

78

YAMAHA

MODEL GUIDE
PRESENTATION DE MODELE
MODELLANLEITUNG

XS750



YAMAHA

90894-09030

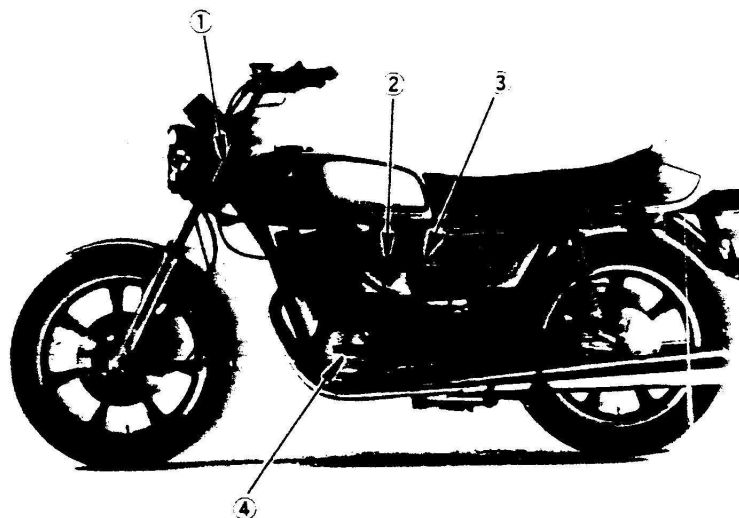
ANMERKUNG:

ALLE IN DIESER MODELLBESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE INFORMATIONEN UND TECHNISCHE DATEN SIND ÄNDERUNGEN OHNE VORHERGEHENDE BEKANNTGABE UNTERWORFEN.

Identifikations- und Anfangsseriennummern: '77 XS750 (2K3) 1T5-100101
(FÜR EUROPA, AUSGENOMMEN FRANKREICH)
'77 XS750 (2L2) 1T5-200101 (FÜR FRANKREICH)

A. MERKMALE (VERKAUFS- UND WARTUNGSPUNKTE)

1. Vorspannung der Gabelbeinfedern einstellbar.
2. Vergaser mit Starterklappe (Choke) mit zwei Positionen.
3. Größeres Luftfilter.
4. Volltransistorisierte Zündanlage



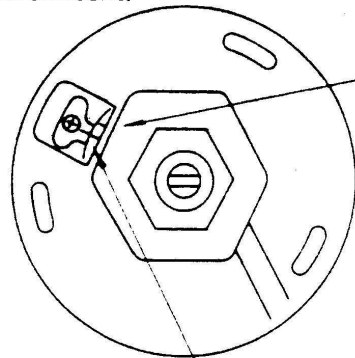
1. Volltransistorisierte Zündanlage
Aufgrund der Verwendung einer volltransistorisierten Zündanlage wurde stabilere Zündung erzielt; diese Zündanlage zeichnet sich auch durch wartungsfreien Betrieb aus.
2. Starterklappe (Choke) mit zwei Stellungen
Eine speziell für das Warmlaufen des Motors entwickelte Düse wurde in die Starterklappe (Choke) eingebaut, um das Anlassen des Motors und das darauffolgende Warmlaufen zu erleichtern. Als Ergebnis dieser Neukonstruktion können sowohl der Anlaß- als auch der Warmlaufvorgang mit diesem Hebel gesteuert werden.
3. Dreistufige Einstellung der Vorspannung der Gabelbeinfedern.

Die Gabelbeinfedern können in ihrer Vorspannung verstellt werden, um jeweils an die gegebenen Bodenverhältnisse angepaßt zu werden. Die Lenkstabilität der Maschine wurde dadurch wesentlich verbessert.

B. NEUE MECHANISMEN UND WARTUNGSPUNKTE

1. Volltransistorisierte Zündanlage
 - a. Es wird kein Unterbrecher verwendet, so daß der Zündzeitpunkt keinen Änderungen unterworfen ist.
 - b. Die Einstellung des Zündzeitpunktes ist einfach durchzuführen, indem einfach der Zündzeitpunkt des ersten Zylinders mit Hilfe einer Prüflampe einjustiert wird.

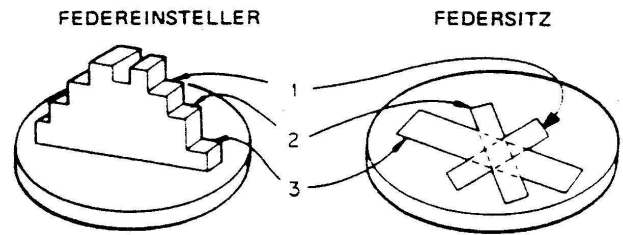
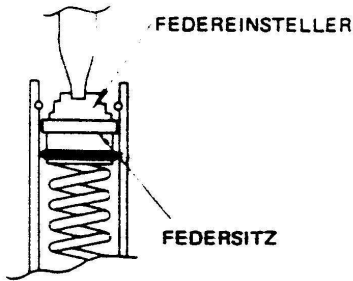
1. Durch diese Einstellung wird der Zündzeitpunkt für den zweiten und dritten Zylinder automatisch einjustiert. Mit anderen Worten, das Einstellen des Zündzeitpunktes wurde wesentlich vereinfacht.



* Zeigermarkierung mit Markierung 1F ausrichten.

