



PW 30 (K)

www.legends-yamaha-enduros.com

**OWNER'S
SERVICE MANUAL
MANUEL D'ATELIER
DU PROPRIETAIRE**

Some data in this manual may become outdated due to improvements made to this model in the future. If there is any question you have regarding this manual or your machine, please consult a Yamaha dealer.

INTRODUCTION

Congratulations on your purchase of the Yamaha PW80(K). This model represents the product of many years of Yamaha experience in the production of fine sporting, touring, and pace-setting racing machines. You can now appreciate the high degrees of craftsmanship and reliability that have made Yamaha a leader in these fields.

PLEASE READ THIS MANUAL CAREFULLY AND COMPLETELY BEFORE OPERATING YOUR NEW MACHINE. This manual will provide you with a good basic understanding of the features, operation, and basic maintenance and inspection items of this vehicle. If you have any questions regarding the operation or maintenance of your machine, please consult a Yamaha dealer.

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.

PW80(K) OWNER'S SERVICE MANUAL

©1982 by Yamaha Motor Co., Ltd.

1st Edition, June 1982

All rights reserved. Any reprinting or unauthorized use without the written permission of Yamaha Motor Co., Ltd. is expressly prohibited.

Printed in Japan

WARNING:

- READ THIS MANUAL CAREFULLY BEFORE OPERATING.
- OPERATOR ONLY. NO PASSENGERS. WEIGHT LIMIT 40 kg (88 lb).
- DO NOT TOUCH ANY MOVING OR HEATED AREAS.
- INSPECTION REQUIRED BEFORE RIDING. REFER TO PAGE 8.
- WEAR HELMET AND SUITABLE PROTECTIVE CLOTHING.
- ADULT SUPERVISION REQUIRED WHEN CHILDREN OPERATE THIS MACHINE.
- COMPLETION USE ONLY.

IMPORTANT NOTICE

This vehicle is designed and manufactured strictly for competition use only. It is illegal to operate this vehicle on street. Off-road use on public land may be illegal.

Suspension on this vehicle can be adjusted to accommodate differing rider weights and technique, check this manual.

SAFETY WARNINGS:

1. **GASOLINE IS HIGHLY FLAMMABLE:**
 - * Always turn off the engine when refueling.
 - * Take care not to spill on the engine or exhaust pipe/muffler, when refueling.
 - * Never refuel while smoking or in the vicinity of an open flame.
2. If you should swallow some gasoline or inhale a lot of gasoline vapor, or allow some gasoline to get in your eye(s), see your doctor immediately. If any gasoline spills on your skin or clothing, immediately wash it with soap and water, and change your clothes.
3. Always turn off the engine before leaving the machine unattended. When parking the machine, note the following:
 - * The engine and exhaust pipe(s)/muffler(s) may be hot. Park the machine in a place where pedestrians or children are not likely to touch the machine.
 - * Do not park the machine on a slope or soft ground; the machine may overturn.
4. When transporting the motorcycle in another vehicle, be sure it is kept upright and that the fuel cock is turned to the "OFF". If it should lean over, gasoline may leak out of the carburetor or fuel tank.
5. Never start your engine or let it run for any length of time in a closed area. The exhaust fumes are poisonous and may cause loss of consciousness and death within a short time. Always operate your machine in an area with adequate ventilation.
6. Always wear a helmet, gloves, boots, trousers, and jacket for motocross riding.

Certaines données contenues dans ce manuel risquent de devenir périmées du fait d'améliorations apportées à ce modèle dans le futur. Pour toute question concernant ce manuel ou votre machine, veuillez consulter votre concessionnaire Yamaha.

INTRODUCTION

Nous vous félicitons d'avoir fait l'acquisition de la Yamaha PW80(K). Ce modèle est le fruit de plusieurs années de l'expérience Yamaha dans la production de machines de sport, de tourisme et de course. Vous pouvez maintenant apprécier les hauts niveaux de dextérité et de fiabilité qui ont fait de Yamaha un leader dans ses domaines.

VEUILLEZ LIRE SOIGNEUSEMENT ET ENTIEREMENT CE MANUEL AVANT D'UTILISER VOTRE NOUVELLE MACHINE. Ce manuel vous apportera une connaissance de base des caractéristiques, du fonctionnement, et des entretiens de base et des détails d'inspection de ce véhicule. Si vous avez des questions concernant le fonctionnement ou l'entretien de votre machine, veuillez consulter votre concessionnaire Yamaha.

Dans ce manuel, les points particulièrement importants sont repérés par les notations suivantes:

N.B.:

Un N.B. fournit l'information clé pour rendre les procédures plus faciles ou plus claires.

ATTENTION:

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

AVERTISSEMENT:

Un AVERTISSEMENT indique les procédures spéciales devant être suivies pour éviter un accident à l'utilisateur de la machine ou à la personne l'inspectant ou la réparant.

PW80(K) MANUEL D'ATELIER DU PROPRIETAIRE

©1982 Yamaha Motor Co., Ltd.

1ère Edition, Juin 1982

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

est formellement interdite.

Imprimé en Japon

— AVERTISSEMENT: —

- **AVANT UTILISATION DU VEHICULE, LIRE SOIGNEUSEMENT LE MANUEL DU PROPRIETAIRE.**
- **UTILISER DU MELANGE ESSENCE/HUILE.**
- **PILOTE SEULEMENT. PAS DE PASSAGER. POIDS LIMITE: 40 kg (88 lb).**
- **NE PAS TOUCHER LES PIECES EN MOUVEMENT OU CHAUDES.**
- **CONTROLE NECESSAIRE AVANT UTILISATION. SE REPORTER A LA PAGE 8.**
- **PORTER UN CASQUE ET DES HABITS PROTEGEANT SUFFISAMMENT BIEN.**
- **SURVEILLANCE NECESSAIRE LORSQUE DES ENFANTS UTILISENT CE VEHICULE.**

AVERTISSEMENT IMPORTANT

Ce véhicule est conçu et fabriqué exclusivement pour utilisation en compétition. Il est illégal d'utiliser ce véhicule dans les rues. L'utilisation off-road sur un terrain public peut être illégale.

La suspension de ce véhicule peut être réglée pour adaptation aux poids des différents pilotes et à leur style de pilotage.

— AVERTISSEMENTS CONCERNANT LA SECURITE: —

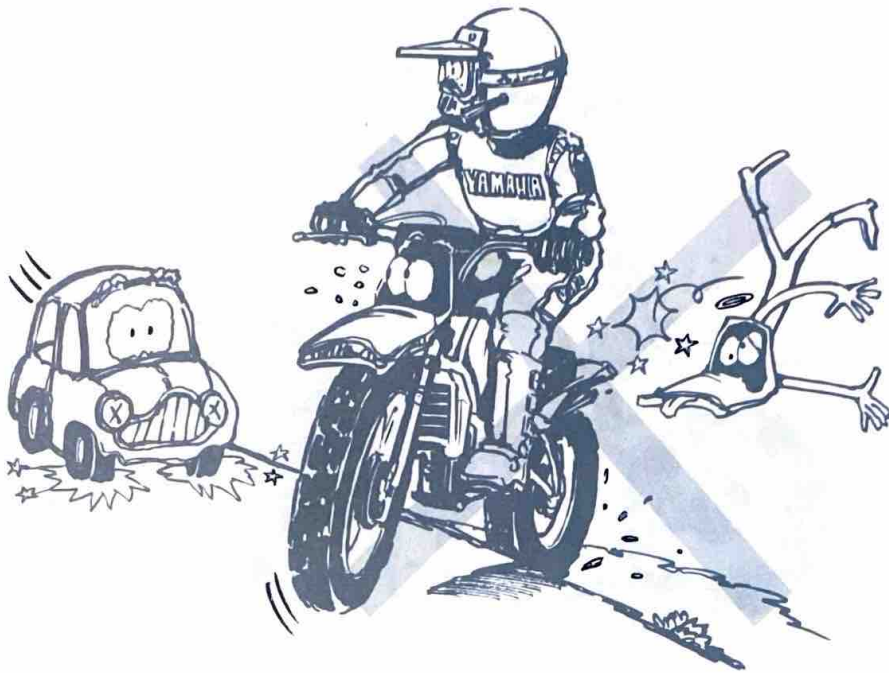
1. **L'ESSENCE EST TRES INFLAMMABLE:**
 - * Toujours couper le moteur lors du ravitaillement.
 - * Lors du ravitaillement, prendre garde à ne pas verser de l'essence sur le moteur ou sur le tuyau/pot d'échappement.
 - * Ne jamais effectuer le ravitaillement en fumant ou à proximité d'une flamme vive.
2. Si vous avez de l'essence ou beaucoup de vapeur d'essence, ou si vous vous mettez de l'essence dans les yeux, consultez immédiatement votre médecin. Si vous vous versez de l'essence sur la peau ou sur les habits, l'éliminer immédiatement avec du savon et de l'eau, et changer vos habits.
3. Toujours arrêter le moteur avant de quitter la machine. Lorsqu'on gara la machine, noter les points suivants:
 - * Le moteur et le tuyau/pot d'échappement peuvent être chauds. Garer la machine dans un endroit où les piétons ou enfants ne risquent pas de la toucher.
 - * Ne pas garer la machine dans une pente ou sur une surface meuble; elle pourrait se renverser.
4. Lors du transport de la machine dans un autre véhicule, s'assurer qu'elle est bien droite et que le levier du robinet à essence est sur la position "OFF". Si elle est couchée, l'essence risque de fuir par le carburateur ou par le réservoir.
5. Ne jamais démarrer ou laisser tourner le moteur dans un local fermé. Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent entraîner l'évanouissement et la mort en peu de temps. Toujours utiliser votre machine dans un endroit présentant une ventilation adéquate.
6. Toujours porter un casque, des gants, des bottes, des pantalons et une veste pour CONDUITE MOTO CROSS.

WARNING

1. Don't ride it on the street.

ATTENTION

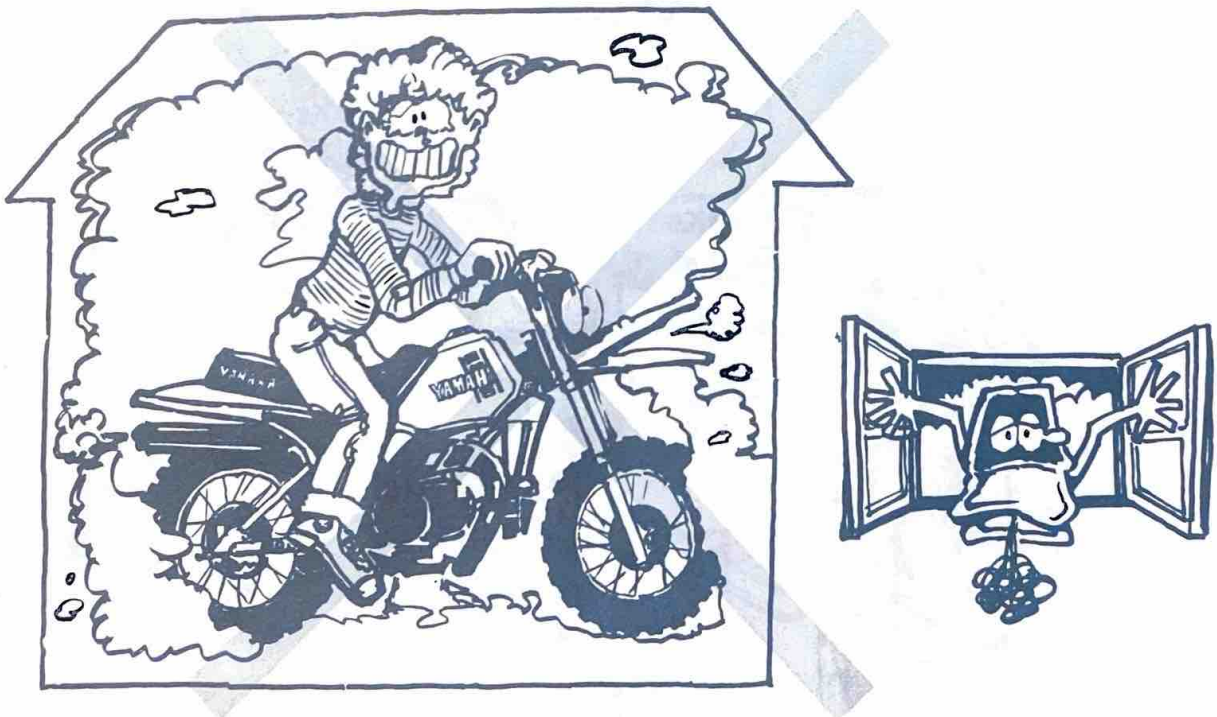
1. Ne pas utiliser cette machine sur la voie publique.



www.legends-yamaha-enduros.com

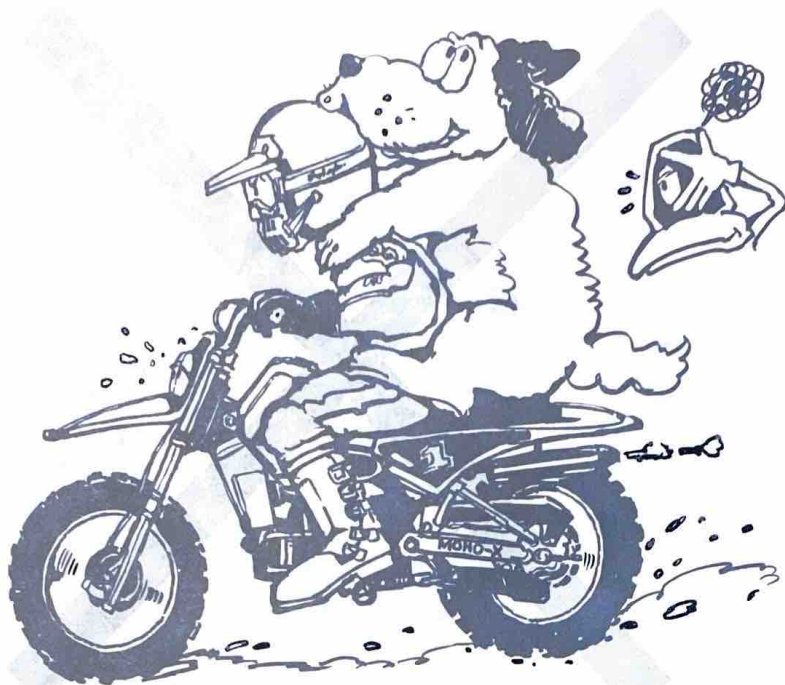
2. Don't run the engine inside a building.

2. Ne pas faire tourner le moteur dans une salle non ventilée.



3. This is a one-seater motorbike. Don't give any person a ride.

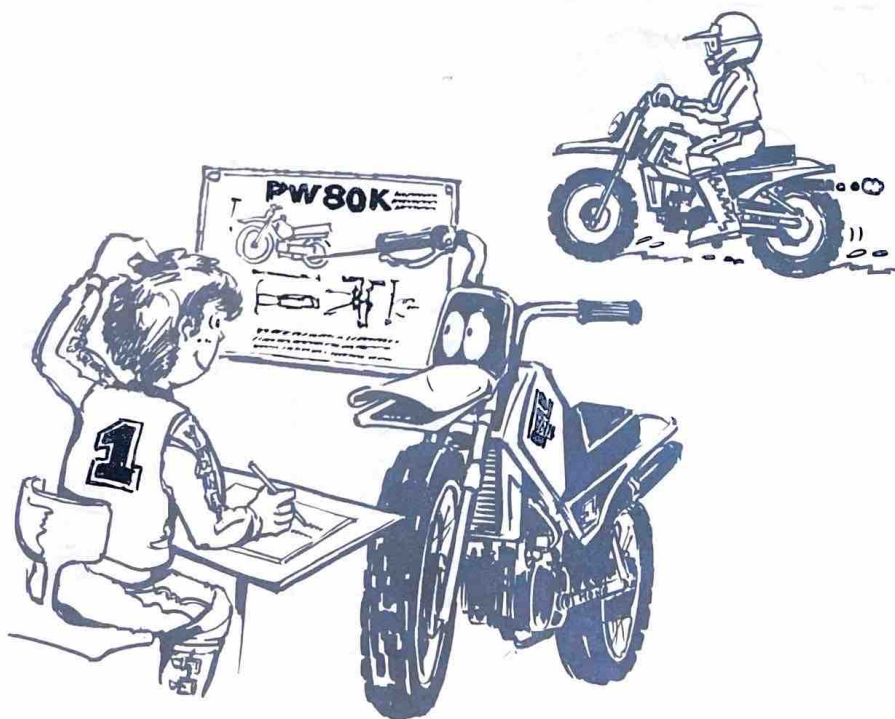
3. Ceci est une motocyclette monoplace. Ne porter personne dessus.



www.legends-yamaha-enduros.com

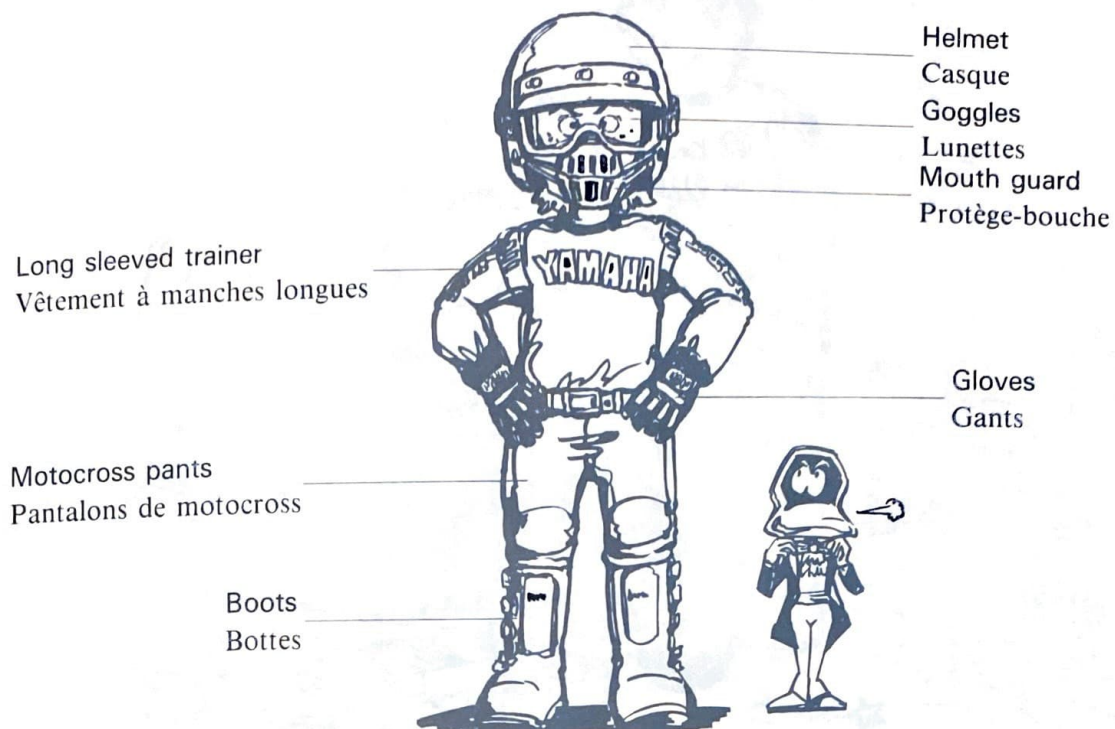
4. Let's learn how to ride properly. Ask your parents for any question.

4. Apprenons à conduire correctement. Pour toute question, adressez vous à vos parents.



5. When riding the machine, be sure to wear a helmet as illustrated.

5. Lorsque vous conduisez cette machine, ne pas oublier de porter un casque comme illustré.



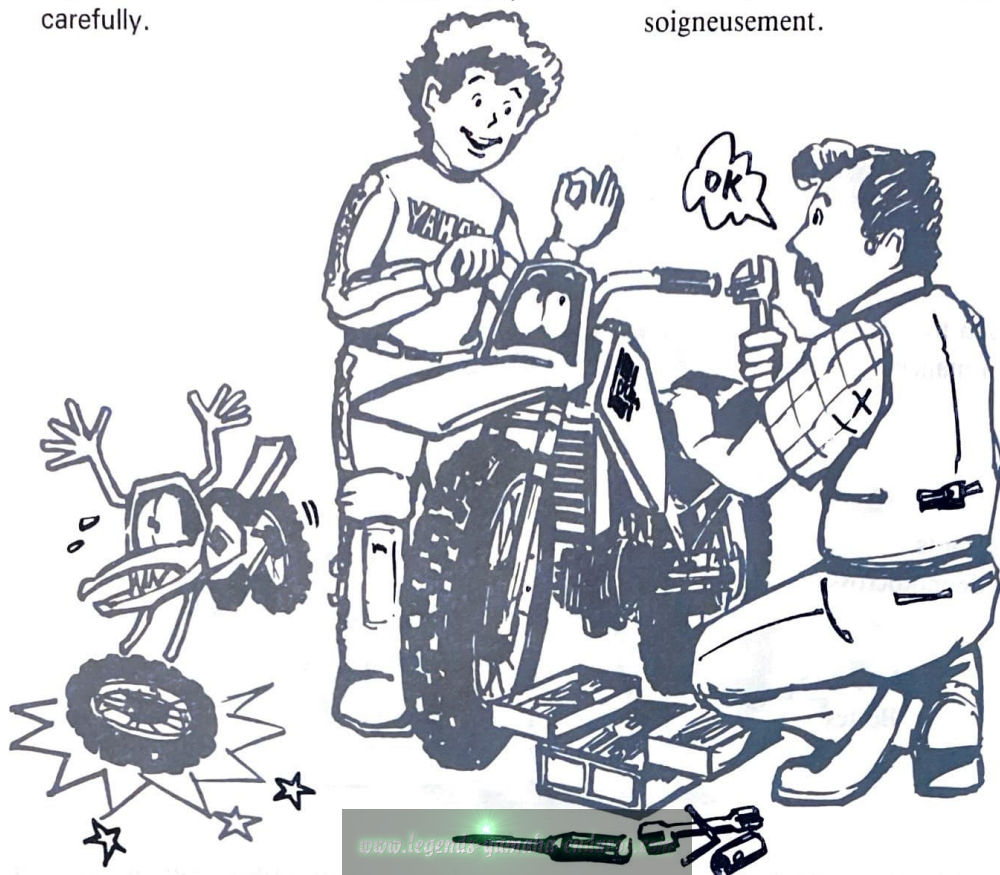
6. When going for riding, be sure to be with your family. Never go alone.

6. Lorsque vous utilisez cette motocyclette, faites-le près d'un membre de votre famille. Ne partez jamais seul.



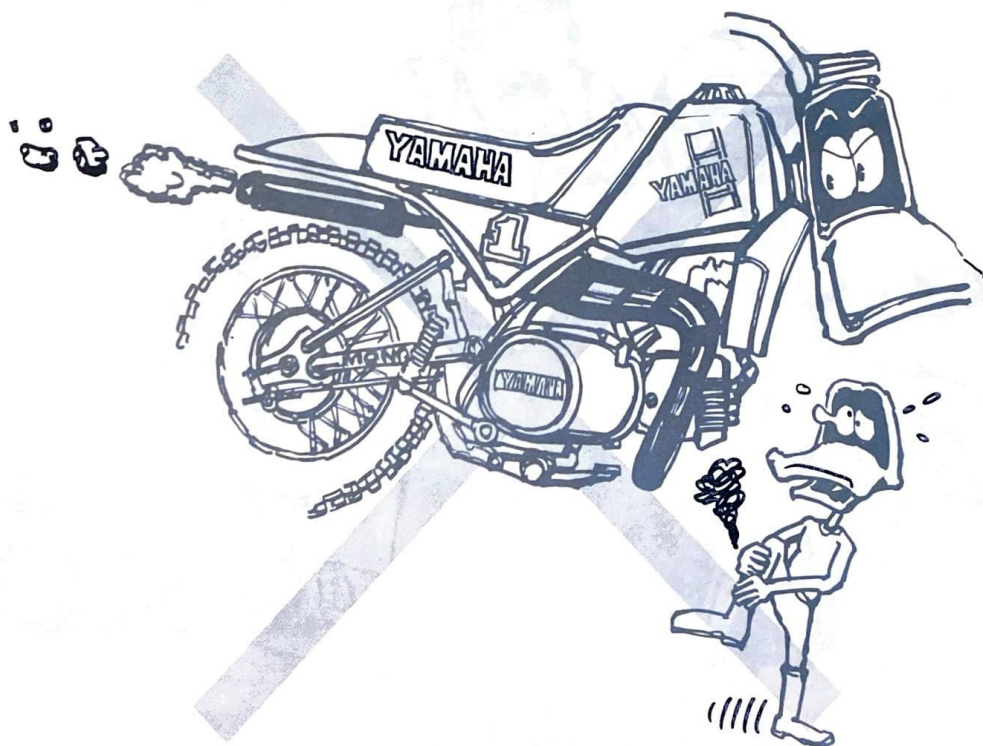
7. Before riding the machine, ask your parents to check the machine very carefully.

7. Avant d'utiliser cette machine, demandez à vos parents de la contrôler très soigneusement.



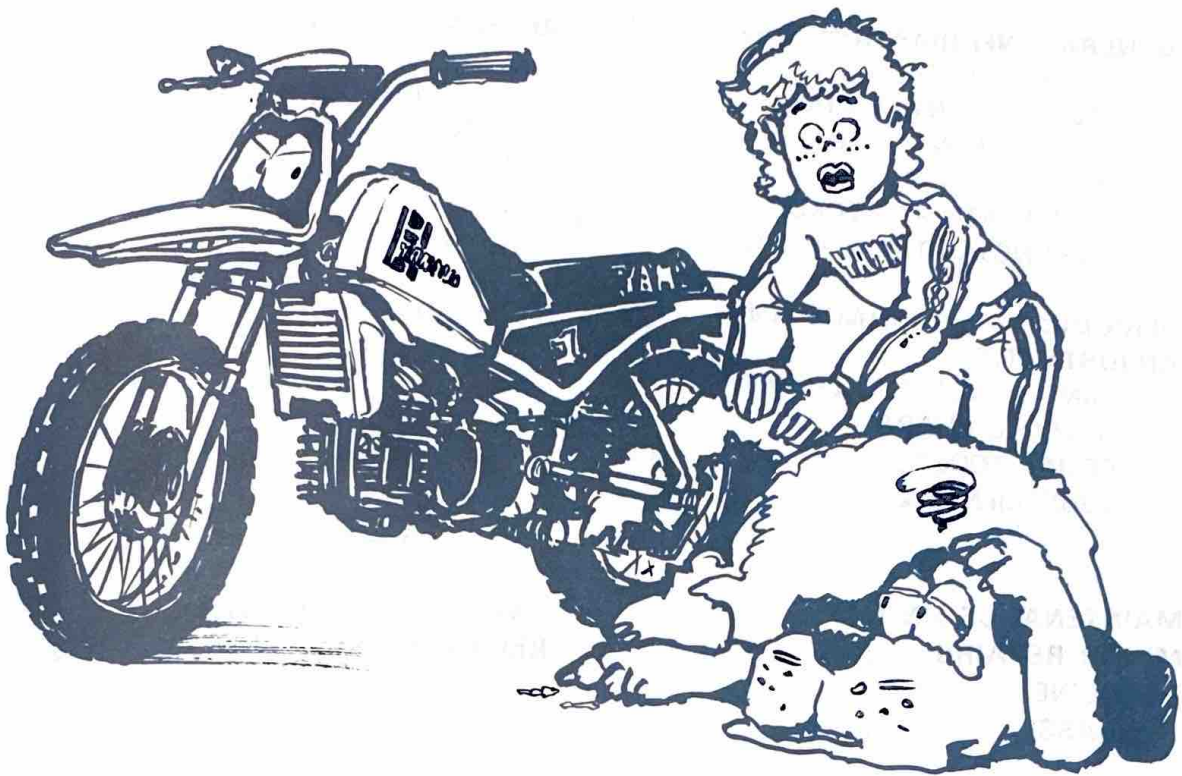
8. Don't touch the areas shown below, or you'll get burnt in the hand.

8. Ne touchez pas les parties montrées ci-dessous; vous risquez de vous brûler.



9. Don't touch rotating or moving parts.

9. Ne pas toucher les pièces en rotation ou mobiles.



www.legends-yamaha-enduros.com

CONTENTS

GENERAL INFORMATION	1
DESCRIPTION	1
MACHINE IDENTIFICATION	2
CONTROL FUNCTIONS	3
FUEL AND OIL	6
PRE-OPERATION CHECKS	8
STARTING AND OPERATION	10

PERIODIC MAINTENANCE AND ADJUSTMENT	12
MAINTENANCE AND LUBRICATION	
SCHEDULE CHART	12
SPECIAL TOOLS	14
ADJUSTMENTS	16

MAINTENANCE AND MINOR REPAIRS	32
ENGINE	33
CHASSIS	53

MISCELLANEOUS	64
TROUBLESHOOTING	66
CLEANING AND STORAGE	68
WIRING DIAGRAM	70
SPECIFICATIONS	71
CABLE ROUTING	88

TABLE DES MATIERES

RENSEIGNEMENTS GENERAUX	1
DESCRIPTION	1
NUMEROS D'IDENTIFICATION ...	2
FONCTIONS DES COMMANDES...	3
ESSENCE ET HUILE	6
INSPECTION PRE-DEPART	8
DEMARRAGE ET UTILISATION..	10

ENTRETIEN PERIODIQUE ET REGLAGES	12
TABLE D'INTERVALLES D'ENTRETIEN ET DE LUBRIFICATION	12
OUTILS SPECIAUX	14
REGLAGES	16

ENTRETIEN ET PETITES REPARATIONS	32
MOTEUR	33
PARTIE-CYCLE	53

DIVERS	65
DEPANNAGE	66
NETTOYAGE ET REMISAGE	68
SCHEMA DE CABLAGE	70
CARACTERISTIQUES	80
CHEMINEMENT DES FILS ET CABLES	88

GENERAL INFORMATION DESCRIPTION

RENSEIGNEMENTS GENERAUX DESCRIPTION



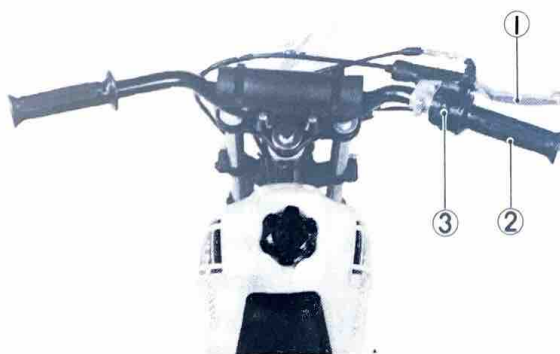
1. Seat
2. Fuel tank
3. Front fender
4. Front wheel
5. Brake pedal
6. Kick starter
7. Muffler

1. Selle
2. Réservoir d'essence
3. Garde-boue avant
4. Roue avant
5. Pédale de frein
6. Kickstarter
7. Pot d'échappement



1. Front fork
2. Monocross suspension
3. Rear wheel
4. Sidestand
5. Footrest
6. Change pedal
7. Air filter

1. Front avant
2. Suspension monocross
3. Roue arrière
4. Béquille latérale
5. Repose-pied
6. Pédale de sélecteur de vitesse
7. Filter a air



1. Front brake lever
2. Throttle grip
3. Engine stop button

1. Levier de frein avant
2. Poignée d'accélérateur
3. Bouton d'arrêt du moteur

NOTE: _____

The machine that you have purchased differs partly in design and specifications from that shown in this photo.

N.B.: _____

Le machine que vous avez acheté diffère partiellement dans le dessin et les spécifications des photos indiquées ici.

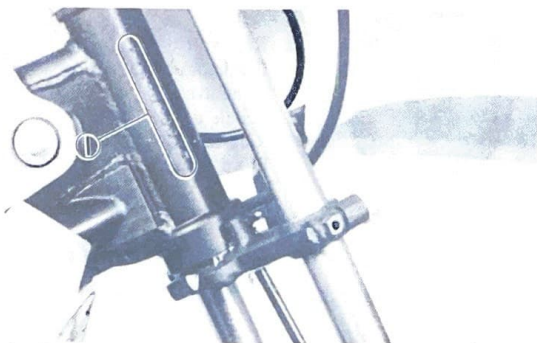
MACHINE IDENTIFICATION

Frame serial number

The frame serial number is stamped on the right side of the steering head pipe.

Engine serial number

The engine serial number is stamped on the left side of the engine on top of the crankcase.



1. Frame serial number 1. Numéro de série du cadre

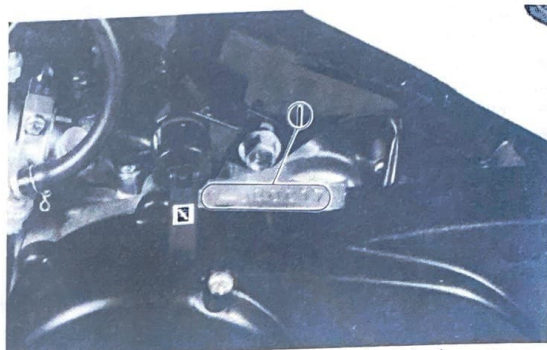
NUMEROS D'IDENTIFICATION

Numéro de série du cadre

Le numéro de série du cadre est frappé du côté droit du tube de tête de fourche.

Numéro de série du moteur

Le numéro de série du moteur est frappé sur la partie en relief située à gauche, à l'arrière du moteur.



1. Engine serial number 1. Numéro de série du moteur

www.legende-yamaha-enduros.com

NOTE: _____

The first digits of these numbers are for model identifications; the remaining digits are the unit production number.

Keep a record of these numbers for reference when ordering parts from a Yamaha dealer.

N.B.: _____

Les trois premiers chiffres de ces numéros servent pour l'identification du modèle; les chiffres restants constituent le numéro de production de la machine.

Garder un relevé de ces numéros pour référence lors de la commande de pièces à votre concessionnaire Yamaha.

CONTROL FUNCTIONS

WARNING:

Before riding this machine, become thoroughly familiar with all operating controls and their function. Consult a Yamaha dealer regarding any control or function you do not thoroughly understand.

NOTICE:

This machine is designed strictly for competition use only. It is not equipped with highway approved lighting. Off-road use on public land may be illegal.

"ENGINE STOP" switch

Make sure that the engine stop switch is positioned to "RUN". The engine switch has been equipped to ensure safety in an emergency such when the machine is upset or trouble takes place in the throttle system. The engine will not start or run when the engine stop switch is turned to "OFF".

Fuel cock

The fuel cock functions to supply fuel from the tank to the carburetor and also to filter the fuel.

The fuel cock has the following two positions:

- OFF: With the lever in this position fuel will not flow. Return the lever to this position when the engine is not running.
- ON: With the lever in this position fuel flows to the carburetor. Normal riding is done with the lever in this position.

FONCTIONS DES COMMANDES

AVERTISSEMENT:

Il importe, avant d'utiliser cette machine de bien se familiariser avec toutes les commandes et leurs fonctions.

