 141 ± 1 (B-B, C-C, D-D) B (83), C(84, 85), D (86) B(59, 58), C(57,56), D(55,54) 3,0 mm x 5 pcs. 1,4 mm x 4 pcs. 0,03 mm	← ← ← ← ← ← ←	----- -----	----- -----
Embrayage: Type/description Épaisseur de garniture de masselotte d'embrayage Tension de ressort de masselotte d'embrayage Régime de mise en prise Régime de patinage			Embrayage centrifuge automatique 2,5 mm [2,0 mm] 7,2~8,8 kg/248 mm 2,300 ± 150 t/mn 2,700~3,200 t/mn	
Type de pignon d'entraînement primaire Taux de réduction primaire de la 1ère Taux de réduction primaire de la 2ème	-----		Pignon hélicoïdal 69/18 3,833 59/28 2,107	-----
Pignons d'entraînement et mené primaires "Numéro de Jeu" Pignon d'entraînement 1ère Pignon mené 1ère Pignon d'entraînement 2ème Pignon mené 2ème Tolérance de jeu de recul 1ère Tolérance de jeu de recul 2ème			51~54 34~37 77~82 23~28 131~133 60~62	
Embrayage: Épaisseur x quantité de disque de friction Épaisseur x quantité de disque d'embrayage Longueur libre x quantité de ressort d'embrayage Constante de ressort d'embrayage				3,5 mm x 3 [3,2 mm] 1,6 mm x 2 Limite de voile: 0,05 mm 31,5 mm x 4 [30,5 mm] 1,28 kg/mm
Taux et méthode de réduction primaire Pignons d'entraînement et mené primaires "Numéro de Jeu" Pignon d'entraînement Pignon mené Tolérance de jeu de recul	-----		-----	68/19 (3,578) 83~86 53~58 139~141

Modèle	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Boîte de vitesses: Type Rapport de démultiplication 1ère (Dents)(Raport) 2ème 3ème 4ème	Aprise continue, 3 vitesses 39/12 (3,250) 29/16 (1,813) 24/20 (1,200) ---	← ← ← ← ---	--- 69/18 (3,833) 59/28 (2,107) --- ---	Aprise continue, 4 vitesses 39/12 (3,250) 34/17 (2,000) 30/21 (1,428) 27/24 (1,125)
Boîte à vitesses auxiliaire: 1ère 2ème	--- ---	--- ---	39/12 (3,250) 35/16 (2,188)	--- ---
Huile de boîte de vitesses: Quantité et type Rapport et méthode de réduction secondaire	700 cm (Au total) 650 cm (Vidange) Huile moteur SAE 10W/30, type "SE" 34/13 (2,615), Chaîne	← ← ← ← ←	← ← ← ← 33/14 (2,357) 32/14 (2,286) * F	← ← ← ← 28/14 (2,000), Chaîne
Kick starter:	SDO-15-26-6	←	←	←
Admission: Filtre à air -- Type/quantité Soupape flexible Limite de courbure Levage de soupape	Caoutchouc mousse huilé/ 1 pc. 0,3 mm 7 ± 0,3mm	← ← ←	← ← ←	← ← ←
Carburateur: Type et fabricant Marque d'identification Gicleur principal (M.J.) Gicleur d'air (A.J.) Aiguille du gicleur -- position du jone (J.N.) Gicleur à aiguille (N.J.) Echancrure (C.A.) Gicleur de ralenti (P.J.) Vis d'air (nombre de tours en arrière)(A.S.) Gicleur de starter (G.S.) Niveau du flotteur Régime de ralenti du moteur	VM10SC, MIKUNI 1V800 # 70 2,5 3G9-4 E-4 3,0 # 15 1-1/2 # 25 22,0 ± 1 mm 1,350 ± 100 t/mn	← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ← ←	VM14SC, MIKUNI 55100 # 90 ← 3D3-2 E-2 2,0 ← ← ← 22,5 ± 1 mm ←	← 43902 # 100 ← ← 3G9-3 ← 1,5 # 12,5 ← ← ← ← ← ← ←
Lubrification: Pompe à autolube -- Code de couleur -- Course minimale -- Course maximale Position de l'accélérateur (Marque de réglage) Capacité du réservoir d'huile Grade de l'huile	Gris 0,15 ~ 0,20 mm 0,70 ~ 0,85 mm Au ralenti (⊘) 1,3 lit Huile moteur 2-temps, SAE 10W/30 type "SE"	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← 0,87 ~ 1,02 mm ← ← ←

C. Partie cycle

Modèle	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Système de direction: Angle de chasse Classe Nombre et taille des billes dans la direction: Chemin de roulement supérieur Chemin de roulement inférieur	26° 45 mm 22 pcs. 3/16in 19 pcs. 1/4 in	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←
Suspension avant: Déplacement du coussinet de la fourche avant Longueur libre de ressort de fourche avant Quantité et type d'huile de fourche avant	75 mm 359,5 mm 96 ± 4 cm ³ (G) 120 ± 4 cm ³ (D) Huile moteur SAE 10W/30, type "SE"	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←
Suspension arrière: Déplacement de l'amortisseur arrière Ressort de l'amortisseur arrière Longueur libre Diamètre du fil x diamètre des spires Constante de ressort Jeu de la fourche oscillante (Limite)	65 mm 181 mm 6,0 mm x 37,5 mm K ₁ = 2,1 kg/mm K ₂ = 2,85 kg/mm 1 mm	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←
Réservoir à essence: Capacité	3,5 lit	←	←	←
Roue: Taille du pneu (Avant) (Arrière) Pression de gonflage du pneu (Avant) (Arrière)	4,00-8-2PR 4,00-8-2PR 1,2 kg/cm ² 1,5 kg/cm ²	← ← ← ←	4,00-8-4PR 4,00-8-4PR ← ←	4,00-8-2PR 4,00-8-2PR ← ←
Chaîne de transmission secondaire: Type Nombre de maillons Jeu de la chaîne	DK420 90 20 mm	← ← ←	← ← ←	← 88L ←
Freins: Frein avant / arrière Type Machoires: diamètre x largeur Longueur libre de ressort de mâchoire Epaisseur des garnitures (Limite d'usure)	Frein à tambour 110φ x 25 mm 34,5 mm 4 mm (2 mm)	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←

D. Partie électrique

Modèle	1V8	1V9	1F0 (551), 1F1	1F2 (543)
Système d'allumage: Modèle/Fabricant	FII-L43/HITACHI	FOTO0175/ MITSUBISHI	←	FI1154/MITSUBISHI
Tension	6V	←	←	←
Résistance de la bobine d'alimentation	$0,91\Omega \pm 10\%$ à 20°C	$1,15\Omega \pm 10\%$ à 20°C	$1,2\Omega \pm 10\%$ à 20°C	$1,64\Omega \pm 10\%$ à 20°C
Avance à l'allumage (Avant P.M.H.)	$1,8 \pm 0,15$ mm	←	←	←
Bobine d'allumage Modèle/Fabricant	CM61-20/ HITACHI	F6T401/ MITSUBISHI	←	←
Étincellemt	6 mm ou plus/500 t/mn	←	←	←
Résistance de l'enroulement primaire	$1,7\Omega \pm 10\%$ à 20°C $1,0\Omega \pm 10\%$ à 20°C	←	$1,0\Omega \pm 10\%$ à 20°C	←
Résistance de l'enroulement secondaire	$6,0\text{K}\Omega \pm 20\%$ à 20°C $5,9\text{K}\Omega \pm 20\%$ à 20°C	←	$5,9\text{K}\Omega \pm 10\%$ à 20°C	←
Diode (Oui ou Non)	Oui	←	←	←
Bougie Type/Quantité	B6-HS (NGK)/1 pc	←	←	B-7HS (NGK)/1 pc
Ecartement des électrodes	0,5 ~ 0,6 mm	←	←	←
Rupteur Ecartement des contacts	0,3 ~ 0,4 mm	←	←	←
Condensateur Capacité	$0,25\mu\text{F} \pm 10\%$	←	←	←
Résistance d'isolation	$3\text{M}\Omega$ ou plus	←	←	←
Quantité	1 pc.	←	←	←
Système de recharge: Volant magnétique	0,05A/2.000 t/mn	0,3A/2.000 t/mn	0,1A/2.000 t/mn	←
Débit de recharge	EntreJaune et Masse: $0,3\Omega \pm 10\%$ à 20°C Entre Vert et Masse:	← $0,31\Omega \pm 10\%$ à 20°C Entre Vert/Rouge et Masse:	← $0,49\Omega \pm 10\%$ à 20°C Entre Vert et Masse:	← $0,47\Omega \pm 10\%$ à 20°C ←
Résistance de la bobine de charge	$0,13\Omega \pm 10\%$ à 20°C 6,2V/2.500 t/mn	$0,52\Omega \pm 10\%$ à 20°C 5,0V/2.500 t/mn	$0,34\Omega \pm 10\%$ à 20°C 6,0V/2.500 t/mn	$0,16\Omega \pm 10\%$ à 20°C ←
Débit d'éclairage				
Resseuseur Type	Monophasé, simple alternance	←	←	←
Modèle/Fabricant	DE4504/STANLEY OU S5108 TOSHIBA	←	←	←
Tension de régime	400V	←	←	←
Intensité admissible	4A	←	←	←
Batterie Modèle	6N4-2A-2	←	←	←
Capacité	6V, 4AH	←	←	←
Débit de recharge	0,4A x 10 heures	←	←	←
Gravité spécifique	1,260	←	←	←

Modèle	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Système d'éclairage:				
Type de phare	Type à ampoule	←←	←	←
Puissance de l'ampoule				
Phare	6V, 15W/15W	←←	←, 6V, 6W (F)	6V, 25W/25W
Lampe declignoteurs	6V, 10W			
Lampe de feu Arrière/Stop	6V, 5W/21W	6V, 2W/5W	6V 5W/21W, 6V3W/10W(F)	6V 5W/21W
Lampe de compteur	6V, 3W	←	←	←
Témoin de point mort	6V, 3W	←	←	←
Témoin de pression d'huile	6V, 3W	←	←	←
Avertisseur				
Modèle	YF-6	←	MF-6	YF-6
Intensité maximale	1,5A	←	←	3A
Fusible				
Etalonnage	10A	←	←	←