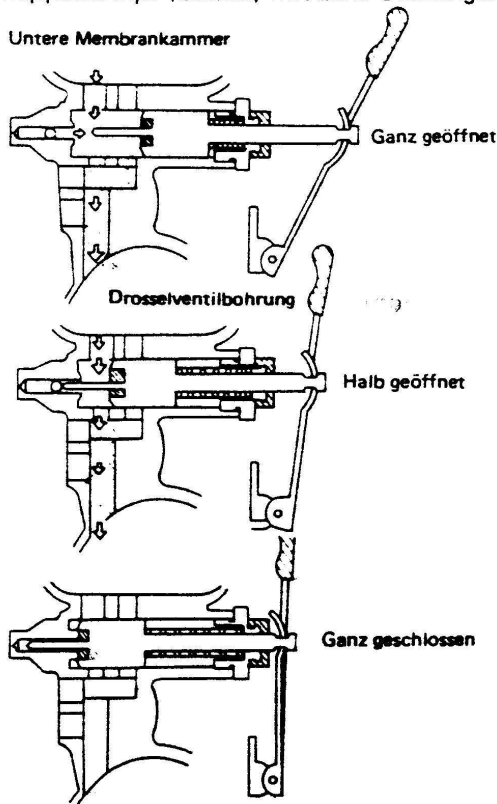
1F AUSRICHTEN

2. Dreistufig einstellbare Vorspannung der Gabelbeinfedern.

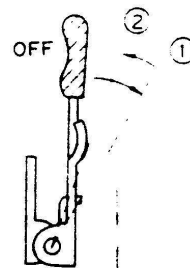


| POSITION | VORSPANNUNG |
|----------|-------------|
| 1. | HART |
| 2. | MITTEL |
| 3. | WEICH |

3. Starterklappenknopf (Choke) mit zwei Stellungen.



Funktion der Starterdüse mit zwei Positionen.



- 1 = Ganz geöffnet beim Anlassen
- 2 = Halb geöffnet während des Warmlaufens
- OFF = Ganz geschlossen für Normalfahrt
- = Kraftstoff
- ← = Luftstrom

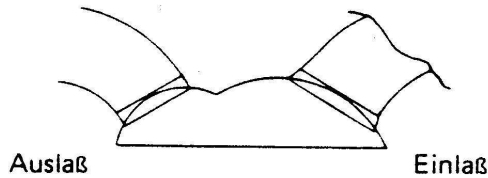
C. UNTERSCHIEDE GEGENÜBER MODELL '77 XS750

XS750(2K3)

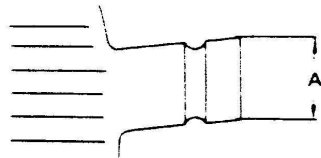
| MODIFIKATIONEN | BEMERKUNGEN |
|----------------|-------------|
|----------------|-------------|

(MOTORTEIL)

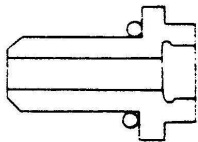
1. Zylinderkopf (1J7-11110-00 → 2F3-11110-00)
 - a. Form des Verbrennungsraumes wurde geändert
Halbkugelförmig → Doppel-Halbkugel



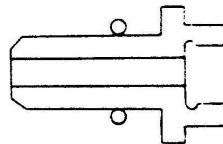
- b. Änderung des Verdichtungsverhältnisses: 8,5 : 1 → 9,2 : 1
 - c. Änderung des Außendurchmessers der Vergaserverbindung.
A = 43 φ → 42 φ



- d. Modifikationen am Drehzahlmessergehäuse
(1J7-17811-00 → 2F3-17811-00)



ALT (1J7)



NEU (2F3)

2. Änderung des Werkstoffes der Zylinderkopfdichtung.
(1J7-11181-02 → 2F3-11181-00)

GR600 → RS28

3. Werkstoff und Außendurchmesser der Zylinderschraube geändert.
(1J7-11363-00 → 2F3-00)
(1J7-11364-00 → 2F3-00)

KCH 27KT → SCM3

8 φ → 7,3 φ

4. Änderung der Form und der Kolbenringnuten des Kolbens
STD. (1J7-11631-02 → 2F3-11631-02)

- Verbesserte Ein- und Auslaßleistung
- Austauschbar, aber die Verwendung des neuen Zylinderkopfs am alten Modell wird nicht empfohlen.

Anmerkung:
Nicht austauschbar mit dem Originalteil des alten Modells.

- Verbesserte Abdichtung
- Austauschbar

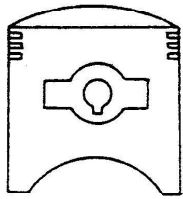
NEU (2F3) \xrightarrow{OK} XS750D
 \xrightarrow{OK} XS750E
 ALT (1J7) \xrightarrow{OK} XS750D
 \xrightarrow{X} XS750E

- Verbesserte Abdichtung
Zylinderkopfdichtung und Zylinderschraube sind als Satz austauschbar.

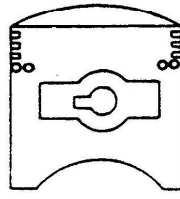
- Kolben und Kolbenringe sind als Satz austauschbar.

MODIFIKATIONEN

BEMERKUNGEN



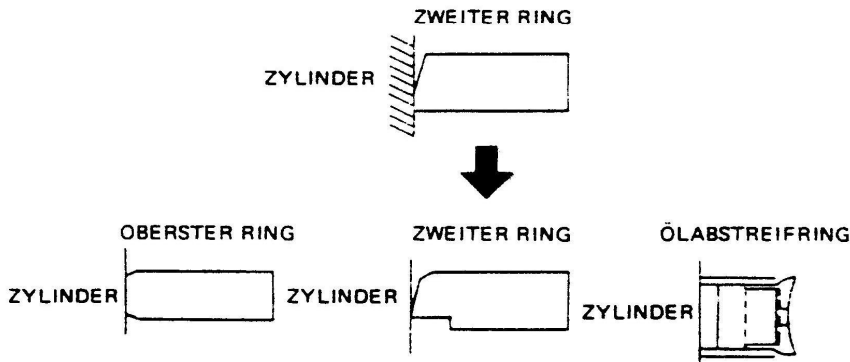
(1J7-11631-02)



(2F3-11631-02)

12 Ölrücklaufbohrungen hinzugekommen.