Ne manquez pas de demander conseil à votre concessionnaire Yamaha au cas où vous ne comprendriez pas parfaitement le fonctionnement de certaines commandes.

AVERTISSEMENT:

Cette machine est conçue exclusivement pour l'utilisation en compétition. Elle n'est pas munie de l'éclairage agréé. L'utilisation off-road sur un terrain public peut être illégale.

Commutateur d'arrêt du moteur "ENGINE STOP"

S'assurer que le commutateur d'arrêt du moteur est placé sur la position "RUN". Le commutateur d'arrêt du moteur a été monté sur la machine dans l'intention de procurer une meilleure sécurité en cas d'urgence, par exemple lorsque la machine se retourne ou qu'une panne se produit au niveau du système de commande des gaz. Le moteur ne démarrera pas ou ne fonctionnera pas tant que ce commutateur sera placé sur la position "OFF".

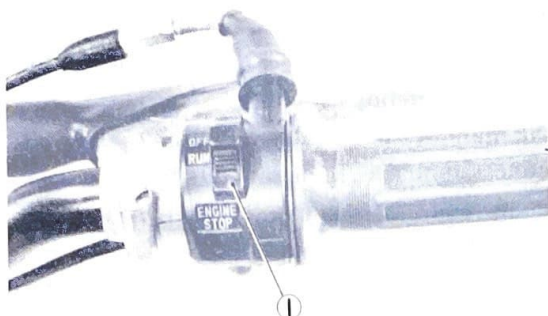
Robinet à essence

Les robinet à essence servent à faire parvenir l'essence du réservoir au carburateur.

Le robinet à essence a les deux positions suivantes:

- OFF: Lorsque le levier occupe cette position, le robinet est fermé. Replacer le levier dans cette position après chaque arrêt.
- ON: Lorsque le levier occupe cette position, l'essence parvient au carburateur. On roule normalement avec le levier dans cette position.

RES: This indicates "RESERVE". If you run out of fuel while riding, move the lever to this position. Then, fill the tank at the first opportunity.



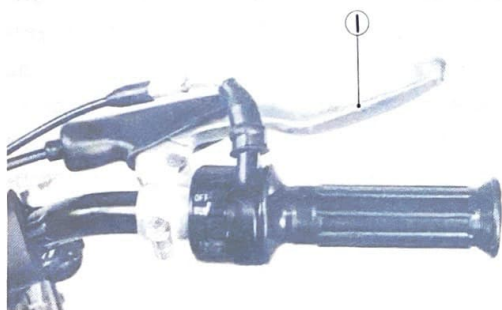
1. "ENGINE STOP" switch 1. Commutateur d'arrêt du moteur "ENGINE STOP"

Front brake lever

The front brake lever is located on the right handlebar, pull it toward the handlebar to activate the front brake.

Rear brake pedal

The rear brake pedal is on the right side of the machine. Press down on the brake pedal to activate the rear brake.

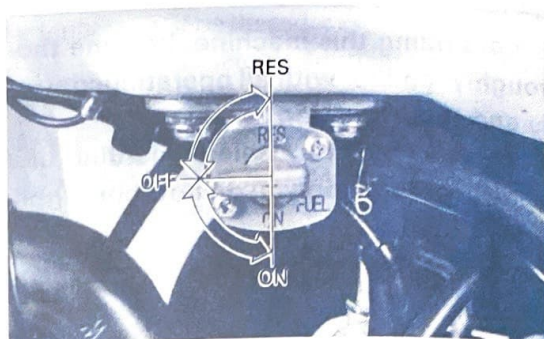


1. Front brake lever 1. Levier de frein avant

Change pedal

The gear ratios of the constant mesh 3-speed transmission are ideally spaced. The gears can be shifted by using the change pedal on the left side of the engine.

RES: C'est la position réserve. Placer le levier dans cette position si on tombe à court d'essence en cours de route, puis se ravitailler à la première occasion.

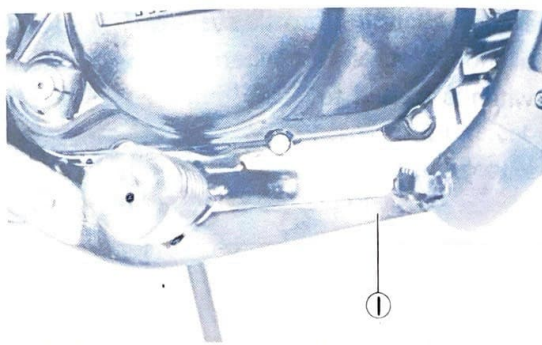


Levier de frein avant

Le levier de frein avant se trouve sur le guidon à droite. Le tirer vers le guidon pour actionner le frein avant.

Pédale du frein arrière

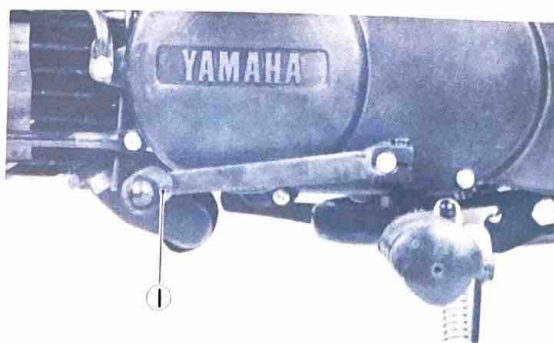
La pédale du frein arrière est située devant le repose-pied droit. Appuyer sur cette pédale pour actionner le frein arrière.



1. Rear brake pedal 1. Pédale de frein arrière

Pédale de sélecteur

Les 3 rapports de la boîte de vitesses à prise constante sont idéalement échelonnés. Le changement de vitesse est commandé par le sélecteur à pédale situé du côté gauche du moteur.



1. Choke pedal

1. Pédale de sélecteur

Starter lever (choke)

When cold, the engine requires a richer air/fuel mixture for starting. A separate starter circuit, which is controlled by the starter lever, supplies this mixture.

Pull the lever out to open the circuit (for starting) and push the lever in to close the circuit.

Levier de starter (choke)

A froid, le moteur exige un mélange carburé riche. Ce mélange riche est fourni par un starter indépendant commandé par un levier.

En abaissant ce levier, on actionne le starter pour la mise en marche. Pour couper le starter, relever le levier.

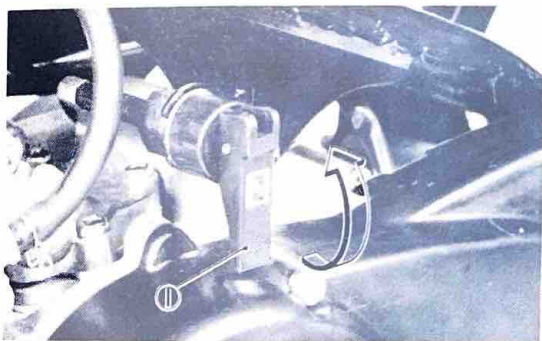
Kick starter

To start the engine, rotate the kick starter, push down lightly with foot until gears engage, and then kick briskly.

Kickstarter

Pour mettre le moteur en marche, déployer le kick, appuyer légèrement avec le pied pour engager les pignons, puis actionner le kick d'un vigoureux coup de talon.

www.legende-yamaha.com



1. Starter lever

1. Levier de starter



1. Kick starter

1. Kickstarter

Fuel tank cap

Then remove the fuel tank cap by turning counterclockwise.

Bouchon du réservoir à essence

Ensuite, enlever le bouchon du réservoir à essence en le tournant vers la gauche.

WARNING:

Do not overfill the fuel tank. Avoid spilling fuel on the hot engine.
Do not fill the fuel tank all the way to the top or it may overflow when the fuel heats up later and expands.

AVERTISSEMENT:

Ne pas trop remplir le réservoir à essence. Éviter de verser de l'essence sur un moteur chaud.
Le tuyau du reniflard ne doit pas être bouché ou encrassé.

FUEL AND OIL

Fuel

Use regular gasoline. Always use fresh, name brand gasoline.

Recommended fuel: Regular gasoline
Fuel tank capacity:
4.9 L (1.1 Imp gal, 1.3 US gal)

Engine oil (oil tank)

Make sure there is sufficient engine oil in the oil tank. If necessary add oil.

Recommended oil:
Yamalube 2-cycle oil or air-cooled
2-stroke engine oil
Oil tank capacity:
0.95 L (0.84 Imp qt, 1.0 US qt)

ESSENCE ET HUILE

Essence

Utiliser du essence normale. Vérifier s'il y a assez d'essence dans le réservoir.

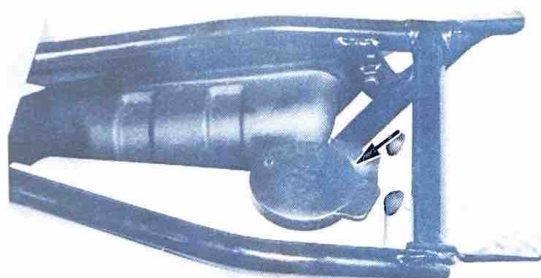
Carburant recommandé:
Essence normale
Capacité du réservoir d'huile:
4,9 L (1,1 Imp gal, 1,3 US gal)

Huile moteur (reservoir d'huile)

Vérifier s'il y a assez d'huile moteur dans le réservoir d'huile. Ajouter de l'huile si nécessaire.

Huile recommandée:
Huile Yamalube 2-temps, pour
moteur 2-temps refroidi par air
Capacité du réservoir d'huile:
0,95 L (0,84 Imp qt, 1,0 US qt)

www.legends-yamaha-enduros.com



Transmission oil

The only servicing for you to do is to check and fill the transmission lubricating oil. The transmission dip stick is located right above the kick starter. To check the level, warm the engine up for several minutes, screw the dip stick completely out and then just rest the stick in the hole.

NOTE: _____

When checking transmission oil level with the dip stick, let the unscrewed dip stick just rest on the case threads. Also, be sure the machine is positioned straight up.

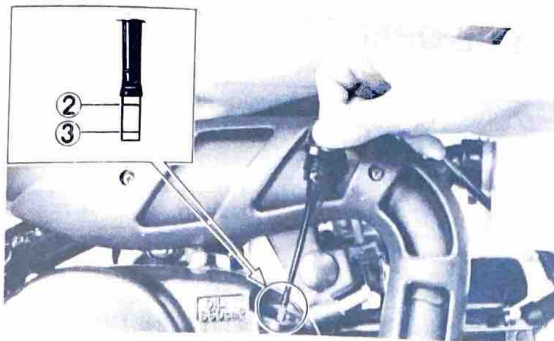
Huile de transmission

Le seul entretien que vous avez à faire est de contrôler et refaire le niveau de la boîte de vitesses. La jauge de la boîte de vitesses de trouve juste au-dessus du kick. Pour vérifier le niveau, faire chauffer le moteur pendant quelques minutes, l'introduire à nouveau dans son logement.

N.B.: _____

Lors de l'opération de vérification, laisser la jauge reposer sur les premiers filets. S'assurer également que la machine est bien droite.

1. Dip stick
2. Maximum level
3. Minimum level



1. Jauge
2. Niveau maximum
3. Niveau minimum

Recommended oil
Yamalube 4-cycle oil
or SAE 10W30 type SE motor oil
Oil capacity:

Total amount:

0.75 L (0.66 Imp qt, 0.79 US qt)

Periodic oil change:

0.70 L (0.62 Imp qt, 0.74 US qt)

Huile recommandée:

Huile Yamaha 4-temps ou
huile moteur SAE 10W30 type SE

Capacité d'huile:

Quantité totale d'huile:

0,75 L (0,66 Imp qt, 0,79 US qt)

Plein après vidange:

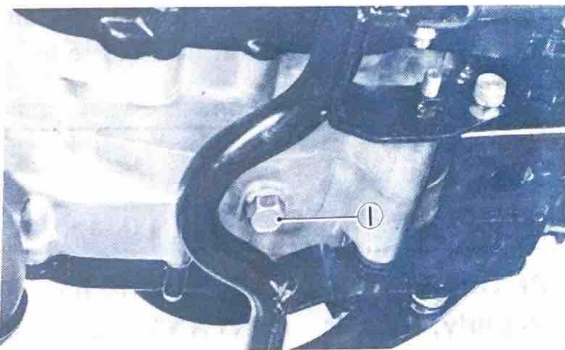
0,70 L (0,62 Imp qt, 0,74 US qt)

The dip stick has a Minimum and Maximum mark, and the oil level should be between the two. If the level is lower, then add sufficient oil to raise it to the proper level.

On the bottom of the engine there is a drain plug. Remove it and drain all the transmission oil out. Reinstall the drain plug (make sure it is tight). And oil through the dip stick hole.

Le niveau d'huile doit se situer entre la marque minimum et la marque maximum de la jauge. Si le niveau est insuffisant, rajouter de l'huile jusqu'à obtention du niveau correct. Le bouchon de vidange est sous le moteur. Le retirer et vidanger l'huile de boîte de vitesses. Remettre le bouchon de vidange (s'assurer qu'il soit suffisamment serré) et remplir la boîte par l'orifice de jauge.

1. Drain plug



1. Bouchon de vidange

NOTE:

Do not add any chemical additives. Transmission oil also lubricates the clutch and additives could cause the clutch to slip.

N.B.:

Ne pas ajouter d'additifs chimique qui risquent de faire patiner l'embrayage baignant dans la même huile.

PRE-OPERATION CHECKS

Item	Routine	Page
Brake	Check operation/ adjustment	9, 23 ~ 24, 56, 57
Transmission oil	Change oil as required	6, 7
Drive chain	Check alignment/ adjustment/ lubrication	24 ~ 26
Spark plug	Check color/ condition	16 ~ 17
Throttle	Check for proper throttle cable operation	9, 20
Air filter	Foam type — must be clean and damp w/ oil always	18 ~ 19
Wheels and tires	Check pressure/ runout/ spoke tightness/ bead stopper/ axle nuts	9, 27, 53 ~ 56
Fittings/ fasteners	Check all — tighten as necessary	9, 78

NOTE: Pre-operation checks should be made each time the machine is used. Such an inspection can be thoroughly accomplished in a very short time; and the added safety it assures is more than worth the time involved.

INSPECTION PRE-DEPART

Désignation	Vérifications	Page
Freins	Vérifier le fonctionnement/ le réglage du levier	9, 23 ~ 24, 56, 57
Huile de transmission	Changer l'huile à la demande	6, 7
Chaîne de transmission	Contrôler l'alignement/ la flèche/ la lubrification	24 ~ 26
Bougie	Contrôler la couleur/ l'état	16 ~ 17
Accélérateur	Contrôler si le fonctionnement du câble d'accélérateur est correct	9, 20
Filtre à air	Nettoyer et toujours imprégné d'huile	18 ~ 19
Roues et pneus	Vérifier la pression de gonflage/ e voile/ la tension des rayons/ les écrous d'axes	9, 27, 53 ~ 56
Boulonnerie	Vérifier tous les serrages — resserrer si nécessaire	9, 86

N.B.: Ces contrôles doivent être effectués avant chaque utilisation de la machine. Une vérification complète ne demande que quelques minutes, et le surcroît de sécurité qu'elle procure fait plus que compenser ce minime contretemps.

WARNING: If any item in the PRE-OPERATION CHECK is not working properly, have it inspected and repaired before operating the machine.

AVERTISSEMENT: Si une partie inspectée lors des CONTROLES AVANT UTILISATION ne fonctionne pas correctement, la faire contrôler et réparer avant d'utiliser la machine.

Brake (Front and rear)

Check for correct play in the brake lever and pedal and make sure they are working properly. Check the brakes at low speed shortly after starting out. If the play is correct, make an adjustment.

Wheel

Check the wheel runout and damage, and check the tightness of spokes.

Tires

Check the tire pressure and check the tires for wear.

Tire pressure

Front	98.1 kPa (1.0 kg/cm ² , 14 psi)
Rear	98.1 kPa (1.0 kg/cm ² , 14 psi)

Throttle grip

Turn the throttle grip to see that it operates properly and that the play is normal. Make certain the throttle springs are closed when released.

Engine stop switch

Start the engine and make sure the engine stop switch functions properly.

Fittings/Fasteners

Always check the tightness of chassis fittings and fasteners before a ride. Use the chart on page 78 to find the correct torque.

Frein (Avant et arrière)

Contrôler si le jeu du levier et de la pédale de frein est correct et s'assurer que les freins fonctionnent correctement. Contrôler les freins à basse vitesse juste après avoir démarré. Si le jeu est incorrect, effectuer un réglage.

Roues

Contrôler si les roues ne sont pas voilées ou endommagées. Contrôler aussi la tension des rayons.

Pneus

Contrôler la pression de gonflage des pneus et contrôler s'ils sont usés.

Pression de gonflage des pneus

AV	98,1 kPa (1,0 kg/cm ² , 14 psi)
AR	98,1 kPa (1,0 kg/cm ² , 14 psi)

Poignée des gaz

Tourner la poignée des gaz pour voir si elle fonctionne normalement et si son jeu est correct. S'assurer du bon fonctionnement de son ressort de rappel lorsqu'on la relâche.

Commutateur d'arrêt du moteur

Démarrer le moteur et s'assurer que le commutateur d'arrêt du moteur fonctionne correctement.

Fixations/Attaches

Avant une randonnée, toujours contrôler le serrage des fixations et des attaches de la partie cycle. Pour les couples de serrage corrects, se reporter au tableau de la page 86.

STARTING AND OPERATION

CAUTION:

Prior to operating the machine, perform steps listed in pre-operation check list.

WARNING:

Never start your engine or let it run for any length of time in a closed area. The exhaust fumes are poisonous and can cause loss of consciousness and death within a short time. Always operate your machine in an area with adequate ventilation.

Starting a cold engine

1. Turn the fuel cock to "ON".
2. Operate the carburetor starter (choke) lever and completely close the throttle grip.
3. Shift the transmission into neutral position.
4. Kick the kick starter with full strength to start the engine.
5. After the engine starts, warm up for one or two minutes. Make sure the starter (choke) lever is returned to the original position before riding.

Starting a warm engine

To start a warm engine, refer to the "Starting a cold engine" section. The starter (choke) lever should not be used. The throttle should be opened slightly.

CAUTION:

See "Break-in Section" prior to operating engine for the first time.

Warming up

To get maximum engine life, always "warm-up" the engine before starting off. Never accelerate hard with a cold engine! To see whether or not the engine is warm, see if it responds to throttle normally with the starter (choke) turned off.

DEMARRAGE ET UTILISATION

ATTENTION:

Avant d'utiliser la machine, exécuter les étapes de la liste de contrôle avant utilisation.

AVERTISSEMENT:

Ne jamais démarrer ou laisser tourner le moteur dans un local fermé. Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent entraîner l'évanouissement et la mort en peu de temps. Toujours utiliser votre machine dans un endroit présentant une ventilation adéquate.

Mise en marche d'un moteur froid

1. Placer le levier du robinet d'arrivée d'essence sur "ON".
2. Abaisser le levier du starter, et fermer complètement les gaz.
3. Enclencher le point-mort.
4. Actionner la pédale de kick brusquement pour démarrer le moteur.
5. Une fois le moteur mis en marche, le laisser chauffer une ou deux minutes. Ne pas manquer de relever le levier du starter avant de partir.

Démarrage d'un moteur chaud

Pour démarrer un moteur chaud, se reporter au paragraphe "Démarrage d'un moteur froid", la tirette du gicleur de starter (choke) ne doit pas être utilisée, et l'on doit accélérer doucement.

ATTENTION:

Avant toute utilisation de la machine, lire attentivement la section "Rodage".

Réchauffage

Pour assurer la longévité du moteur, il faut toujours le laisser chauffer avant de partir. Sur-tout ne jamais démarrer en trombe avec un moteur froid! Le moteur est suffisamment réchauffé lorsqu'il répond normalement à l'accélérateur après la mise hors circuit du starter.

WARNING:

Before starting off, be sure to turn up or remove the side stand.

Engine break-in

1. Prior to starting, fill fuel tank with gasoline and oil tank with specified oil.
2. Allow engine to warm up. Check engine idling speed. Check operating controls and engine stop switch operation.
3. Operate machine in lower gears at moderate throttle setting for 3~5 minutes. Check spark plug condition.
4. Allow engine to cool. Repeat procedure, running for 5 minutes. Very briefly, shift to higher gears and check full throttle response. Check spark plug condition.
5. Allow engine to cool. Repeat procedure, running for 5 minutes. Full throttle and higher gears may be used, but avoid sustained full throttle operation. Check spark plug condition.
6. Allow engine to cool. Remove top end and inspect. Remove "high" spots on piston with No. 600 grit, wet sandpaper. Clean, and carefully reassemble.
7. Check entire unit for loose or misadjusted fittings/controls/fasteners.
8. Re-start engine and check through entire operating range thoroughly. Stop. Check spark plug condition. Re-start. After 10~15 minutes operation, machine is ready to ride.

CAUTION:

After the break-in period, check every fitting and fastener for looseness. If any loose is found, retighten it securely.

AVERTISSEMENT:

Avant de démarrer, ne pas oublier de replier ou d'enlever la béquille latérale.

Rodage du moteur

1. Avant de démarrer le moteur, remplir le réservoir à carburant avec de l'essence et le réservoir à huile avec l'huile spécifiée.
2. Laissez réchauffer, vérifiez le ralenti, les contrôles et le bouton d'arrêt.
3. Faites fonctionner dans les premières vitesses pour 5 à 10 minutes. Vérifier l'état de la bougie.
4. Laissez refroidir le moteur, recommencez et laissez fonctionner pour 10 minutes, passez dans une vitesse supérieure. Brielvement, vérifiez la bougie.
5. Laissez refroidir, recommencez et utilisez brièvement plein pouvoir mais sans persister. Vérifiez l'état de la bougie.
6. Laissez le moteur refroidir. Démontez la tête et enlevez le cylindre. Inspectez et enlevez les points haut sur le piston avec un papier à sabler 600 mouillé Nettoyez avec soin et réassemblez.
7. Vérifiez toute la moto assurez-vous que rien n'est desserré.
8. Faites redémarrer et vérifiez l'opération moteur à tous les régimes. Vérifier bougie. Démarrez de nouveau et fai fonctionner pour 10~15 minutes, machine est maintenant prête à courser.

ATTENTION:

Après le rodage, contrôler si toutes les ferrures et fixations sont bien serrées. Resserrer si nécessaire.

PERIODIC MAINTENANCE AND ADJUSTMENT

ENTRETIEN PERIODIQUE ET REGLAGES

MAINTENANCE AND LUBRICATION SCHEDULE CHART

TABLE D'INTERVALLES D'ENTRETIEN ET DE LUBRIFICATION

The maintenance and lubrication schedule chart should be considered strictly as a guide to general maintenance and lubrication intervals. You must take into consideration that weather, terrain, geographical locations, and a variety of individual uses all tend to demand that each owner alter this time schedule to match his environment. For example, if the machine 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 rust and damage. If you are in doubt as to how closely you can follow these time recommendations, check with the Yamaha dealer in your area.

Le tableau d'intervalles de lubrification et d'entretien doit être considéré strictement comme un guide pour l'entretien général et les intervalles du lubrification. Vous devez prendre en considération que le temps, le terrain, les situations géographiques, et une variété d'emplois individuels tendent tous à entraîner le fait que chaque propriétaire modifie ces intervalles en fonction de son environnement. Par exemple, si la machine est utilisée continuellement dans une zone de grande humidité, toutes les pièces doivent être alors lubrifiées plus fréquemment que montré sur le tableau pour éviter la rouille et les dommages. Si vous avez un doute sur la manière dont vous devez suivre ces recommandations, contrôler avec votre concessionnaire Yamaha.

Lubrication intervals

Item	Remarks	Type	Initial (hour)				Thereafter every (hour)		
			10	20	40	80	40	80	160
Transmission oil change	Warm engine before draining	Yamalube 4-cycle oil or SAE 10W30 type SE motor oil		○	○			○	
Drive chain	Lube/ Adjust as required Remove/ Clean/ Lube/ Adjust	Yamalube Chain and Cable Lube or SAE 10W30 motor oil	See service notes						
Control cables	All apply thoroughly	SAE 10W30 motor oil			○		○		
Throttle grip and housing	Apply lightly	Lithium base grease			○	○		○	
Brake pedal shaft	Apply lightly	Lithium base grease			○			○	
Stand shaft pivot	Apply lightly	Lithium base grease			○			○	
Front forks	Drain completely	Yamaha fork oil 20 wt or SAE 20W motor oil				○		○	
Steering ball race	Inspect thoroughly/ Pack moderately	Medium-weight wheel bearing grease				○			○
Wheel bearings	Do not over-pack yearly or ...	Medium-weight wheel bearing grease				○	○	○	

Periodic maintenance intervals

Item	Remarks	Initial (hour)				Thereafter every (hour)		
		10	20	40	80	40	80	160
Brake system (complete)	Check/ Adjust as required — repair as required		○	○		○		
Clutch	Check/ Adjust as required		○	○		○		
Spark plug	Inspect/ Clean or replace as required	○	○	○		○		
Wheels and tires	Pressure/ Runout/ Spoke — tension	○	○	○		○		
Fittings and fasteners	Tighten before each trip and/or	○	○	○		○		
Drive chain	Tension/ Alignment (No. 1)	○	○	○		○		
Air filter	Wet type — clean/ Replace as required (No. 2)		○	○	○	○		
Fuel cock	Clean/ Flush tank as required	○		○		○		
Ignition timing	Adjust/ Clean or replace as required		○	○	○		○	
Autolube pump	Check/ Adjust/ Air bleeding	○	○	○		○		
Carburetor adjustment	Check/ operation/ Timings		○	○	○		○	
Carburetor overhaul	Clean/ Repair as required/ Refit/ Adjust							○
Cylinder compression	Preventive maintenance check		○	○	○		○	
Decarbonize engine	Includes exhaust system			○			○	

SERVICE NOTES:

- No. 1. DRIVE CHAIN: In addition to tension and alignment, chain must be lubricated every 0.5 ~ 1.0 hour. If unit is subjected to extremely hard usage and wet weather riding, chain must be checked constantly. See "Lubrication Intervals" for additional details.
- No. 2. AIR FILTER: Remove and clean filter every 20 ~ 40 hours.

www.legends-yamaha-enduros.com

Intervalles de Lubrification

Partie	Remarques	Type	La première fois (heures)				Ensuite, chaque (heures)		
			10	20	40	80	40	80	160
Changement de l'huile de boîte à vitesses	Faire chauffer le moteur avant de vidanger	Huile Yamaha 4-temps ou huile moteur SAE 10W30 type SE		○	○			○	
Chaîne de transmission	Lubrifier/ Régler si nécessaire	Huile moteur SAE 10W30	Voir les notes concernant l'entretien						
	Enlever/ Nettoyer/ Lubrifier/ Régler				○		○		
Câble de commande	Huiler soigneusement tous les câbles	Huile moteur SAE 10W30			○	○		○	
Poignée et logement d'accélérateur	Appliquer légèrement	Graisse à base de lithium			○			○	
Axe de pédale de frein	Appliquer légèrement	Graisse à base de lithium			○			○	
Pivot d'axe de béquille	Appliquer légèrement	Graisse à base de lithium				○		○	
Fourche avant	Vidanger complètement	Huile moteur SAE 20W				○			○
Cages à billes de direction	Inspecter complètement graisse modérément	Graisse semifluide pour roulements de roue				○			
Roulements de roue	Ne pas surcharger annuellement ou ...	Graisse semifluide pour roulements de roue				○	○	○	

Intervalle d'Entretien Périodique

Partie	Remarques	La première fois (heures)				Ensuite, chaque (heures)		
		10	20	40	80	40	80	160
Système de freinage (complet)	Contrôler/Régler si nécessaire — réparer si nécessaire		○	○		○		
Embrayage	Contrôler/Régler si nécessaire		○	○		○		
Bougie	Inspecter/Nettoyer ou changer si nécessaire	○	○	○		○		
Roues et pneus	Pression/ Voile/ Tension des rayons	○	○	○		○		
Boulonnerie	Serrer avant chaque randonnée et/ou	○	○	○		○		
Chaîne de transmission	Tension/ Alignement (No. 1)	○	○	○		○		
Filtre à air	Type humide — nettoyer/ Changer si nécessaire (No. 2)		○	○	○	○		
Robinet à essence	Nettoyer/ Rincer le réservoir si nécessaire	○		○		○		
Avance à l'allumage	Régler/Nettoyer ou changer les pièces si nécessaire		○	○	○		○	
Pompe Autolube	Contrôler/Régler/Purge de l'air	○	○	○		○		
Réglage du carburateur	Contrôler le fonctionnement/ Réglages		○	○	○		○	
Révision du carburateur	Nettoyer/Réparer si nécessaire/ Remonter/ Régler							○
Compression du cylindre	Contrôle faisant partie de l'entretien préventif		○	○	○		○	
Décalaminer le moteur	Y-compris le système d'échappement			○			○	

NOTES CONCERNANT L'ENTRETIEN:

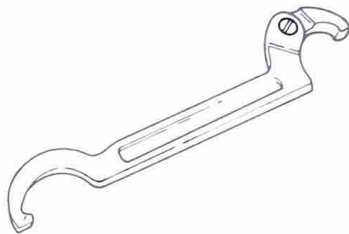
No. 1 CHAÎNE DE TRANSMISSION: En plus de la tension et de l'alignement, la chaîne doit être lubrifiée chaque 0,5 ~ 1 heure. Si la machine est soumise à une utilisation extrêmement dure ou conduite par temps humide, la chaîne doit être constamment contrôlée. Pour plus de détails, voir "Intervalles de Lubrification".

No. 2 FILTRE A AIR: Enlever et nettoyer le filtre chaque 20 ~ 40 heures.

www.legends-yamaha-enduros.com

SPECIAL TOOLS

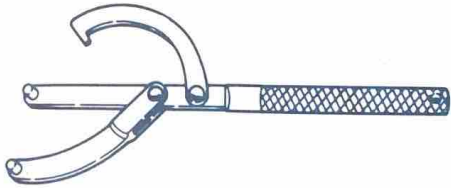
- 1 (90890-01268)
Steering nut wrench
Clé d'écrou de direction



Use this wrench to put the proper tension on the steering head bearings.
Utilisez cette clé pour imprimer la tension correcte aux roulements de tête de direction.

OUTILS SPECIAUX

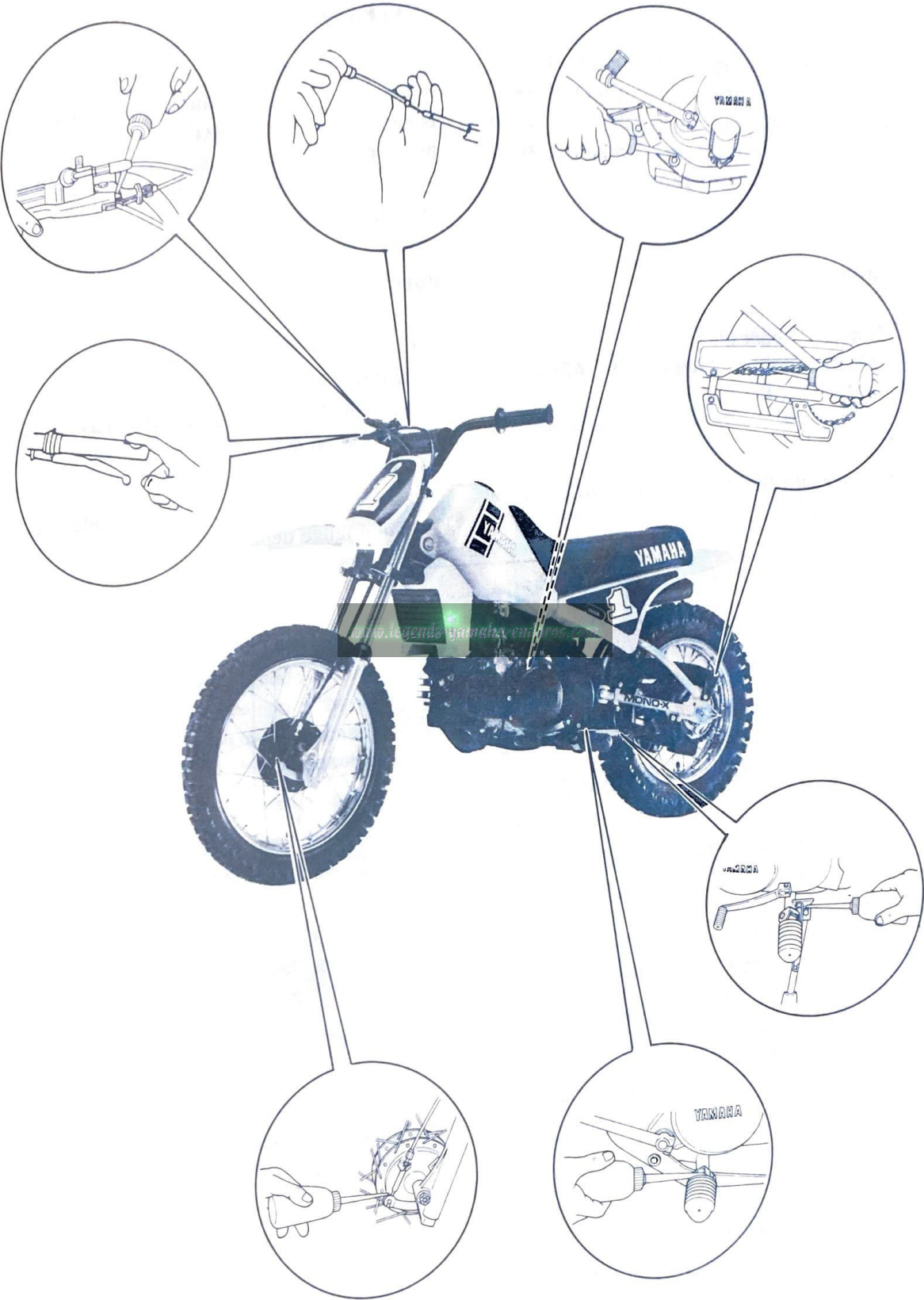
- 2 (90890-01235)
Flywheel holding tool
Outil-support de volant



Use this tool to hold the clutch boss while removing or tightening the clutch boss nut.
Utilisez cet outil pour retenir la noix d'embrayage lorsque vous serrez ou desserrez son écrou.

LUBRICATION

LUBRIFICATION



ADJUSTMENT

ENGINE

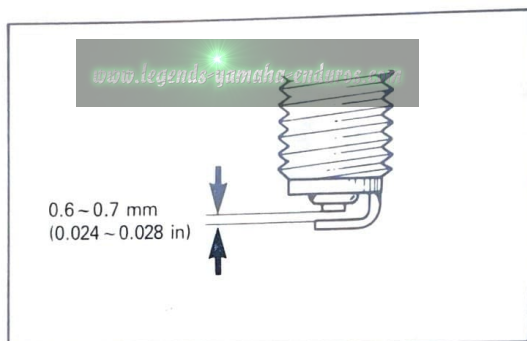
CAUTION:

The engine, exhaust pipe(s), and muffler(s) will be very hot after the engine has been run. Be careful not to touch them or to allow any clothing item to contact them during inspection or repair.