(F): Pour la France

E. Couples de serrage

Moteur:	
Bougie	M14 2,5 m-kg
Culasse	M6 1,0 m-kg
Magnéto, base	M5 0,5 m-kg
rotor	M12 5,0 m-kg
Carter	M6 1,0 m-kg
Plot de vidange	M12 2,0 m-kg
Pédale de kick	M6 1,0 m-kg
Entraînement primaire	M13 4,5 m-kg
Pignon d'entraînement	M16 5,5 m-kg
Embrayage,	M16 5,5 m-kg
, automatique	M12, M13, 4,5 m-kg
Châssis:	
Axe de roue avant	M10 4,0 m-kg
Axe de roue arrière	M12 6,0 m-kg
Axe pivot	M10 4,0 m-kg
Amortisseur	M12 4,0 m-kg
Boulon de montage du moteur	M8 2,0 m-kg
Support supérieur de guidon	M6 1,0 m-kg
Couronne de direction, support de guidon	M10 1,5 m-kg
, direction	M10 2,0 m-kg
, tube intérieur	M10 2,0 m-kg
Repose pied	M8 1,0 m-kg
Barre de tension	M8 2,0 m-kg
Roue dentée arrière	M8 2,0 m-kg
Fourche avant, capuchon	M10 2,0 m-kg
, support inférieur	M8 2,0 m-kg

7-2. TECHNISCHE DATEN

A. Allgemeine technische Daten

Modell	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Abmessungen:				
Gesamtlänge	1.585 mm	←	←	←
Gesamtbreite	650 mm	←	665 mm	←
Gesamthöhe	1.050 mm	←	←	←
Mindestbodenfreiheit	135 mm	←	←	130 mm
Gewicht:				
Trocken	77 kg	←	←	75 kg
Betriebsverhalten:				
Kleinster Wendekreishalbmesser	1.500 mm	←	←	←

B. Motor

Modell	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Motor:				
Bauart	Luftgekühlter Zweitakt	←	←	←
Zylinder	Einzyylinder, vorwärts geneigt, Einlaßautomatik	←	←	←
Hubraum	49 cc	←	←	←
Bohrung und Hub	40,0 mm x 39,7 mm	←	←	←
Verdichtungsverhältnis	5,4 : 1	←	6,6 : 1	←
Startsystem	Kickstarter	←	←	←
Kolben:				
Kolbenmantelspiel	0,025 ~ 0,030 mm	←	←	←
Kolbenringe:				
Ringenspalt (eingebaut) Oberster/Zweiter	0,15 ~ 0,35 mm	←	←	←
Kurbelwelle				
Abstand zwischen Kurbelwangen- Außenseiten	37.990 ~ 37.995 mm	←	←	←
Kurbelwellen-Unrundheit (D)	0,03 mm	←	←	←
Seitliches Spiel am Pleuefuß	0,2 ~ 0,5 mm	←	←	←
Axialspiel am Pleuelauge	0,8 ~ 2,0 mm	←	←	←
Kupplung:				
Bauart	Zentrifugales System	←		
Primärunterersetzung/System	68/19 (3,579)/Zahnräder	←	---	---
Zahnflankenspielnummer der Primäräder	141 ± 1 (B-B, C-C, D-D)	←		
Primärantriebsrad-Zahnflanken- spielnummer	B (83), C (84, 85), D (86)	←		

Modell	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Leitzahl des Zahnflankenspiels der Primärabtriebsrades	B(59,58), C(57,56), D(55,54)	←	-----	-----
Reibscheiben--Dicke/Anzahl	3,0 mm x 5 Stück	←	-----	-----
Kupplungs-scheiben--Dicke/Anzahl	1,4 mm x 4 Stück	←	-----	-----
Kupplungs-scheiben--Verzugsgrenze	0,03 mm	←	-----	-----
Kupplung: Bauart/Beschreibung			Automatische Fliehkraftkupplung	
Belagsdicke der Kupplungsbacken			2,5 mm [2,0 mm]	
Federkraft der Kupplungsbacken			7,2~8,8 kg/248 mm	
Kupplungs-Einrückdrehzahl			2.300 ± 150 t/mn	
Max. Motordrehzahl bei Vollgas und angezogenen Bremsen			2.700~3.200 t/mn	
Primärtrieb-Bauart			Schrägverzahnte Zahnräder	
Primäruntersetzung 1	-----		69/18 3,833	-----
Primäruntersetzung 2			59/28 2,107	
Primärtriebs- und Abtriebsrad "Zahnflankenspiel-Nummer"				
Antriebsrad 1			51~54	
2			34~37	
Abtriebsrad 1			77~82	
2			23~28	
Zahnflankenspiel-Toleranz 1			131~133	
2			60~62	
Kupplung Dicke der Reibscheiben x Anzahl				3,5 mm x 3 [3,2 mm]
Dicke der Kupplungs-scheiben x Anzahl				1,6 mm x 2 0,05 mm
Ungespannte Länge der Kupplungs-feder x Anzahl				31,5 mm x 4 [30,5 mm]
Federkonstante der Kupplungs-feder	-----		-----	1,28 kg/mm
Primäruntersetzung-Bauart und Untersetzung-verhältnis				Schrägverzahnte Zahnräder 68/19
Primärtriebs- und Abtriebsrad "Zahnflankenspiel-Nummer"				
Antriebsrad				83~86
Abtriebsrad				53~58
Zahnflankenspiel-Toleranz				139~141

Modell	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Getriebe:				
Bauart	3-Gang Synchrogetriebe	←	---	4-Gang Synchrogetriebe
Zähnezahl und Untersetzungsverhältnis			---	
1. Gang	39/12 (3,250)	←	69/18 (3,833)	39/12 (3,250)
2. Gang	29/16 (1,813)	←	59/28 (2,107)	34/17 (2,000)
3. Gang	24/20 (1,200)	←	←	20/21 (1,428)
4. Gang	---	---	---	27/24 (1,125)
Zwischengetriebe				
1. Gang	---	---	39/12 (3,250)	---
2. Gang	---	---	25/16 (2,188)	---
Getriebeöl-Menge und Typ	700 cm ³ (Total) 650 cm ³ (Ölwechsel)	←	←	←
	Motoröl SAE 10W/30 „SE“	←	←	←
Sekundäruntersetzungsverhältnis	34/13 (2,538), Kette	←	33/14 (2,357), Kette 32/14 (2,286) *F	28/14 (2,000) Kette
Kickstarter				
Ölringdichtung	SDO-15-26-6	←	←	←
Einlaßsystem:				
Luftfilter-Bauart/Anzahl	Ölfeuchter Schaumgummi/1 Stück	←	←	←
Zugventil:				
Biegegrenze	0,3 mm	←	←	←
Ventihub	7 ± 0,3 mm	←	←	←
Vergaser:				
Bauart und Hersteller	VM10SC, MIKUNI	←	VM14SC, MIKUNI	←
Identifikationsmarkierung	1V800	←	55100	43902
Hauptdüse (M.J.)	Nr. 70	←	# 90	# 100
Luftdüse (A.J.)	2,5	←	←	←
Düsennadel-Klemmposition (J.N.)	3G9-4	←	3D3-2	3G9-3
Nadeldüse (N.J.)	E-4	←	E-2	←
Abschrägung (C.A.)	3,0	←	2,0	1,5
Leerlaufdüse (P.J.)	Nr. 15	←	←	# 12,5
Luftregulierschraube (Ausdrehungen) (A.S.)	1-1/2	←	←	←
Starterdüse (G.S.)	Nr. 25	←	←	←
Schwimmerhöhe	22,0 ± 1 mm	←	22,5 mm ± 1 mm	←
Motorleerlaufdrehzahl	1.350 ± 100 U/min	←	←	←
Schmierung:				
Autolube-Schmierölpumpe				
- Farbcode	Grau	←	←	←
- Mindesthub	0,15 ~ 0,20 mm	←	←	←
- Höchsthub	0,70 ~ 0,85 mm	←	←	0,87 ~ 1,02 mm
Drosselklappenposition (Einstellmarke)	Leerlauf (←)	←	←	←
Öltank-Fassungsvermögen	1,3 Liter	←	←	←
Öltyp	Motoröl SAE 10W/30 "SE" Zweitakt-Motoröl	←	←	←

C. Fahrgestell

Modell	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Lenkung: Nachlaufwinkel Nachlaufbetrag Anzahl und Größe des Lenkerkopflagers Oberes Lager Unteres Lager	26° 45 mm 22 Stück, 3/16 in 19 Stück, 1/4 in	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←
Vorderradaufhängung: Takt der Vorderradgabelfederung Ungespannte Länge der Vorderradgabelfeder Vorderradgabel-Ölmenge und Öltyp	75 mm 359,5 mm 96 ± 4 cm ³ (linkes Gabelbein) 120 ± 4 cm ³ (rechtes Gabelbein) Motoröl SAE 10W/30 „SE“	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←
Hinterradaufhängung: Stoßdämpferhub Hinterrad-Stoßdämpferfeder Ungespannte Länge Drehtdurchmesser x Windungsdurchmesser Federkonstante Höchstzulässiges Spiel der	65 mm 181 mm 6,0 mm x 37,5 mm K1 = 2,1 kg/mm K2 = 2,85 kg/mm 1 mm	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←	← ← ← ← ← ←
Kraftstofftank: Fassungsvermögen	3,5 Liter	←	←	←
Räder: Vorderrad-Reifengröße Hinterrad-Reifengröße Vorderrad-Reifendruck Hinterrad-Reifendruck	4,00-8-2PR 4,00-8-2PR 1,2 kg/cm ² 1,5 kg/cm ²	← ← ← ←	4,00-8-4PR 4,00-8-4PR ← ←	4,00-8-2PR 4,00-8-2PR ← ←
Ölringrichtungen: Sekundärtriebwerke Bauart Gliederzahl Gesamter Kettendurchhang	DK420 90 20 mm	← ← ←	← ← ←	← ← ←
Bremsen: Bauart Bremsbackendurchmesser x Breite Ungespannte Länge der Bremsbackenfeder Bremsbackendicke (Verschleißgrenze)	Trommelbremse 110 φ x 25 mm 34,5 mm 4 mm (2 mm)	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←