5. Modifikation des Kolbenrings und des Ölabbstreifringes
 (1J7-11610-01 → 2F3-11610-02)
- a. Änderung der Breite des obersten Kolbenringes
 1,2 mm → 1,0 mm
 - b. Änderung der Konstruktion des Kolbenringes



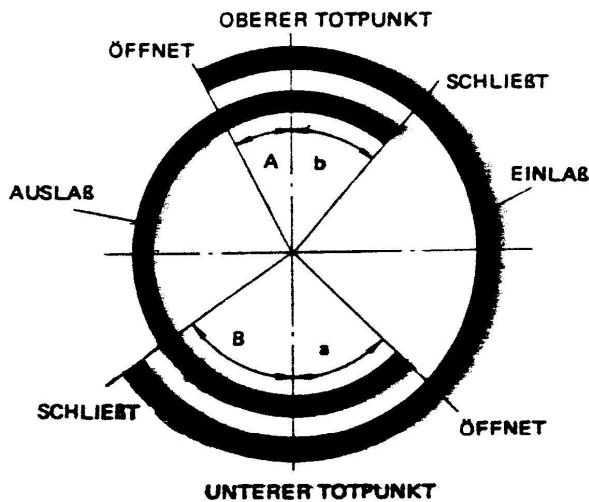
- c. Druck am Spreizring des Ölabbstreifringes
 8 kg/cm² → 13 kg/cm²

- Geringerer Ölverbrauch
- Austauschbarkeit
- Teile-Nr. des Kolbens
 Kolbenringsatz
 (2F3-11610-02)

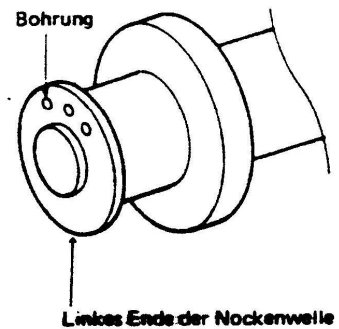
6. Änderung des Werkstoffes des Pleuellagers
 (1J7-11656-00 → 2F3-11656-00)
 AF20 → KS25 (Kelmet)

- Austauschbar
- Verbesserte Haltbarkeit

7. Nockenwelle (Änderung der Steuerzeiten)



- Verbesserte Ventilleistung
- Austauschbar
- Identifikation: Bohrung



MODIFIKATIONEN

BEMERKUNGEN

| | | Öffnet A/a | Schließt B/b | Überlappung |
|------------|--------|---------------|-----------------|-------------|
| 1977 XS750 | Einlaß | 40° | 64° | 80° |
| | Auslaß | 64° | 40° | |
| 1978 XS750 | Einlaß | 38° | 66° | 78° |
| | Auslaß | 64° | 40° | |

○ Paßstiftbohrung
3 Bohrungen – 284°
1 Bohrung – 276°

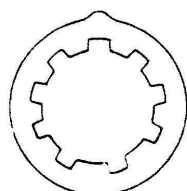
8. Kupplungseinheit

a. Änderung des Werkstoffes der Reibscheiben

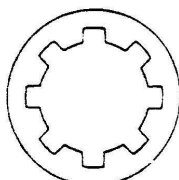
Kunstharz (1J7-16321-00) → Geformter Kork (383-16321-00)

○ Austauschbar, die Verwendung der neuen Reibscheiben in der alten Maschine wird jedoch nicht empfohlen.

b. Änderung der Form der Kupplungsscheiben



(371-16325-00)



(168-16325-00)

c. Gehäusedämpfer und Primärabtriebsrad.

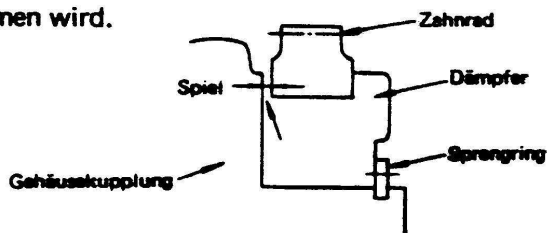
c-1 Klassifikation

| | Identifikations- Nummer | Kupplungsdämpfer Positions-Nr. | Primärabtriebsrad Positions-Nr. |
|----------------|----------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| Modell 1977 | 1T5-000101~011360 | 1J7-16306-00 | 1J7-16151-00 |
| | 1T5-011361~011789 | 2F3-16306-00 | 2F3-16151-00 |
| Modell 1978 | 2K3 1T5-100101~ | 2F3-16306-01 | 2F3-16151-00 |
| | 2L2 1T5-200101~ | | |

○ Austauschbar als Satz

c-2 Kupplungsdämpfer-Rattergeräusche

Um bei Modell 1978 die Rattergeräusche zu eliminieren, wurde die Dicke des Kupplungsdämpfer-Sicherungsringes (93440-30050) von 1,5 mm auf 1,0 mm geändert. Zwischen dem Primärabtriebsrad und dem Kupplungsgehäuse wurde eine Beilegescheibe angeordnet, so daß der Druck des Kupplungsdämpfers vom Primärabtriebsrad aufgenommen wird.