Spark plug

Standard spark plug:
BPR6HS (NGK): CANADA/S. AFRICA
BP6HS (NGK)

1. Measure the electrode gap with a wire thickness gauge.



Adjustment can be made by bending the side electrode.

Electrode gap:
0.6 ~ 0.7 mm (0.024 ~ 0.028 in)

When installing the plug, always, clean the gasket surface and use a new gasket. Wipe off any grime from the threads and torque the spark plug properly.

Spark plug torque:
25 Nm (2.5 m · kg, 18 ft · lb)

2. The insulator must be a medium-to-light tan color. If not, check carburetion, ignition timing and gas-oil mixing ratio. If the porcelain is a very dark brown or

REGLAGES

MOTEUR

ATTENTION:

Après utilisation de la machine, le moteur, le tuyau et le pot d'échappement seront très chauds. Pendant l'inspection ou la réparation, prendre garde à ne pas toucher ces parties. Faire aussi attention à ce que vos habits n'entrent pas en contact avec elles.

Bougie

Bougie standard:
BPR6HS (NGK):
CANADA/AFRIQUE DU SUD
BP6HS (NGK)

1. Mesurer l'écartement des électrodes avec une jauge d'épaisseur.

Le réglage peut être fait en courbant l'électrode latérale.

Ecartement des électrodes:
0,6 ~ 0,7 mm (0,024 ~ 0,028 in)

Lors de la mise en place de la bougie, toujours nettoyer le plan de joint et toujours utiliser un joint neuf. Nettoyer soigneusement le filetage de la bougie et la serrer au couple correct.

Couple de serrage de la bougie:
25 Nm (2,5 m · kg, 18 ft · lb)

2. L'isolant doit être de couleur jaune foncé. Si ce n'est pas le cas, contrôler la carburation, l'avance à l'allumage et le taux du mélange essence/huile.

black color, then a plug with a hotter heat range may be required. This situation is quite common during the engine break-in period. However, use the standard plug. If the insulator tip shows a very light tan or white color or is actually pure white or if the electrodes show signs of melting, then a spark plug with a colder heat range is required.

NOTE:

If a torque wrench is not available when you are installing a spark plug, a good estimate of the correct torque is 1/4 to 1/2 turns past finger tight. Have the spark plug torqued to the correct value as soon as possible with a torque wrench.

Si la porcelaine est de couleur brun très foncé ou noire, une bougie de gamme thermique plus élevée peut être nécessaire. Cette situation est assez commune pendant la période de rodage du moteur. Toutefois, utiliser la bougie standard. Si la pointe de l'isolant est de couleur jaune très clair ou blanche, ou si elle est vraiment blanche, ou si les électrodes présentent des signes de fusion, une bougie de gamme thermique plus faible est nécessaire.

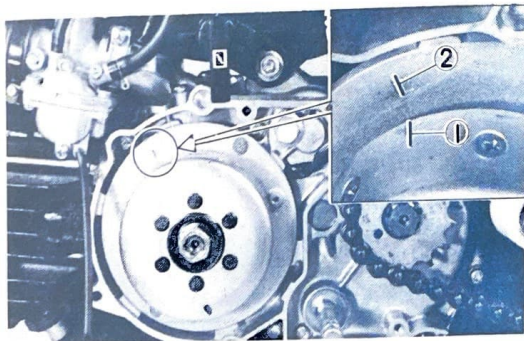
N.B.:

Si vous n'avez pas de clé dynamométrique lors de la mise en place d'une bougie, une bonne évaluation du couple de serrage correct est 1/4 à 1/2 tour après le serrage à la main. Dès que possible, serrer la bougie au couple correct à l'aide d'une clé dynamométrique.

IGNITION TIMING

Checking

1. Ignition timing is checked with timing light by observing the position of the stationary pointer marked on the crankcase and the marks on the flywheel magneto.



1. Mark
2. Stationary pointer

MISE AU POINT D'ALLUMAGE

Contrôle de l'avance à l'allumage

1. L'avance à l'allumage se contrôle avec une lampe stroboscopique en observant la position de l'index fixe du carter et du repère du volant magnétique.

2. Checking the ignition timing
Using a timing light, check to see that the stationary pointer and mark on the magneto flywheel, are aligned.
 - a. Remove the crankcase cover (L).
 - b. Connect the timing light to the spark plug lead wire.
 - c. Start the engine and keep it running at the specified speed. Use a tachometer for checking.

2. Contrôle de l'avance à l'allumage
A l'aide d'une lampe stroboscopique, contrôler si l'index fixe et le repère du volant magnétique sont alignés.
 - a. Enlever le couvercle de carter (G).
 - b. Brancher la lampe stroboscopique au câble de la bougie.
 - c. Démarrer le moteur et le faire tourner au régime spécifié. Utiliser un compte-tours pour contrôler ce régime.

- d. While running the engine at the specified speed, check to see that the stationary pointer is aligned with the magneto mark. If the marks are out of alignment, check to see that the woodruff key is broken or flywheel assembly is out of alignment.

Ignition timing: 26.6°/4,000 r/min

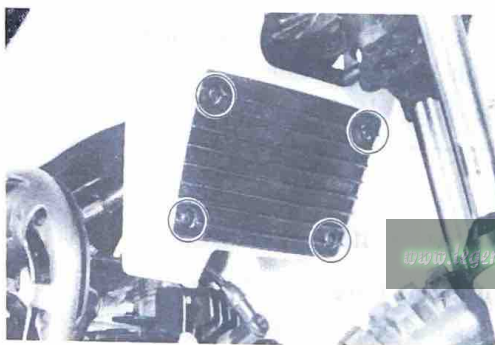
- d. Tout en faisant tourner le moteur au régime spécifié, contrôler si l'index fixe est aligné avec le repère du volant magnétique. S'ils ne sont pas alignés, contrôler si la clavette demi lune n'est pas cassée ou si l'ensemble volant n'a pas de jeu.

Avance à l'allumage:
26,6°/4.000 tr/mn

AIR FILTER

Removal

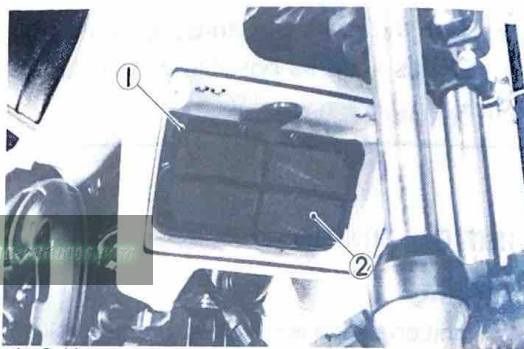
1. Remove the pan head screws from the filter case.
2. Pull out element and guide.



FILTRE A AIR

Dépose

1. Enlever les vis à tête tronconique du boîtier de filtre.
2. Extraire l'élément et son guide.



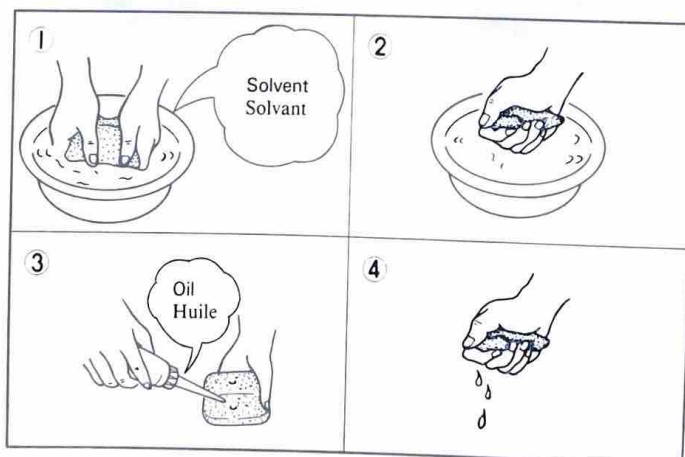
1. Guide 1. Guide
2. Air filter element 2. Élément du filtre à air

Cleaning

1. Wash the element gently, but thoroughly, in solvent.
2. Squeeze the excess solvent out of the element and let dry.
3. Pour a small quantity of air cooled 2-stroke engine oil onto the filter element and work thoroughly into the porous foam material.

Nettoyage

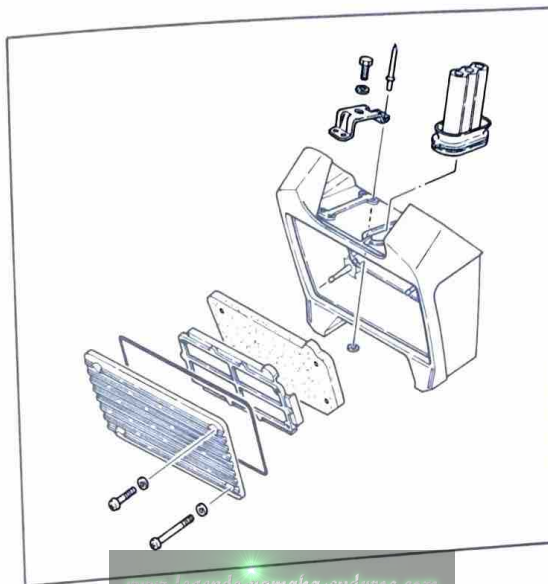
1. Nettoyer l'élément doucement, mais soigneusement, dans du solvant.
2. Chasser l'excès de solvant en pressant l'élément et le laisser sécher.
3. Verser une petite quantité d'huile pour moteur 2-temps refroidi par air sur l'élément du filtre et la faire pénétrer dans les pores du caoutchouc mousse.



NOTE:

In order to function properly, the element must be damp with oil at all times, but not dripping with oil.

4. Reinstall the element assembly and parts removed for access.

**NOTE:**

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

CAUTION:

Never operate the engine with the air filter element removed. This will allow unfiltered air to enter, causing rapid wear and possible engine damage. Additionally, operation without the filter element will affect carburetor jetting with subsequent poor performance and possible engine overheating.

N.B.:

Pour fonctionner correctement, l'élément du filtre doit toujours être imprégné d'huile mais pas dégoutter.

4. Remettre en place l'élément et les pièces enlevées pour y accéder.

N.B.:

Chaque fois que l'entretien de l'élément du filtre est fait, contrôler si l'admission d'air vers le boîtier du filtre n'est pas obstruée. Contrôler le joint en caoutchouc du carburateur en filtre à air et les serrages de la tubulure pour un joint hermétique à l'air. Serrer soigneusement tous les ajustages pour éviter que de l'air non filtré puisse entrer dans le moteur.

ATTENTION:

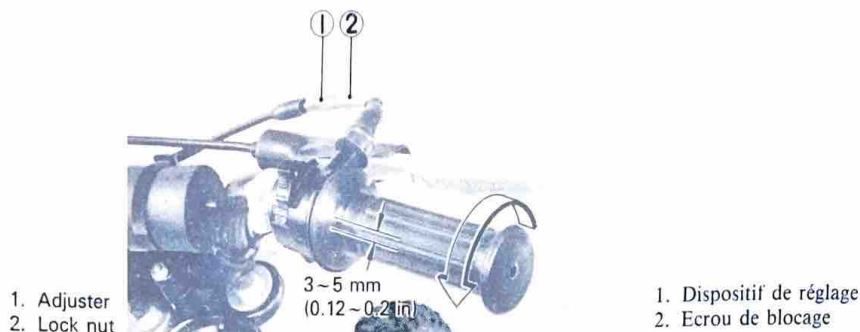
Ne jamais faire fonctionner le moteur sans le filtre à air. Ceci laisserait de l'air non filtré dans le moteur, ce qui entraînerait son usure rapide et peut être des dommages. De plus, un fonctionnement sans l'élément du filtre influencerait le réglage du carburateur, ce qui se traduirait par un mauvais fonctionnement et une surchauffe possible du moteur.

Throttle cable adjustment

Check play in turning direction of throttle grip. The play should be 3~5 mm (0.12~0.2 in) at grip flange, loosen the lock nut and turn the wire adjuster to make the necessary adjustment. Tighten the lock nut.

Réglage du câble d'accélérateur

Contrôler le jeu dans le sens de rotation de la poignée d'accélérateur. Le jeu doit être de 3~5 mm (0,12~0,2 in) à la collerette de la poignée. Desserrer l'écrou de blocage et tourner le dispositif de réglage du câble pour faire le réglage nécessaire. Ne pas oublier de serrer correctement l'écrou de blocage.



Idle speed adjustments

1. Turn pilot air screw in until lightly seated.
2. Back out 1 and 1/2 turns. Start the engine and warm it up.

Réglage du régime de ralenti

1. Visser la vis d'air de ralenti jusqu'à ce qu'elle arrive légèrement en butée.
2. Tourner la vis de ralenti et la vis de dosage d'air. Démarrer le moteur et le laisser chauffer.

Pilot air screw:
Back out 1 and 1/2 turns.

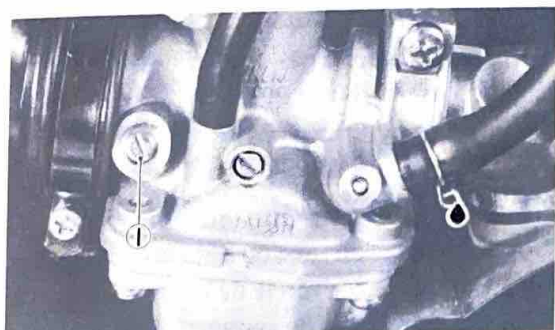
Vis d'air du ralenti:
1 tour 1/2 en arrière

3. Turn the throttle stop screw until idle is at desired r/min.
4. Turn the pilot air screw in or out until the idle speed is at the highest possible r/min.
5. Turn the throttle stop screw in or out until idle speed is at desired r/min.

3. Tourner la vis butée d'accélérateur jusqu'à ce que le régime de ralenti atteigne la valeur désirée.
4. Visser ou dévisser la vis d'air de ralenti jusqu'à ce que le régime de ralenti soit le plus élevé possible.
5. Visser ou dévisser la vis butée d'accélérateur jusqu'à ce que le régime de ralenti soit à la valeur désirée.

Idle speed:
As desired (S.T.D. 1,700 r/min)

Régime de ralenti:
Comme désiré (S.T.D. 1.700 tr/mn)

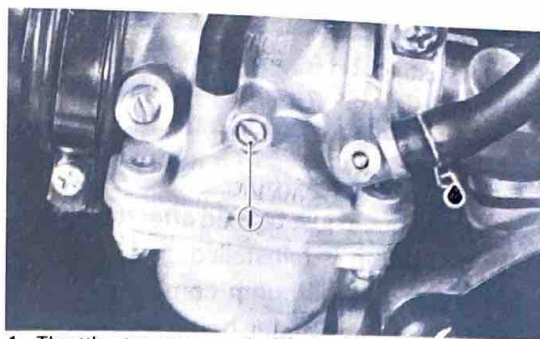


1. Pilot air screw 1. Vis de air de ralenti

If the engine, when warm, hesitates after adjusting as described, turn the idle air mixture screw in or out in 1/4 turn increments until the problem is eliminate.

NOTE:

Pilot air and throttle stop screws should be adjusted so that engine response from idle position is rapid and without hesitation.



1. Throttle stop screw 1. Vis de régime de ralenti

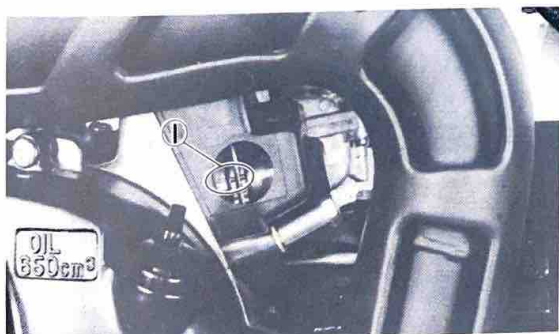
Si le moteur, une fois chaud, hésite après la réglage décrit-ci-dessus, visser ou dévisser la vis d'air de ralenti par passes de 1/4 de tour jusqu'à ce que le problème soit éliminé.

N.B.:

La vis d'air de ralenti et la vis butée d'accélérateur doivent être réglées de manière à ce que la réponse du moteur à partir de la position de ralenti se fasse rapidement et sans hésitation.

Autolube pump

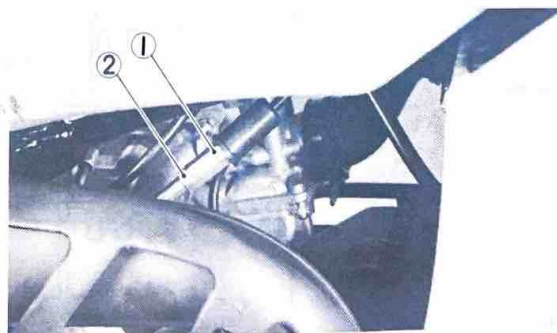
1. Cable adjustment
 - a. Remove the grommet from the oil pump cover.
 - b. Adjust throttle cable 2 that it has a play of 1 mm (0.04 in) on the carburetor side. If it is impossible to produce a play of 1 mm (0.04 in), loosen the lock nut and make the necessary adjustment by turning the adjuster.
 - c. While keeping a play of 1 mm (0.04 in) on the carburetor side, bring the match mark on the oil pump to align.
 - d. If the match mark is not aligned, loosen the pump cable lock nut and adjust by turning the adjuster.



1. Set position 1. Position de réglage

Pompe Autolube

1. Réglage du câble
 - a. Enlever l'oeillet en caoutchouc du couvercle de la pompe à huile.
 - b. Régler le câble d'accélération 2 afin qu'il ait un jeu de 1 mm (0,04 in) du côté carburateur. S'il est impossible de donner ce jeu, dévisser le contre-écrou puis faire le réglage nécessaire en tournant le dispositif de réglage.
 - c. Tout en gardant un jeu de 1 mm (0,04 in) sur le côté carburateur, aligner les repères de la pompe à huile.
 - d. Si les repères ne sont pas alignés, dévisser le contre-écrou du câble de pompe puis régler en tournant le dispositif de réglage.



1. Adjuster 1. Dispositif de réglage
2. Lock nut 2. Contre-écrou

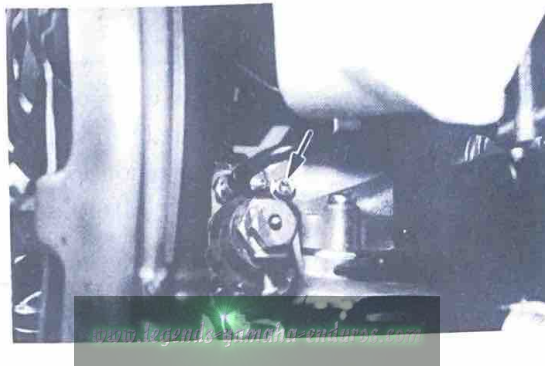
NOTE: _____

After adjusting, be sure to tighten the lock nut completely.

2. Air bleeding

The oil pump just be bled after the oil pipe or oil pump is reinstalled.

- a. Remove the oil pump cover.
- b. Remove the bleeder bolt.
- c. When the bleeder bolt is removed, oil containing air bubbles flows out. Let the oil flow out until air bubbles completely disappear, and reinstall the bleeder bolt.

**NOTE:** _____

- Place a rag or oil can under the engine.
- Add the Autolube oil to the oil tank before bleeding.
- Thoroughly clean the engine exterior of oil.

N.B.: _____

Après le réglage, ne pas oublier de bien resserrer le contre-écrou.

2. Purge

La purge doit être effectuée après le remontage du tube ou de la pompe à huile.

- a. Enlever le couvercle de la pompe à huile.
- b. Enlever la vis de purge.
- c. Quand la vis de purge est enlevée, l'huile contenant des bulles d'air coule. Laisser couler l'huile jusqu'à ce qu'il n'y ait plus une seule bulle d'air puis remonter la vis de purge.

N.B.: _____

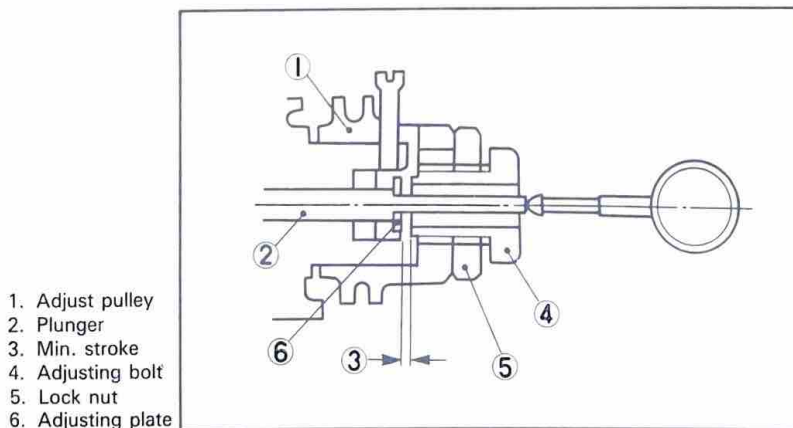
- Mettre un chiffon ou un récipient sous le moteur.
- Avant la purge, bien remplir le réservoir à huile avec de l'huile Autolube.
- Bien éliminer toute l'huile de l'extérieur du moteur.

3. Minimum plunger stroke adjustment

- a. Set the dial gauge as illustrated, and check to see if the plunger stroke is correct while keeping the engine idling.

3. Course minimale du plongeur

- a. Installer le comparateur à cadran comme illustré, et vérifier, le moteur tournant au ralenti, si la course du plongeur est correcte.



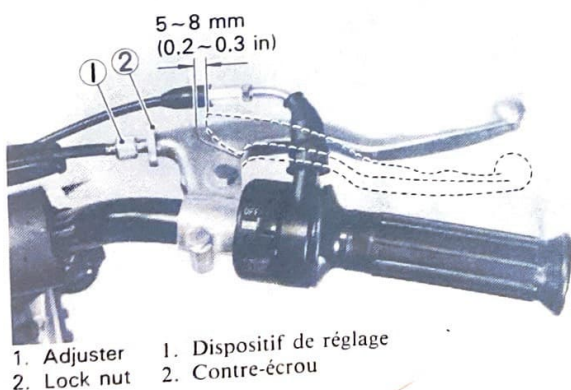
- b. To adjust the plunger stroke, first loosen the lock nut.
- c. Turn the adjusting bolt in or out for proper adjustment.
Turning the adjusting bolt clockwise decreases the plunger stroke; while turning counterclockwise increases the plunger stroke.
- d. When the correct stroke is attained, tighten the lock nut.

Minimum stroke	0.40 ~ 0.45 mm (0.016 ~ 0.018 in)
Maximum stroke	1.00 ~ 1.10 mm (0.039 ~ 0.043 in)
Pulley color code	Brown
Pulley adjust mark	

Front brake adjustment

Front brake cable free play can be adjusted to suit rider preference, but a minimum free play of 5 ~ 8 mm (0.2 ~ 0.3 in) should be maintained. Free play can be adjusted at handle bar lever and brake shoe plate.

1. Loosen the adjuster lock nut on the brake lever holder, fully turn the adjuster in.
2. Loosen the lock nut on the shoe plate and turn the adjuster in or out until proper adjustment is achieved.
3. Unless the shoe plate adjuster helps bring a proper play, turn to the lever holder adjuster.
4. Tighten the adjuster lock nut.



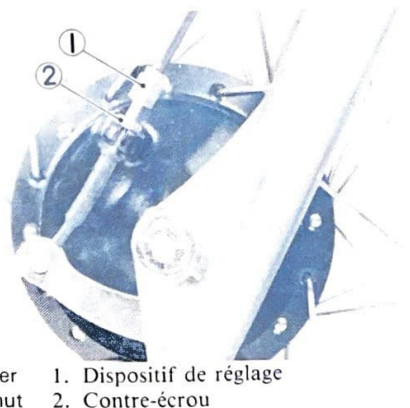
- b. Pour régler la course du plongeur, desserrer d'abord le contre-écrou.
- c. Visser ou dévisser le boulon de réglage pour obtenir le réglage correct.
La rotation du boulon de réglage vers la droite diminue la course du plongeur; tandis que la rotation vers la gauche l'augmente.
- d. Quand la course correcte est obtenue, serrer le contre-écrou.

Course minimale	0,40 ~ 0,45 mm (0,016 ~ 0,018 in)
Course maximale	1,00 ~ 1,10 mm (0,039 ~ 0,043 in)
Code de couleur de la poulie	Brun
Repère de réglage de la poulie	

Réglage du frein avant

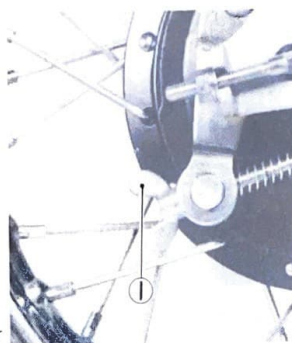
Le câble de frein avant peut être réglé selon la préférence du pilote à condition de lui laisser un minimum de jeu de 5 ~ 8 mm (0,2 ~ 0,3 in). Une vis de réglage est prévue au levier de frein, et une autre au plateau porte-sagments.

1. Desserrer le contre-écrou du dispositif de réglage situé sur le support du levier de frein, et visser complètement le dispositif de réglage.
2. Desserrer le contre-écrou du dispositif de réglage situé sur le plateau porte-mâchoires, et visser ou dévisser le dispositif de réglage jusqu'à ce que le réglage correct soit obtenu.
3. A moins que le dispositif de réglage du plateau porte-mâchoires permette d'obtenir un jeu correct, revenir au dispositif de réglage du support du levier.
4. Serrer le contre-écrou du dispositif de réglage.



Rear brake adjustment

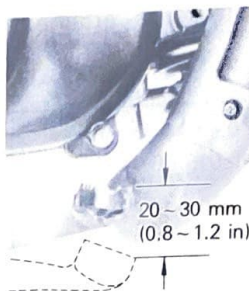
The rear brake should be adjusted so the end of the brake pedal moves 20 ~ 30 mm (0.8 ~ 1.2 in). To adjust, turn the adjuster on the brake rod clockwise to reduce play; turn the adjuster counterclockwise to reduce play; turn the adjuster counterclockwise to increase play.



1. Adjuster

Réglage de frein arrière

Le frein arrière doit être réglé de manière à obtenir un jeu de 20 ~ 30 mm (0,8 ~ 1,2 in) à l'extrémité de la pédale de frein. Le réglage s'effectue en tournant l'ajusteur prévu sur la tringle de frein vers la droite pour réduire le jeu, ou vers la gauche pour augmenter le jeu.



1. Ajusteur

Drive chain tension check

NOTE:

Before adjusting, rotate rear wheel through several revolutions and check tension several times to find the tightest point. Adjust chain tension with rear wheel in this "tight chain" position.

Contrôle de la tension de la chaîne

N.B.:

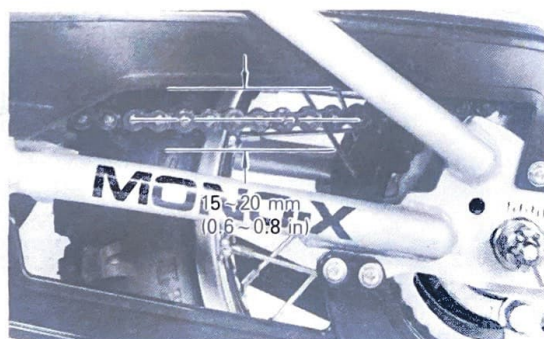
Avant le réglage, faire tourner plusieurs fois la roue arrière, et mesurer chaque fois la tension pour repérer la position de la roue correspondant à la plus forte tension de la chaîne. C'est avec la roue arrière dans cette position que la tension de la chaîne doit être réglée.

To check the chain play, the machine must stand vertically with its both wheels on the ground and without rider on it.

Then measure the play at the bottom of the chain at a point midway between the drive and driven sprockets.

The normal vertical deflection is approximately 15 ~ 20 mm (0.6 ~ 0.8 in). If the chain deflection is not as specified, adjust the chain tension.

Pour contrôler la tension de la chaîne, la machine doit être bien verticale avec ses deux roues touchant le sol, et sans personne dessus. Mesurer le jeu au bas de la chaîne en un point situé au milieu de l'entr'axe des deux poignons. La flèche verticale normale est d'environ 15 ~ 20 mm (0,6 ~ 0,8 in). Si la flèche de la chaîne n'a pas la valeur spécifiée, régler la tension.



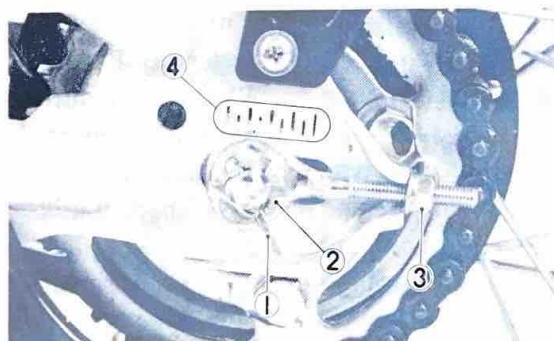
Drive chain tension adjustment

CAUTION:

Excessive chain tension will overload the engine and other vital parts; keep the tension within the specified limits.

1. Loosen the rear brake rod adjuster.
2. Remove the cotter pin from the rear wheel axle nut with pliers.
3. Loosen the rear wheel axle nut.
4. To tighten chain, turn chain puller adjusting bolt clockwise. To loosen chain, turn adjusting nuts counterclockwise and push wheel forward. Turn each bolt exactly the same amount to maintain correct axle alignment. (There are marks on each side of rear arm and on each chain puller; use them to check for proper alignment.)

www.legends-yamaha-enduro.com



5. After adjusting, be sure to tighten the rear wheel axle nut.

Tightening torque:

60 Nm (6.0 m · kg, 43 ft · lb)

6. Also tighten the adjusting nuts against the rear arm (about 1/4 turn each).

Réglage de la tension de la chaîne de transmission

ATTENTION:

Une chaîne trop tendue impose des efforts excessifs au moteur et aux organes de transmission; maintenir la tension de la chaîne dans les limites spécifiées.

1. Desserrer l'écrou du dispositif de réglage de la tringle de frein arrière.
2. Extraire avec une pince la goupille fendue de l'écrou d'axe de roue arrière.
3. Desserrer l'écrou d'axe de roue arrière.
4. Pour tendre la chaîne, tourner les écrous du dispositif de réglage des tendeurs de chaîne vers la droite. Pour détendre la chaîne, tourner les écrous du dispositif de réglage vers la gauche, et pousser la roue en avant. Tourner les deux boulons d'exactly le même nombre de tours, pour maintenir un centrage correct de la roue (des repères prévus de chaque côté sur les bras oscillants et les tendeurs de chaîne permettent de vérifier si la roue est bien centrée).

1. Goupille fendue
2. Ecrou d'axe de la roue arrière
3. Boulon de réglage
4. Repère d'alignement

5. Après le réglage, voir soin de resserrer l'écrou d'axe de roue arrière.

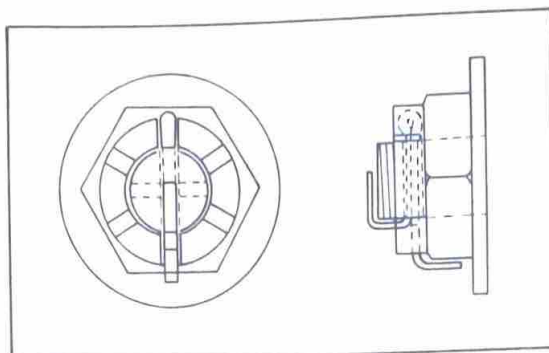
Couple de serrage:

60 Nm (6,0 m · kg, 43 ft · lb)

6. Serrer également les écrous de réglage du dispositif de réglage contre le bras oscillants (à peu près 1/4 de tour chacun).

7. Insert the cotter pin into the rear wheel axle nut and bend the cotter pin end as shown in the illustration (if the nut notch and the cotter pin hole do not match, tighten the nut slightly to match.)

7. Insérer la goupille fendue dans l'écrou d'axe de roue arrière, et replier ses extrémités comme indiqué sur l'illustration (si le trou de l'axe n'est pas en face de l'encoche de l'écrou, serrer légèrement l'écrou pour les aligner).



WARNING:

Always use a new cotter pin on the axle nut.

AVERTISSEMENT:

Toujours monter une goupille fendue neuve sur l'écrou de l'axe.

8. In the final step, adjust the play in the brake pedal.

8. Pour terminer, régler le jeu de la pédale de frein.

www.legends-yamaha-enduros.com

Drive chain lubrication

The chain consists of many parts which work against each other. If the chain is not maintained properly, it will wear out rapidly. Form the habit of periodically servicing the chain. This service is especially necessary when driving in dusty conditions.

1. Use any of the many brands of spray type chain lubricant. First, remove dirt and mud from the chain with a brush or cloth and then spray the lubricant between both rows of side plates and on all center rollers.
2. To clean the entire chain, first remove the chain from the machine, dip it in solvent and clean out as much dirt as possible. Then take the chain out of the solvent and dry it. After drying, lubricate the chain to prevent the formation of rust.

Graisage de la chaîne de transmission

La chaîne se compose de nombreuses petites pièces frottant les unes sur les autres, et elle s'usera rapidement si elle n'est pas bien entretenue. Par conséquent, il faut prendre l'habitude d'entretenir régulièrement la chaîne, surtout si on roule souvent sur des routes poussiéreuses.

1. On peut utiliser n'importe quelle marque de lubrifiants pour chaîne présentés en vaporisateurs. Nettoyer d'abord la chaîne avec une brosse ou un chiffon pour éliminer la crasse et la boue, puis vaporiser le lubrifiant entre les deux rangées de flasques latéraux et sur tous les rouleaux centraux.
2. Pour nettoyer la chaîne à fond, l'enlever de la machine, la mettre à tremper dans un solvant, et la nettoyer le mieux possible. Ensuite, sortir la chaîne du solvant, et la sécher. Après séchage, graisser immédiatement la chaîne, pour prévenir la rouille.

Tire air pressure

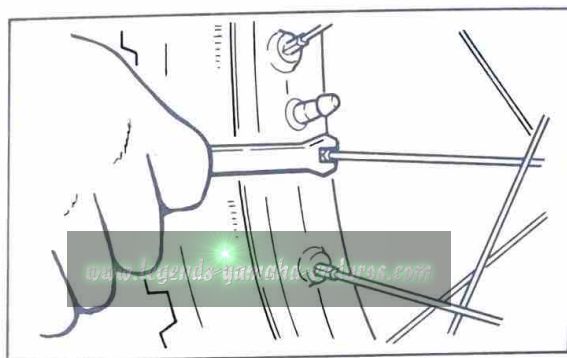
Improper tire pressure affects the smoothness of the tire, traction, handling and the life of the tires. Always maintain the correct tire pressure.

Tire pressure

Front	98.1 kPa (1.0 kg/cm ² , 14 psi)
Rear	98.1 kPa (1.0 kg/cm ² , 14 psi)

Check the spokes

If they are loose or bent, tighten or replace them. The spokes should be checked before each use.