D. Elektrische Ausrüstung

Modell	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Zündung: Modell/Hersteller	F11-L43/HITACHI	FOTO 0175/ MITSUBISHI	←	FIT154/MITSUBISHI
Spannung	6V	←	←	←
Widerstand der Stromspule	0,91Ω ± 10% bei 20°C	1,15Ω ± 10% bei 20°C	1,2Ω ± 10% bei 20°C	1,64Ω ± 10% bei 20°C
Zündzeitpunkt (vor OT)	1,8 ± 0,15 mm	←	←	←
Zündspule-Modell/Hersteller	CM61-20/HITACHI	F6T401/ MITSUBISHI	←	←
Zündfunkenstrecke	6 mm oder mehr bei 500 U/min	←	←	←
Widerstand der Primärwicklung	1,7Ω ± 10% bei 20°C 1,0Ω ± 10% bei 20°C	←	1,0Ω ± 10% bei 20°C	←
Widerstand der Sekundärpule	6,0KΩ ± 10% bei 20°C 5,9KΩ ± 10% bei 20°C	←	5,9KΩ ± 10% bei 20°C	←
Diode (Ja oder nein)	Ja	←	←	←
Zündkerze Bauart/Anzahl	B-6HS (NGK)/1 Stück	←	←	B-7HS (NGK)/1 Stück
Elektrodenabstand	0,5 ~ 0,6 mm	←	←	←
Unterbrecher Kontaktabstand	0,3 ~ 0,4 mm	←	←	←
Kondensator Kapazität	0,25μ F ± 10%	←	←	←
Isolationswiderstand	3MΩ oder mehr	←	←	←
Anzahl	1 Stück	←	←	←
Ladesystem: Schwungmagnetzündler				
Ladestrom	0,05A bei 2.000 U/min	0,3A bei 2.000 U/min	0,1A bei 2.000 U/min	←
Widerstand der Ladespule	Gelb – Masse 0,3Ω ± 10% bei 20°C Grün – Masse 0,13Ω ± 10% bei 20°C	← 0,31Ω ± 10% bei 20°C Grün/Rot – Masse 0,52Ω ± 10% bei 10°C	← 0,49Ω ± 10% bei 20°C Grün – Masse 0,34Ω ± 10% bei 20°C	← 0,47Ω ± 10% bei 20°C ← 0,61Ω ± 10% bei 20°C
Leuchtendausgangsspannung	6,2V bei 2.500 U/min	5,0V bei 2.500 U/min	6,0V bei 2.500 U/min	←
Gleichrichter Bauart	Einphasen-Halbwelle	←	←	←
Modell/Hersteller	DE4504/STANLEY oder S5108/TOSHIBA	←	←	←
Durchschlagsspannung	400V	←	←	←
Höchstzulässige Stromstärke	4A	←	←	←

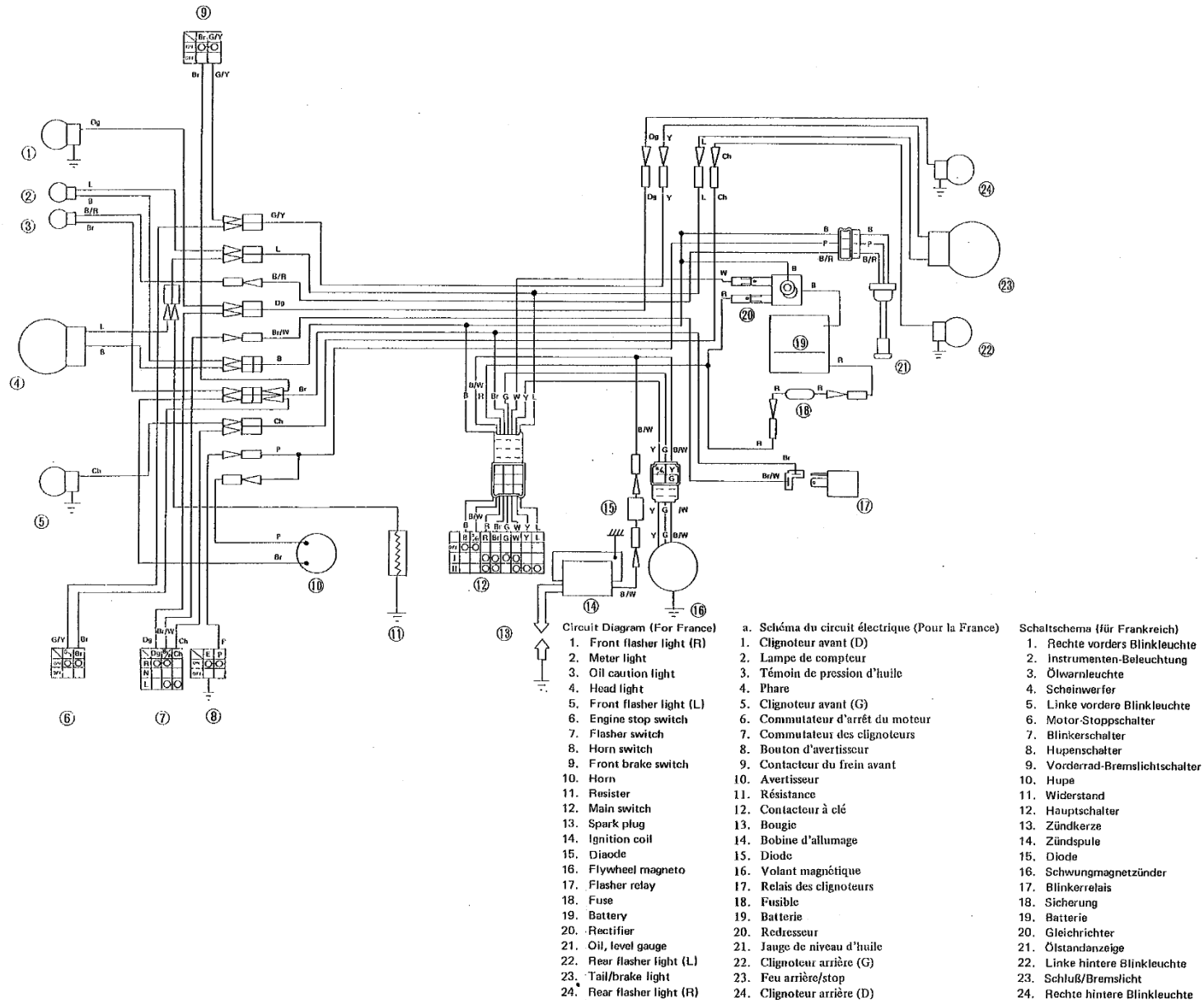
Modell	1V8	1V9	1FO (551), 1F1	1F2 (543)
Batterie Modell Kapazität Ladeleistung Spezifisches Gewicht	6N4-2A-2 6V, 4AH 0,4A x 10 Stunden 1,260	← ← ← ←	← ← ← ←	← ← ← ←
Beleuchtungssystem: Scheinwerfer-Bauart Glühbirnen-Leistungsaufnahme/ Anzahl Scheinwerfer Blinkleuchte Schluß/Bremslicht Instrumentenbeleuchtung Leerlaufanzeigeleuchte Öldruckwarnleuchte	Glühbirne 6V, 15W/15W 6V, 10W 6V, 5W/21W 6V, 3W 6V, 3W 6V, 3W	← ← ← 6V, 2W/5W ← ← ←	← ← / 6V, 6W(F) ← 6V 5W/21W / 6V 3W/10W (F) ← ← ←	← 6V, 25W/25W ← 6V, 5W/21W ← ← ←
Hupe Modell/Hersteller Max. Stromstärke	YF-6/NIKKO 1,5A	← ←	MF-6 ←	YF-6 3A
Sicherung Nennwert	10A	←	←	←

(F) : Für Frankreich

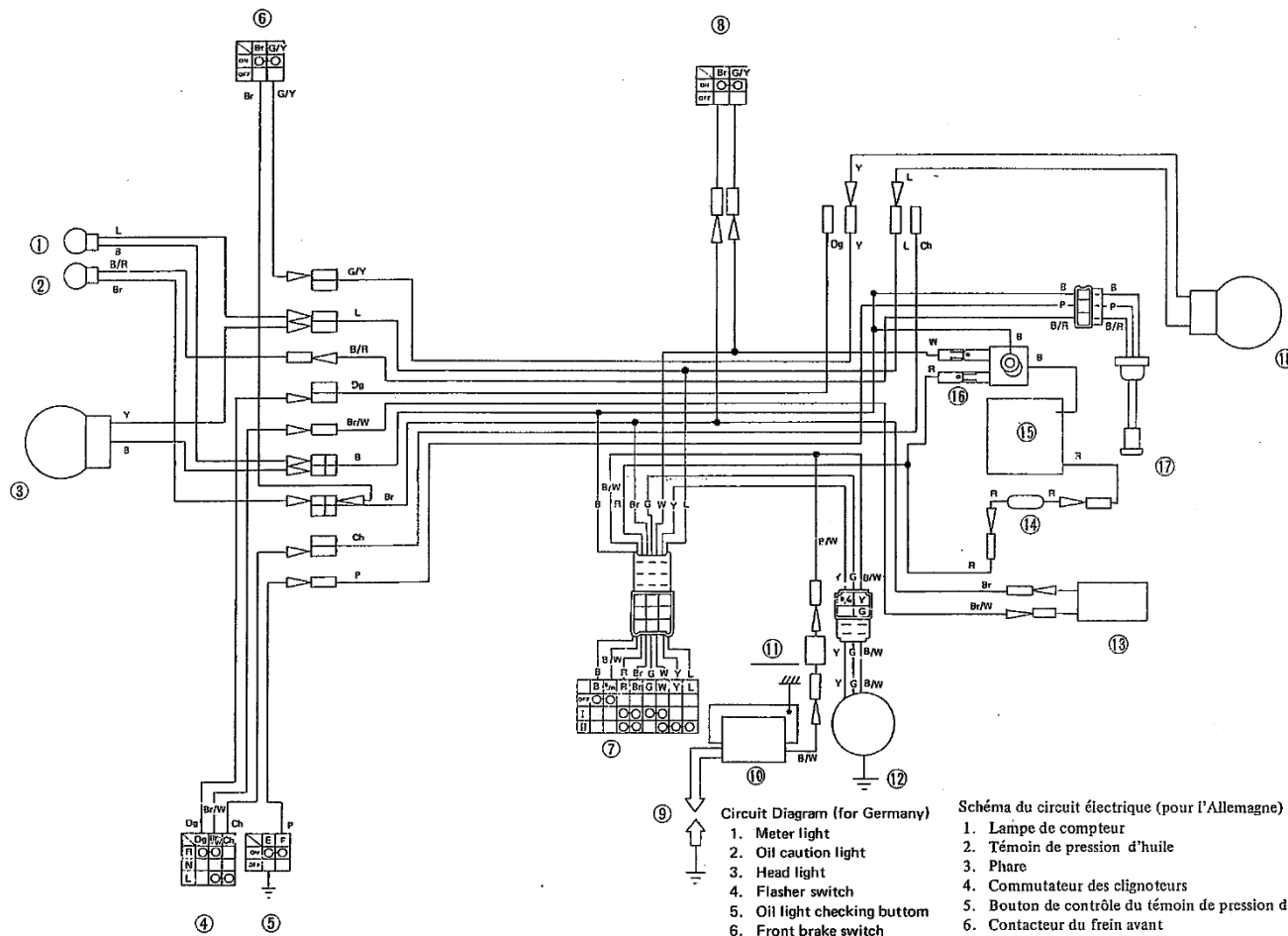
E. Anzugsmomente

Motor :		
Zündkerze	M14	2,5 m-kg
Zylinderkopf	M6	1,0 m-kg
Schwungmagnetzünd-Grundplatte	M5	0,5 m-kg
-Rotor	M12	5,0 m-kg
Kurbelgehäuse	M6	1,0 m-kg
Ablaßschraube	M12	2,0 m-kg
Kickstarterhebel	M6	1,0 m-kg
Primärantrieb	M13	4,5 m-kg
Antriebskettenrad	M16	5,5 m-kg
Kupplung, handbetätigt	M16	5,5 m-kg
automatische	M12, M13	4,5 m-kg
Fahrgestell:		
Vorderradachse	M10	4,0 m-kg
Hinterradachse	M12	6,0 m-kg
Drehzapfenwelle	M10	4,0 m-kg
Stoßdämpfer	M12	4,0 m-kg
Motor-Befestigungsschraube	M8	2,0 m-kg
Lenkerrohr, Klemmschale	M6	1,0 m-kg
Lenkerkrone, Klemmschale	M10	1,5 m-kg
, Steuerkopfmutter	M10	2,0 m-kg
, inneres Rohr	M10	2,0 m-kg
Fußraste	M8	1,0 m-kg
Zugstange	M8	2,0 m-kg
Hinteres Kettenrad	M8	2,0 m-kg
Vorderradgabel, Deckschraube	M10	2,0 m-kg
, untere Gabelbeinführung	M8	2,0 m-kg