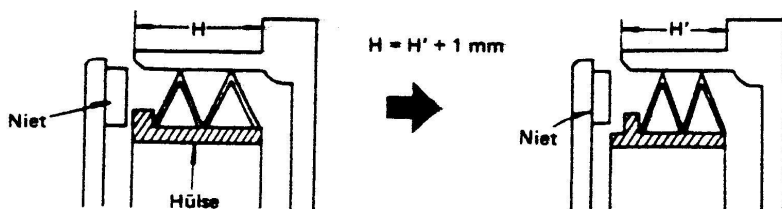


MODIFIKATIONEN

BEMERKUNGEN

c-3 Dämpfereinheit (1J7-16306-00 → 2F3-16306-01)

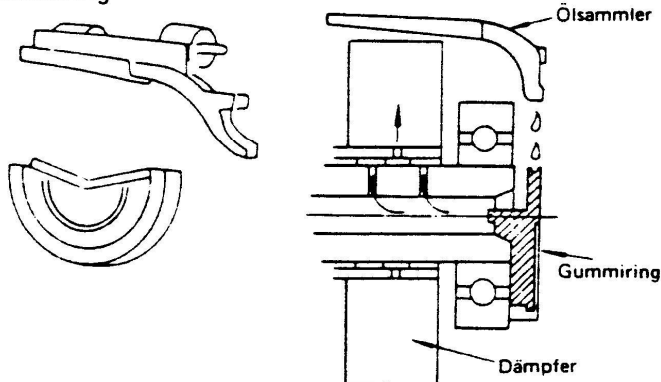
- a. Gehäusedämpfer: Höhe des Kupplungsdämpfers wurde geändert, um ein Berühren der Nietköpfe des Kupplungsgehäuses zu vermeiden.
- b. Hülse (90387-64545 → 90387-64672)



c-4. Ölsammler und Gummiring

Ölsammler
(2F3-15432-00)

Gummiring
(2F3-15449-00)

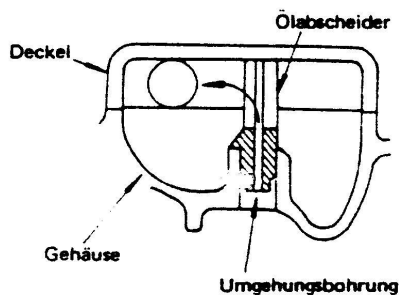


○ Austauschbar

Schmierverfahren wurde geändert, um Verschleiß des Dämpferstiftes zu vermeiden.

c-5 Ölabscheider (2F3-15358-20)

Ein Ölabscheider wurde eingebaut, um zu verhindern, daß Ölnebel in das Luftfilter eindringt.



9. Änderung des Untersetzungsverhältnisses des mittleren, sowie des Antriebs- und Abtriebsrades

- Mittleres Antriebsrad 33 Zähne → 32 Zähne
- Mittleres Abtriebsrad 34 Zähne → 34 Zähne

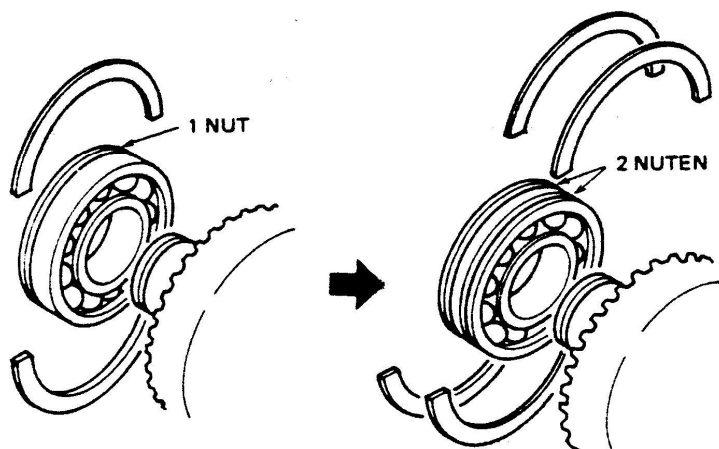
- Untersetzungsverhältnis:
1,030 → 1,062
- Gesamtuntersetzung:
5,041 → 5,200

MODIFIKATIONEN

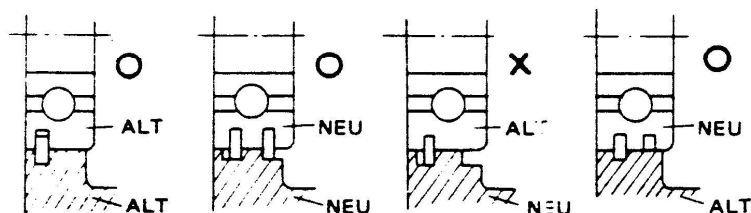
BEMERKUNGEN

X876012K3)
X876012L2)

10. Lager des mittleren Abtriebsrades

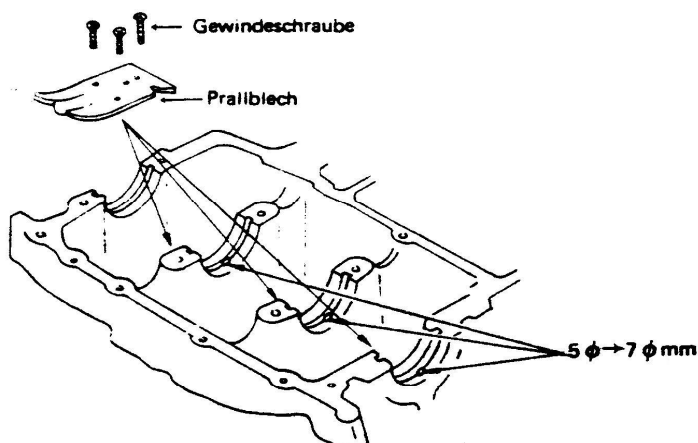


Anmerkung: Das Lager für Kurbelgehäuse mit nur einer Nut sollte nicht in Kurbelgehäusen mit zwei Nuten verwendet werden.



11. Kurbelgehäuse (1J7-15100-00 → 1J7-01)

Drei Prallbleche (zur Unterteilung der Ölmenge) wurden im Unterteil des Kurbelgehäuses angebracht.



Der Durchmesser der Ölbohrungen für die Schmierung der Lager Nr. 1, 2 und 3 (gezählt von links) wurde vergrößert: 5 φ → 7 φ mm (Anmerkung: Bei Modellen, die ab Juni hergestellt wurden, ist diese Änderung bereits berücksichtigt.)