Steering inspection

Periodically inspect the condition of the steering. Worn out or loose steering bearings may be dangerous.

Place a block under the engine to hold the front wheel of the machine off the ground; then hold the lower end of the front fork and try to move forward and backward.

Pression de gonflage des pneus

Une pression de gonflage incorrecte nuit au contact des pneus avec la route, à la traction et à la stabilité de la machine, et raccourcit la vie des pneus. Toujours veiller à maintenir la pression de gonflage correcte.

Pression de gonflage des pneus

AV	98,1 kPa (1,0 kg/cm ² , 14 psi)
AR	98,1 kPa (1,0 kg/cm ² , 14 psi)

Contrôler les rayons

S'ils sont desserrés ou tordus les serrer ou les remplacer. Les rayons doivent être vérifiés avant chaque utilisation.

Vérification de la direction

Vérifier périodiquement l'état de la direction. Une usure ou un jeu excessifs des roulements de direction présentent un certain danger.

Placer une cale sous le moteur pour élever la roue avant au-dessus du sol. Ensuite, saisir les bras de fourche par le bas, et les secouer d'avant en arrière.

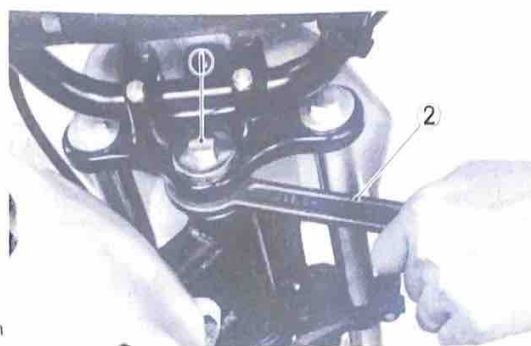


Steering adjustment

1. To adjust, loosen the stem bolt.
2. Use the ring nut wrench to tighten the ring nut.

Réglage de la direction

1. Avant de régler le jeu, desserrer le boulon à tige.
2. Serrer l'écrou à bague à l'aide d'une clé appropriée.



1. Stem bolt
2. Ring nut wrench

1. Boulon à tige
2. Clé pour écrou à anneau

CAUTION:

Forks must swing from lock to lock without binding or catching.

3. Tighten stem bolt.

Tightening torque:
40 Nm (4.0 m · kg, 29 ft · lb)

NOTE:

Steering head disassembly must be performed by a Yamaha dealer.

ATTENTION:

La fourche doit effectuer un mouvement de va-et-vien d'un bord à l'autre de braquage sans coincer ou gripper.

3. Serrer le boulon à tige.

Couple de serrage:
40 Nm (4,0 m · kg, 29 ft · lb)

N.B.:

Le démontage de la direction doit être effectué par l'agent Yamaha.

Front fork oil change

WARNING:

1. Fork oil leakage can cause loss of stability and safe handling. Have any problem corrected before operating the machine.
2. Securely support the machine so there is no danger of it falling over.

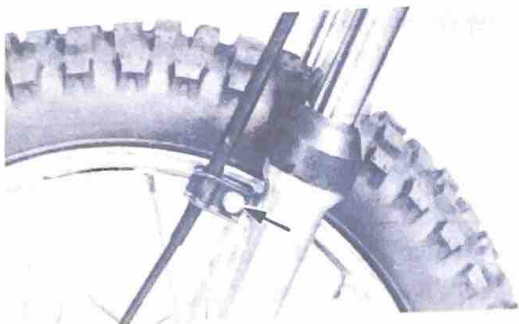
Vidange de l'huile de fourche

AVERTISSEMENT:

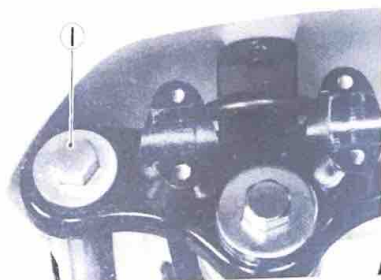
1. Une fuite de l'huile de fourche pourrait entraîner une perte de stabilité et rendre ainsi la conduite dangereuse. Avant d'utiliser la machine, éliminer tout problème de cet ordre.
2. Caler soigneusement la machine de manière à ce qu'elle risque pas de se renverser.

1. Elevate the front wheel by placing a suitable stand under the engine.
2. Remove the brake cable clamp.
3. Remove the bolt from the No. plate.

1. Lever la roue avant en mettant un support convenable sous le moteur.
2. Enlever la bride de câble de frein.
3. Enlever le boulon de la plaque à numéro.



4. Remove the handlebar.
5. Remove the cap bolts from the inner tubes.
6. Loosen the pinch bolts.



1. Cap bolt 1. Boulon-capuchon

7. Remove the cotter pin from the front wheel axle and remove the axle nut.
8. Remove the front wheel axle and front forks.
9. Drain the oil from fork.
10. Installing the front forks on the frame. Bring up the front forks to the correct position and partially tighten the under-bracket pinch bolt. Pour specified amount of oil into the inner tube through the upper end opening.

Recommended oil:
SAE 20W motor oil
Quantity per leg:
60 cm³ (2.1 Imp oz, 20 US oz)

Pinch bolt torque:
33 Nm (3.3 m · kg, 24 ft · lb)

NOTE: Select the weight oil that suits local conditions and your preference (lighter for less damping; heavier for more damping).



4. Enlever le guidon.
5. Enlever les boulons-capuchons des tubes internes.
6. Desserrer les boulons de bridage.



1. Pinch bolt 1. Boulon de bridage

7. Enlever la goupille fendue de l'axe de la roue avant puis enlever l'écrou d'axe.
8. Enlever l'axe de roue avant et la fourche avant.
9. Vidanger l'huile de la fourche.
10. Repose des bras de fourche sur le cadre. Présenter les bras de fourche dans la position correcte, et serrer provisoirement les boulons d'étrier inférieur. Verser par l'ouverture supérieure la quantité spécifiée d'huile dans chaque bras de fourche.

Huile recommandée:
Huile moteur SAE 20W
Volume par branche:
60 cm³ (2,1 Imp oz, 2,0 US oz)

Couple de serrage de boulon
de bridage:
33 Nm (3,3 m · kg, 24 ft · lb)

N.B.: Choisir l'huile en fonction des conditions locales et selon vos préférences (légère pour un amortissement plus sec, lourde pour un amortissement plus souple).

11. After filling, slowly pump the outer tubes up and down to distribute the oil.

NOTE: _____

Adjust the oil levels in both right and left front forks so they are even.

12. Inspect O-ring on fork cap bolts and replace if damaged.
Install the fork cap bolts and torque to specification.

Fork cap bolt torque:
40 Nm (4.0 m · kg, 29 ft · lb)

11. Après remplissage, pomper sur les tubes de bas en haut pour répartir l'huile.

N.B.: _____

Faire en sorte que les niveaux dans les branches droite et gauche soient identiques.

12. Vérifier l'état du joint torique sur les boulons à chape et le remplacer si nécessaire, en serrant au couple indiqué cidessous.

Couple du boulon à chape de fourche:
40 Nm (4,0 m · kg, 29 ft · lb)



1. O-ring

1. Joint torique

Rear shock absorber (monocross suspension "De Carbon" system)

WARNING: _____

This shock absorber contains highly compressed nitrogen gas.

Read and understand the following information before handling the shock absorber. The manufacturer cannot be held responsible for property damage or personal injury that may result from improper handling.

1. Do not tamper with or attempt to open the cylinder assembly. Injury may result.
2. Do not subject shock absorber to an open flame or other high heat. This may cause the unit to explode due to excessive gas pressure.
3. Do not deform or damage the cylinder in any way. Cylinder damage will result in poor damping performance.
4. Handle it with great care, for a score or scratch in the piston rod sliding portion will cause oil leakage.

Amortisseur arrière (suspension monocross, système "De Carbon")

AVERTISSEMENT: _____

Cet amortisseur contient de l'azote fortement comprimé. Lire et comprendre les renseignements suivants avant de manipuler l'amortisseur. Le fabricant ne peut pas être tenu pour responsables des dommages ou blessures qui peuvent résulter d'une manipulation incorrecte.

1. Ne pas toucher ou essayer d'ouvrir le cylindre. Une blessure peut en résulter.
2. Ne pas soumettre l'amortisseur à une flamme vive ou à toute autre source de chaleur. Ceci pourrait faire éclater le filetage, par le fait d'une pression excessive du gaz.
3. Ne pas déformer ou endommager le cylindre de quelque manière que ce soit. Un endommagement du cylindre entraînerait un mauvais effet d'amortissement.
4. Le manipuler avec une grande prudence, car une rayure ou une éraflure dans la partie coulissante de la tige du piston peuvent entraîner des fuites d'huile.

Notes on disposal (Yamaha dealers only)
Gas pressure must be released before disposal of shock absorber. To do so, drill a 2 ~ 3 mm (0.08 ~ 0.12 in) hole through the cylinder wall at a point 10 ~ 15 mm (0.4 ~ 0.6 in) above the bottom of the cylinder.

CAUTION:

Wear eye protection to prevent eye damage from escaping gas and/or metal chips.

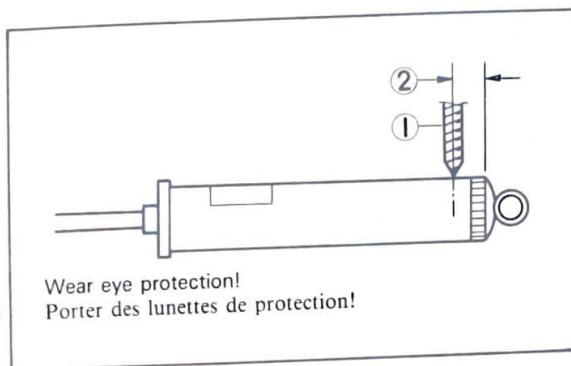
Notes concernant la Destruction (Destruction seulement par les concessionnaire Yamaha):

La pression du gaz doit être libérée avant de jeter l'amortisseur. Pour cela, percer un trou d de 2 ~ 3 mm (0,08 ~ 0,12 in) à travers la paroi du cylindre en un point situé entre 10 ~ 15 mm (0,4 ~ 0,6 in) au-dessus du bas du cylindre.

ATTENTION:

Porter des lunettes de protection pour éviter de se blesser les yeux avec le gaz qui s'échappe et/ou les débris de métal.

1. Drill 2 ~ 3 mm ϕ
(0.08 ~ 0.12 in ϕ)
2. 10 ~ 15 mm
(0.4 ~ 0.6 in)



1. Trou de 2 ~ 3 mm ϕ
(0,08 ~ 0,12 in ϕ)
2. 10 ~ 15 mm
(0,4 ~ 0,6 in)

WARNING:

To dispose of a damage or wornout shock absorber, take the unit to a Yamaha dealer for this disposal procedure.

www.legends-yamaha-enduro.com

AVERTISSEMENT:

Pour détruire amortisseur endommagé ou usé, amener la machine chez votre concessionnaire Yamaha pour cette procédure de destruction.

MAINTENANCE AND MINOR REPAIRS

PREPARATION FOR SERVICE

1. Before servicing the machine, be sure to clean machine exteriors.
2. Place the removed parts, always on a tray in the order of removal.
3. When replacing parts, always use genuine Yamaha parts to maintain better performance, durability and safety.
4. All gaskets and seals should be replaced when an engine is overhauled. All gasket surfaces must be cleaned.
5. Properly oil all mating engine and transmission parts during assembly.
6. All circlips should be inspected before assembly. Replace distorted circlips.
7. Always replace cotter pins and piston pin clips after one use.
8. When installing parts, apply grease or oil to them, as required, and following the torque chart. (Refer to "Maintenance and Lubrication Schedule Chart.")
9. For assembly, reverse the procedure for removal.

ENTRETIEN ET PETITES REPARATIONS

PREPARATION POUR LA REPARATION

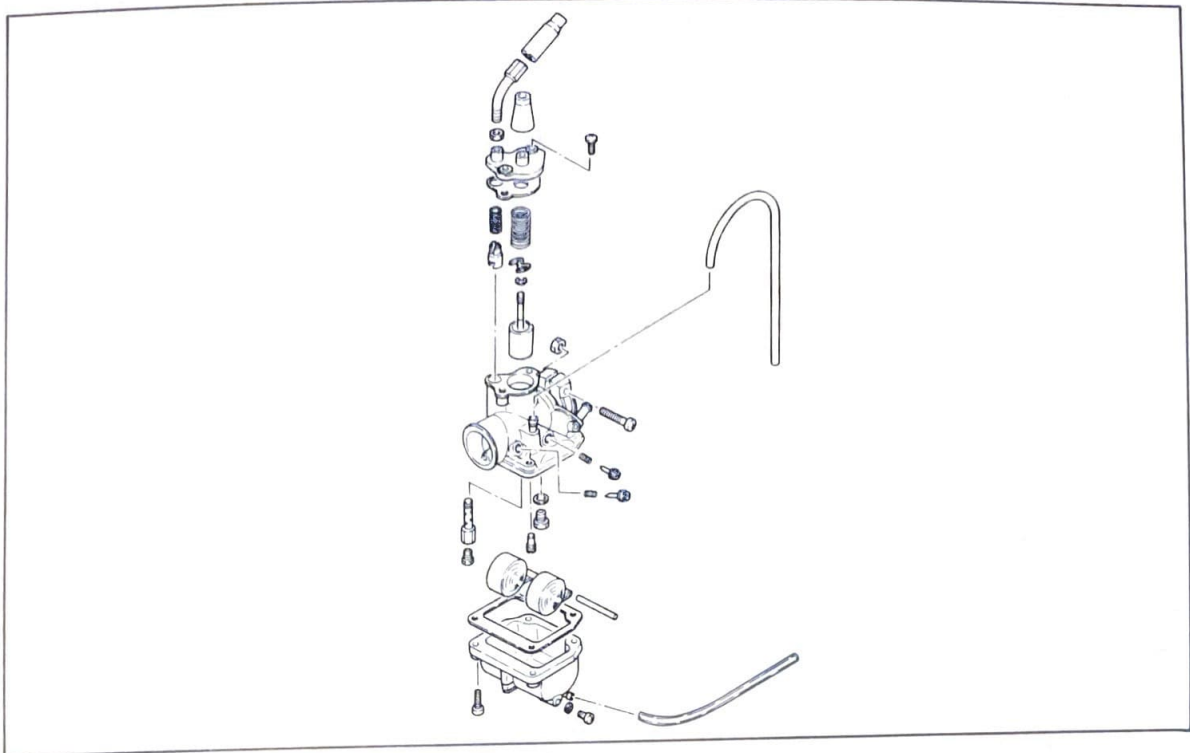
1. Avant de commencer à réparer la machine, bien la nettoyer extérieurement.
2. Toujours mettre les pièces enlevées dans un plateau et dans l'ordre de la dépose.
3. Lors du changement de pièces, toujours utiliser des pièces Yamaha authentiques pour garder un meilleur fonctionnement, une meilleure longévité et une meilleure sécurité.
4. Quand le moteur est révisé, tous les joints et toutes les bagues d'étanchéité doivent être changés. Tous les plans de joint doivent être nettoyés.
5. Pendant le remontage, huiler correctement toutes les pièces en contact du moteur et de la transmission.
6. Tous les circlips doivent être contrôlés avant remontage. Changer les circlips déformés.
7. Toujours changer les goupilles fendues et les circlips d'axe de piston après une utilisation.
8. Lors de la mise en place des pièces, les graisser ou les huiler, comme nécessaire, et respecter les couples de serrage.
9. Pour le remontage, suivre l'ordre inverse du démontage.

ENGINE

CARBURETOR

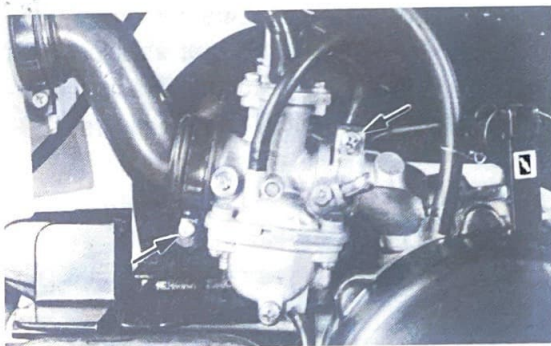
MOTEUR

CARBURATEUR



Replacement of main jet

1. Turn fuel cock lever to the "OFF" position.
2. Disconnect the fuel hose and oil delivery pipe.
3. Loosen the pan head screw from the manifold and air cleaner joint screw.
4. Rotate the carburetor, remove the mixing chamber top, and carburetor assembly.

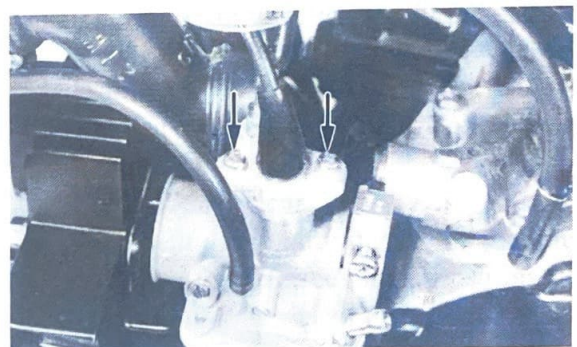


5. Remove the float chamber body and main jet.

Standard main jet: #125

Remplacement du gicleur principal

1. Mettre le levier du robinet à essence sur la position "OFF".
2. Débrancher le tuyau à carburant et le tube d'arrivée d'huile.
3. Desserrer la vis à tête tronconique de la tubulure et la vis du raccord de filtre à air.
4. Tourner le carburateur puis enlever le haut de la chambre de mélange et l'ensemble carburateur.



5. Enlever le corps de la cuve à flotteur et le gicleur principal.

Gicleur principal standard:
#125

IMPORTANT:

The PW80(K) Carburetor has been set for normal sea level conditions. The standard setting is the result of extensive testing and does not usually require changing. However, under conditions of high atmospheric pressure or heavy load (deep sand or mud) the standard main jet should be replaced with another main jet. If the carburetor requires any other setting changes to suit local conditions of altitude, weather, etc., the change must be made with great care. Improper carburetor setting changes will cause poor engine performance and possible engine damage.

Please consult a Yamaha dealer or other qualified mechanic about any carburetor setting changes before actually going about them.

IMPORTANT:

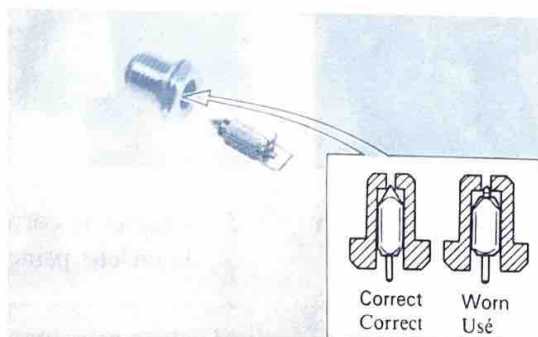
Le carburateur de la PW80(K) a été réglé en fonction de conditions normales au niveau de la mer. Le réglage normal est le produit de recherches intensives et ne nécessite pas de modifications. Toutefois dans le cas de hautes pressions atmosphériques ou de lourdes charges (sable profond du boue) on doit remplacer le gicleur principal par un autre. Si le carburateur nécessite d'autres modifications de réglage pour s'adapter aux conditions locales d'altitude, climat, etc., ces modifications doivent être effectuées avec le plus grand soin. Un mauvais réglage de carburateur conduirait à des performances médiocres et une usure du moteur. Veuillez consulter l'agent Yamaha en cas de modifications et avant de les entreprendre vous-même.

Inspection

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.

Vérification

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.

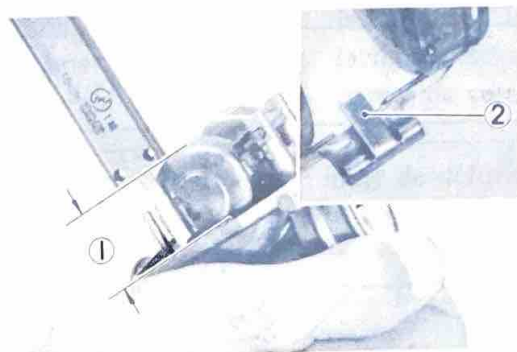


Adjustment

1. Float height

a. Checking

Hold the carburetor in an upside down position. Incline the carburetor at $60^\circ \sim 70^\circ$ (so that the end of the float valve does not hang down of float weight), and measure the distance from the mating surface of the float chamber (gasket removed) and carburetor to the top of the float arm using a gauge.



1. Float height
2. Tang

Float height:

$23.0 \pm 1 \text{ mm}$ ($0.91 \pm 0.039 \text{ in}$)

Level with carburetor base

Réglage

1. Hauteur du flotteur

a. Vérification

Tenir le carburateur en position inversé. Incliner le carburateur de $60^\circ \sim 70^\circ$ (de manière à ce que l'extrémité du pointeau n'accroche pas du fait du poids du flotteur) et mesurer la distance du plan de joint de la cuve du flotteur (joint enlevé) et du carburateur au sommet du flotteur à l'aide d'un comparateur.

1. Hauteur du flotteur
2. Queue

Hauteur du flotteur:

$23,0 \pm 1,0 \text{ mm}$ ($0,91 \pm 0,039 \text{ in}$)

De niveau avec la base du carburateur

b. Adjustment

CAUTION:

Check the needle valve and valve seat for wear before adjustment.

Make the adjustment by bending the tang on the float arm.

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.

b. Réglage

ATTENTION:

Avant le réglage, contrôler si la soupape à aiguille et le siège de la soupape sont usés.

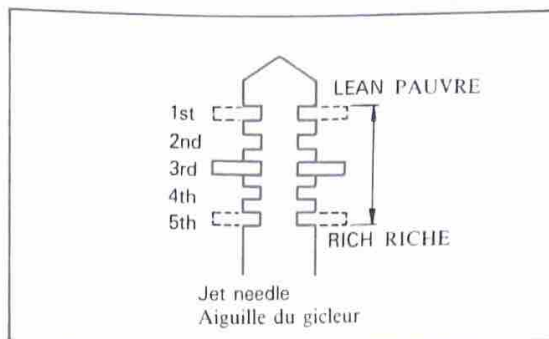
Faire le réglage en courbant la queue sur le bras du flotteur.
Les deux flotteurs doivent être à la même hauteur.

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.

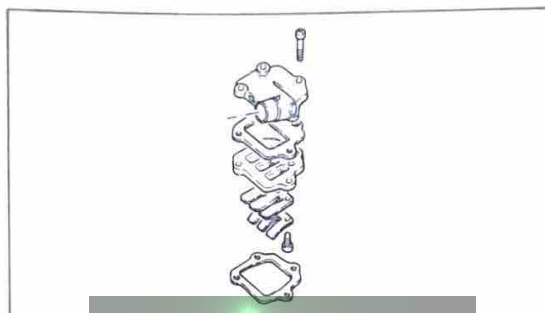
Jet needle type: 3E3-3
Clip position: No. 3 Groove

Type d'aiguille de gicleur: 3E3-3
Position du jonc: Encoche No. 3



REED VALVE

SOUPAPE A ACTION PROGRESSIVE



Inspection

1. Inspect rubber intake manifold for signs of weathering, checking or other deterioration.
2. Inspect reed petals for signs of fatigue and 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 valve "a": 6.5 mm(0.26 in)

If it is 0.5 mm (0.02 in) more or less than specified, replace the valve stopper.

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

Reed valve bending limit:
0.3 mm (0.012 in) or less

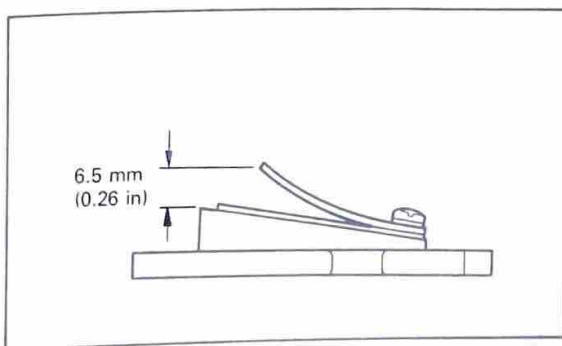
1. Voir si la tubulure d'admission en caoutchouc présente des signes d'usure, de craquelures ou d'autres détériorations
2. Inspecter si les pétales de la soupape flexible présentent des signes de fatigue et des craquelures. Les pétales de la soupape doivent être de niveau ou presque de niveau avec les 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":
6,5 mm (0,26 in)

Si elle est inférieure ou supérieure de 0,5 mm (0,02 in) de la valeur spécifiée, remplacer la butée de soupape.

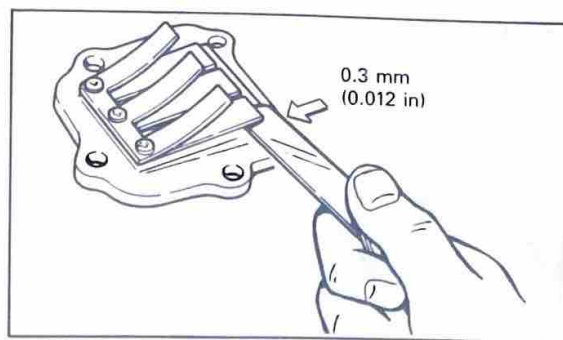
4. Contrôler si la soupape flexible est tordue. Si elle est hors des tolérances, la remplacer.

Limite de torsion de la soupape flexible:
0,3 mm (0,012 in) ou moins



5. Manifold:
Check the distortion of manifold surface.
If the distortion is out of limit, resurface it on the #600 wet. sandpaper.

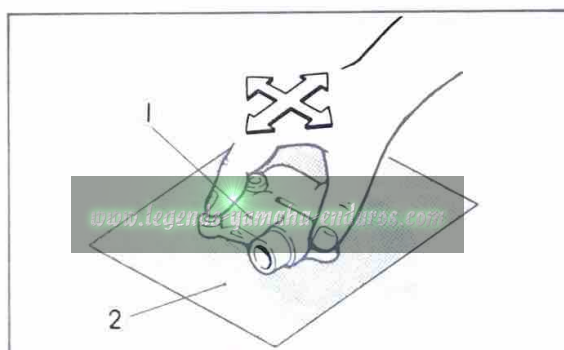
Distortion limit: 0.1 mm (0.004 in)



5. Tubulure:
Contrôler la déformation de la surface de la tubulure. Si la déformation est hors de la limite, resurfacer la tubulure sur du papier de verre #600.

Limite de déformation:
0,1 mm(0,004 in)

1. Manifold
2. Sandpaper (#600)



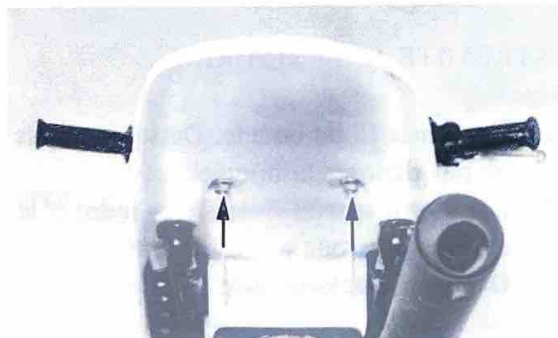
1. Tubulure
2. Papier de verre (#600)

MUFFLER

With the carburetor removed, proceed as follows:

Removal

1. Remove the two nuts and remove seat.
2. Remove the three bolts from the side cover assembly and two bands.

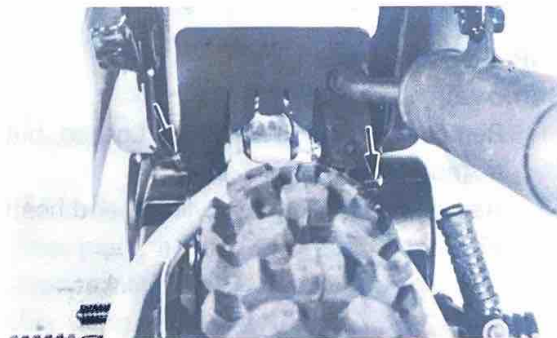


POT D'ÉCHAPPEMENT

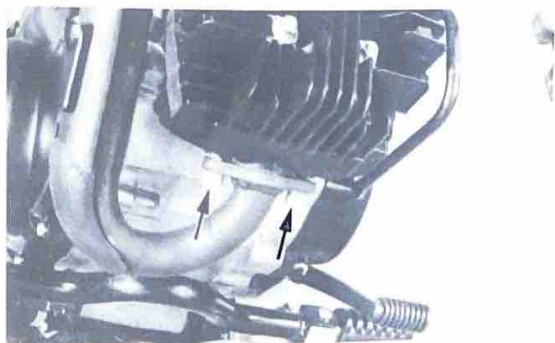
Une fois le carburateur déposé, procéder de la manière suivante:

Dépose

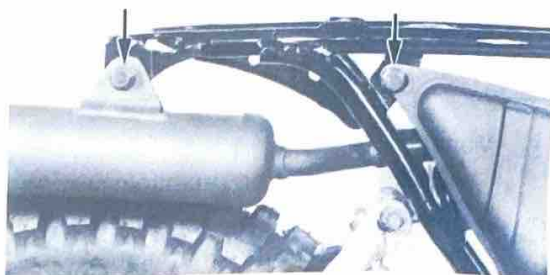
1. Enlever les deux écrous puis déposer la selle.
2. Enlever les trois boulons de l'ensemble couvercle latéral et les deux colliers.



3. Remove the bolts holding muffler to cylinder and remove the muffler mounting bolts.



3. Enlever les boulons fixant le pot d'échappement au cylindre puis enlever les boulons de fixation du pot d'échappement.



Maintenance

1. Using a rounded scraper, remove excess carbon deposits from manifold area of exhaust pipe. Check muffler gasket condition. The gasket seat is located around the cylinder exhaust port.

Entretien

1. A l'aide d'un grattoir rond, débarrasser l'excès de charbonnage aux environs du collecteur d'échappement. Vérifier l'état du joint de silencieux. Le joint est logé près de la lumière de sortie du cylindre.



2. Carbon deposits within the silencer may be removed by lightly tapping the outer shell with a hammer and then blowing out with compressed air. Heavy wire, such as a coat hanger, may be inserted to break loose deposits. Use care.

2. On peut extraire les dépôts du silencieux en frappant légèrement à l'aide d'un maillet l'enveloppe extérieure et en injectant de l'air comprimé. On peut également utiliser un fil rigide muni d'une étrille pour dégager les dépôts. Procéder avec soin.

TOP END

Removal

1. Remove spark plug lead wire. Loosen, but do not remove spark plug.
2. Remove nuts securing cylinder and head (4 nuts).
Remove cylinder head and gasket.

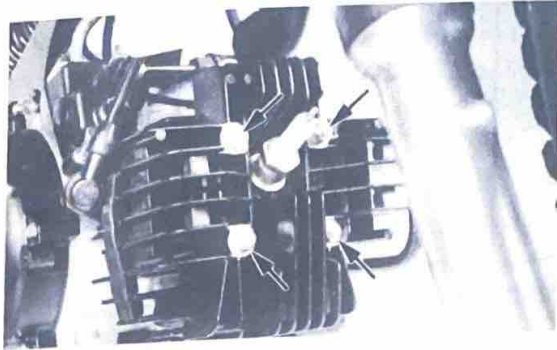
EXTREMITE SUPERIEURE

Dépose

1. Enlever le fil de bougie. Desserrer, mais ne pas déposer la bougie.
2. Déposer les écrous fixant le cylindre et la calotte (4 écrous).
Déposer la calotte et le joint.

NOTE: _____

Break each nut loose (1/4 turn) prior to removing.

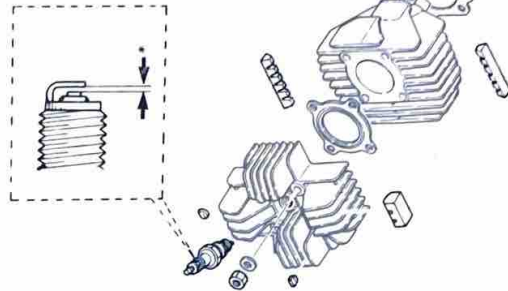


N.B.: _____

Desserre d'un 1/4 de tour tous les écrous avant démontage,

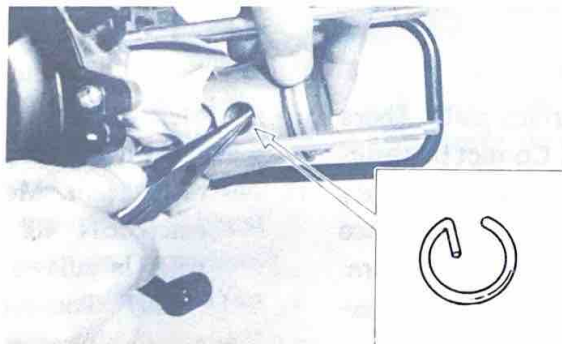
BP6HS
BPR6HS/CANADA, S. AFRICA
BP6HS
BPR6HS/CANADA, AFRIQUE DU SUD

* Plug gap
0.6 ~ 0.7 mm
(0.024 ~ 0.028 in)



3. With the piston at top dead center, rise the cylinder until the cylinder skirts clear crankcase. Stuff a clean shop rag into crankcase cavity, around rod, to prevent dirt and other foreign particles from entering. Remove cylinder.
4. Remove the piston pin clip from the piston. Push the piston pin out from opposite side. Remove the piston.

3. Le piston en position point mort haut, lever le cylindre jusqu'à ce qu'il se dessolidarise du carter. Bourrer la cavité du carter avec un chiffon propre autour de la bielle pour l'isoler de la poussière ou matières étrangères. Déposer le cylindre.
4. Déposer l'attache de l'axe de piston. Sortir l'axe de piston par l'autre extrémité. Déposer le piston.

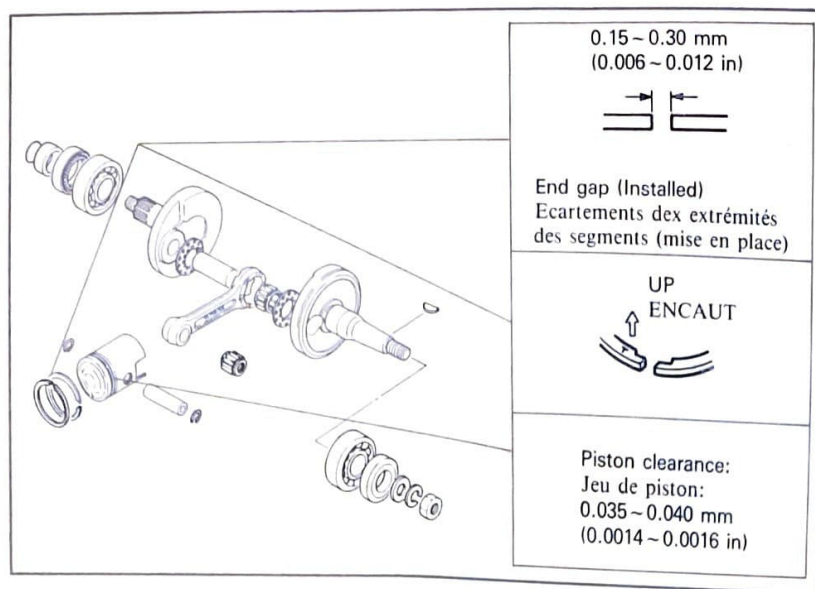


NOTE: _____

If the pin hangs up, use a piston pin puller, Do not hammer on pin as damage to rod, piston and bearing will result.