WIRING DIAGRAM (for France)
 SCHEMA DU CIRCUIT ELECTRIQUE (pour la France)
 SCHALTSCHEMA (für Frankreich)



WIRING DIAGRAM (for Germany)
 SCHEMA DU CIRCUIT ELECTRIQUE (pour l'Allemagne)
 SCHALTSCHEMA (für Deutschland)



Circuit Diagram (for Germany)

1. Meter light
2. Oil caution light
3. Head light
4. Flasher switch
5. Oil light checking button
6. Front brake switch
7. Main switch
8. Rear brake switch
9. Spark plug
10. Ignition coil
11. Diode
12. Flywheel magneto
13. Flasher relay
14. Fuse
15. Battery
16. Rectifier
17. Oil level gauge
18. Tail/brake light

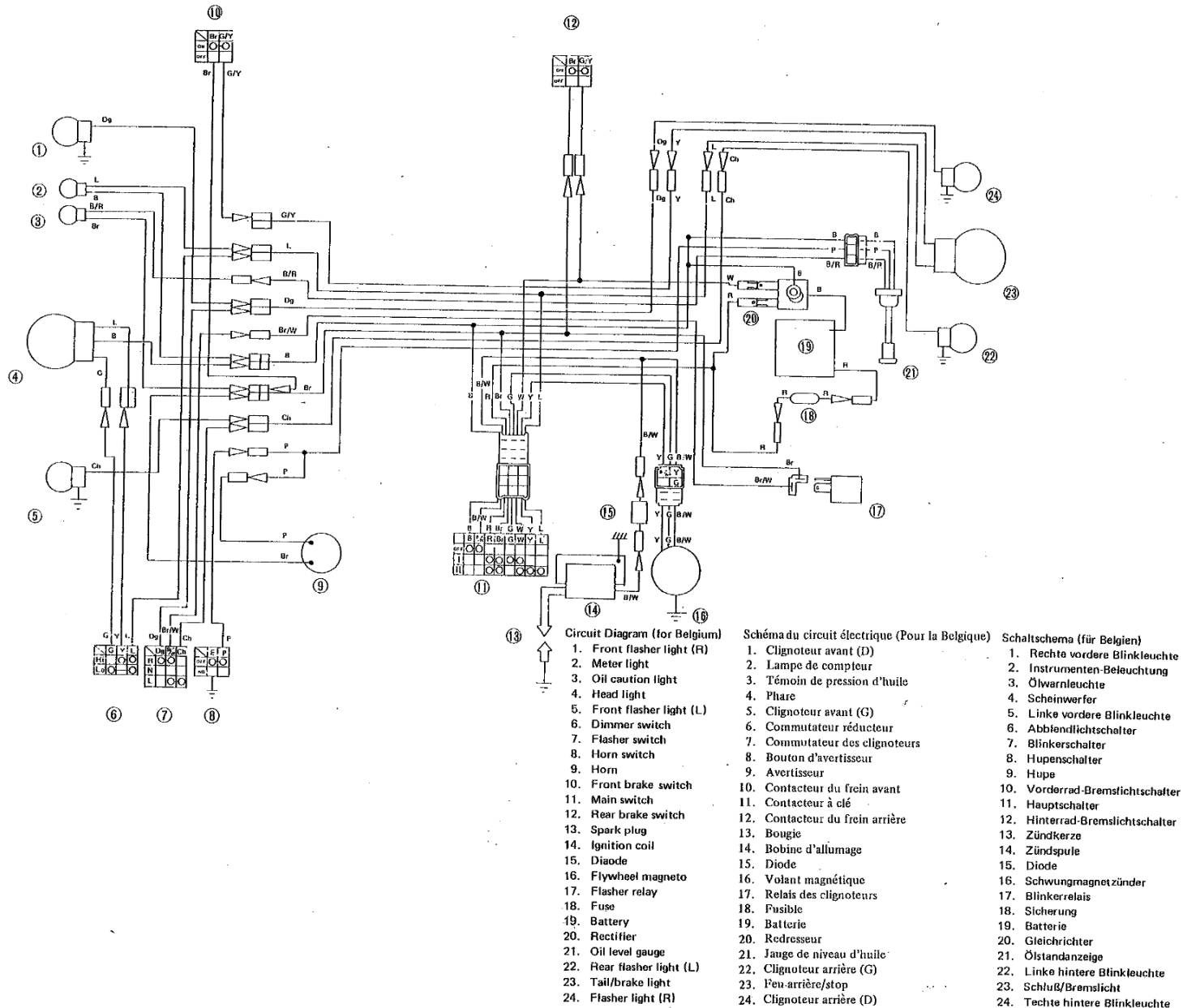
Schéma du circuit électrique (pour l'Allemagne)

1. Lampe de compteur
2. Témoin de pression d'huile
3. Phare
4. Commutateur des clignoteurs
5. Bouton de contrôle du témoin de pression d'huile
6. Contacteur du frein avant
7. Contacteur à clé
8. Contacteur du frein
9. Bougie
10. Bobine d'allumage
11. Diode
12. Volant magnétique
13. Relais des clignoteurs
14. Fusible
15. Batterie
16. Redresseur
17. Jauge de niveau d'huile
18. Feu arrière/stop

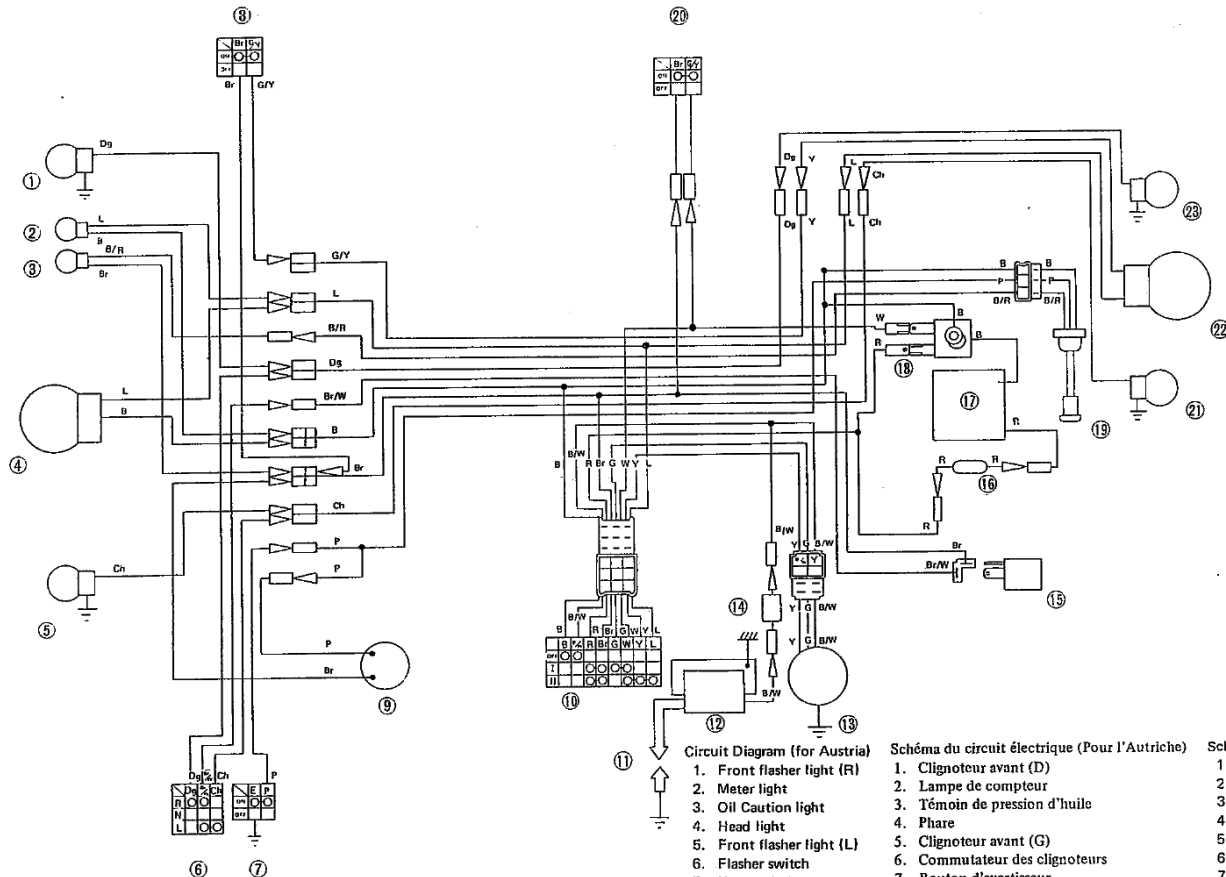
Schaltschema (für Deutschland)

1. Instrumenten-Beleuchtung
2. Ölwarnleuchte
3. Scheinwerfer
4. Blinkerschalter
5. Ölwarnleuchten-Prüfknopf
6. Vorderrad-Bremslichtschalter
7. Hauptschalter
8. Hinterrad-Bremslichtschalter
9. Zündkerze
10. Zündspule
11. Diode
12. Schwungradmagnetzünder
13. Blinkerrelais
14. Sicherung
15. Batterie
16. Gleichrichter
17. Ölstandanzeige
18. Schluß/Bremslicht

WIRING DIAGRAM (for Belgium)
SCHEMA DU CIRCUIT ELECTRIQUE (pour la Belgique)
SCHALTSCHEMA (für Belgien)



WIRING DIAGRAM (for Austria)
SCHEMA DU CIRCUIT ELECTRIQUE (pour l'Autriche)
SCHALTSCHEMA (für Österreich)