- Austauschbar
- Vermeidung von Ölspritzer

- Verbesserte Schmierung

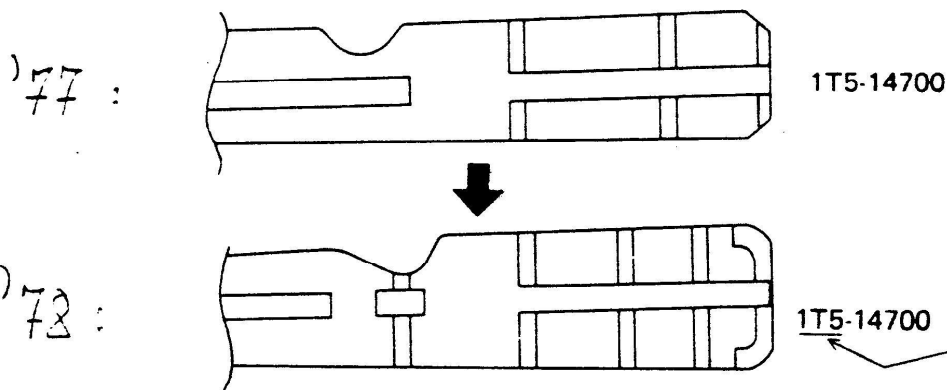
MODIFIKATIONEN

BEMERKUNGEN

- 12. Vergaser (1J7-14979-00 → 2F3-00)
 - a. Änderung der Starterklappenfunktion
Aufwärts- und Abwärtsbewegung → Seitenbewegung
 - b. Änderung der Abgleichschraubenposition
Geneigt → Aufwärts
- 13. Änderung des Luftfiltergehäuses (1T4-W1441-00 → 2F3-00)
Es wird nun ein großes Luftfiltergehäuse verwendet um die Ansaugeräusche zu reduzieren.
- 14. Schalldämpfereinheit (Links 1T5-14710-00 → 2F3-14710-00)
(Rechts 1T5-14720-00 → 2F3-14720-00)
Die Außenansicht ist gleich, die innere Konstruktion wurde jedoch wie folgt geändert.

○ Die vergasereinheiten sind zwischen der ursprünglichen Ausführung und dem neuen Modell nicht austauschbar. (Der Außendurchmesser der Verbindung ist unterschiedlich.)

○ Austauschbar



○ Identifizierung:
1T5 ist gestreicht unter.

- 15. Ölpumpe
 - a. Die Dicke des Rotors wurde vergrößert, um eine größere Fördermenge der Pumpe zu gewährleisten.
24 mm → 35 mm
 - b. Fördermenge der Ölpumpe
3,71 Liter/min → 5,41 Liter/min
 - c. Austauschbarkeit
Die folgenden Modifikationen wurden vorgenommen, um die richtige Menge an Öl in der Ölwanne aufrechtzuerhalten und um zu verhindern, daß der Öldruck aufgrund der erhöhten Ölpumpen-Fördermenge zu hoch ansteigt.

○ Verbesserte Schmierung
○ Verbesserte Leistung
○ Austauschbar

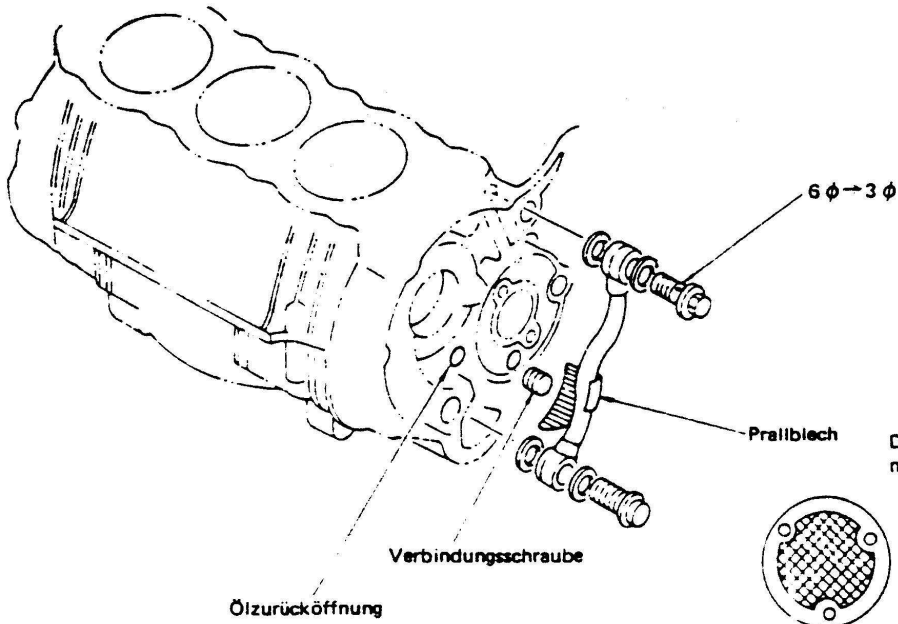
○ Ölpumpen-Förderleitung, Kurbelgehäuse-Blindschraube, Hohlschraube und Ölfilterter sieb sind als Satz austauschbar.

| BENENNUNG | ALTE TEILE-NR. | NEUE TEILE-NR. | BEMERKUNGEN |
|-----------------|----------------|--------------------|---|
| Förderleitung 2 | 1J7-13171-00 | → 2F3-00 | Mit Ölprallblech ausgerüstet |
| Hohlschraube | 90401-10039 | → 90401-10054 | Innendurchmesser 6 → 3 mm |
| Blindschraube | — | → New 2F3-15167-00 | Um die richtige Ölmenge in der Ölwanne zu erhalten. |
| Ölfilter sieb | 1J7-13411-01 | → 2F3-13411-00 | Einlaßfläche wurde verkleinert. |