N.B.: _____

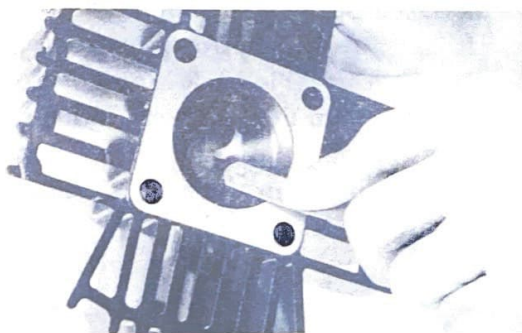
Si l'axe pend, utiliser un extracteur, ne jamais frapper sur l'axe, au risque d'endommager la bielle, le piston et le palier.



Maintenance

Cylinder head

1. Remove spark plug.
2. Using a rounded scraper, remove carbon deposits from combustion chamber. Take care to avoid damaging the spark plug threads. Do not use a sharp instrument. Avoid scratching the metal surface.

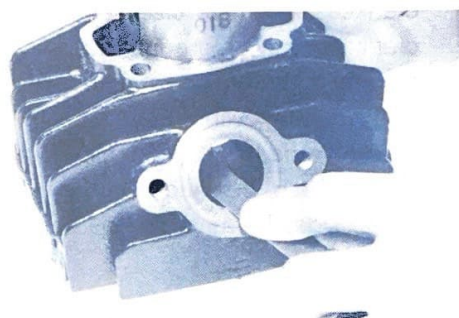


3. Place the head on a surface plate. There should be no warpage. Correct by resurfacing. Place 400 ~ 600 grit wet emery sandpaper on surface plate and re-surface head using a figure-eight sanding pattern. Rotate head several times to avoid removing too much material from one side.
4. Clean the spark plug gasket mating surface thoroughly.

Entretien

Calotte

1. Déposer la bougie.
2. A l'aide d'un grattoir rond, dégager les dépôts de carbone de la chambre de combustion. Eviter d'endommager le filetage de la bougie. Ne pas utiliser un instrument contenant. Ne pas rayer la surface métallique.



3. Mettre la culasse sur un marbre. Il ne doit pas y avoir de déformation. Corriger en resurfaçant. Mettre une feuille de toile émeri de N° 400 ~ 600 sur le marbre et rectifier la culasse en lui faisant faire des "huit". Tourner la culasse plusieurs fois pour éviter d'enlever trop de matériau d'un seul côté.
4. Nettoyer la surface du joint de bougie avec soin.

Cylindre

1. Using a rounded scraper, remove carbon deposits from exhaust port.
2. Check cylinder bore. Using a cylinder hone, remove any scoring. Hone lightly, using smooth stones. Hone no more than required to avoid excess piston clearance.

Cylindre

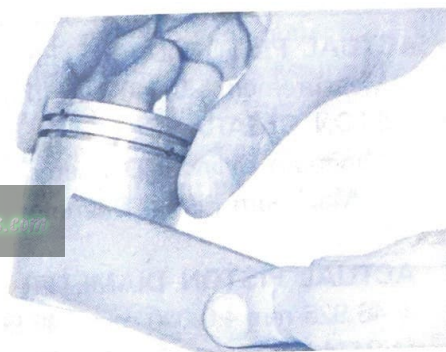
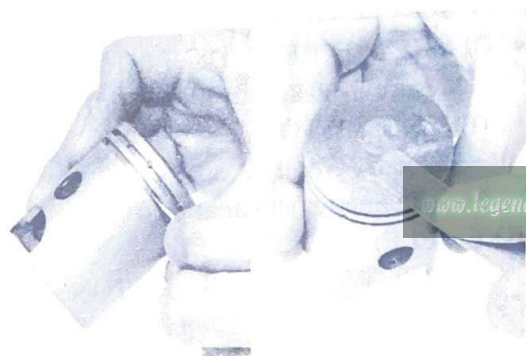
1. Débarrasser les dépôts de carbone à l'aide d'un grattoir rond de la lumière de sortie.
2. Vérifier l'alésage du cylindre. A l'aide d'une pierre à cylindre, faire disparaître toutes les éraillures. Passer une pierre douce légèrement. Ne pas passer la pierre plus qu'il ne le faut, au risque de donner trop de jeu au piston.

Piston

1. Using a rounded scraper, remove carbon deposits from piston crown.
2. Break a used piston ring in two. File end square. De-burr edges to avoid scratching ring groove and clean carbon deposits from ring grooves.

Piston

1. Au remontage, toujours appliquer un grattoir rond pour débarrasser les dépôts charbonneux de la couronne du piston.
2. Rompre les segments. Limer le bout carré. Polir les arêtes pour éviter de rayer la gorge et nettoyer les gorges de segments.



3. Using 400 ~ 600 grit wet sandpaper, lightly sand score marks and lacquer deposits from sides of piston. Sand in cross-hatch pattern. Do not sand excessively.

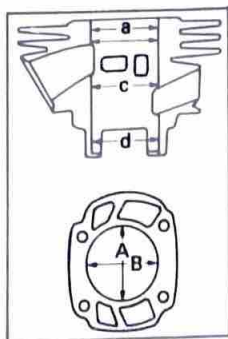
3. A l'aide de toile émeri humide de No. 400 ~ 600, éliminer les rayures et les dépôts brillants des parois du piston. Frotter en suivant un ordre entrecroisé. Ne pas frotter excessivement.

Piston clearance

1. Cylinder bore measurement
Using a cylinder gauge set to standard bore size, measure the cylinder. Measure front-to-rear and side-to-side at top, center and bottom just above exhaust port. Compare minimum and maximum measurements. If over tolerance and not correctable by honing, rebore to next oversize.

Jeu du piston

1. Mesure du l'alésage du piston
Mesurer le cylindre en utilisant un calibre de cylindre réglé sur l'alésage standard. Mesurer avant-arrière et côté à côté au centre, à la partie inférieure juste au dessus de la lumière d'échappement. Comparer les mesures minimum et maximum. Si elles dépassant la tolérance et ne sont pas rectifiables par honage, réalésé à la taille supérieure.



2. Piston outside diameter measurement
Using an outside micrometer, measure piston diameter. The measuring point is at right-angles to the piston pin holes, about 5 mm (0.2 in) from the bottom of the piston skirts.
3. Make a correct calculation of the piston clearance using the following formula.

2. Mesure du diamètre extérieur du piston
Mesurer le diamètre du piston en utilisant un micromètre extérieur. Le point de mesure est situé aux angles droits avec les trous de goupille du piston, environ 5 mm (0,2 in) depuis la jupe du piston.
3. A l'aide de la formule ci-dessous, calculer le jeu du piston.

- ACTUAL PISTON DIAMETER
= Measurement + 0.040 mm (0.0016 in)
- PISTON CLEARANCE
= Minimum Cylinder Diameter
– Maximum Piston Diameter

EXAMPLE:

ACTUAL PISTON DIAMETER
= 46.925 mm + 0.040 mm = 46.965 mm
(1.8474 in + 0.0016 in = 1.8490 in)
PISTON CLEARANCE
= 47.000 mm – 46.965 mm = 0.035 mm
(1.8504 in – 1.8490 in = 0.0014 in)

- DIAMETRE REEL DU PISTON
= Mesure + 0.040 mm (0.0016 in)
- JEU DU PISTON
= Diametre Minimal du Cylindre – Diametre Maximal du Piston

EXEMPLE:

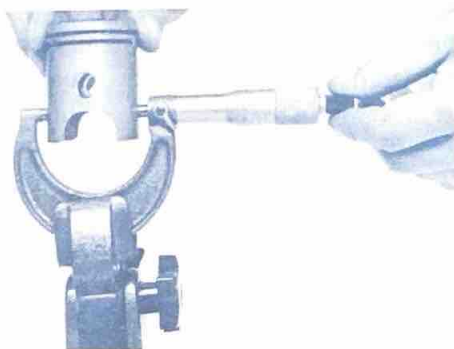
DIAMETRE REEL DU PISTON
= 46,925 mm + 0,040 mm = 46,965 mm
(1,8474 in + 0,0016 in = 1,8490 in)
PISTON CLEARANCE
= 47,000 mm – 46,965 mm = 0,035 mm
(1,8504 in – 1,8490 in = 0,0014 in)

Normal piston clearance
0.035 ~ 0.040 mm (0.0014 ~ 0.0016 in)

Jeu normal du piston:
0,035 ~ 0,040 mm (0,0014 ~ 0,0016 in)

If beyond tolerance replace piston or rebore cylinder as required.

Si la tolérance est dépassée, remplacer le piston ou réalésier le cylindre selon le cas.

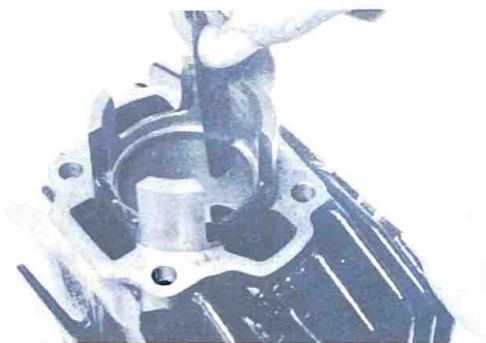


Piston rings

1. Remove ring from piston.
2. Insert ring into cylinder. Push down approximately 20 mm (0.8 in) using piston crown to maintain right-angle to bore. Measure installed end gap. If beyond tolerance, replace.

Ring end gap installed (top and 2nd):
0.15 ~ 0.30 mm (0.006 ~ 0.012 in)

3. With rings installed in grooves, insert feeler gauge between ring and groove. If beyond tolerance, replace ring and/or piston as required.
4. Holding cylinder towards light, check for full seating of ring around bore. If not fully seated, check cylinder. If cylinder is not out-of-round, replace piston ring.



NOTE:

New rings require break-in. Follow first portion of new machine break-in procedure.

Piston pin bearing and connecting rod

1. Check the pin for signs of wear. If any wear is evident, replace pin and bearing.
2. Check the pin and bearing for signs of heat discoloration. If excessive (heavily blued), replace both.

Segments de piston

1. Déposer le segment du piston.
2. Insérer le segment dans le cylindre. Enfoncer de 20 mm (0,8 in) environ à l'aide de la couronne de piston pour maintenir un angle droit avec l'alésage. Mesurer le jeu en bout une fois en place. Si le jeu excède les limites d'usure, remplacer le segment.

Jeu en bout de segment monté
(supérieur et 2ème):
0,15 ~ 0,30 mm (0,006 ~ 0,012 in)

3. Maintenir le cylindre droit, vérifier la bonne assise du segment sur l'alésage. Si le segment n'est pas parfaitement en place, vérifier le cylindre. Si le cylindre n'est pas déformé, remplacer le segment.
4. Au cours du montage, s'assurer que les extrémités du segment sont convenablement assises dans la gorge de segment. Enduire abondamment en huile deux temps le segment.



N.B.:

Des segments neufs nécessitent un rodage. Appliquer la procédure de rodage d'une nouvelle machine.

Axe de piston, palier et bielle

1. S'assurer que l'axe ne présente pas de signes d'usure. Si les traces d'usure sont évidentes, remplacer l'axe et le palier.
2. Vérifier l'usure du diamètre du pied de traces éventuelles de décoloration. Si la décoloration est excessive en raison de surchauffe (fortement bleui), remplacer les deux.

3. Check the bearing cage for excessive wear. Check the rollers for signs of flat spots. If found, replace pin and bearing.
4. Apply a light film of oil to pin and bearing surfaces. Install in connecting rod small end. Check for play. There should be no noticeable vertical play. If play exists, check connecting rod small end diameter for wear. Replace pin and bearing or all as required.
5. Mount the dial gauge at right angles to connecting rod small end holding the bottom of rod toward the dial indicator, rock top of rod and measure axial play.

Connecting rod axial play:
1.0 mm (0.04 in)

3. Vérifier l'usure de la cage de palier. S'assurer que les rouleaux ne comportent pas de points plats. S'ils en comportent, remplacer l'axe et le palier.
4. Appliquer une fine pellicule d'huile sur l'axe et les paliers. Mettre en place le pied de bielle. Vérifier le jeu. Il ne doit y avoir aucun jeu vertical notable. S'il y a du jeu, vérifier l'usure du diamètre du pied de bielle.
5. Monter une jauge à cadran à angle droit sur le pied de bielle, en tenant le bas de la bielle dirigé vers l'indicateur à cadran, bouger le haut de la bielle et mesurer le jeu axial.

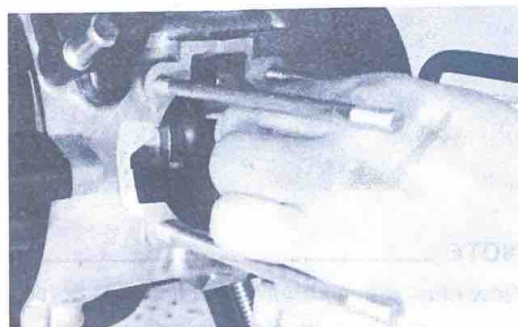
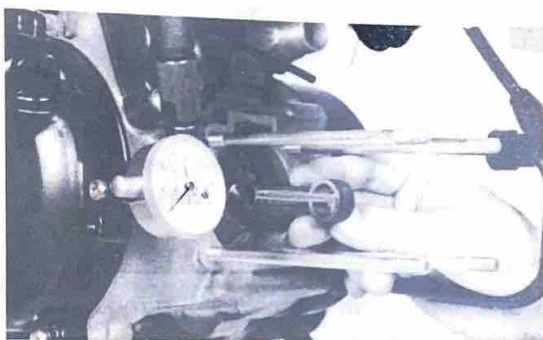
Jeu axial de bielle:
1,0 mm (0,04 in)

6. Remove the dial gauge and slide the connecting rod to one side. Insert a feeler gauge between the side of the connecting rod big end and the crank wheel. Measure clearance.

Connecting rod/crank side clearance:
0.3 ~ 0.8 mm (0.012 ~ 0.031 in)

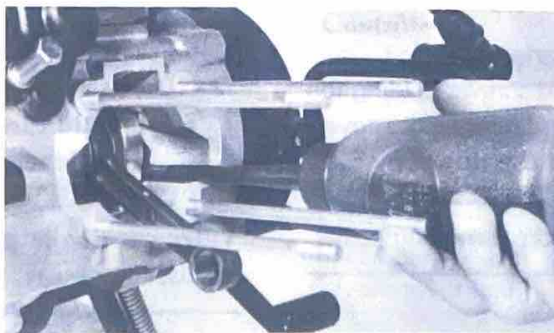
6. Remonter la jauge à cadran et faire glisser la bielle sur un côté. Glisser une cale d'épaisseur entre le bord de la tête de bielle et le vilebrequin. Mesurer le jeu.

Jeu de bielle/vilebrequin:
0,2 ~ 0,8 mm (0,012 ~ 0,031 in)



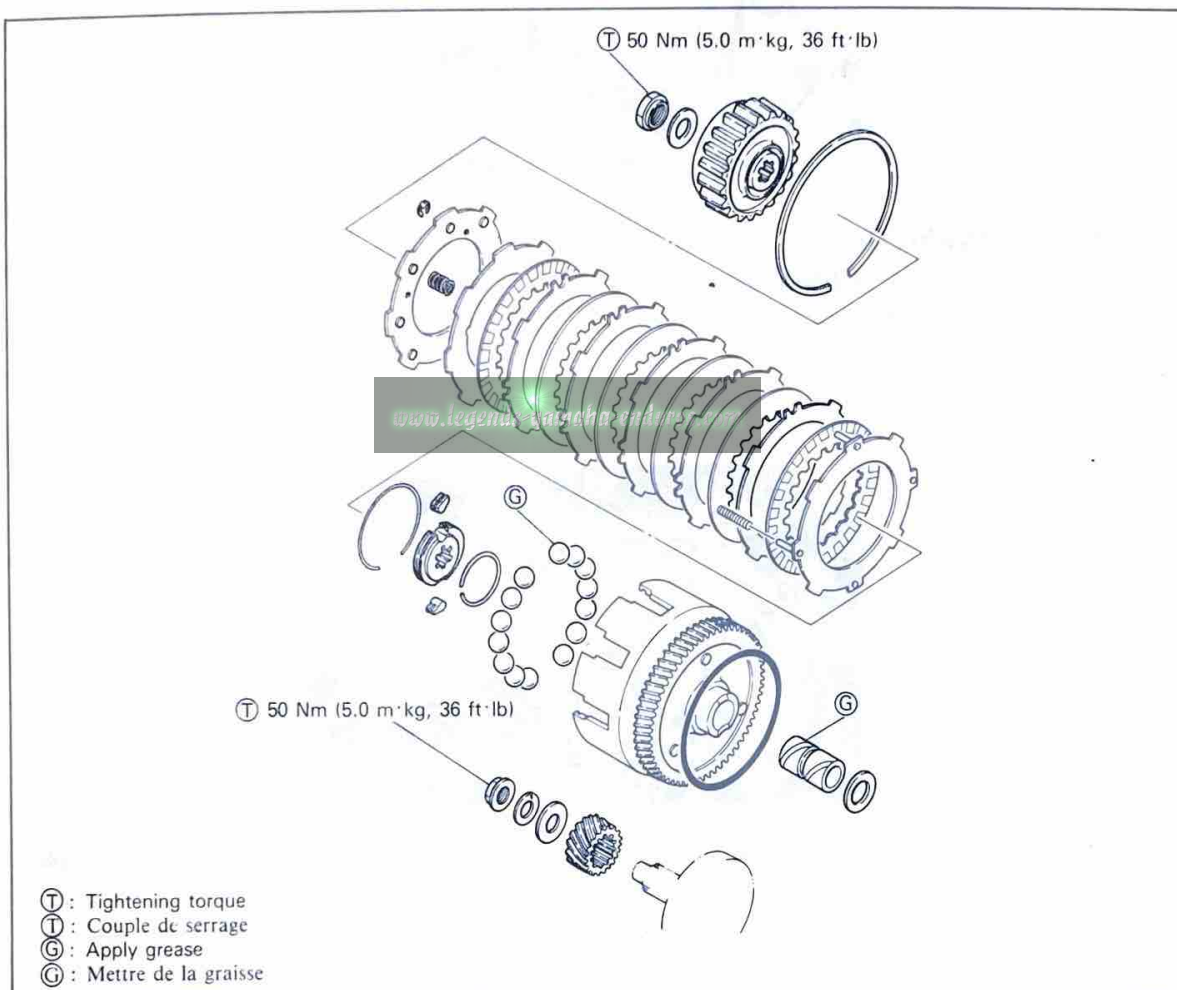
7. If any of the above measurements exceed tolerance, crankshaft repair is required. Take the machine to your authorized dealer.
8. During reassembly apply a liberal coating of two-stroke oil to the piston pin and bearing. Apply several drops of oil to the connecting rod big end. Apply several drops of oil into each crankshaft bearings oil delivery hole.

7. Si l'une des mesures ci-dessus excède les limites de tolérance, il faut réparer le vilebrequin. Porter la machine chez un agent Yamaha agréé.
8. Au cours du remontage, huiler abondamment à l'huile deux-temps l'axe de piston et le palier. Verser plusieurs gouttes d'huile sur le tête de bielle et sur chaque trou de graissage de palier.



CLUTCH

EMBAYAGE



NOTE: _____
 Clutch adjustment is covered in section "Mechanical adjustments".

N.B.: _____
 Le réglage de l'embrayage est traité dans le "Réglages mécaniques".

Removal

1. Remove the kick starter.
2. Remove the pan head screws holding the case cover in place and remove the cover.
Note the position of the dowel pins.

NOTE:

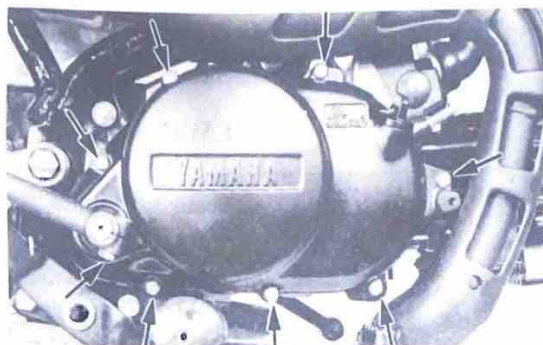
Drain transmission oil before removing cover.

Dépose

1. Déposer le levier du kick.
2. Déposer les vis à tête carrée fixant le dessus du carter et déposer le dessus de carter. Repérer la position des goujons.

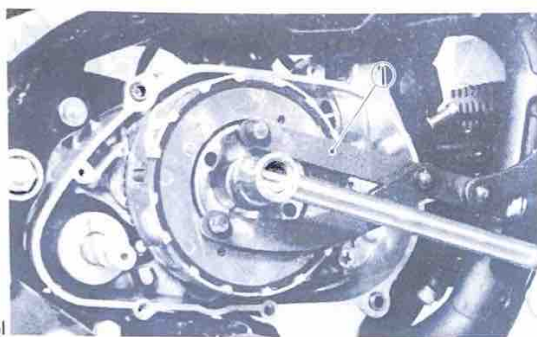
N.B.:

Vidanger l'huile de transmission avant de déposer le dessus.



3. Using the flywheel holding tool, remove the clutch securing nut and lock washer. Remove the clutch boss and driven gear (clutch housing).

3. A l'aide de l'outil-support de volant, enlever l'écrou de fixation du tambour porte-disques et la rondelle-frein. Enlever le tambour porte-disques et l'engrenage mené (cloche d'embrayage).

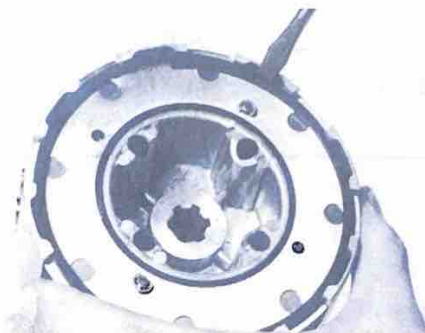


1. Flywheel holding tool

1. Outil-support de volant

4. Remove the circlip, pressure plate, clutch plates, friction plates, one-way clutch, and clutch boss from the clutch housing.

4. Enlever le circlip, le plateau de pression, les disques d'embrayage, les disques de friction, la roue-libre et la noix d'embrayage de la cloche d'embrayage.



Inspection

1. Measure each clutch spring and off spring. If beyond tolerance, replace.

	New	Minimum
OFF spring free length	30.5 mm (1.20 in)	28.5 mm (1.12 in)
Clutch spring free length	12.9 mm (0.51 in)	11.9 mm (0.47 in)

2. Check the plates for signs of warpage and heat damage, replace as required.

	New	Wear limit
Friction plate thickness	3.0 mm (0.12 in)	2.9 mm (0.11 in)



3. Measure the friction plates at three or four points. If their minimum thickness exceeds tolerance, replace.

NOTE: _____

For optimum performance, if any plate requires replacement, it is advisable to replace the entire set.

4. Check each clutch plate for signs of heat damage and warpage. Place on surface plate (plate glass is acceptable) and use feeler gauge.

Contrôle

1. Mesurer la longueur libre de chaque ressort de débrayage. Si elle est hors tolérance, changer.

	Neuf	Minimum
Longueur de ressort de débrayage libre	30,5 mm (1,20 in)	28,5 mm (1,12 in)
Longueur de ressort d'embrayage à vide	12,9 mm (0,51 in)	11,9 mm (0,47 in)

2. Vérifier si les disques ne sont ni gauchis ni endommagés par surchauffe. Les remplacer en cas de nécessité.

	Neuf	Limite d'usure
Épaisseur du disque d'embrayage	3,0 mm (0,12 in)	2,9 mm (0,11 in)



3. Mesurer les disques d'embrayage en trois ou quatre points. Si leur épaisseur est réduite à l'excès, les changer.

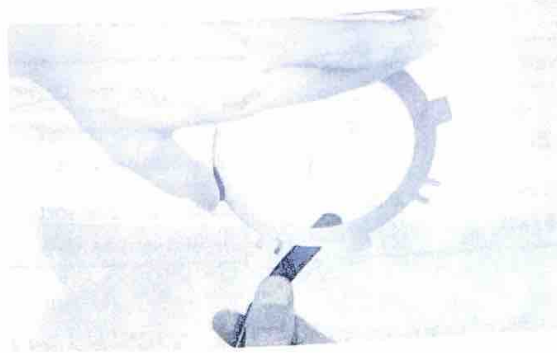
N.B.: _____

Pour obtenir de meilleures performances, il est conseillé de remplacer le jeu complet s'il faut changer un disque.

4. Vérifier chaque disque d'embrayage pour relever les traces de gauchissement ou d'endommagement par surchauffe. Les placer sur une surface plane comme une plaque de verre par exemple, et utiliser une cale d'épaisseur.

Clutch plate warp allowance:
0.05 mm (0.002 in) maximum

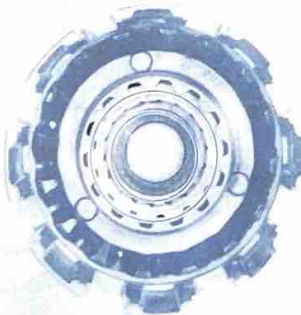
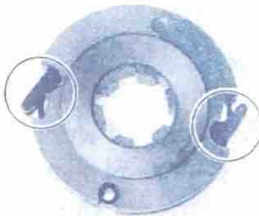
Gauchissement admissible:
0,05 mm (0,002 in) maximum



5. Checking the ball
Check balls for excessive wear or damage. If such wear is found, replace balls.
6. 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.

5. Contrôle des billes
Contrôler si les billes ne sont pas excessivement usées ou endommagées. Les changer si nécessaire.
6. Contrôle du mécanisme d'encliquetage
Contrôler si les cliquets et dents de loup ne sont pas endommagés ou usés. Si les dommages sont excessifs, changer. Contrôler si le ressort de cliquet n'est pas usé ou fatigué. S'il est excessivement usé ou fatigué, le changer.

www.legende-yamaha-motocycle.com



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

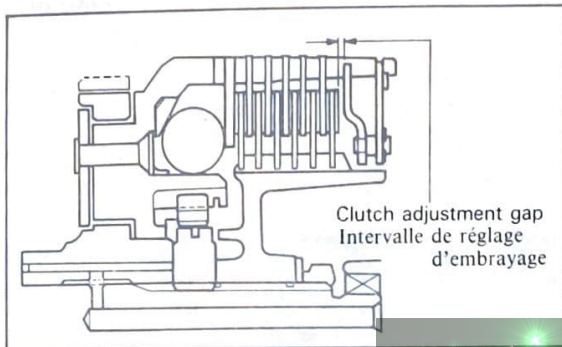
If the gap is found incorrect, it should be properly adjusted by changing the thickness of the clutch plate.

Thickness:

1.2, 1.4 or 1.6 mm
(0.047, 0.055, 0.063 in)

Clutch adjustment gap:

1.8 ± 0.15 mm (0.071 ± 0.006 in)



www.legends-yamaha-enduros.com

7. Mesurer l'intervalle entre disque de friction et plateau de pression avec une jauge d'épaisseur.

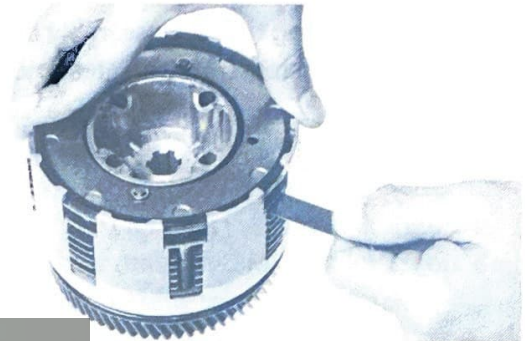
Si cet intervalle est incorrect, le régler en changeant l'épaisseur de disque d'embrayage.

Epaisseur:

1,2, 1,4 ou 1,6 mm
(0,047, 0,055, 0,063 in)

Intervalle de réglage d'embrayage:

$1,8 \pm 0,15$ mm ($0,071 \pm 0,006$ in)



KICK STARTER

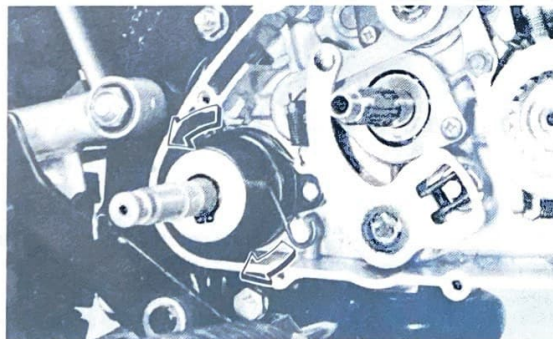
Removal

1. Unhook the kick spring from its post in the crankcase. Allow it to relax. Then remove the kick axle assembly by rotating the shaft counterclockwise and then pulling out the entire assembly. Check the gear teeth for wear and breakage.

KICK DE DEMARRAGE

Dépose

1. Décrocher le ressort de kick de sa place dans le carter. La laisser se détendre. Ensuite enlever l'axe de kick en tournant l'arbre vers la droite et en tirant l'ensemble complet. Contrôler si les dents du pignon sont usées ou cassées.



Inspection

1. The pressure of the kick clip is 1.0 kg (2.2 lb).
If above pressure is too strong, spring wear and kick starter slipping will result. If it is too weak, the same slippage will occur particularly at low temperatures. Do not try to bend the clip.
2. Check the clip for damage and wear, and determine whether or not, it should be replaced.

Reassembly

1. While keeping the kick stopper upwards, engage the kick axle return spring with the slot on the end of the kick axle.
2. After installing the kick assembly be sure to check whether it operates smoothly or not.



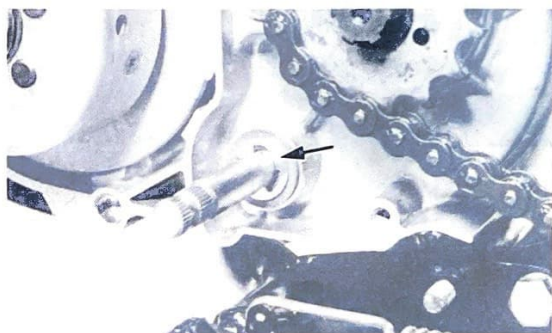
SHIFTER

NOTE: _____

Shifter maintenance should be performed with clutch assembly removed.

Removal

1. Remove the change lever assembly and stopper lever.

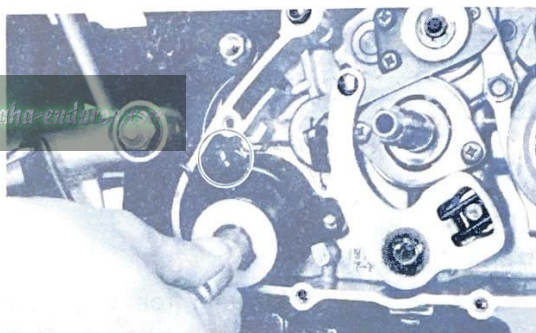


Inspection

1. La pression du circlip de kick est de 1 kg (2,2 lb). Si cette pression est trop forte, l'usure du ressort et les sautes du sélecteur en résulteront. Si la pression est trop faible, les mêmes sautes se produiront, particulièrement à basse température. Ne pas essayer de courber le circlip.
2. Contrôler si le circlip n'est pas endommagé ou usé, et déterminer s'il doit être changé ou pas.

Remontage

1. Tout en gardant la butée de kick soulevée, enclencher le ressort de rappel de l'axe de kick dans la rainure située à l'extrémité de cet axe. Puis accrocher le ressort au crochet de ressort.
2. Après la mise en place du kick complet, ne pas oublier de contrôler s'il fonctionne en douceur ou pas.



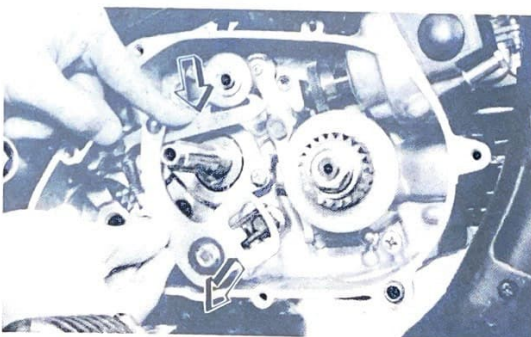
SELECTEUR

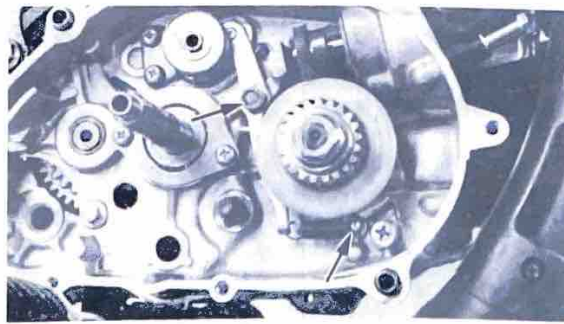
N.B.: _____

L'entretien du changement de vitesse et le réglage doivent être effectués l'embrayage déposé.

Dépose

1. Enlever l'ensemble levier de sélecteur et le levier de butée.



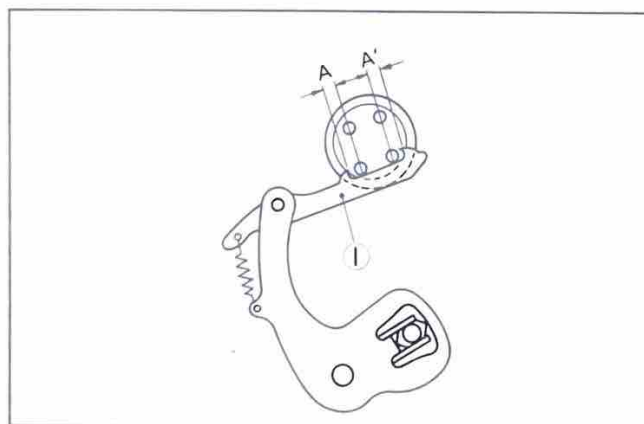


Inspection

1. Check the change shaft for bends. If bent excessively replace it.
2. Check the change lever and return spring for fatigue. If fatigued excessively, replace it.
3. Check the plate stopper for wear. If worn to excess, replace it.
4. 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.

Vérification

1. Vérifier si l'axe du sélecteur n'est pas courbé. Remplacer en cas de courbure excessive.
2. Vérifier si le levier de sélecteur et de rappel ne sont pas fatigués. Remplacer en cas de fatigue excessive.
3. Vérifier si la plaque de butée n'est pas usée. Remplacer en cas de fatigue excessive.
4. 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.