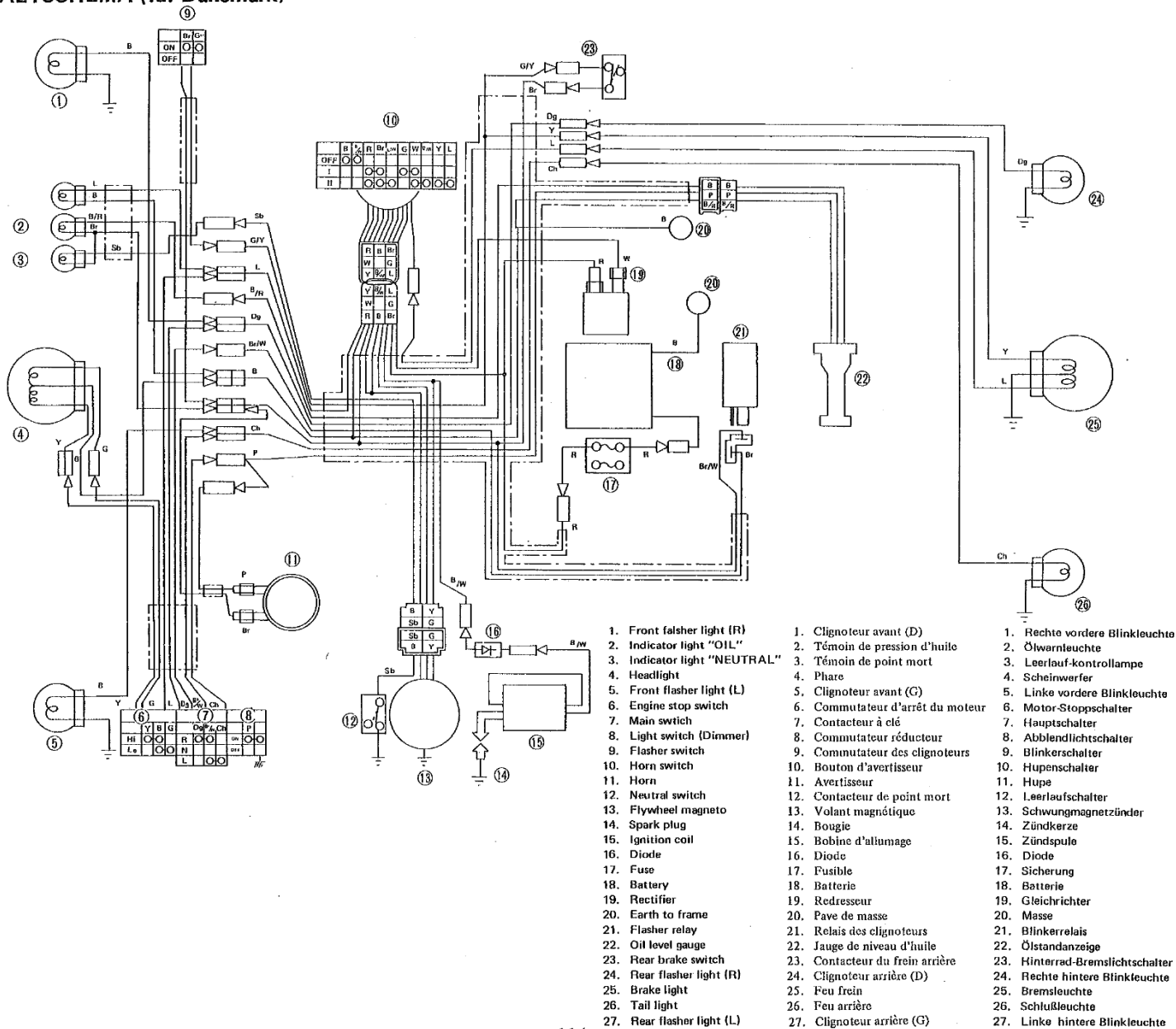


- Circuit Diagram (for Austria)**
1. Front flasher light (R)
 2. Meter light
 3. Oil Caution light
 4. Head light
 5. Front flasher light (L)
 6. Flasher switch
 7. Horn switch
 8. Rear brake switch
 9. Horn
 10. Main switch
 - 11.
 12. Ignition coil
 13. Flywheel magneto
 14. Diode
 15. Flasher relay
 16. Fuse
 17. Battery
 18. Rectifier
 19. Oil level gauge
 20. Rear brake switch
 21. Rear flasher light (L)
 22. Tail/brake light
 23. Rear flasher light (R)

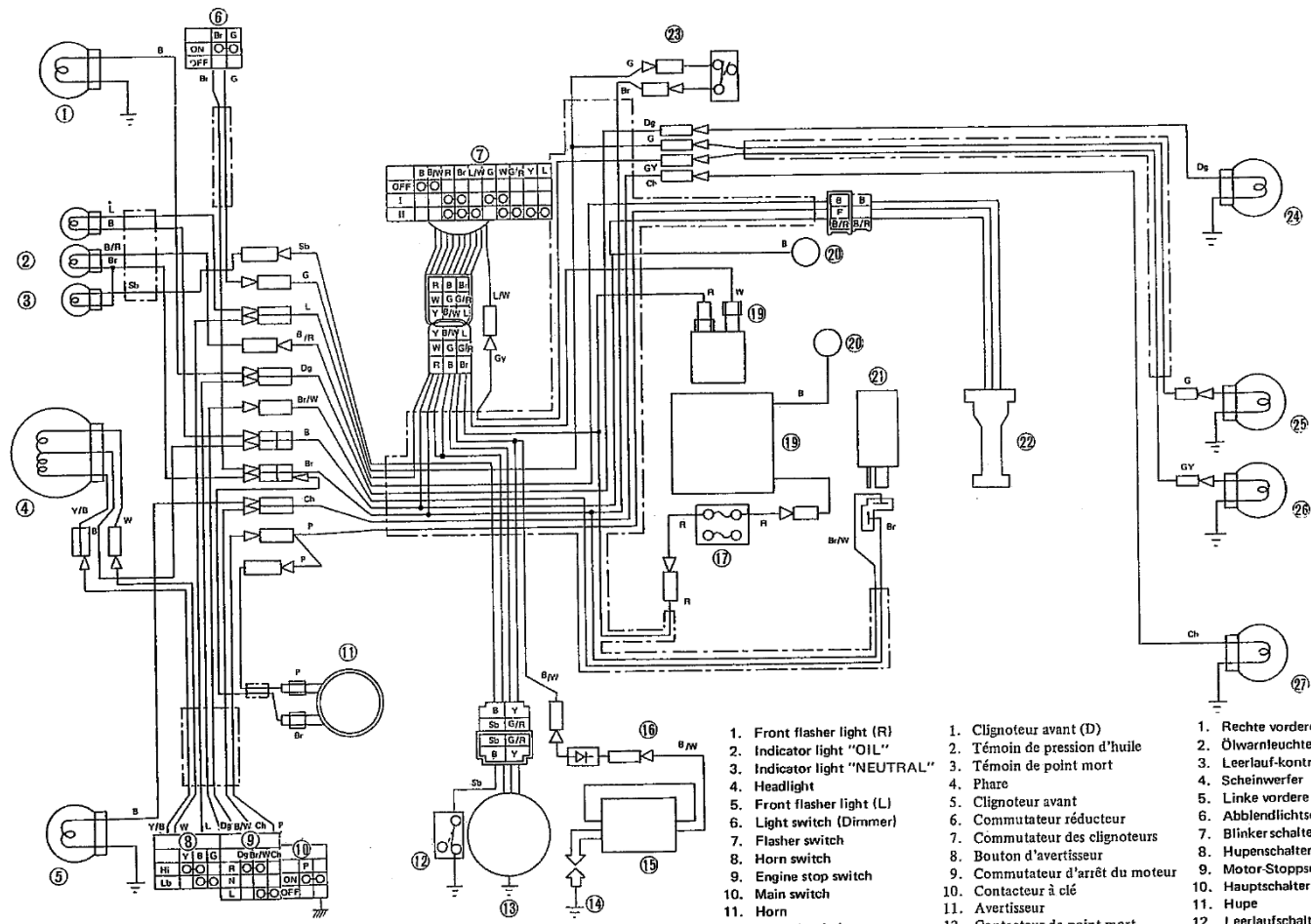
- Schéma du circuit électrique (Pour l'Autriche)**
1. Clignoteur avant (D)
 2. Lampe de compteur
 3. Témoin de pression d'huile
 4. Phare
 5. Clignoteur avant (G)
 6. Commutateur des clignoteurs
 7. Bouton d'avertisseur
 8. Contacteur du frein arrière
 9. Avertisseur
 10. Contacteur à clé
 - 11.
 12. Bobine d'allumage
 13. Volant magnétique
 14. Diode
 15. Relais des clignoteurs
 16. Fusible
 17. Batterie
 18. Redresseur
 19. Jauge de niveau d'huile
 20. Contacteur du frein arrière
 21. Clignoteur arrière (G)
 22. Feu arrière/stop
 23. Clignoteur arrière (D)

- Schaltschema (für Österreich)**
1. Rechte vordere Blinkleuchte
 2. Instrumenten-Beleuchtung
 3. Ölwarnleuchte
 4. Scheinwerfer
 5. Linke vordere Blinkleuchte
 6. Blinkerschalter
 7. Hupenschalter
 8. Hinterrad-Bremslichtschalter
 9. Hupe
 10. Hauptschalter
 - 11.
 12. Zündspule
 13. Schwungradmagnetzünder
 14. Diode
 15. Blinkerrelais
 16. Sicherung
 17. Batterie
 18. Gleichrichter
 19. Ölstandanzeige
 20. Hinterrad-Bremslichtschalter
 21. Linke hintere Blinkleuchte
 22. Schluss/Bremslicht
 23. Rechte hintere Blinkleuchte

WIRING DIAGRAM (for Denmark)
SCHEMA DU CIRCUIT ELECTRIQUE (pour Danemark)
SCHALTSCHEMA (für Dänemark)



WIRING DIAGRAM (for Sweden)
 SCHEMA DU CIRCUIT ELECTRIQUE (pour Suède)
 SCHALTSCHHEMA (für Schweden)