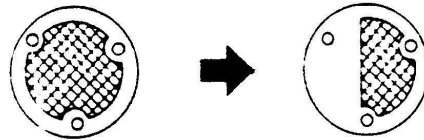
X8760(2K3)
X8769(2L2)

MODIFIKATIONEN

BEMERKUNGEN



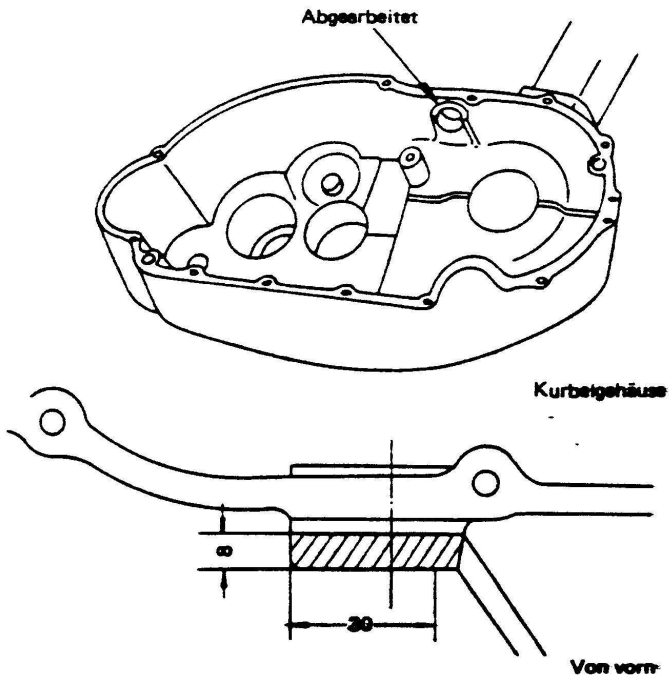
Die Form des Ölfiltersiebs wurde gemäß nachfolgender Abbildung geändert.



- 16. Primärtriebskette (1J7-16319-00 → 1J7-16139-03)
Um die Betriebsgeräusche einer gereckten Kette zu reduzieren, wurde die Bearbeitungsgenauigkeit der Kette erhöht; gleichzeitig wurde die Kette auch teilweise Einsatzgehärtet.
- 17. Kurbelgehäuseeinheit (1J7-15100-00 → 1J7-01)
Um ein Berühren eines Angusses durch die Kette zu verhindern, wurde der die Standanzeige enthaltende Anguß gemäß nachfolgender Abbildung abgearbeitet.

○ Austauschbar

○ Verminderte Betriebsgeräusche



MODIFIKATIONEN

BEMERKUNGEN

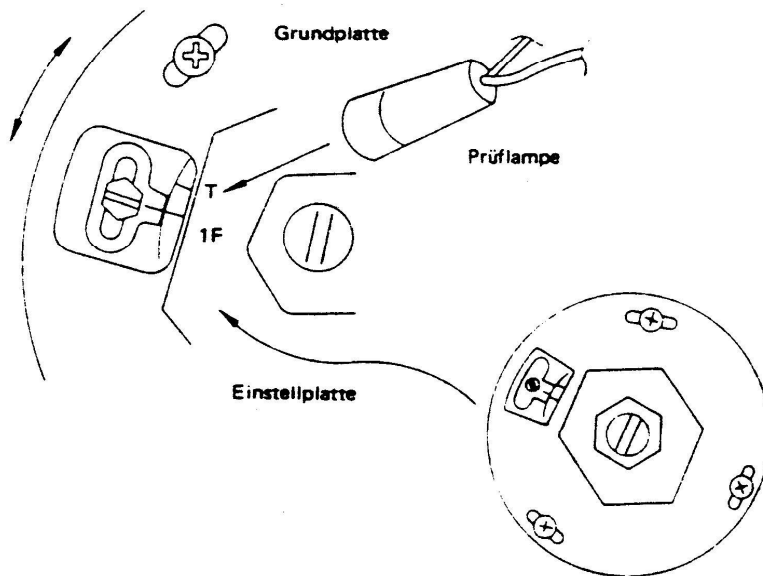
(FAHRGESTELL)

1. Vorderradgabel

Die Vorspannung der Gabelbeinfeder aknn nun in drei Stufen eingestellt werden.

(ELEKTRISCHE ANLAGE)

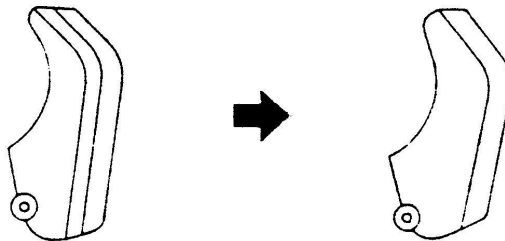
1. Vereinfachung der Einstellung des Zündzeitpunktes.



1. Es ist nicht mehr erforderlich, den Zündzeitpunkt für alle drei Zylinder einzustellen.
2. Mit Hilfe einer Prüflampe die Markierung 1F des ersten Zylinders mit der Zündzeitpunktmarkierung fluchten, in indem die Grundplatte in die entsprechende Richtung gedreht wird.