1. Change lever 1

1. Levier 1 du sélecteur

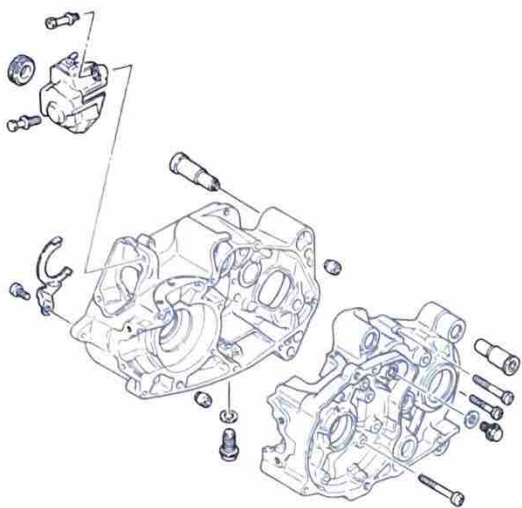
Installation

1. Before installation, grease the change shaft oil seal.
2. Be sure to install the stopper plate first, and then change shaft assembly.

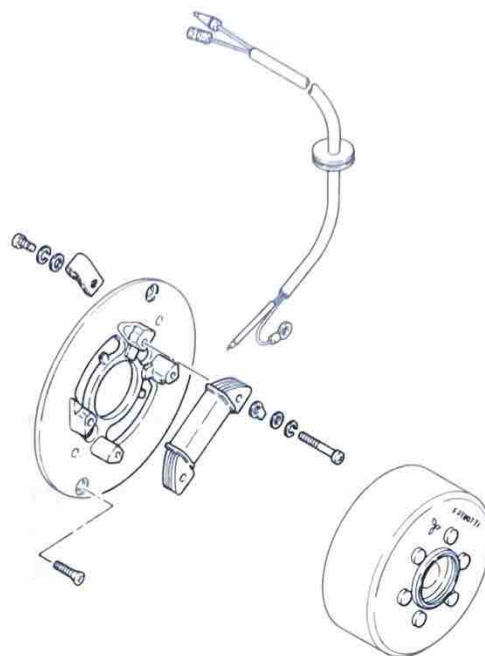
Remontage

1. Graisser la bague d'étanchéité de l'axe du sélecteur avant de l'installer.
2. Installer l'abord la plaque de butée, puis l'axe du sélecteur assemblé.

CRANKCASE
CARTER

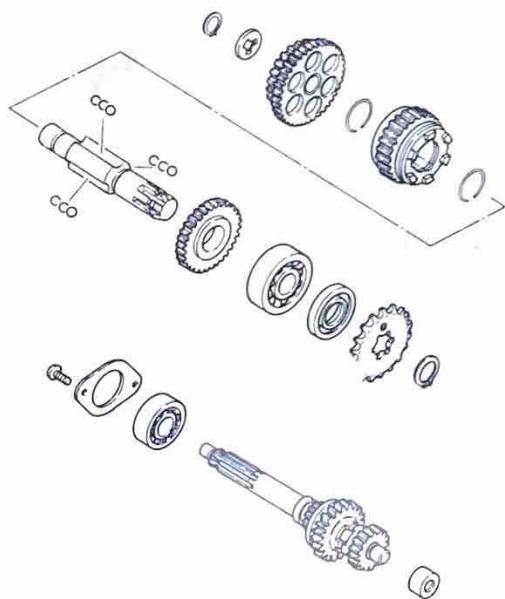


C.D.I. MAGNETO
MAGNETIQUE C.D.I.

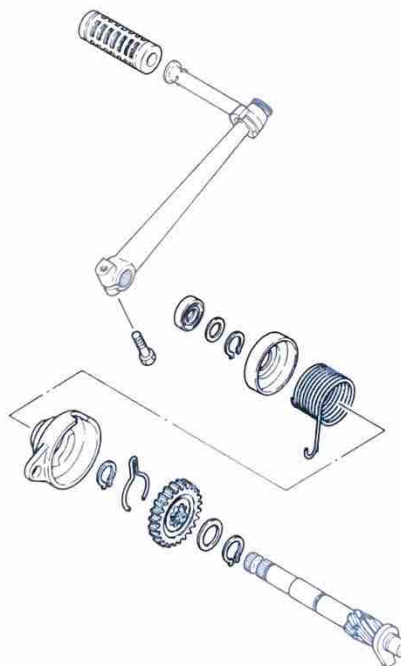


www.legende-yamaha-enduros.com

TRANSMISSION
BOITE DE VITESSES



KICK STARTER
KICKSTARTER

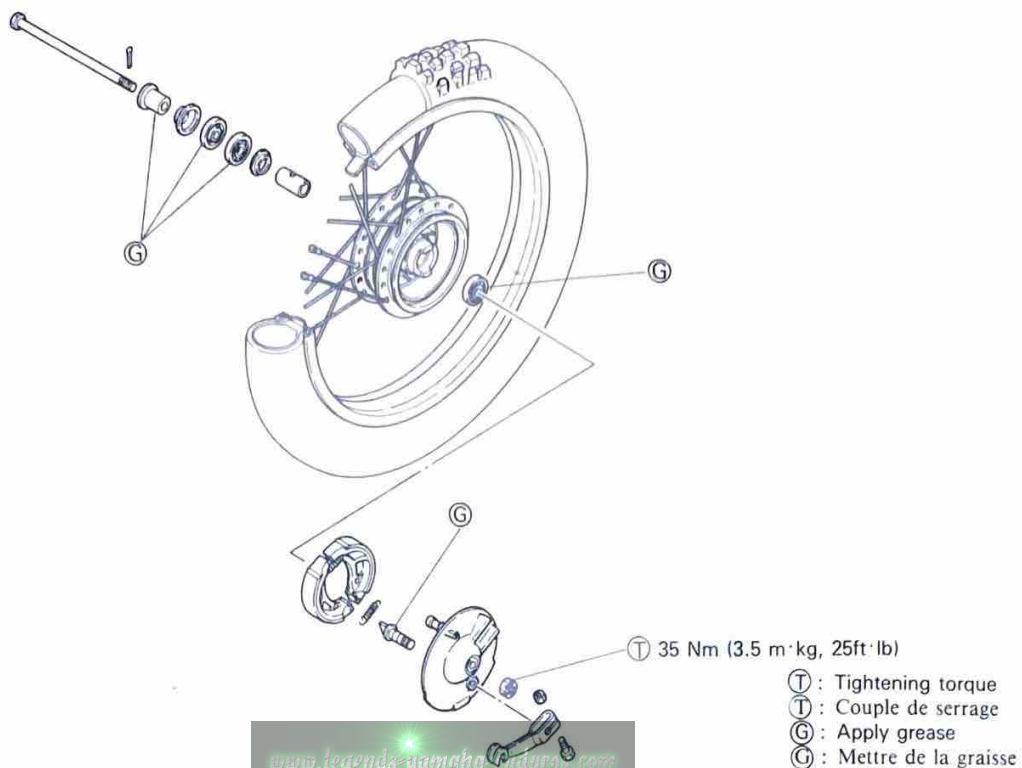


CHASSIS

PARTIE-CYCLE

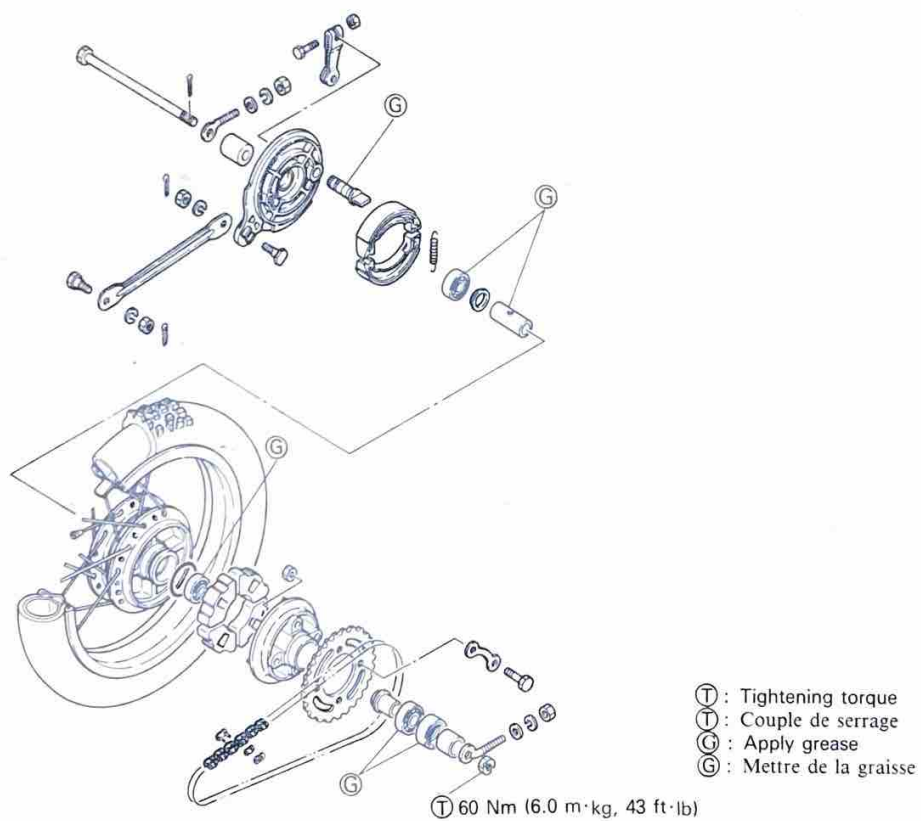
FRONT WHEEL

ROUE AVANT



REAR WHEEL

ROUE ARRIERE



Front wheel removal

1. Elevate the front wheel by placing a suitable stand under the engine.
2. Remove brake cable: Loosen all cable adjuster screws and remove cable from handle lever holder. Then remove cable from cam lever at front brake shoe plate.
3. Remove cotter pin from front wheel axle and remove axle nut.
4. Turn and pull out the front wheel axle; the wheel assembly can now be removed.

Dépose de la roue avant

1. Elever la roue avant en plaçant une cale appropriée sous le moteur.
2. Enlever le câble de frein. Commencer par desserrer toutes les vis du dispositif de réglage du câble, et séparer le câble du levier de frein avant. Cela fait, séparer le câble du levier de came de frein, au plateau porte-segments.
3. Extraire la goupille fendue de l'axe de roue avant, et dévisser l'écrou d'axe.
4. Enlever l'axe de la roue avant en le tirant avec un mouvement de torsion, et enlever la roue avant assemblée.



Front wheel installation

When installing front wheel, reverse the removal procedure taking the following steps:

1. Check for proper engagement of the boss on the outer fork tube with the locating slot on the brake shoe plate.

Repose de la roue avant

Pour reposer la roue avant, procéder dans l'ordre inverse de la dépose, tout en tenant compte des points suivants:

1. Avoir soin de bien engager la saillie du tube extérieur de fourche dans la rainure de positionnement du plateau proteselements.



2. Insert the new cotter pin into the front wheel axle nut.

2. Insérer la nouvelle goupille fendue dans l'écrou d'axe de roue avant.

WARNING:

Always use a new cotter pin on the axle nut.

Axle nut torque:
35 Nm (3.5 m · kg, 25 ft · lb)

AVERTISSEMENT:

Toujours monter une goupille fendue neuve sur l'écrou de l'axe.

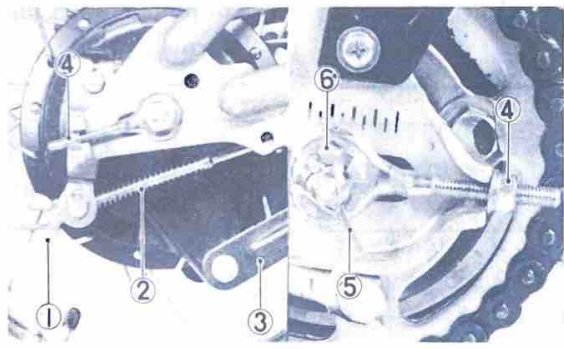
Couple de serrage l'écrou d'axe:
35 Nm (3,5 m · kg, 25 ft · lb)

Rear wheel removal

1. Elevate the rear wheel by placing a suitable stand under the engine.
2. Remove the tension bar and the brake rod from the brake shoe plate. The tension bar can be removed by removing the cotter pin and nut from the tension bar bolt. The brake rod can be removed by removing the adjuster.
3. Disconnect the drive chain.
4. Loosen the chain tension adjusting nuts on both sides.
5. Remove the axle nut cotter pin and axle nut. Discard the old pin.

Dépose de la roue arrière

1. Elever la roue arrière en plaçant une cale appropriée sous le moteur.
2. Séparer la barre de tension et la tringle de frein du plateau porte-segments du frein arrière. Pour démonter la barre de tension, enlever la goupille fendue et l'écrou de fixation du boulon de barre de tension. Pour enlever la tringle de frein, dévisser l'écrou du dispositif de réglage.
3. Déconnecter la chaîne de transmission.
4. Desserrer les écrous de réglage de la tension de la chaîne sur chaque côté.
5. Enlever la goupille fendue de l'écrou d'axe et l'écrou d'axe. Jeter la vieille goupille.

- 
1. Adjuster
 2. Brake rod
 3. Tension bar
 4. Adjusting nut
 5. Cotter pin
 6. Axle nut

1. Ecou de réglage
2. Tringle de frein
3. Barre de tension
4. Vis de réglage
5. Goupille fendue
6. Ecou d'axe

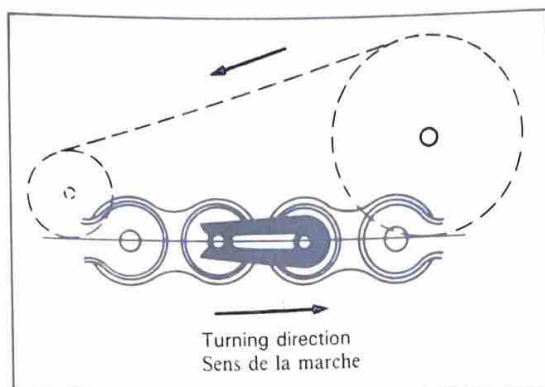
6. The rear wheel assembly, the collar, the chain puller(s), etc., can be removed from the motorcycle by pulling the wheel axle.

6. Il suffit maintenant d'extraire l'axe de roue pour enlever l'ensemble de la roue arrière, le fourreau d'axe, le(s) tendeur(s) de chaîne, etc.

Rear wheel installation

The rear wheel can be installed by reversing the removal procedure. Take the following steps.

1. When connecting the chain, make certain closed end of master link clip is facing direction of rotation.



Repose de la roue arrière

Pour reposer la roue arrière, procéder dans l'ordre inverse de la dépose, tout en tenant compte des points suivants:

1. Lorsqu'on reconnecte la chaîne, avoir soin d'orienter le côté fermé de l'attache du faux-maillon dans le sens de la rotation.

2. Be sure to adjust the tension of the chain. (Refer to "Drive chain tension adjustment".)
3. Insert the new cotter pin into the rear wheel axle nut.

2. Régler soigneusement la tension de la chaîne. (Se référer au paragraphe "Réglage de la tension de la chaîne de transmission".)
- insérer la nouvelle goupille fendue dans l'écrou d'axe de roue arrière.

WARNING:

Always use a new cotter pin on the axle nut.

Axle nut torque:
60 Nm (6.0 m · kg, 43 ft · lb)

AVERTISSEMENT:

Toujours monter une goupille fendue neuve sur l'écrou de l'axe.

Coupe de serrage l'écrou d'axe:
60 Nm (6,0 m · kg, 43 ft · lb)

Brake shoe inspection

Measure the outside diameter of the brake shoe set with slide calipers.

If they measure less than replacement limit, replace them. Smooth out any rough spots on shoe surface with sandpaper.

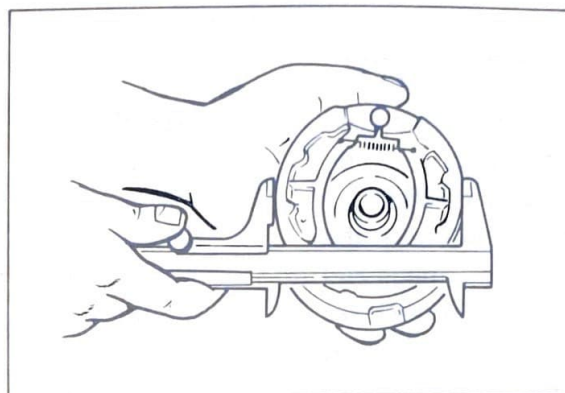
Contrôle des segments de frein

Mesurer avec un pied à coulisse le diamètre extérieur des segments de frein assemblés.

Si la limite d'usure a été excédée, il faut les remplacer. Polir les points durs à la surface des patins à l'aide de papier de verre. Si nécessaire, égaliser la surface des segments avec du papier de verre.

	Front	Rear
Brake shoe diameter	95 mm (3.74 in)	110 mm (4.33 in)
Replacement limit	93.5 mm (3.68 in)	108.5 mm (4.27 in)

	Avant	Arrière
Diamètre de patin de frein	95 mm (3,74 in)	110 mm (4,33 in)
Limite d'usure	93,5 mm (3,68 in)	108,5 mm (4,27 in)



Brake drum inspection

Check the inner surface of the brake drum and remove any scratches with emery cloth. Remove any oil with a cloth dipped in solvent. If damage is more extensive, have a Yamaha dealer replace the wheel the hub.

Entretien du tambour de frein

Examiner la surface intérieure du tambour de frein, et éliminer toute rayure avec de la toile émeri. Enlever les taches d'huile avec un chiffon imbibé de solvant. En cas de dommage plus sérieux, demander à un concessionnaire Yamaha de remplacer le moyeu de roue.

Tire removal and tire repair

1. Remove the wheel from the machine.
2. Remove lock nut from valve stem and release as much air as possible from the tire.
3. Push both tire beads away from the edges of the rim.
4. Starting opposite the valve stem on one side, use two round-ended tire irons to work the bead off the rim.

NOTE: _____

Use a tire removal lubricant and be careful not to pinch the tube with the tire irons.

5. Remove the valve stem from its hole and remove the tube.
6. If the tire is to be changed, remove the second bead from the rim using the tire irons and tire lubricant.

Dépose et réparation des pneus

1. Enlever la roue de la machine.
2. Enlever l'écrou de blocege de la valve, et dégonfler complètement le pneu.
3. Décoller les talons du pneu des bords de la jante.
4. A l'aide de deux démonte-pneus a bouts arrondis, faire passer un talon du pneu par dessus le bord de la jante, en commençant du côté opposé à la valve.

N.B.: _____

Utiliser un lubrifiant pour faciliter le démontage du pneu. Eviter de pincer la chambre à air avec les démonte-pneus.

5. Sortir la valve de son trou, et enlever la chambre à air.
6. Si le pneu lui-même doit être changé, faire passer le s second talon du pneu par dessus le même bord de jante, à l'aide des démonte-pneus et du lubrifiant pour pneus.

Inspection

1. Use a cloth to check for nails or other sharp objects in the tire.

CAUTION:

Always use a cloth to avoid cutting your hand.

2. Check for faults in the side wall. If there is any fault, the tire should be replaced as a damaged tire may burst at high speeds, which is extremely dangerous.
3. Inflate the tube with air and check the valve stem and the tube for damage and leakage replace as required. Some leaks can be patched in an emergency, but it is best to replace tube.

Reassembly

1. Install one tire bead on the rim using tire irons and lubricant and then install the tube.
2. Inflate tube with air to about one-third the specified pressure. Hit the outer circumference of the tire with a soft hammer to make certain the tube is not caught between tire and rim. Release air from tube.
3. Inspect rim band and replace if damaged.
4. Install second tire bead starting opposite the valve stem using the irons and tire mounting lubricant.
5. Inflate tire to approximately 294 kPa (3 kg/cm², 42 psi) and then reduce pressure to specified setting.

NOTE:

Check the valve stem; it must be pointing directly at center of wheel hub. If angled in any direction, release air and adjust tube position.

Vérification

1. Passer un chiffon à l'intérieur du pneu, pour voir si des clous ou autres objets pointus ne s'y trouvent pas enfoncés.

ATTENTION:

Toujours utiliser un chiffon, sinon on risque de se blesser la main.

2. Vérifier l'état des flancs du pneu. Remplacer le pneu si on constate le moindre défaut, parce qu'un pneu endommagé risque d'éclater à grande vitesse, et un accident grave peut en résulter.
3. Confler la chambre à air, et vérifier s'il n'y a pas de dommage ou de fuite à la valve ou à la chambre à air. Remplacer si nécessaire. Certaines fuites peuvent être réparées avec une pièce en cas d'urgence, mais il vaut mieux remplacer la chambre à air.

Remontage

1. Monter un talon du pneu sur la jante à l'aide des démonte-pneus et du lubrifiant, puis installer la chambre à air.
2. Gonfler la chambre à air à peu près au tiers de la pression normale. Frapper la pourtour du pneu avec un maillet pour s'assurer de ce que la chambre à air n'est pas pincée entre le pneu et la jante. Dégonfler la chambre à air.
3. Examiner le fond de jante et la remplacer en cas de dommage.
4. Monter le second talon du pneu sur la jante, à l'aide des démonte-pneus et du lubrifiant, et en commençant du côté opposé à la valve.
5. Surgonfler le pneu à environ 294 kPa (3,0 kg/cm², 42 psi) puis le dégonfler à la pression de gonflage spécifiée.

N.B.:

Vérifier la position de la valve; elle doit pointer exactement vers le centre du moyeu. Si elle est inclinée dans un sens ou dans l'autre, dégonfler le pneu, et corriger la position de la chambre à air.

Replacing wheel bearings

If the bearings allow excessive play in the wheel or if it does not turn smoothly have your dealer replace the wheel bearings.

Checking rim

1. Check for cracks, bends or warpage of rim. If a rim is deformed or cracked, it must be replaced.
2. Check wheel run-out
If deflection exceeds tolerance, check wheel bearing or replace wheel as required.

Rim run-out limits:

Vertical — 2.0 mm (0.08 in)

Lateral — 2.0 mm (0.08 in)

Remplacement des roulements de roue

Si les roulements ont un jeu excessif dans la roue ou bien s'ils ne tournent pas en douceur, demander à votre concessionnaire de les remplacer.

Contrôle du voilage de la jante

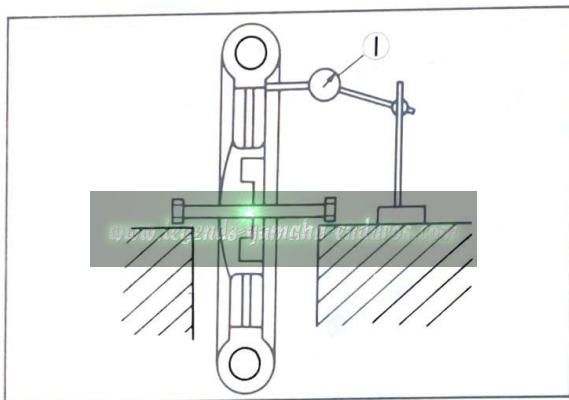
1. Contrôler si la jante est fendue, tordue ou voilée. Si une jante est déformée ou fendue, elle doit être remplacée.
2. Contrôle du voile de la roue
Si la déflexion excède la tolérance, contrôler le roulement de roue ou remplacer la roue si nécessaire.

Limites de voile de la jante:

Vertical — 2,0 mm (0,08 in)

Latéral — 2,0 mm (0,08 in)

1. Dial gauge

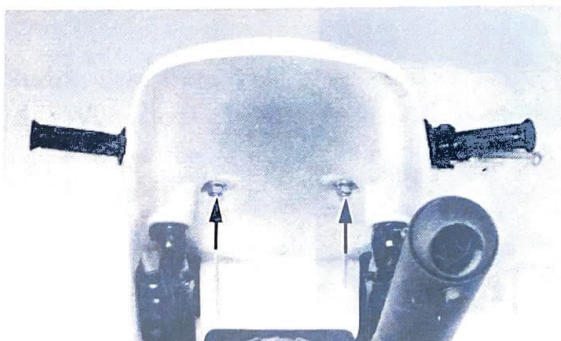


1. Comparateur à cadran

Rear shock absorber (Monocross suspension)

Removal

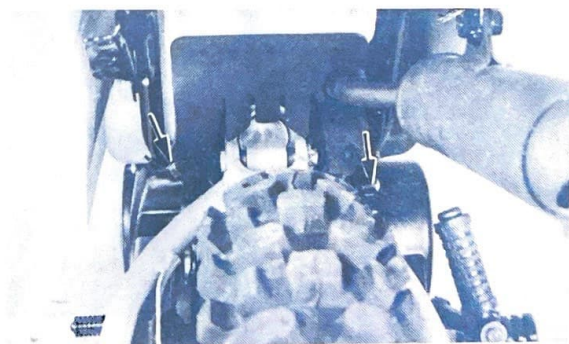
1. Remove the seat and side cover assembly.
2. Turn the fuel cock to "OFF" and disconnect the fuel pipe.



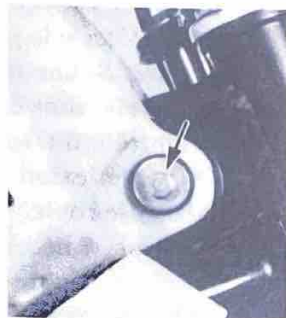
Dépose de l'amortisseur arrière (Suspension monocross)

Dépose

1. Enlever la selle et l'ensemble couvercle latéral.
2. Mettre le robinet à carburant sur "OFF" puis débrancher le tube à carburant.



3. Remove the securing bolt and holding band from fuel tank. Lift rear of the fuel tank up and pull back to clear frame mounts. Remove tank.



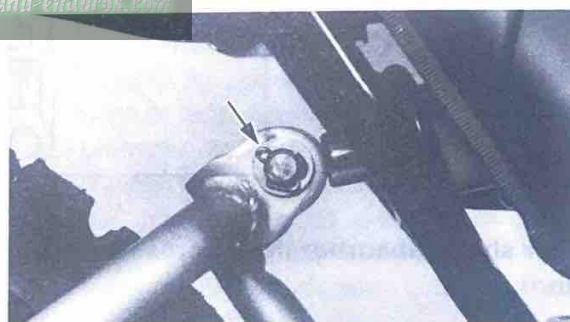
3. Enlever le boulon de fixation et le collier de maintien du réservoir à essence. Soulever l'arrière du réservoir à essence et le tirer pour dégager les silent-blocs du cadre. Enlever le réservoir.



4. Elevate rear wheel by placing a suitable stand under the engine.
5. Remove the cotter pin. And remove the pin securing the upper bracket to frame.
6. Remove the cotter pin and remove the pin from the lower bracket.

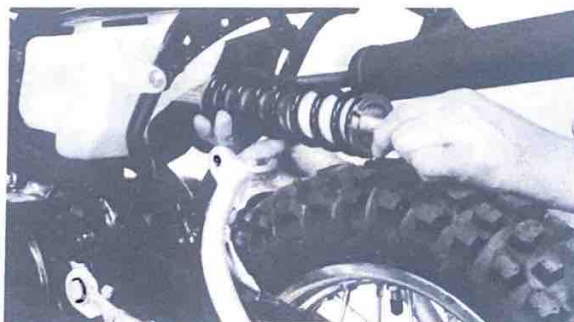


4. Lever la roue arrière en plaçant un support adapté sous le moteur.
5. Enlever la goupille fendue. Et enlever l'axe fixant au cadre le support supérieur.
6. Enlever la goupille fendue et enlever l'axe du support inférieur.



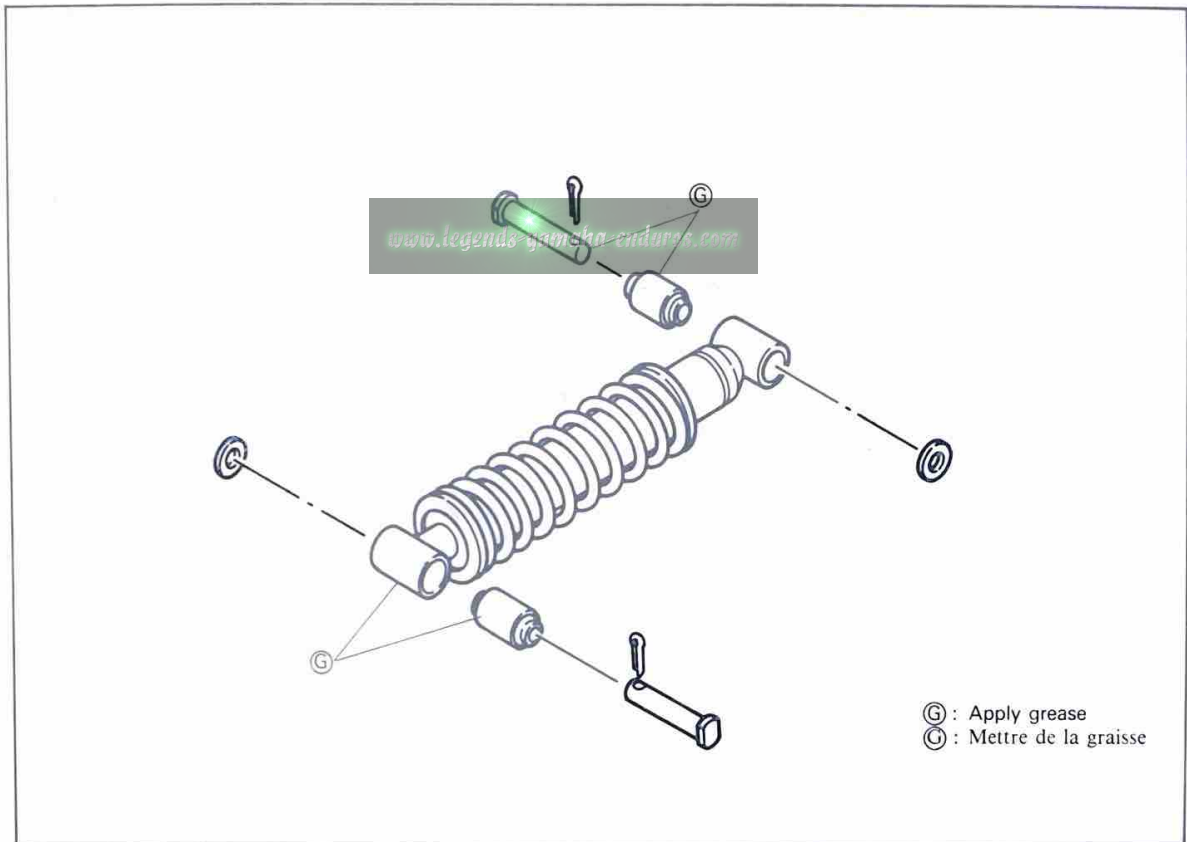
7. Remove the rear shock absorber from the frame. (To remove, pull the rear shock backward while lifting up the frame.)

7. Enlever du cadre l'amortisseur arrière. (Pour cela, tirer l'amortisseur vers l'arrière tout en soulevant le cadre.)



8. When reassembling, reverse the removal procedure taking care of the following points:
 - a. Always use new cotter pins.
 - b. Grease the pin and thrust cover lip.

8. Lors de l'assemblage, prendre garde aux points suivants:
 - a. Toujours utiliser de nouvelles goupilles fendues.
 - b. Graisser la goupille et rabattre le bord du couvercle.



Swing arm inspection

1. With shock absorber removed, grasp the ends of the arm and move from right to left to check for free play.

Inspection du bras oscillant

1. Une fois les amortisseurs déposés, saisir l'extrémité du bras et le déplacer de gauche à droite pour s'assurer qu'il n'y a pas de jeu.

Swing arm free play: 1.0 mm (0.040 in)

Libre jeu du oscillant:
1,0 mm (0,040 in)

Cable inspection and lubrication

1. Damage to the outer housing of the various cables, may cause corrosion and often free movement will be obstructed. An unsafe condition may result so replace as soon as possible.
2. If the inner cables do not operate smoothly, lubricate or ask a Yamaha dealer to replace them.

Recommended lubricant:
SAE 10W30 motor oil

Vérification et graissage des câbles

1. Les gaines des différents câbles doivent être en bon état, sinon les câbles vont rouiller rapidement et leur mouvement sera entravé, ce qui risque de provoquer un accident. Remplacer dès que possible en cas de dommage.
2. Si un câble ne glisse pas bien dans sa gaine, le graisser ou demander à votre concessionnaire Yamaha de le remplacer.

Lubrifiant recommandé:
Huile moteur SAE 10W30

Throttle cable and grip lubrication

The throttle twist grip assembly should be greased at the time that the cable is lubricated, since the grip must be removed to get at the end of the throttle cable. Two screws clamp the throttle housing to the handlebar. Once these two are removed, the end of the cable can be held high to pour in several drops of lubricant. With the throttle grip disassembled, coat the metal surface of the grip assembly with a suitable all-purpose grease to cut down friction. (See lubrication chart.)

Lubrication of lever, pedals, etc.