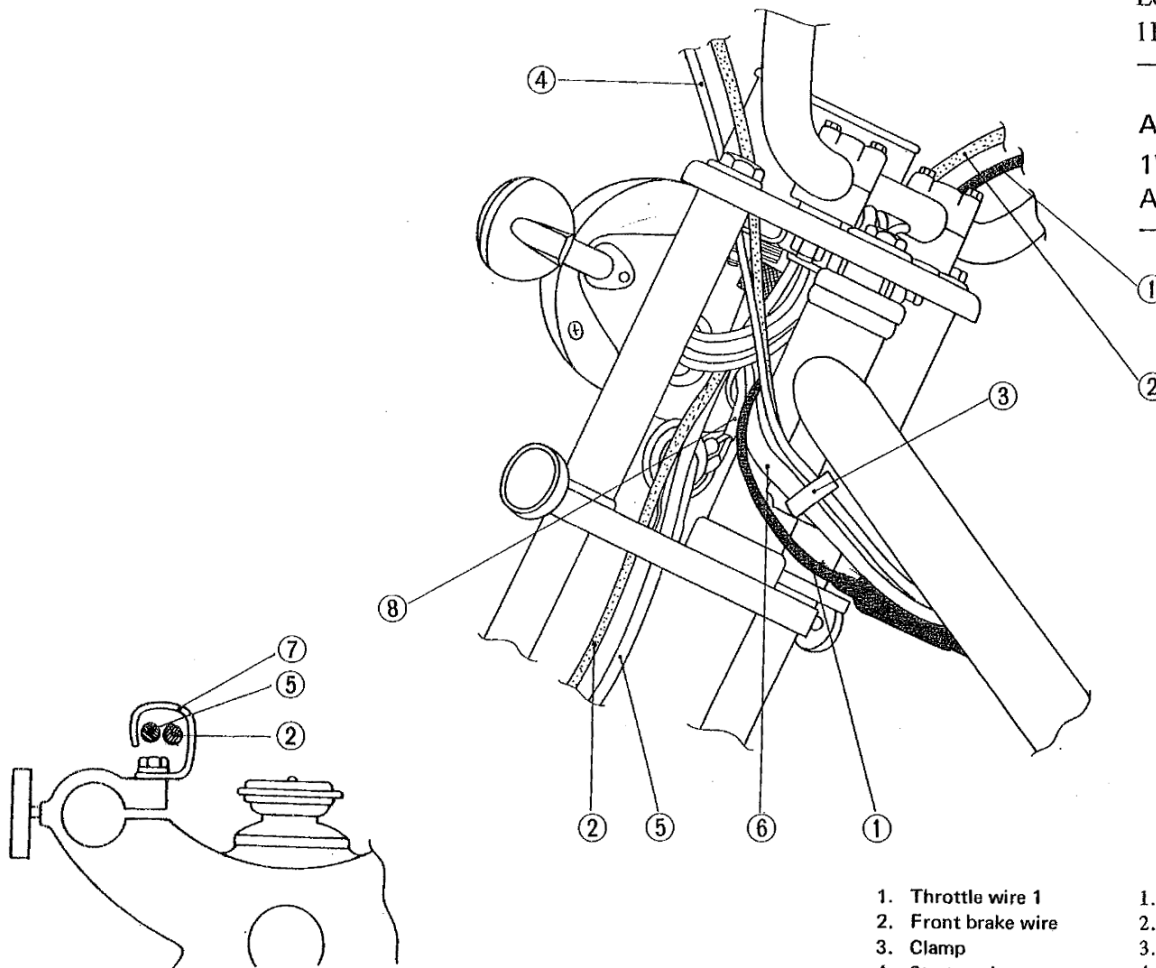
- | | | |
|------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| 1. Front flasher light (R) | 1. Clignoteur avant (D) | 1. Rechte vordere Blinkleuchte |
| 2. Indicator light "OIL" | 2. Témoin de pression d'huile | 2. Ölwarnleuchte |
| 3. Indicator light "NEUTRAL" | 3. Témoin de point mort | 3. Leerlaufkontrolllampe |
| 4. Headlight | 4. Phare | 4. Scheinwerfer |
| 5. Front flasher light (L) | 5. Clignoteur avant | 5. Linke vordere Blinkleuchte |
| 6. Light switch (Dimmer) | 6. Commutateur réducteur | 6. Abblendlichtschalter |
| 7. Flasher switch | 7. Commutateur des clignoteurs | 7. Blinker schalter |
| 8. Horn switch | 8. Bouton d'avertisseur | 8. Hupenschalter |
| 9. Engine stop switch | 9. Commutateur d'arrêt du moteur | 9. Motor-Stoppschalter |
| 10. Main switch | 10. Contacteur à clé | 10. Hauptschalter |
| 11. Horn | 11. Avertisseur | 11. Hupe |
| 12. Neutral switch | 12. Contacteur de point mort | 12. Leerlaufschalter |
| 13. Flywheel magneto | 13. Volant magnétique | 13. Schwungradmagnetzünder |
| 14. Spark plug | 14. Bougie | 14. Zündkerze |
| 15. Ignition coil | 15. Bobine d'allumage | 15. Zündspule |
| 16. Diode | 16. Diode | 16. Diode |
| 17. Fuse | 17. Fusible | 17. Sicherung |
| 18. Battery | 18. Batterie | 18. Batterie |
| 19. Rectifier | 19. Redresseur | 19. Gleichrichter |
| 20. Earth to frame | 20. Pave de masse | 20. Masse |
| 21. Flasher relay | 21. Relais des clignoteurs | 21. Blinkerrelais |
| 22. Oil level gauge | 22. Jauge de niveau d'huile | 22. Ölstandanzeig |
| 23. Rear brake switch | 23. Contacteur du frein arrière | 23. Hinterrad-Bremslichtschalter |
| 24. Rear flasher light (R) | 24. Clignoteur arrière (D) | 24. Rechte hintere Blinkleuchte |
| 25. Tail/brake light | 25. Feu arrière/stop | 25. Schluß/Bremslicht |
| 26. Rear flasher light (L) | 26. Clignoteur arrière (G) | 26. Linke hintere Blinkleuchte |

CABLE ROUTING DIAGRAM (1F1)
SCHEMA D'ARRANGEMENT DES CABLES (1F1)
KABEL-UND SEILFUHRUNGSUBERSICHT (1F1)

NOTE: _____
 1V8/1V9 is the same as 1F1 with the excep-
 tion of rear brake wire.

N.B.: _____
 Le schéma 1V8/1V9 est identique au schéma
 1F1 à l'exception du câble du frein arrière.

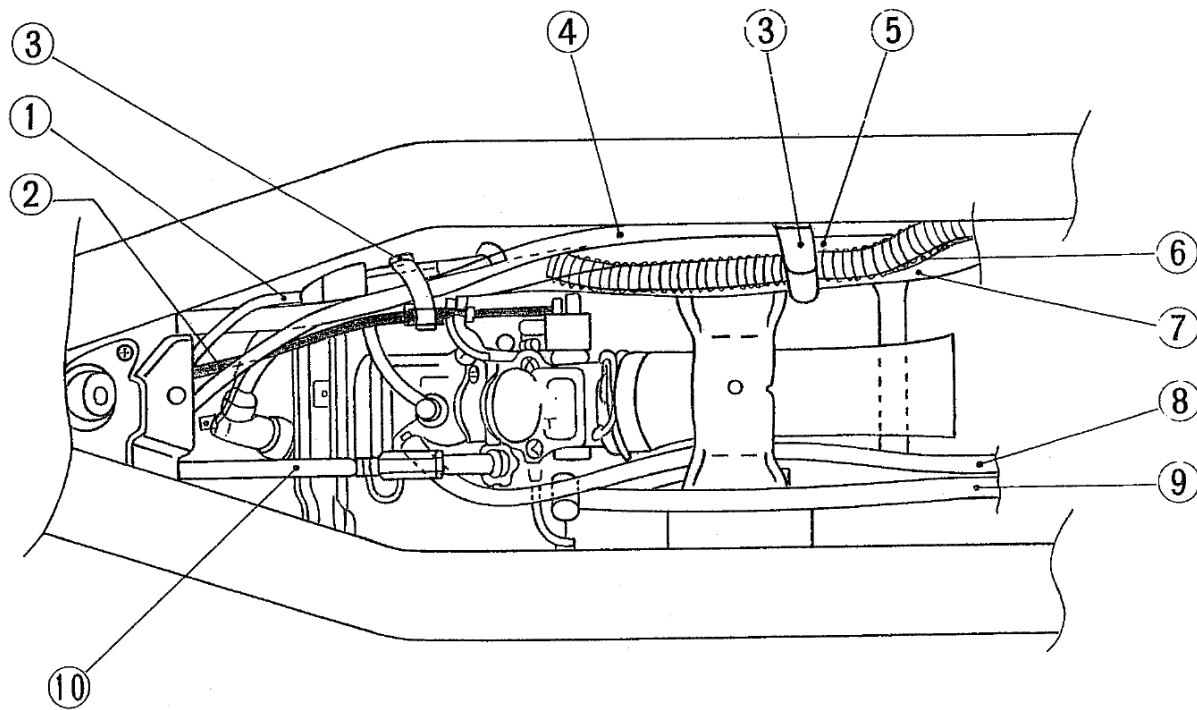
ANMERKUNG: _____
 1V8/1V9 ist gleich wie 1F1 mit der
 Ausnahme des Hinterrad-Bremsseiles.



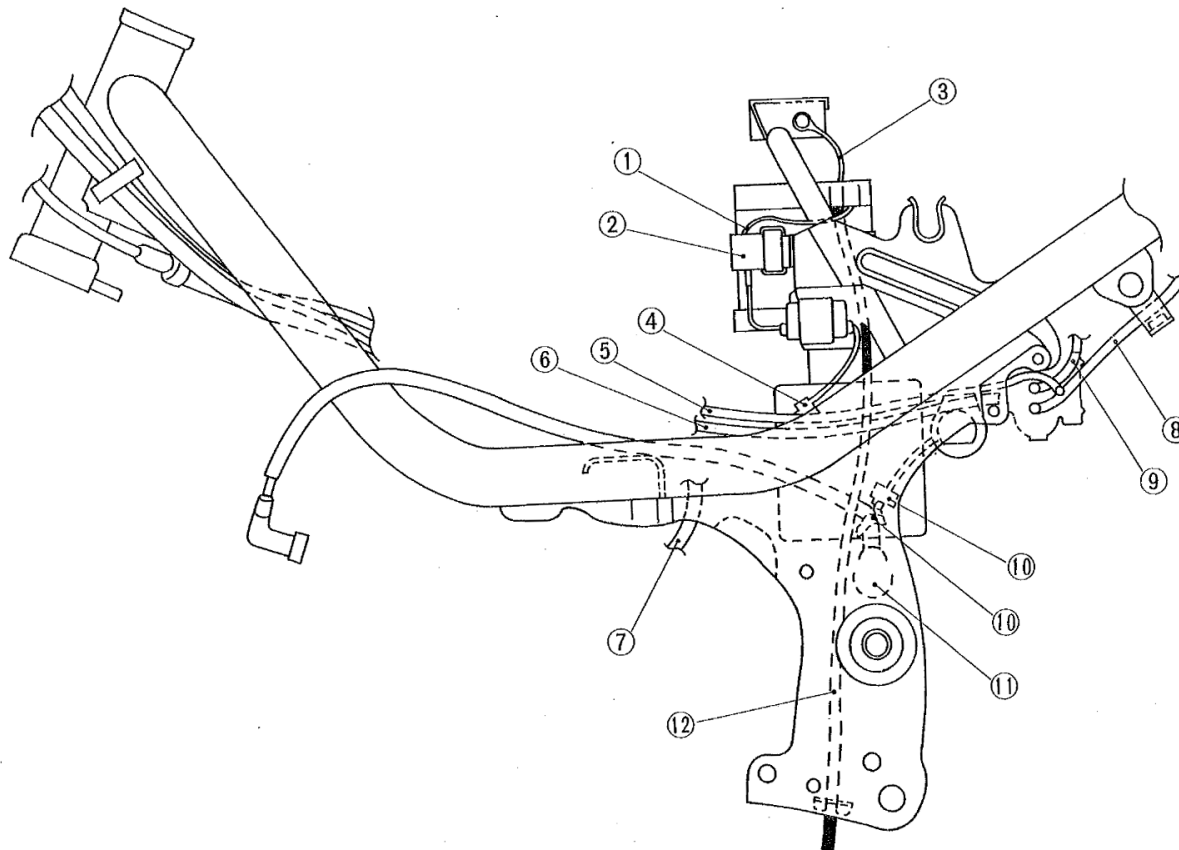
- 1. Throttle wire 1
- 2. Front brake wire
- 3. Clamp
- 4. Starter wire
- 5. Meter cable
- 6. Wire harness assembly
- 7. Wire holder
- 8. Horn lead wire