2. Zündzeitpunktversteller

a. Gewicht 2 Platten → 1 Platte



b. Voreilwinkel für Zündzeitpunkt geändert
 (Normal) vor OT 10° bei 1.100 U/min
 (Voreilung) vor OT 38,5° bei 4.000 U/min



(Normal) vor OT 10° bei 1.000 U/min
 (Voreilung) vor OT 34° bei 4.000 U/min

c. Anzugsmoment der Zündzeitpunktversteller-Befestigungsschraube:
 1,5–2,0 mkg → 2,0–2,5 mkg

3. Spannungsregler/Gleichrichtereinheit

- a. Getrennte Ausführung → Ausführung als Einheit
- b. Teilweise Änderung der inneren Konstruktion
 1T4-81960-90 → 1T4-81980-91

o Verbessertes
 Leistungsvermögen

MODIFIKATIONEN

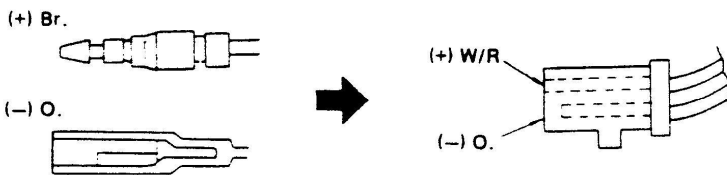
BEMERKUNGEN

4. Zündspule

a. Reduziertes Gewicht
0,4 kg → 0,38 kg

○ Neue Zündspule die auch für die volltransistorisierte Zündanlage geeignet ist und einen sehr starken Zündfunken erzeugt.

b. Änderung des Anschlußverfahrens für das Primärkabel
Getrennte Ausführung → Eine Einheit



5. Scheinwerfereinheit (1J7-84310-40 → 2K3-84310-40) ← (Europa, Ausgenommen Frankreich)
(1J7-84310-20 → 2K3-84310-20) ← (Nur für Frankreich)

Es wird eine Halogenlampe verwendet.
45/40W → 60/55W

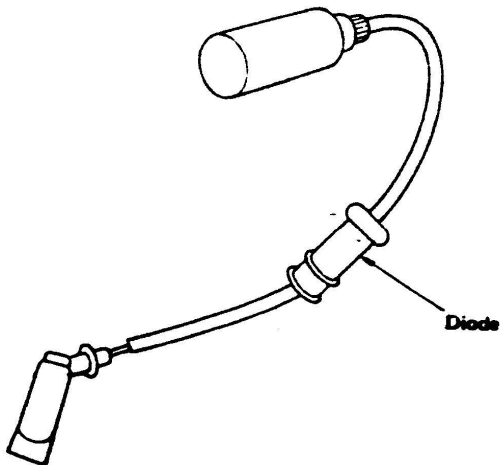
○ Austauschbar, aber nicht empfehlenswert, aufgrund des verwendeten Spannungsreglers.

6. Hochspannungskabel

Aufgrund der Änderung der Zündanlage wurde eine Diode eingebaut.

Teile-Nr.

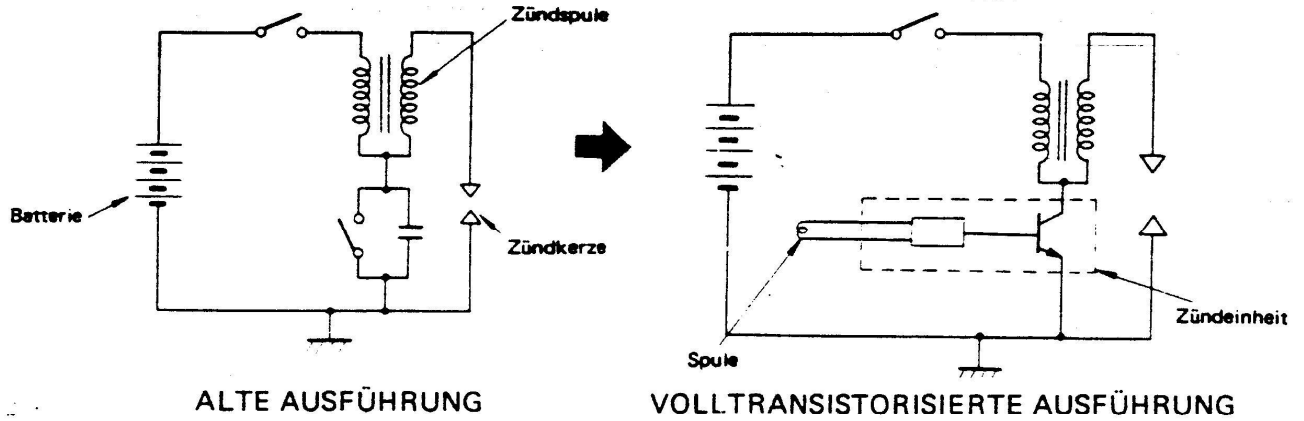
- Nr.1. 1J7-82341-00 → 2F3-82341-00
- 2. 1J7-82342-00 → 2F3-82342-00
- 3. 1J7-82341-00 → 2F3-82343-00



D. ÄNDERUNG VON EINER KONTAKT-UNTERBRECHER- AUF EINE VOLLTRANSISTORISIERTE ZÜNDANLAGE

Die volltransistorisierte Zündanlage kann auf die folgende Art und Weise in bestehende Modelle XS750(1J7), XS750-2D(1T4) und XS750(1T5) für Europa eingebaut werden.