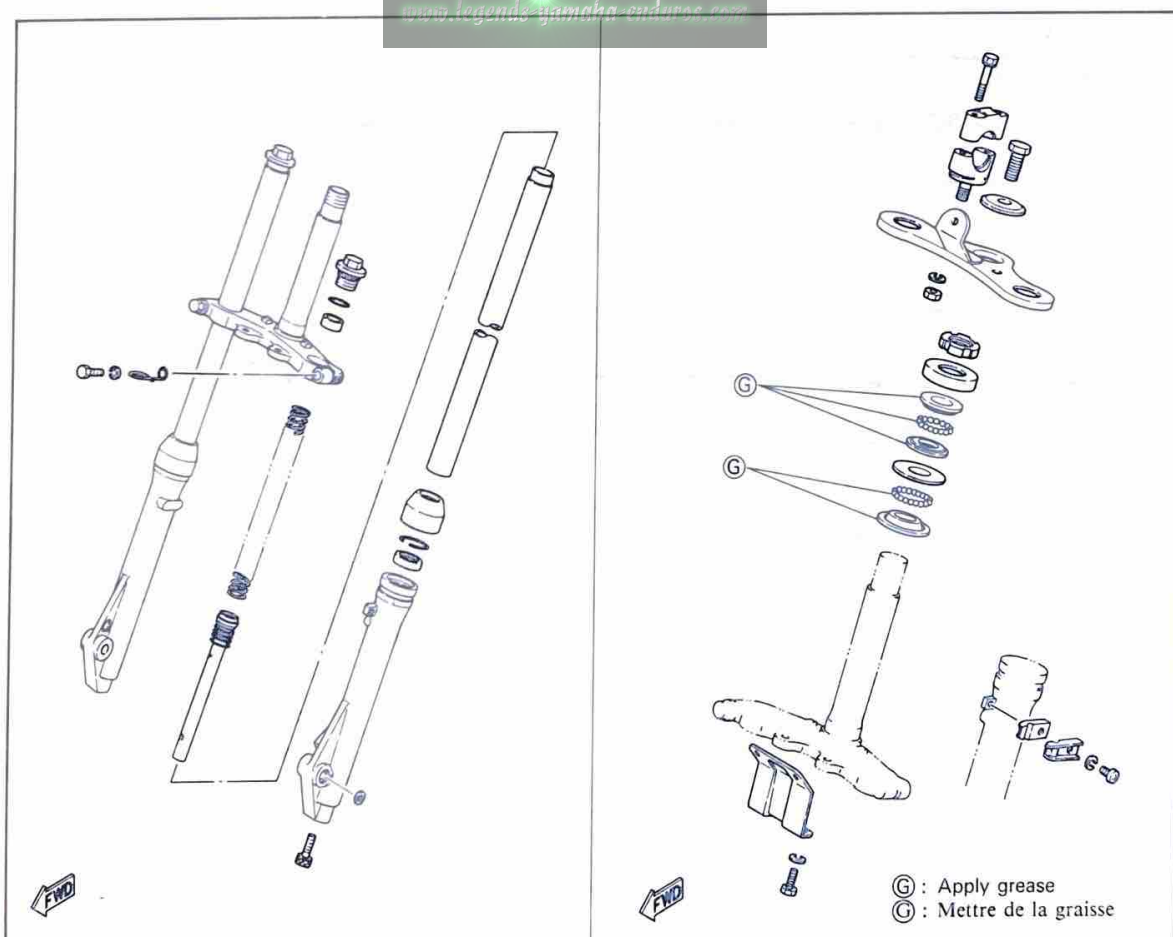
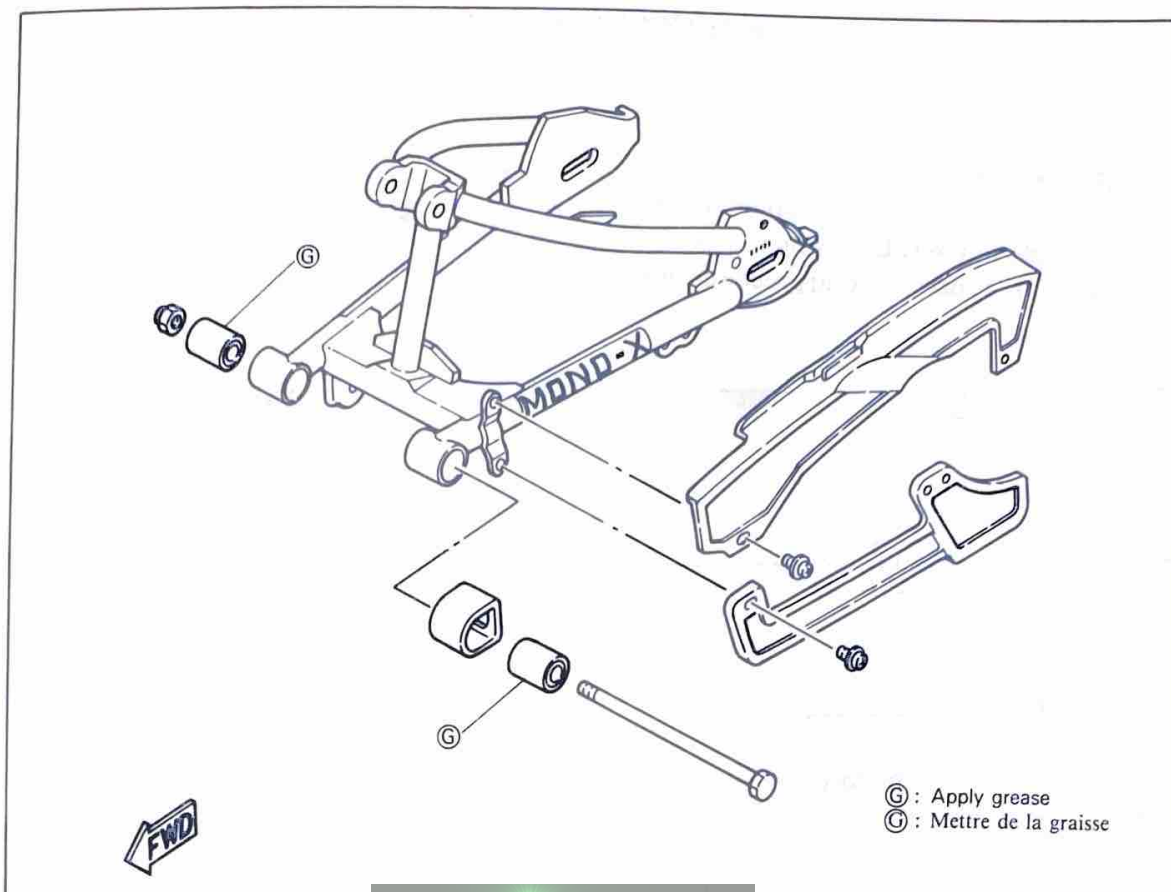
1. Lubricate the pivoting parts of the brake lever with SAE 10W30 motor oil.
2. Lubricate the shaft of the brake pedal with lithium base grease.

Graissage du câble et la poignée d'accélérateur

Graisser la poignée tournante des gaz en même temps que le câble d'accélérateur. De toute façon, la poignée doit être enlevée pour atteindre l'extrémité du câble. Les coquilles de la poignée des gaz sont fixées au guidon par deux vis. Une fois ces vis enlevées, on peut décrocher le câble, le tenir en l'air, et faire couler quelques gouttes de lubrifiant le long du câble. Graisser l'intérieur de la poignée des gaz avec de la graisse universelle, pour réduire les frottements (voir le tableau de graissage.)

Graissage des leviers, pédales, etc.

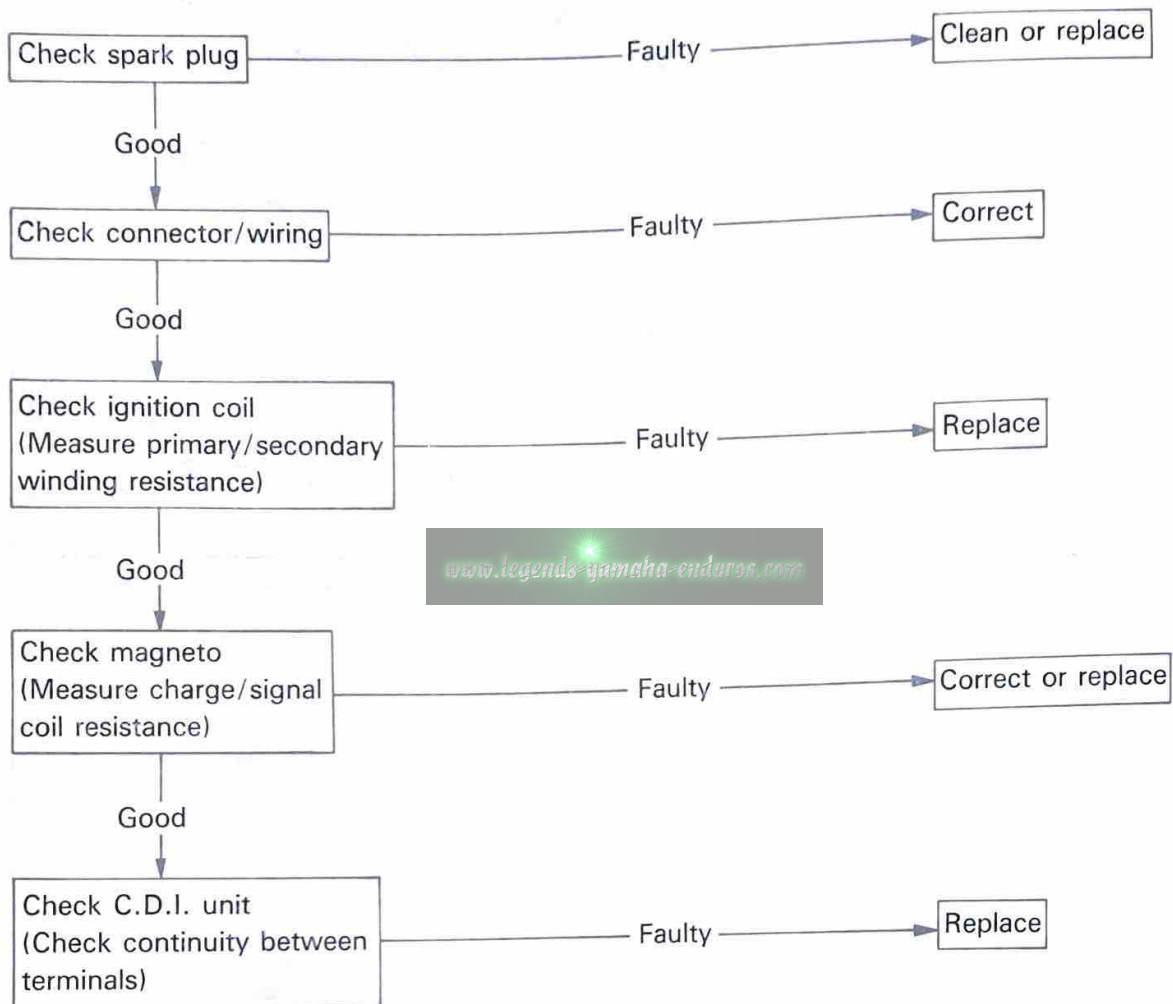
1. Graisser parties pivotantes du levier de frein avec de l'huile moteur 10W30.
2. Graisser l'axe de la pédale de frein avec de la graisse à base de savon au lithium.



MISCELLANEOUS

1. CDI CHECK-UP

If engine malfunction is apparently attributable to the C.D.I. system, perform check ups as per following procedure and order.



NOTE: _____

In the absence of sparking despite nothing wrong with the C.D.I. magneto, wiring, ignition coil, or spark plug, replace with a NEW C.D.I. unit and check.

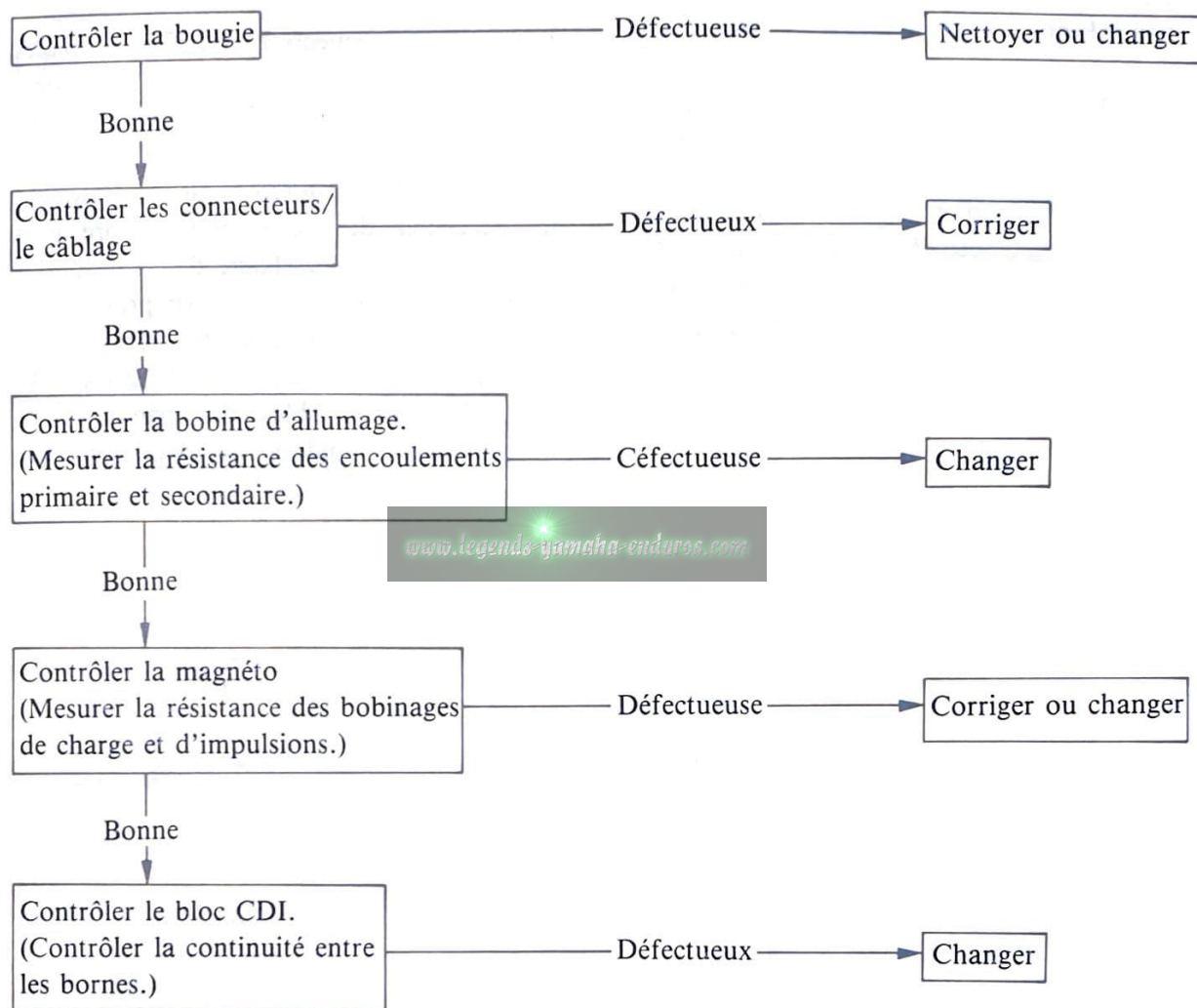
2. CONNECTORS CHECK-UP

- Check the connectors and couplers for looseness of joining ends.
- Keep the connectors and couplers from dirt or rust.
- For secure and firm joining, take care to hold the connectors and couplers, not the wire portions, in attaching or separating them.

DIVERS

1. CONTROLE DU SYSTEME CDI

Si la panne du moteur est apparemment attribuable au système CDI, le contrôler selon la procédure et l'ordre suivants.



N.B.: _____

S'il n'y a pas d'étincelle alors que la magnéto CDI, le câblage, la bobine d'allumage et la bougie ne présentent rien d'anormal, monter un BLOC NEUF puis contrôler.

2. CONTROLE DE SCONNECTEURS

- Contrôler si les branchements de connecteurs et des coupleurs ne sont pas lâches.
- Eliminer toute saleté ou rouille des connecteurs et des coupleurs.
- Pour des branchements sûrs et fermes, faire attention à tenir les connecteurs et les coupleurs, et non pas les fils, lorsqu'on attache ou sépare ces-derniers.

TROUBLESHOOTING

Although Yamaha machine are given a rigid inspection before shipment from the factory, trouble may occur in operation. If this happens check the machine in accordance with the procedures given in the trouble-shooting chart below. If repair is necessary, ask a Yamaha dealer.

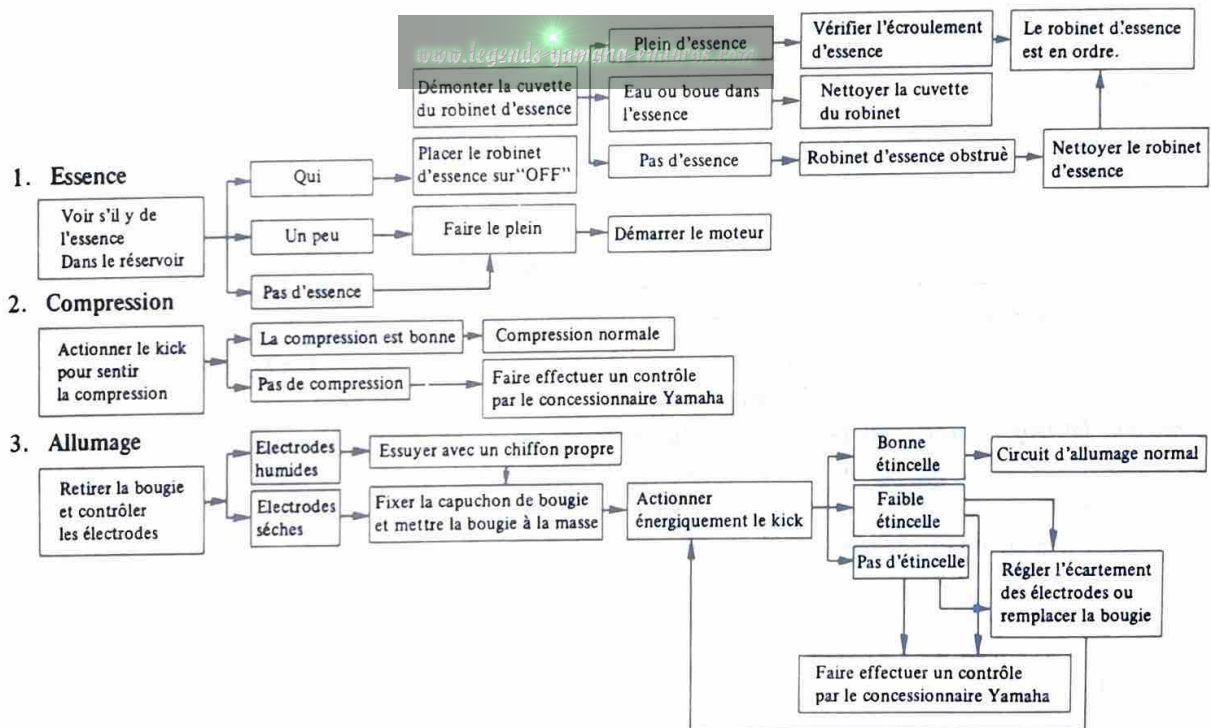
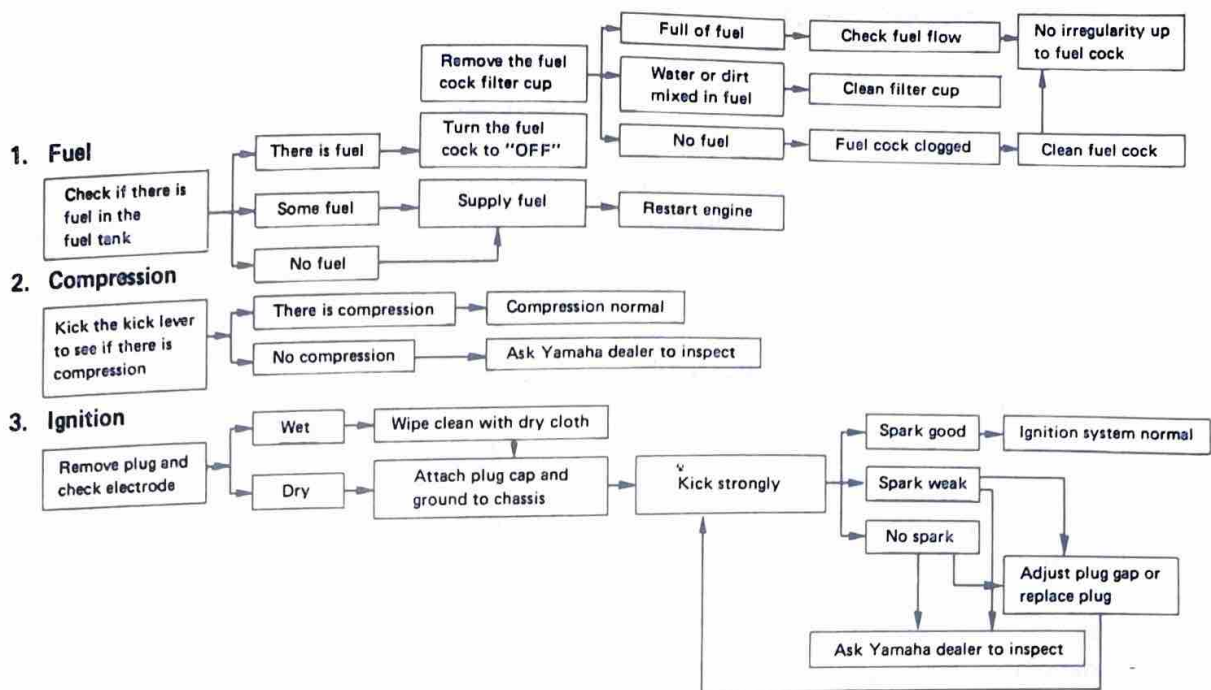
The skilled technicians at a Yamaha dealer provide excellent service. For replacement parts, use only genuine Yamaha parts. Imitation parts are similar in shape but often inferior in quality of materials and workmanship; consequently, service life is shorter and more expensive repairs may be necessitated. Any fault in the fuel, compression or ignition system can cause poor starting or loss of power while riding. The troubleshooting chart describes quick and easy procedures for checking these systems.

DEPANNAGE

Bien que toutes les machines Yamaha subissent une inspection rigoureuse au départ de l'usine, elles ne sont pas, cela se conçoit, à l'épreuve des pannes. En cas d'ennui mécanique, vérifiez la moto dans l'ordre indiqué au tableau de dépannage ci-après. Si une réparation s'avère nécessaire, confiez-la à votre concessionnaire Yamaha, qui garantit la qualité du service offert par ses mécaniciens qualifiés.

Pour les remplacements, n'utilisez que les pièces Yamaha d'origine. Méfiez-vous des imitations, qui peuvent paraître similaires mais n'en sont pas moins inférieures en qualité et en précision, de sorte qu'elles ne dureront guère et risquent de nécessiter des réparations encore plus coûteuses que prévu. Toute défectuosité des systèmes d'alimentation, de compression ou d'allumage peut provoquer des difficultés de mise en marche ou une perte de puissance. On peut se baser sur le tableau de dépannage pour une vérification rapide et aisée de ces systèmes.

www.legende-yamaha-enduros.com



CLEANING AND STORAGE

Cleaning

Frequent thorough cleaning of your machine will not only enhance its appearance but will improve general performance and extend the useful life of many components.

1. Before cleaning the machine:
 - a. Block off end of exhaust pipe to prevent water entry; a plastic bag and strong rubber band may be used.
 - b. Remove air cleaner or protect it from water with plastic covering.
 - c. Make sure spark plug(s), fuel tank cap, transmission oil filler cap are properly installed.
2. If engine case is excessively greasy, apply degreaser with a paint brush. Do not apply degreaser to chain, sprockets, or wheel axles.
3. Rinse dirt and degreaser off with garden hose, using only enough hose pressure to do the job.

CAUTION:

Excessive hose pressure may cause water seepage and contamination of wheel bearings, front forks, brakes, and transmission seals. Many expensive repair bills have resulted from improper high pressure detergent applications such as those available in coin-operated car washers.

4. Once the majority of the dirt has been hosed off, wash all surfaces with warm water and mild, detergent-type soap. An old tooth brush or bottle brush is handy to reach hard-to-get-to places.

NETTOYAGE ET REMISAGE

Nettoyage

Nous conseillons de nettoyer la motor à fond aussi souvent que possible non seulement pour des raisons esthétiques, mais aussi parce que ce nettoyage contribue à maintenir la machine en bon état de marche et à prolonger la vie des divers organes.

1. Avant de nettoyer la machine:
 - a. Boucher la sortie du tuyau d'échappement avec, par exemple, un sachet en plastique et un fort élastique, pour éviter toute entrée d'eau dans le tuyau.
 - b. Enlever le filtre à air, ou le protéger contre l'eau en le couvrant d'un sachet en plastique.
 - c. S'assurer de ce que la, les bouchons du réservoir d'essence et de remplissage d'huile de transmission sont bien en place.
2. Si les carters moteur sont très gras, appliquer un dégraissant avec une brosse à peinture. Toutefois, ne pas appliquer de dégraissant sur la chaîne, les pignons et les axes de roues.
3. Éliminer la crasse et le détergent à l'aide d'un tuyau d'arrosage, en employant juste la pression d'eau nécessaire.

ATTENTION:

Une pression excessive risque de provoquer des infiltrations d'eau dans les roulements à billes des roues, la fourche avant, les freins et les joints de la transmission. A noter que bien des notes de réparation onéreuses ont résulté de l'emploi abusif des vaporisateurs de détergent à haute pression, tels que ceux qui équipent les laveurs de voitures automatiques.

4. Après avoir éliminé le plus gros de la crasse avec le tuyau d'arrosage, laver toutes les surfaces avec de l'eau chaude savonneuse (employer un détergent de force moyenne). Pour le nettoyage des coins d'accès malaisé, on peut utiliser une vieille brosse à dents ou une brosse à bouteilles.

5. Rinse machine off immediately with clean water and dry all surfaces with a chamois, clean towel, or soft absorbent cloth.
6. Immediately after washing, remove excess moisture from chain and lubricate to prevent rust.
7. Chrome-plated parts such as handlebars, rims, spokes, forks, etc., may be further cleaned with automotive chrome cleaner.
8. Clean the seat with a vinyl upholstery cleaner to keep the cover pliable and glossy.
9. Automotive-type wax may be applied to all painted and chrome-plate surfaces. Avoid combination cleaner-waxes. Many contain abrasive which may mar paint or protective finish on fuel and oil tanks.
10. After finishing, start the engine immediately and allow to idle for several minutes.

5. Rincer immédiatement la machine avec de l'eau propre, et sécher toutes les surfaces avec une peau de chamois, une serviette propre ou un chiffon absorbant doux.
6. Immédiatement après lavage, sécher soigneusement la chaîne, et la graisser pour prévenir la rouille.
7. On peut parfaire le nettoyage des parties chromées, rayons, fourche, etc. Avec un produit spécial pour chromes d'automobiles.
8. Nettoyer la selle avec un produit de nettoyage pour simili-cuir, afin de conserver à la housse de selle sa souplesse et son lustre.
9. On peut appliquer de la cire pour automobiles sur toutes les surfaces peintes ou chromées, à condition d'éviter les cires détergentes, qui contiennent souvent abrasifs susceptibles d'abîmer la peinture ou l'émail protecteur des réservoirs d'essence et d'huile.
10. Immédiatement après avoir terminé le nettoyage, mettre le moteur en marche, et le laisser tourner au ralenti pendant plusieurs minutes.

www.legende-yamaha-enda.com

NOTE: _____

Water may enter the air cleaner case during washing the machine. Be sure to remove the grommet attached to the lower left part of the case and drain the water, as required.

N.B.: _____

Lors du lavage de la machine, l'eau risque de pénétrer dans le boîtier du filtre à air. Ne pas oublier d'enlever l'oeillet en caoutchouc situé sur la partie inférieure gauche du boîtier et de vidanger l'eau, si nécessaire.

Storage

Long term storage (60 days or more) of your motorcycle will require some preventive procedures to insure against deterioration. After cleaning machine thoroughly, prepare for storage as follows:

1. Drain fuel tank, fuel lines, and carburetor float bowl(s).
2. Remove the empty fuel tank, pour a cup of SAE 10W30 oil in tank, shake the tank to coat inner surfaces thoroughly and drain off excess oil. Reinstall the tank.

Remisage

Si la motocyclette doit être remise pendant une longue période (60 jours ou plus), certaines précautions sont requises pour la maintenir en bon état. Il faut d'abord la nettoyer à fond, puis prendre les mesures de protection suivantes:

1. Purger le réservoir d'essence, la tuyauterie d'arrivée d'essence et la cuve à flotteur du (ou des) carburateur(s).
2. Enlever le réservoir d'essence ainsi vidé, et y verser une tasse d'huile SAE 10W30. Agiter le réservoir de manière à répartir une couche d'huile sur toutes ses parois intérieures, faire couler l'excès d'huile, et remonter le réservoir.

3. Remove spark plug(s), pour about one tablespoon of SAE 10W30 oil in spark plug hole(s) and reinstall spark plugs. Kick engine over several times (with ignition off) to coat cylinder walls with oil.
4. Remove drive chain. Clean thoroughly with solvent and lubricate. Re-install chain or store in a plastic bag (tie to frame for safe-keeping).
5. Lubricate all the control cables.
6. Block up frame to raise both wheels off ground.
7. Tie a plastic bag over exhaust pipe outlet(s) to prevent moisture from entering.
8. If storing in humid or salt-air atmosphere, coat all exposed metal surfaces with a light film of oil. Do not apply oil to rubber parts or seat cover.

3. Enlever la ou les bougies, et verser l'équivalent d'une cuillerée à soupe d'huile SAE 10W30 dans le ou les trou(s) de bougie. Remonter les bougies. Actionner plusieurs fois le kick (contact coupé), afin de répartir l'huile sur les parois intérieures du cylindre.
4. Enlever la chaîne de transmission, la nettoyer soigneusement avec un solvant, et la graisser. Réinstaller la chaîne, ou la conserver dans un sachet en plastique (attaché au cadre pour éviter de l'égarer).
5. Graisser tous les câbles de commande.
6. Caler la motocyclette de manière à séparer ses deux roues du sol (pour les machines qui en sont pourvues, on peut utiliser le support-béquille principal).
7. Attacher un sachet en plastique sur la sortie du (ou des) tuyau(x) d'échappement, pour le(s) protéger de l'humidité.
8. Si la moto est remise dans un lieu très humide ou exposé à l'air marin, enduire toutes ses surfaces métalliques extérieures d'une légère couche d'huile. Eviter de mettre de l'huile sur les pièces en caoutchouc et la selle.

www.legends-yamaha.com

NOTE: _____

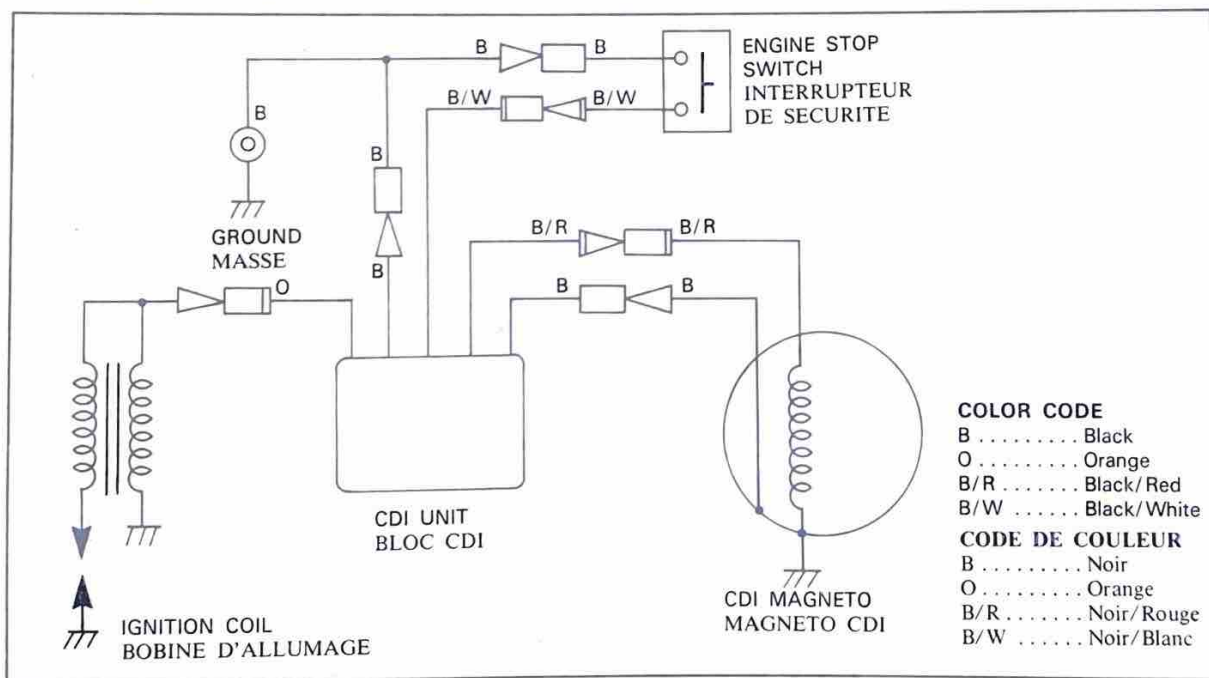
Make any necessary repairs before storing the machine.

N.B.: _____

Effectuer toutes les réparations nécessaires avant de remiser la machine.