- 1. Câble d'accélérateur 1
- 2. Câble du frein avant
- 3. Collier
- 4. Câble de starter
- 5. Câble de compteur
- 6. Faisceau de fils complet
- 7. Support de câble
- 8. Fil de l'avertisseur

- 1. Gasseil 1
- 2. Vorderrad-Bremsseil
- 3. Klemme
- 4. Anlasserkabel
- 5. Instrumentenkabel
- 6. Kabelbaum
- 7. Kabelklemme
- 8. Hupenkabel



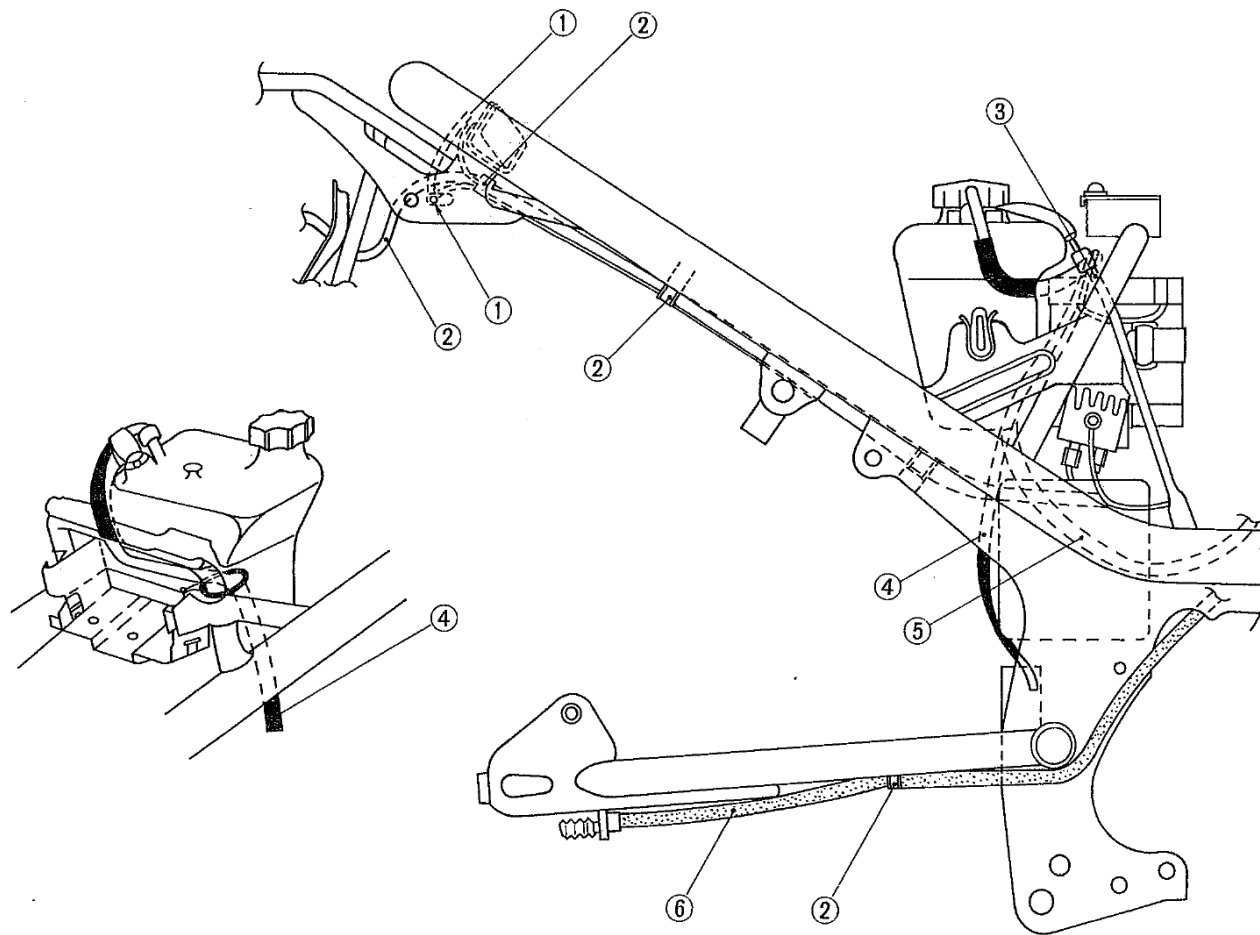
- | | | |
|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 1. Pump wire | 1. Câble de pompe | 1. Pumpenseil |
| 2. Throttle wire 2 | 2. Câble d'accélérateur 2 | 2. Gasseil 2 |
| 3. Band | 3. Collier | 3. Band |
| 4. Wire harness assembly | 4. Faisceau de fils complet | 4. Kabelbaum |
| 5. Main switch lead wire | 5. Fil du contacteur à clé | 5. Hauptschalterkabel |
| 6. Rear brake wire | 6. Câble de frein arrière | 6. Hinterrad-Bremseil |
| 7. High tension cord | 7. Câble haute tension | 7. Hochspannungskabel |
| 8. Vacuum pipe | 8. Tuyau de dépression | 8. Unterdruckrohr |
| 9. Fuel cock | 9. Robinet à essence | 9. Kraftstoffhahn |
| 10. Starter wire | 10. Câble de starter | 10. Anlasserkabel |



1. Battery lead wire +
2. Battery band
3. Battery lead wire -
4. Clamp
5. Vacuum pipe
6. Fuel pipe
7. Flywheel magneto lead wire
8. Fuel pipe ON
9. Fuel pipe RES
10. Clamp
11. Ignition coil
12. Battery breather pipe

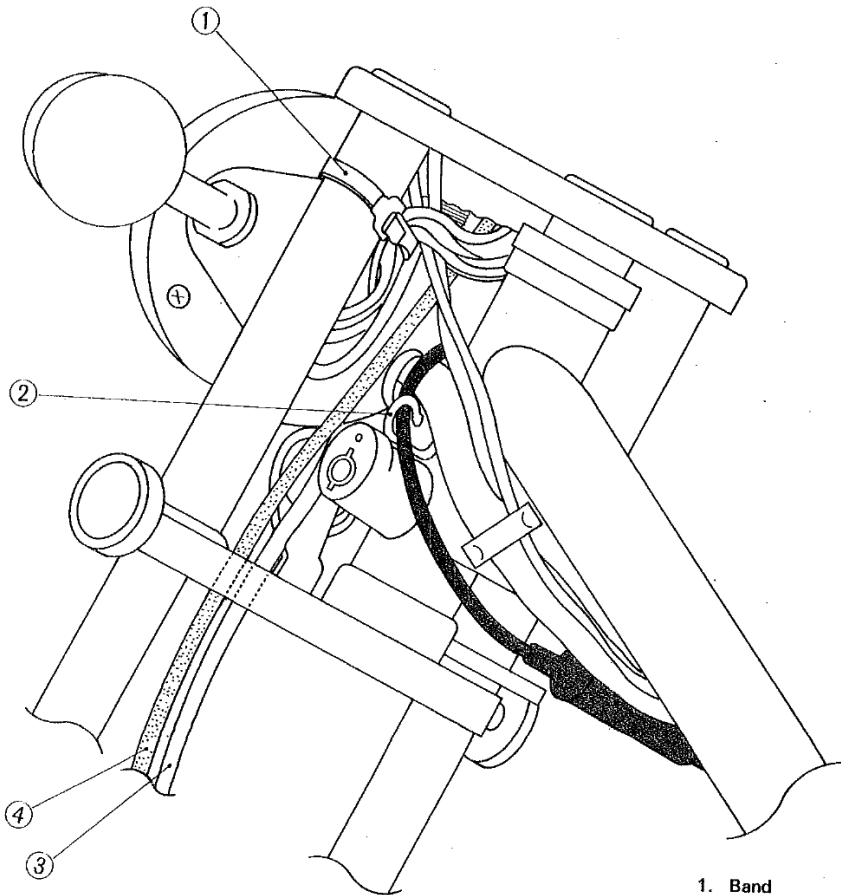
1. Fil + de la batterie
2. Collier de la batterie
3. Fil - de la batterie
4. Collier
5. Tuyau de dépression
6. Tuyau à essence
7. Fil du volant magnétique
8. Tuyau à essence ON
9. Tuyau à essence RES
10. Collier
11. Bobine d'allumage
12. Tuyau d'aération de la batterie

1. Positives Batteriekabel
2. Batterieband
3. Negatives Batteriekabel
4. Klemme
5. Unterdruckrohr
6. Kraftstoffleitung
7. Kabel für Schwunmagnetzündler
8. Kraftstoffleitung ON
9. Kraftstoffleitung RES
10. Klemme
11. Zündspule
12. Batterie-Belüftungsrohr



- | | | |
|---------------------------|--|----------------------------|
| 1. Flasher lead wire | 1. Fil de clignoteur | 1. Blinkerkabel |
| 2. Clamp | 2. Collier | 2. Klemme |
| 3. Battery lead wire - | 3. Fil - de la batterie | 3. Negatives Batteriekabel |
| 4. Oil tank breather pipe | 4. Tuyau d'aération du réservoir à huile | 4. Öltank-Belüftungsrohr |
| 5. Oil pipe | 5. Tuyau d'huile | 5. Ölleitung |
| 6. Rear brake wire | 6. Câble du frein arrière | 6. Hinterrad-Bremseil |
| 7. Tail light lead wire | 7. Fil du feu arrière | 7. Schlußlichtkabel |

CABLE ROUTING DIAGRAM (1F0)
SCHEMA D'ARRANGEMENT DES CABLES (1F0)
KABEL-UND SEILFUHRUNGSÜBERSICHT (1F0)



NOTE: _____
 Unless otherwise specified, follow Cable Routing Diagram 1F1.

N.B.: _____
 Si ce n'est pas spécifié autrement, suivre le Schéma de Cheminement des Câbles 1F1.

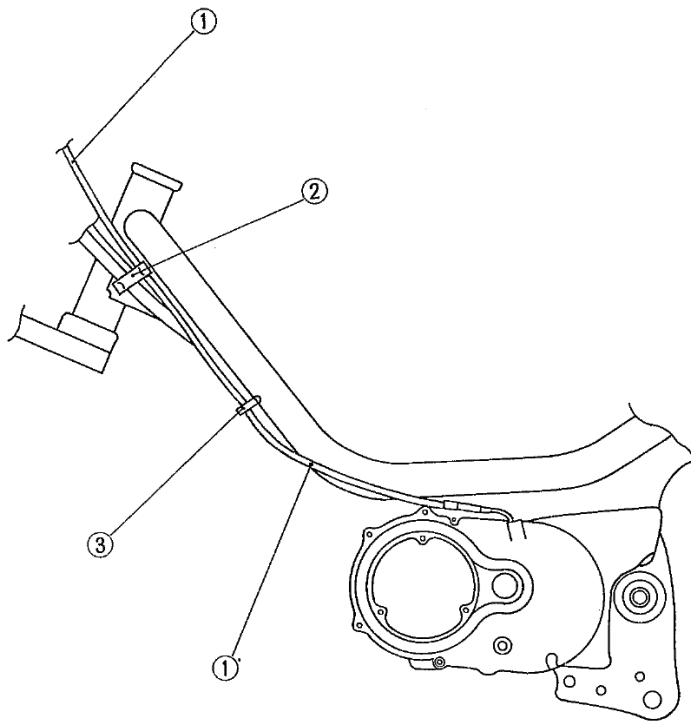
ANMERKUNG: _____
 Wenn nicht anders vorgeschrieben, den Kabelführungsplan 1F1 beachten.

- 1. Band
- 2. Wire holder
- 3. Speedometer cable
- 4. Front brake wire

- 1. Collier
- 2. Support de câble
- 3. Câble de l'indicateur de vitesse
- 4. Câble du frein avant

- 1. Band
- 2. Kabelklemme
- 3. Geschwindigkeitsmesserwelle
- 4. Vorderrad-Bremsseil

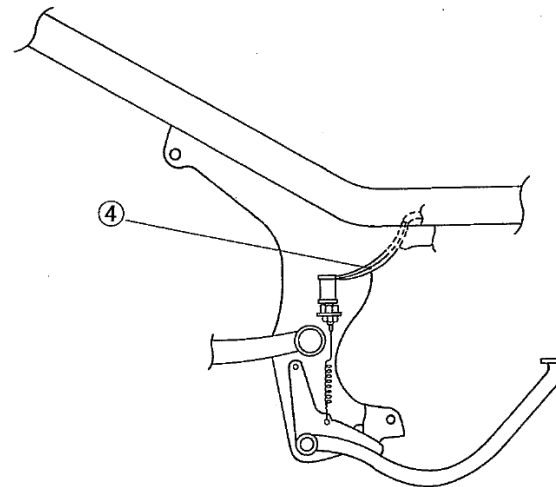
CABLE ROUTING DIAGRAM (1F2)
SCHEMA D'ARRANGEMENT DES CABLES (1F2)
KABEL-UND SEILFUHRUNGSUBERSICHT (1F2)



NOTE: _____
 Unless otherwise specified, follow Cable Routing Diagram 1F1.

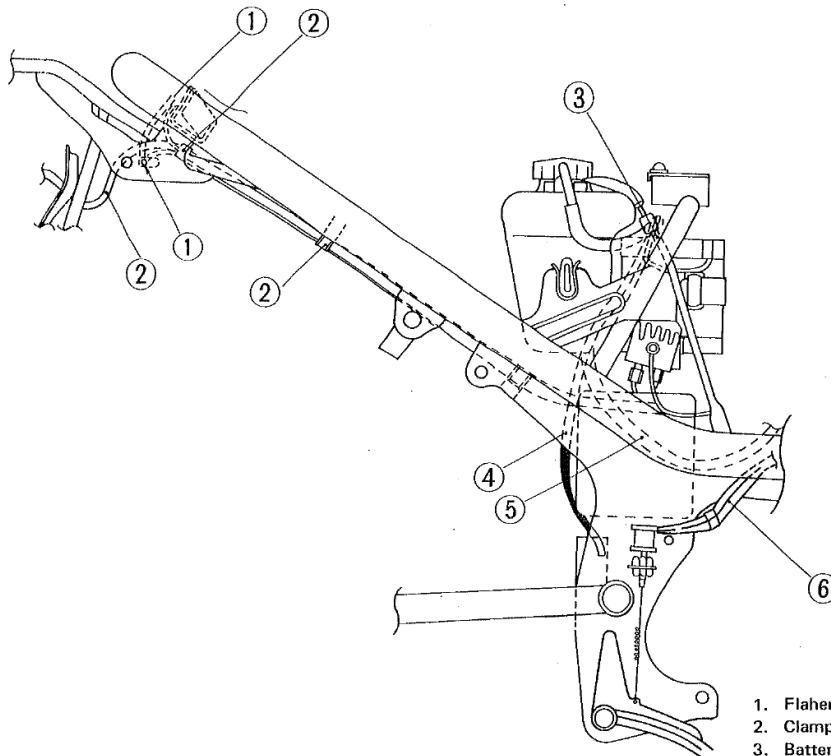
N.B.: _____
 Si ce n'est pas spécifié autrement, suivre le Schéma de Cheminement des Câbles 1F1.

ANMERKUNG: _____
 Wenn nicht anders vorgeschrieben, den Kabelführungsplan 1F1 beachten.



- | | | |
|----------------|----------------------|------------------|
| 1. Clutch wire | 1. Câble d'embrayage | 1. Kupplungsseil |
| 2. Clamp | 2. Collier | 2. Klemme |
| 3. Wire guide | 3. Guide-câble | 3. Kabelführung |
| 4. Lead wire | 4. Fil | 4. Kabel |

CABLE ROUTING DIAGRAM (1V8, 1V9)
SCHEMA D'ARRANGEMENT DES CABLES (1V8, 1V9)
KABEL-UND SEILFUHRUNGSUBERSISHT (1V8, 1V9)

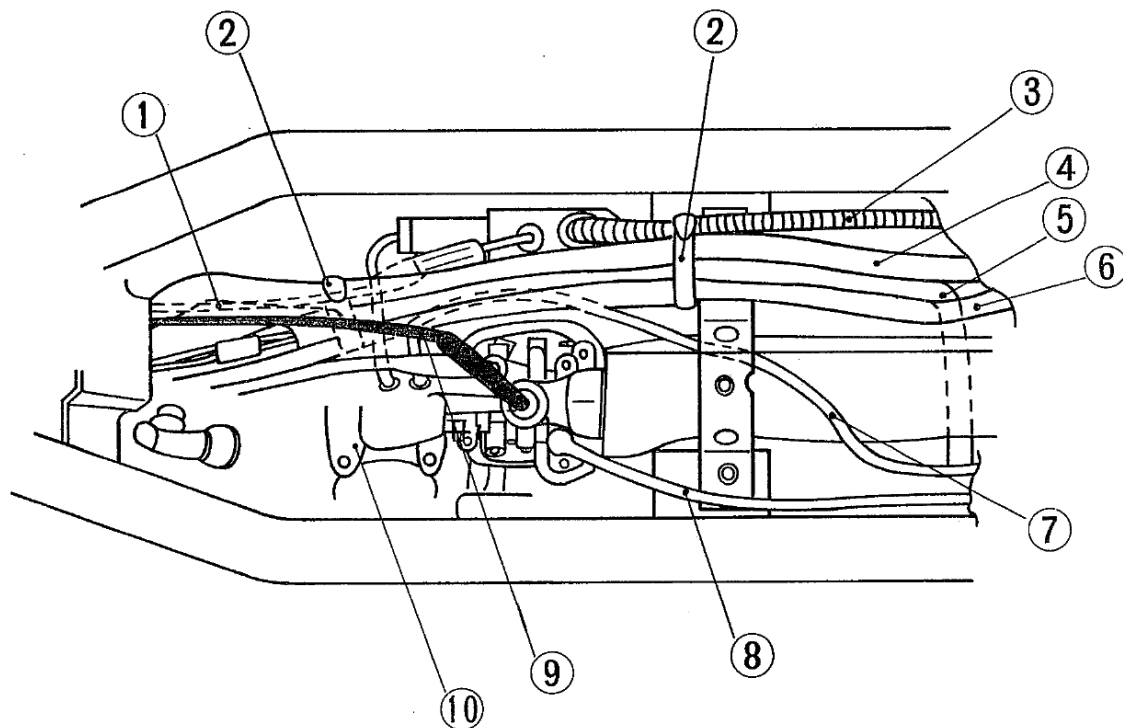


- | | | |
|---------------------------|--|----------------------------|
| 1. Flasher lead wire | 1. Fil de clignoteur | 1. Blinkerkabel |
| 2. Clamp | 2. Collier | 2. Klemme |
| 3. Battery lead wire | 3. Fil - de la batterie | 4. Negatives Batteriekabel |
| 4. Oil tank breather pipe | 4. Tuyau d'aération du réservoir à huile | 4. Öltank-Belüftungsrohr |
| 5. Oil pipe | 5. Tuyau d'huile | 5. Ölleitung |
| 6. Lead wire | 6. Fil | 6. Kabel |

NOTE: _____
 Unless otherwise specified, follow Cable Routing Diagram 1F1.

N.B.: _____
 Si ce n'est pas spécifié autrement, suivre le Schéma de Cheminement des Câbles 1F1.

ANMERKUNG: _____
 Wenn nicht anders vorgeschrieben, den Kabelführungsplan 1F1 beachten.



- | | | |
|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 1. Wire pump | 1. Câble de pompe | 1. Pumpenseil |
| 2. Band | 2. Collier | 2. Band |
| 3. Oil pipe | 3. Tuyau d'huile | 3. Ölleitung |
| 4. Switch lead wire | 4. Fil de commutateur | 4. Schalterkabel |
| 5. Wire harness assembly | 5. Faisceau de fils complet | 5. Kabelbaum |
| 6. High tension cord | 6. Câble haute tension | 6. Hochspannungskabel |
| 7. Vacuum pipe | 7. Tuyau de dépression | 7. Unterdruckrohr |
| 8. Fuel pipe | 8. Tuyau d'essence | 8. Kraftstoffleitung |
| 9. Throttle wire | 9. Câble d'accélérateur | 9. Gasseil |
| 10. Starter wire | 10. Câble de starter | 10. Anlasserkabel |



YAMAHA MOTOR CO., LTD.

IWATA, JAPAN

PRINTED IN JAPAN
77.10 -2.6 - 1