WIRING DIAGRAM

SCHEMA DE CABLAGE



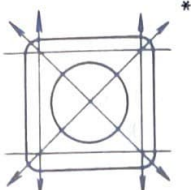
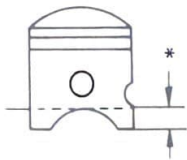
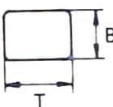
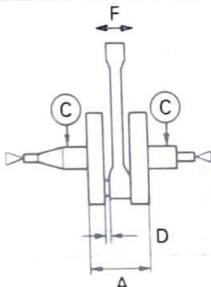
SPECIFICATIONS

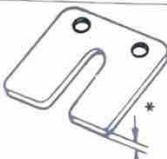
General

Item	PW80(K)
Model:	
Code Number	21W
Frame Starting Number	21W-000101
Engine Starting Number	21W-000101
Dimensions:	
Overall Length	1,540 mm (60.6 in)
Overall Width	640 mm (25.2 in)
Overall Height	880 mm (34.6 in)
Seat Height	635 mm (25.0 in)
Wheelbase	1,055 mm (41.5 in)
Minimum Ground Clearance	185 mm (7.3 in)
Basic Weight:	
With Oil and Full Fuel Tank	61 kg (134 lb)
Engine:	
Engine Type	Air cooled 2-stroke, gasoline, torque induction
Cylinder Arrangement	Single
	Forward inclined
Displacement:	79 cm ³ (4.82 cu.in)
Bore × Stroke	47 × 45.6 mm (1.85 × 1.80 in)
Compression a Ratio	6.6 : 1
Starting System	Kick starter
Lubrication System:	Separate system (Yamaha Autolube)
Engine Oil:	
Oil Tank Capacity	0.95 L (0.84 Imp qt, 1.0 US qt)
Oil Grade	Yamalube 2-cycle oil or air-cooled 2-stroke engine oil
Transmission Oil:	
Periodic Oil Change	0.70 L (0.62 Imp qt, 0.74 US qt)
Total Amount	0.75 L (0.66 Imp qt, 0.79 US qt)
Oil Grade	Yamalube 4-cycle oil or SAE 10W/30 type SE motor oil
Air Filter:	Wet type element
Fuel:	
Type	Regular gasoline
Tank Capacity	4.9 L (1.1 Imp gal, 1.3 US gal)
Carburetor:	
Type	VM15SC
Manufacturer	MIKUNI

Item	PW80(K)
Spark Plug: Type Manufacturer Gap	BP6HS, BPR6HS/CANADA, S. AFRICA NGK 0.5 ~ 0.6 mm (0.020 ~ 0.024 in)
Clutch Type:	Wet, centrifugal automatic
Transmission: Primary Reduction System Primary Reduction Ratio Secondary Reduction System Secondary Reduction Ratio Transmission Type Operation Gear Ratio: 1st 2nd 3rd	Helical gear 66/ 12 (3.143) Chain drive 32/ 15 (2.133) Constant mesh, 3-speed, Cam drum Left foot operation 39/ 12 (3.250) 29/ 16 (1.812) 22/ 17 (1.294)
Chassis: Frame Type Caster Angle Trail	Tubular backbone 26° 62 mm (2.44 in)
Tire: Type Size (F) Size (R)	With tube 2.50-14-4PR 3.00-12-4PR
Tire Pressure: Front Rear	98.1 kPa (1.0 kg/cm ² , 14 psi) 98.1 kPa (1.0 kg/cm ² , 14 psi)
Brake: Front Brake Type Operation Rear Brake Type Operation	Drum brake Right hand operation Drum brake Right foot operation
Suspension: Front Suspension Rear Suspension	Telescopic fork Swingarm (Monocross suspension)
Shock Absorber: Front Shock Absorber Rear Shock Absorber	Coil spring, Oil damper Gas, Coil spring, Oil damper
Wheel Travel: Front Wheel Travel Rear Wheel Travel	110 mm (4.4 in) 95 mm (3.8 in)
Electrical: Ignition System Generator System	C.D.I. Magneto Flywheel magneto

Engine

Item	PW80(K)
Cylinder Head: Warp Limit 	0.03 mm (0.0012 in) *Lines indicate straightedge measurement.
Cylinder: Bore Size Taper Limit Out of Round Limit	$47^{+0.02}_0$ mm ($1.85^{+0.0008}_0$ in) 0.04 mm (0.0016 in) 0.0025 mm (0.0001 in)
Piston: Piston Size/ Measuring Point* Piston Clearance Piston offset	 $47^{+0.02}_0$ mm ($1.85^{+0.0008}_0$ in) / 5 mm (0.2 in) 0.035 ~ 0.040 mm (0.0014 ~ 0.0016 in) 0.2 mm (0.008 in), IN-side
Piston Ring: Sectional Sketch Top Ring/2nd Ring 	Keystone B = 1.99 mm (0.078 in) T = 2.0 mm (0.079 in) End Gap (Installed) Top Ring/2nd Ring 0.15 ~ 0.30 mm (0.006 ~ 0.012 in) Side Clearance (Installed) Top Ring/2nd Ring 0.03 ~ 0.05 mm (0.0012 ~ 0.002 in)
Crankshaft:  Crank Width "A"	$48^{+0.05}_{-0.10}$ mm ($1.89^{+0.0020}_{-0.0040}$ in)

Item	PW80(K)
Run Out Limit "C"	0.03 mm (0.0012 in)
Connecting Rod Big End Side Clearance "D"	0.3 ~ 0.8 mm (0.012 ~ 0.031 in)
Small End Free Play Limit "F"	1.0 mm (0.04 in)
Clutch:	
Friction Plate Thickness/Quantity	3.0 mm (0.12 in) × 6
Wear Limit	2.9 mm (0.11 in)
Clutch Plate Thickness/Quantity	1.4 mm (0.06 in) × 5
Warp Limit	0.05 mm (0.002 in)
Clutch Spring Free Length/Quantity	12.9 mm (0.51 in) × 6
Shifter:	
Shifting Type	Cam drum
Kick Starter Type:	Kick and mesh type
Kick Clip Friction Force	P = 1.0 kg (2.2 lb)
	
Carburetor:	
Type/Manufacturer/Quantity	VM15SC/MIKUNI/1 pc.
I.D. Mark	21W00
Main Jet (M.J.)	#125
Main Air Jet (M.A.J.)	ø2.5
Jet Needle-clip Position (J.N.)	3E3-3
Needle Jet (N.J.)	E-4
Cutaway (C.A.)	2.5
Pilot Jet (P.J.)	#15
Pilot Outlet Size (P.O.)	ø0.9
Air Screw (turns out) (P.A.S.)	1 and 1/2
Valve Seat Size (V.S.)	ø1.2
Starter Jet (G.S.)	30
Float Height (F.H.)	23.0 ± 1 mm (0.91 ± 0.04 in)
Reed Valve:	
Material	G1N6
Thickness*	0.2 mm (0.008 in)
Valve Lift	6.5 mm (0.26 in)
Bending Limit	0.3 mm (0.012 in) or less
	

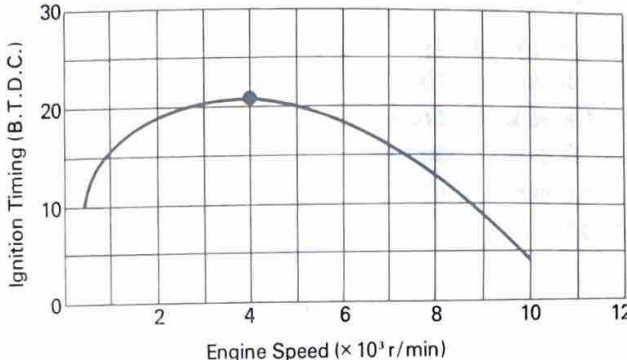
Tightening Torque

	Thread Size	Q'ty	Nm	m · kg	ft · lb
Spark plug	M14	1	25	2.5	18
Cylinder head	M7	4	10	1.0	7.2
Primary drive gear	M12	1	50	5.0	36
Clutch boss	M12	1	50	5.0	36
Kick crank	M6	1	12	1.2	8.7
Change pedal	M6	1	10	1.0	7.2
Reed valve	M3	3	0.8	0.08	0.6
Inner rotor	M14	1	50	5.0	36
Stator	M7	2	10	1.0	7.2

Chassis

Item	PW80(K)
Steering System: Steering Bearing Type	Ball bearing
Front Suspension: Front Fork Travel Fork Spring Free Length Spring Rate Optional Spring Oil Capacity or Oil Level Oil Grade	110 mm (4.33 in) 425.1 mm (16.74 in) $K = 3.43 \text{ N/mm}$ (0.35 kg/mm, 19.6 lb/in) No 60 cm ³ (2.1 Imp oz, 2.0 US oz) / 188.5 mm (4.67 in) (From top of inner tube fully compressed without spring) Yamaha fork oil 20wt, SAE 20 motor oil
Rear Suspension: Shock Absorber Travel Spring Free Length Spring Rate Optional Spring Enclosed Gas Pressure	48 mm (1.89 in) 169 mm (6.65 in) $K = 41.5 \text{ N/mm}$ (4.23 kg/mm, 237 lb/in) No 1,961 kPa (20 kg/cm ² , 284 psi)

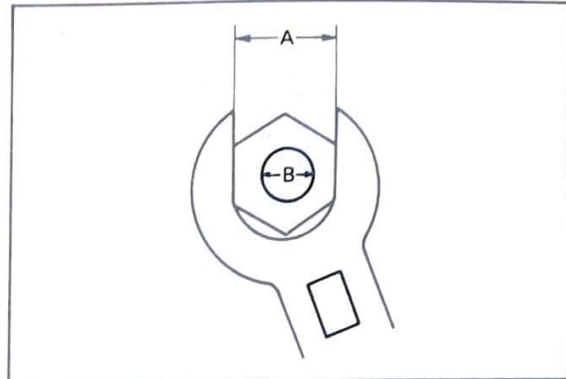
Electrical

Item	PW80(K)
Ignition System: Ignition Timing (B.T.D.C.) Advancer Type	20.6° at 4,000 r/min Electrical  The graph plots Ignition Timing (B.T.D.C.) on the y-axis (0 to 30 degrees) against Engine Speed (x 10³ r/min) on the x-axis (0 to 12). The curve starts at approximately 10° at 1000 rpm, rises to a peak of 20.6° at 4000 rpm, and then falls back to 10° at 10000 rpm.
C.D.I.: Model/ Manufacturer Charging Coil Resistance (Color) C.D.I. Unit-Model/ Manufacturer	F3T8077/ MITSUBISHI 400Ω ± 10% at 20°C (68°F) (Black/ Red — Black) F8T06471/ MITSUBISHI
Ignition Coil: Model/ Manufacturer Minimum Spark Gap Primary Winding Resistance Secondary Winding Resistance	F6T50577/ MITSUBISHI 5 mm (0.20 in) 1.0Ω ± 15% at 20°C (68°F) 5.9kΩ ± 15% at 20°C (68°F)
Charging System:	Flywheel magneto

TORQUE SPECIFICATIONS

The list below covers those stud/bolt sizes with standard I. S. O. pitch threads. Torque specifications for components with thread pitches other than standard are given within the applicable chapter. Torque specifications call for dry, clean threads. Components such as the cylinder or cylinder head should be at room temperature prior to torquing. A cylinder head or any other item with several fasteners should be torqued down in a cross-wise pattern in successive stages until torque specification is reached. The method is similar to installing an automobile wheel and will avoid warping the component.

A (Nut)	B (Bolt)	General torque specifications		
		Nm	m · kg	ft · lb
10 mm	6 mm	6	0.6	4.3
12 mm	8 mm	15	1.5	11
14 mm	10 mm	30	3.0	22
17 mm	12 mm	55	5.5	40
19 mm	14 mm	85	8.5	61
22 mm	16 mm	130	13.0	94



A. Distance across flats
B. Outside thread diameter

DEFINITION OF UNITS

Unit	Read	Definition	Measure
mm	millimeter	10^{-3} meter	Length
cm	centimeter	10^{-2} meter	Length
kg	kilogram	10^3 gram	Weight
N	Newton	$1 \text{ kg} \times \text{m}/\text{sec}^2$	Force
Nm	Newton meter	$\text{N} \times \text{m}$	Torque
m · kg	Meter kilogram	$\text{m} \times \text{kg}$	Torque
Pa	Paskal	N/m^2	Pressure
N/mm	Newton per millimeter	N/mm	Spring rate
L	Liter	—	Volume or Capacity
cm^3	Cubic centimeter	—	
r/min	Rotation per minute	—	Engine speed

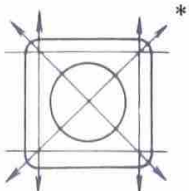
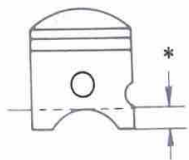
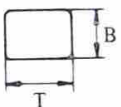
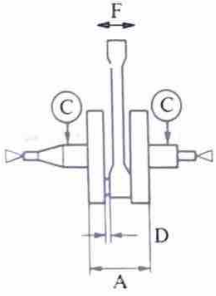
CARACTERISTIQUES

Generalites

Partie	PW80(K)
Modèle: Numéro de code Numéro de début de série du cadre Numéro de début de série du moteur	21W 21W-000101 21W-000101
Dimensions: Longueur hors-tout Largeur hors-tout Hauteur hors-tout Hauteur de la selle Empattement Cadre au sol minimale	1.540 mm (60,6 in) 640 mm (25,2 in) 880 mm (34,6 in) 635 mm (25,0 in) 1.055 mm (41,5 in) 185 mm (7,3 in)
Poids en ordre de marche: Avec pleins d'huile et de carburant	61 kg (134 lb)
Moteur: Type de moteur Disposition des cylindres Cylindrée Alésage × Course Taux de compression Système de démarrage	2 temps essence refroidissement par air, torque induction Monocylindre Incliné 79 cm ³ (4,82 cu.in) 47 × 45,6 mm (1,85 × 1,80 in) 6,6 : 1 Kickstarter
Système de graissage:	Indépendant (Autolube Yamaha)
Huile du moteur: Réservoir à huile Grade d'huile	0,95 L (0,84 Imp qt, 1,0 US qt) Huile Yamalube 2-temps ou huile moteur 2 temps refroidi par air
Huile de transmission: Vidange périodique Quantité totale Grade d'huile	0,70 L (0,62 Imp qt, 0,74 US qt) 0,75 L (0,66 Imp qt, 0,79 US qt) Huile Yamalube 4 temps ou huile moteur SAE 10W30 type SE ou huile
Filtre à air:	Elément type humide
Carburant: Type Capacité du réservoir	Essence normale 4,9 L (1,1 Imp gal, 1,3 US gal)
Carburateur: Type Fabricant	VM15SC MIKUNI

Partie	PW80(K)
Bougie: Type Fabricant des électrodes Ecartement des électrodes	BP6HS, BPR6HS/CANADA, S. AFRICA NGK 0,6 ~ 0,7 mm (0,024 ~ 0,028 in)
Type d'embrayage:	Humide, centrifuge automatique
Transmission: Système de réduction primaire Taux de réduction primaire Système de réduction secondaire Taux de réduction secondaire Type de boîte de vitesses Commande Taux de réduction: 1ère 2e 3e	Engrenage hélicoïdal 66/12 (3,143) Entraînement par chaîne 32/15 (2,133) Prise constante, 3-rapport Au pied gauche 39/12 (3,250) 29/16 (1,812) 22/17 (1,294)
Partie cycle: Type de cadre Angle de chasse Chasse	Poutre en acier tubulaire 26° 62 mm (2,44 in)
Pneu: Type de pneu Taille de pneu (AV) Taille de pneu (AR)	Avec chambre à air 2,50-14-4PR 3,00-12-4PR
Pression de gonflage de pneu: AV AR	98,1 kPa (1,0 kg/cm ² , 14 psi) 98,1 kPa (1,0 kg/cm ² , 14 psi)
Freins: Type de frein avant Commande Type de frein arrière Commande	Frein à tambour Commande à la main droit Frein à tambour Commande au pied droit
Suspension: Suspension avant Suspension arrière	Fourche télescopique (pneumatique-mécanique) Bras oscillant (Suspension monocross)
Amortisseurs: Amortisseurs avant Amortisseurs arrière	Ressort hélicoïdal, amortisseur à huile Gaz/Ressort hélicoïdal, amortisseur à huile
Débattement de roue: Roue avant Roue arrière	110 mm (4,4 in) 95 mm (3,8 in)
Partie électrique: Système d'allumage Générateur	Magnéto CDI Volant magnétique

Moteur

Partie	PW80(K)
Culasse: Limite de déformation 	0,03 mm (0,0012 in) * Les lignes indiquent les points où la règle doit être posée.
Cylindre: Alésage Limite de conicité Limite d'ovalisation	$47^{+0,02}_0$ mm ($1,85^{+0,0008}_0$ in) 0,04 mm (0,0016 in) 0,0025 mm (0,0001 in)
Piston: Taille de piston/ point de mesure* Jeu de piston Décalage de trou d'axe de piston 	$47^{+0,02}_{-0,06}$ mm ($1,85^{+0,0008}_{-0,0024}$ in)/5 mm (0,2 in) 0,035 ~ 0,040 mm (0,0014 ~ 0,0016 in) 0,2 mm (0,008 in), Côte AD
Segment: Forme de segment en coupe Segment du sommet/2e 	Trapézoïdale B = 1,99 mm (0,078 in) T = 2,0 mm (0,079 in)
Ecartement des becs (Monté) Segment du sommet/2e Jeu latéral (Monté) Segment du sommet/2e	0,15 ~ 0,30 mm (0,006 ~ 0,012 in) 0,03 ~ 0,05 mm (0,0012 ~ 0,002 in)
Vilebrequin:  Largeur des volants "A"	$48^{+0,05}_{-0,10}$ mm ($1,89^{+0,0020}_{-0,0040}$ in)

Partie	PW80(K)
Limite de faux-rond "C" Bielle: Jeu latérale de tête de bielle "D" Déflexion de pied "F"	0,03 mm (0,0012 in) 0,3 ~ 0,8 mm (0,012 ~ 0,031 in) 1,0 mm (0,04 in)
Embrayage: Disque de friction: Epaisseur/Quantité Limite d'usure Disque l'embrayage: Epaisseur/Quantité Limite de déformation Ressort d'embrayage: Longueur libre/Quantité	3,0 mm (0,12 in) × 6 2,9 mm (0,11 in) 1,4 mm (0,06 in) × 5 0,05 mm (0,002 in) 12,9 mm (0,51 in) × 6
Sélecteur: Type de sélecteur	Tambour excentrique
Type de kick starter: Tension de friction de l'agrafe du kick <Max. ~ Min.>	Type kick et cliquet P = 1,0 kg (2,2 lb)
	
Carburateur: Type/Fabricant/Quantité Marque d'identification Gicleur principal (M.J.) Gicleur d'air principal (M.A.J.) Position du circlip sur l'aiguille de gicleur (J.N.) Puits d'aiguille (N.J.) Echancrure (C.A.) Gicleur de ralenti (P.J.) Taille de sortie de ralenti (P.O.) Vis d'air (nombre de tours en dévissant) (P.A.S.) Taille de siège de pointeau (V.S.) Gicleur de starter (G.S.) Hauteur de flotteur (F.H.)	VM15SC/MIKUNI/1 pc. 21W00 #125 ø2,5 3E3-3 E-4 2,5 #15 ø0,9 1 et 1/2 ø1,2 30 23,0 ± 1 mm (0,91 ± 0,04 in)
Soupape flexible: Matériau Epaisseur* Levage de soupape Limite de courbure	 G1N6 0,2 mm (0,008 in) 6,5 mm (0,26 in) 0,3 mm (0,012 in) ou moins

Couple de serrage

	Filetage	Q'té	Nm	m · kg	ft · lb
Bougie	M14	1	25	2,5	18
Culasse	M7	4	10	1,0	7,2
Pignon de transmission primaire	M12	1	50	5,0	36
Tambour port	M12	1	50	5,0	36
Kickstarter	M6	1	12	1,2	8,7
Pédale de selecteur	M6	1	10	1,0	7,2
Clapets flexibles	M3	3	0,8	0,08	0,6
Rotor interne	M14	1	50	5,0	36
Stator	M7	2	10	1,0	7,2

Partie-cycle

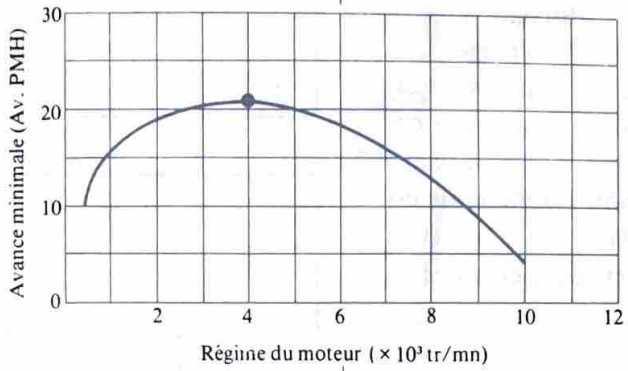
Partie	PW80(K)
Direction: Type de roulement de direction	Roulement
Suspension avant: Débattement de fourche avant Ressort de fourche: Longueur libre Constante Ressort optionnel Quantité d'huile ou niveau d'huile Grade de l'huile	110 mm (4,33 in) 425,1 mm (16,74 in) $K = 3,43 \text{ N/mm}$ (0,35 kg/mm, 19,6 lb/in) Non. 60 cm ³ (2,1 Imp oz, 2,0 US oz)/ 188,5 mm (4,67 in) (A partir du haut du tube interne complètement comprimé sans ressort.) Huile pour fourche Yamaha 20 wt, Huile moteur SAE20
Suspension arrière: Débattement d'amortisseur Longueur de ressort libre Constante Ressort optionnel Pression du gaz enfermé	48 mm (1,89 in) 169 mm (6,65 in) $K = 41,5 \text{ N/mm}$ (4,23 kg/mm, 237 lb/in) Non. 1.961 kPa (20 kg/cm ² , 284 psi)

Partie	PW80(K)
Bras arrière: Limite de jeu de bras oscillant Extrémité	1,0 mm (0,040 in)
Roue: Type de roue avant Type de roue arrière Taille/Matériau de jante avant Taille/Matériau de jante arrière Limite de voile de jante Vertical Latéral	Roue à rayons Roue à rayons 1,40 × 14/ Acier 1,60 × 12/ Acier 2,0 mm (0,08 in) 2,0 mm (0,08 in)
Chaîne de transmission: Type/Fabricant Nombre de maillons Pas de la chaîne	DK420/DAIDO 83 maillons + Attache 15 ~ 20 mm (0,6 ~ 0,8 in)
Frein à tambour: Type Avant Arrière Dia' intérieur du tambour Avant Arrière	Simple came Simple came 95 mm (3,74 in) Limite: 1,5 mm (0,06 in) 110 mm (4,33 in) Limite: 1,5 mm (0,06 in)
Levier de frein & pédale de frein: Jeu du levier de frein Position de la pédale de frein Jeu de la pédale de frein	5 ~ 8 mm (0,20 ~ 0,31 in) 3 mm (0,12 in) 20 ~ 30 mm (0,8 ~ 1,2 in) (Hauteur à la verticale du repose-pied)

Couple de serrage

	Filétage	Q'té	Nm	m · kg	ft · lb
Axe de roue avant	M10	1	35	3,5	25
Etrier supérieur — bras de fourche	M20	2	40	4,0	29
Axe de direction	M10	1	40	4,0	29
Etrier supérieur — Paliers de guidon inférieur	M10	2	40	4,0	29
Paliers de guidon inférieur — Paliars de guidon supérieur	M6	4	13	1,3	9,4
Ecrou de direction	M25	1	10	1,0	7,2
Montage du moteur — avant	M8	1	23	2,3	17
Montage du moteur — inférieure	M8	1	26	2,6	19
Montage du moteur — centre	M8	1	23	2,3	17
Axe de roue arrière	M12	1	60	6,0	43
Pignon de chaîne — écrou	M8	4	26	2,6	19
Repose-pied (D) — cadre	M8	1	26	2,6	19
Repose-pied (G) — cadre	M8	1	26	2,6	19
Levier d'axe à came de frein avant	M6	1	10	1,0	7,2
Levier d'axe à came de frein arrière	M6	1	10	1,0	7,2
Bras arrière — cadre	M10	1	31	3,1	22
Capacité du réservoir d'essence — cadre	M6	2	10	1,0	7,2

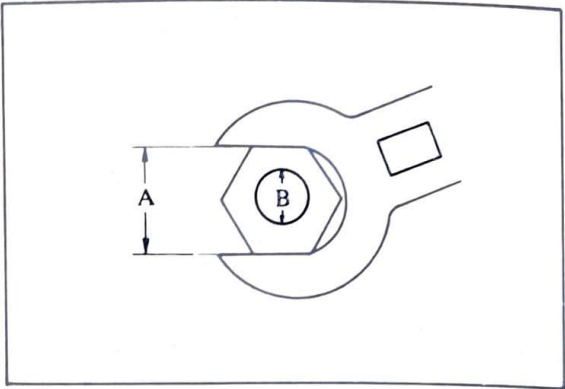
Electrique

Partie	PW80(K)
Système d'allumage: Avance minimale (Av. PMH) Type de dispositif d'avance	20,6°/4.000 tr/mn, Electrique
 Avance minimale (Av. PMH) Régime du moteur ($\times 10^3$ tr/mn)	
C.D.I.: Modèle/Fabricant Résistance du bobinage de charge (Couleur) Bloc TCI — Modèle/Fabricant	F3T8077/MITSUBISHI 400 Ω $\pm$ 10% at 20°C (68°F) (Noir/Rouge — Noir) F8T06471/MITSUBISHI
Bobinage d'allumage: Modèle/Fabricant Etincellement minimal Résistance de l'enroulement primaire Résistance de l'enroulement secondaire	F6T50577/MITSUBISHI 5 mm (0,20 in) 1,0 Ω $\pm$ 15% at 20°C (68°F) 5,9k Ω $\pm$ 15% at 20°C (68°F)
Système de charge:	Volant magnétique

COUPLES DE SERRAGE

La liste suivante couvre les tailles de goujon/boulon avec filetages à pas I.S.O. standard. Les couples de serrage pour les composants avec des filetages à pas spécial sont donnés dans les chapitres concernés. Les couples de serrage s'entendent pour des filetages secs et propres. Les composants tels que cylindre ou culasse doivent être à température ambiante avant le serrage. Une culasse ou tout autre pièce ayant plusieurs attaches doit être serrée suivant un ordre entrecroisé et par passes successives jusqu'à ce que le couple spécifié soit atteint. La méthode est similaire à la mise en place d'une roue de voiture et permet d'éviter de déformer le composant.

A (Erou)	B (Boulon)	Spécifications générales de couple		
		Nm	m · kg	ft · lb
10 mm	6 mm	6	0,6	4,3
12 mm	8 mm	15	1,5	11
14 mm	10 mm	30	3,0	22
17 mm	12 mm	55	5,5	40
19 mm	14 mm	85	8,5	61
22 mm	16 mm	130	13,0	94



A. Distance entre les plats
B. Diamètre extérieur du filetage

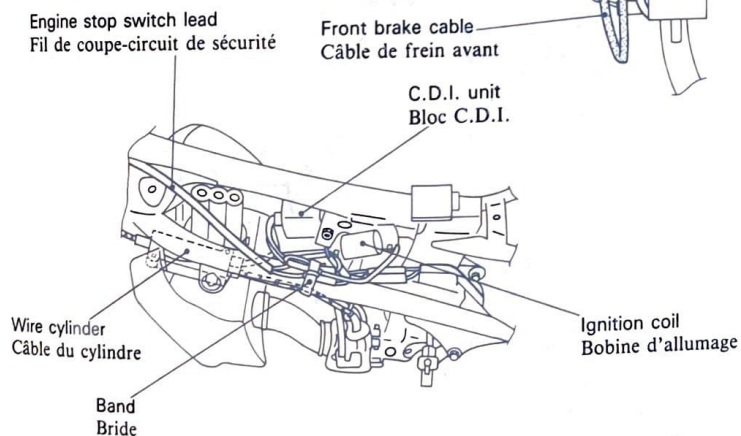
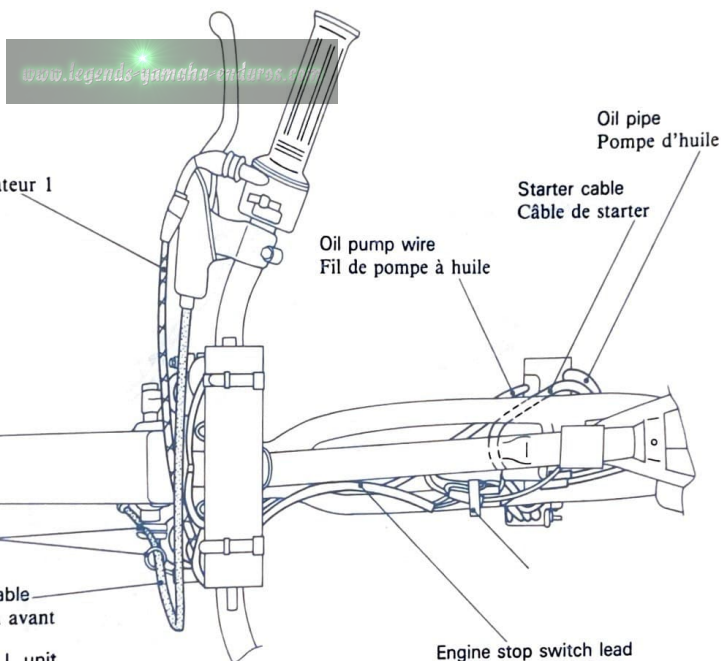
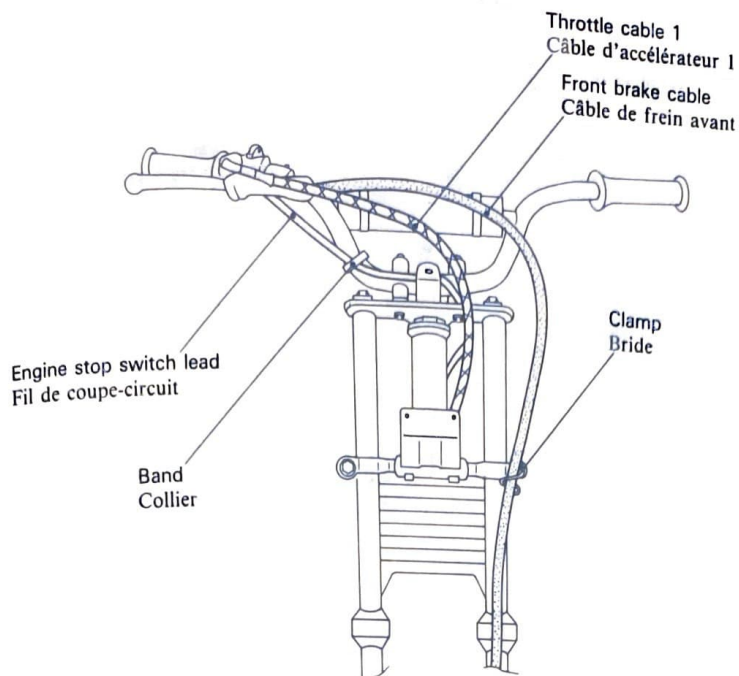
www.legends-yamaha-enturos.com

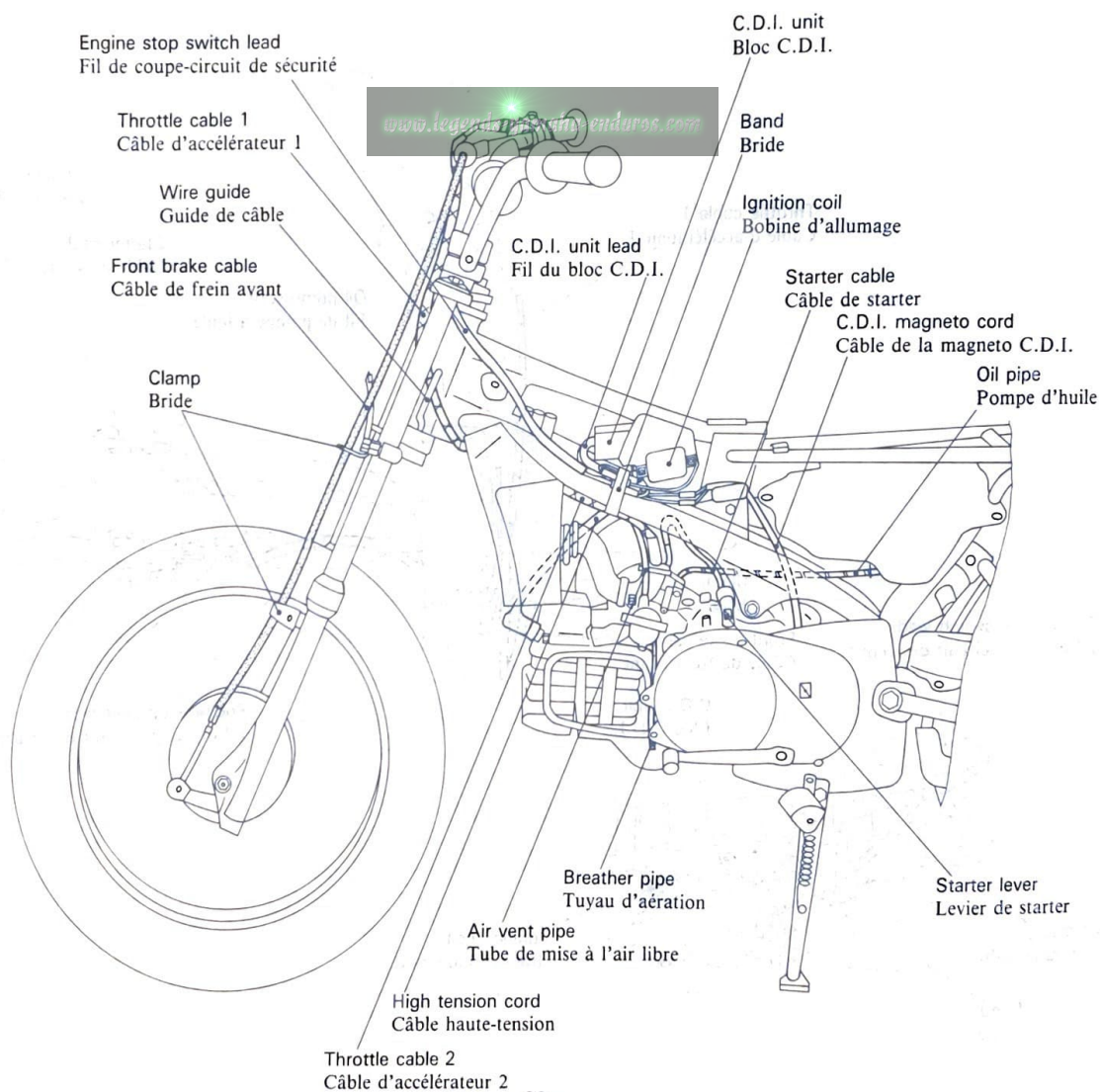
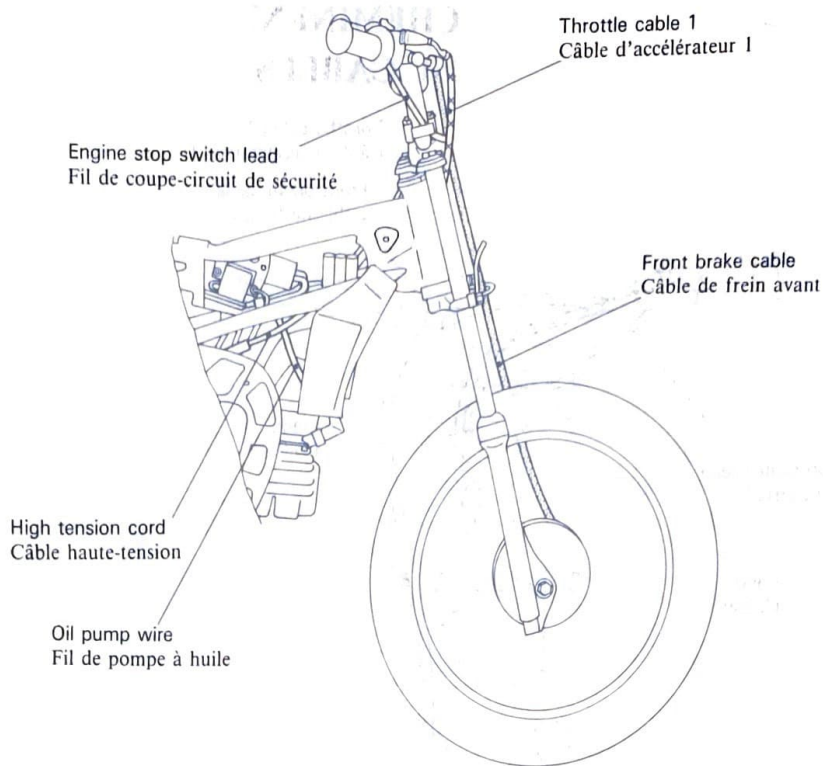
DEFINITION DES UNITES

Unité	Signification	Définition	Mesure
mm	millimètre	10^{-3} m	Longueur
cm	centimètre	10^{-2} m	Longueur
kg	kilogramme	10^3 grammes	Poids
N	Newton	$1 \text{ kg} \times \text{m/s}^2$	Force
Nm	Newton-mètre	$\text{N} \times \text{m}$	Couple
m · kg	Mètre-kilogramme	$\text{m} \times \text{kg}$	Couple
Pa	Pascal	N/m^2	Pression
N/mm	Newton par millimètre	N/mm	Constante de ressort
L	Litre	—	Volume ou contenance
cm ³	Centimètre cube	—	
tr/mn	Tour par minute	—	Régime moteur

CABLE ROUTING

CHEMINENT DES FILS ET CABLES





www.legends-yamaha-enduros.com

www.legends-yamaha-enduros.com

www.legends-yamaha-enduros.com



YAMAHA MOTOR CO.,LTD.

IWATA, JAPAN

PRINTED IN JAPAN
82・6—1.0×1 ㊤
(英・仏)