(1) Schaltplan

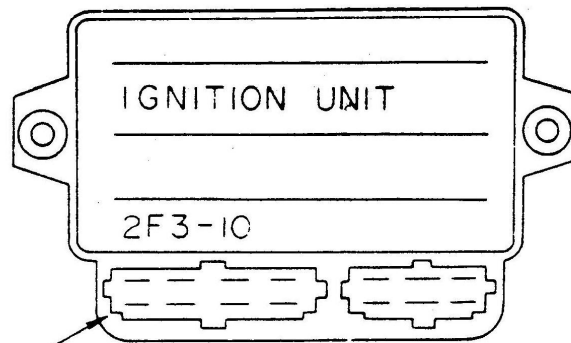


(2) Auszuwechselnde Teile

| Benennung | Entfernen | Hinzufügen | Bemerkungen |
|-----------------------------------|--|--|---|
| Unterbrecherplatte | 1J7-81630-10 | 2F3-81671-10 Grundplatte | Ersetzen |
| Zündzeitpunktversteller | 1J7-81653-10 | 1J7-81653-11 | Ersetzen |
| Scheibe | 90209-18146 | 2F3-81655-00 | Ersetzen |
| Zündspule | 371-82310-60 | 2F3-82310-60 | Ersetzen |
| Zündeinheit | — | 2F3-82305-10 | Neu einbauen |
| Zylinderschraube | — | 92501-06025/2 Stück | Für den Einbau der Zündeinheit |
| Unterlegescheibe | — | 90201-06557/2 Stück | Für den Einbau der Zündeinheit |
| Gehäuse, vollständig | 1J7-21170-02 | 2F3-21170-00 | Ersetzen |
| Spannungsregler/ Gleichrichter | Regler: 447-81910-10 Gleichrichter: 1J7-81970-60 | Regler/Gleichrichter- Einheit 1J7-81960-91 | Nur bei Modell XS750D(1J7) austauschen (aus Platz- gründen) |
| Kabelbaum | Der bestehende Kabelbaum (für die Zündanlage) muß bei allen Modellen 1J7, 1T4 und 1T5 entfernt und durch einen neuen Kabelbaum ersetzt werden (siehe obiges Diagramm). | | |

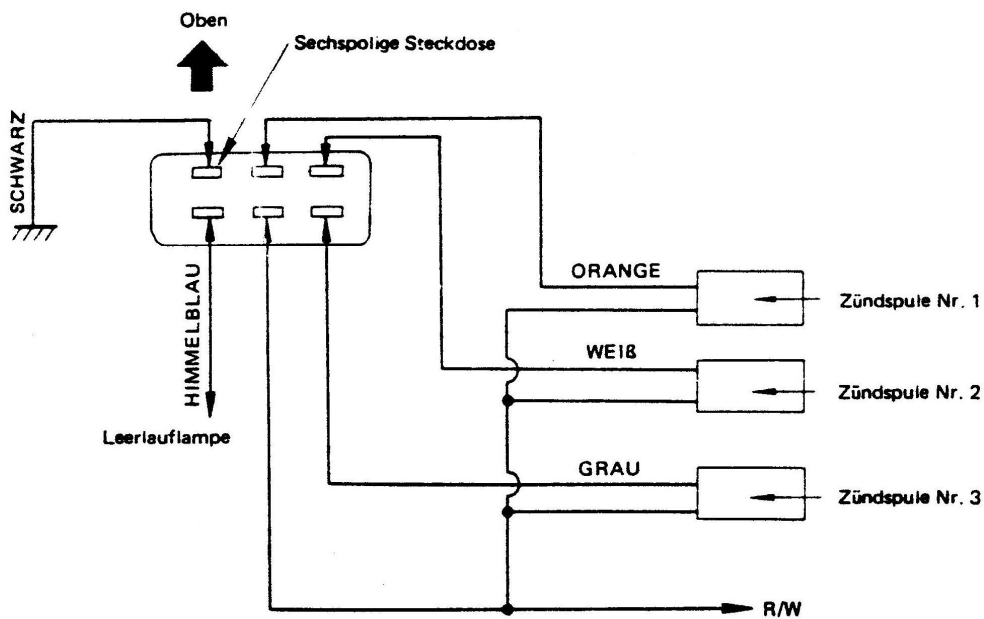
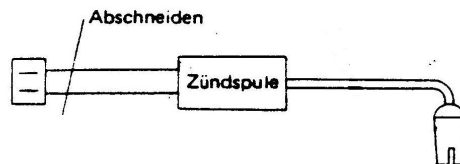
(3) Die Verdrahtung wurde für den Einbau der Zündeinheit modifiziert (Ersatzkabelbaum hinzugekommen).

X876012K31
X876012L21



An den Spulenstecker anschließen.

Die Ersatzspule (2F3-82310-60) hat zwei Klemmenstecker.
Diese Stecker abschneiden und die Spule an die Zündeinheit anschließen.



* Die sechspolige Steckdose ist für den Anschluß erforderlich.
Diese Steckdose kann im Fachhandel bezogen werden.

E. TECHNISCHE DATEN (XS750E)

| A. ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN | Großbritannien, Italien, Niederlande, Österreich, Belgien | | Frankreich | Norwegen, Schweden, Finnland, Schweiz, Dänemark | | Westdeutsch- land | |
|---------------------------------------|---|----------|------------|---|--------|----------------------|----------|
| | 725 | 895 mm | | 725 | 835 mm | 1.130 | 1.180 mm |
| Abmessungen: | 2.160 mm | | ← | 2.205 mm | | 2.190 mm | |
| Gesamtlänge | 2.160 mm | | ← | 2.205 mm | | 2.190 mm | |
| Gesamtbreite | 725 | 895 mm | ← | ← | | 725 | 835 mm |
| Gesamthöhe | 1.130 | 1.150 mm | ← | ← | | 1.130 | 1.180 mm |
| Sitzhöhe | 810 mm | | ← | ← | | ← | |
| Radstand | 1.470 mm | | ← | ← | | ← | |
| Mindestbodenabstand | 140 mm | | ← | ← | | ← | |
| Nachlauf (Lenkerkopfwinkel) | 26°30' | | ← | ← | | ← | |
| Nachlaufbetrag | 109 mm | | ← | ← | | ← | |
| Gewicht: | | | | | | | |
| Leergewicht | 232 kg | | | | | | |
| Motor: | | | | | | | |
| Bauart | Luftgekühlter Dreizylinder mit doppelter δ obenliegender Nockenwelle | | | | | | |
| Bohrung x Hub x Zylinderzahl | 68 mm x 68,6 mm x 3 | | | | | | |
| Hubraum | 747 ccm | | | | | | |
| Verdichtungsverhältnis | 9,2 : 1 | | | | | | |
| Schmierung: | | | | | | | |
| Schmiersystem | Druckumlaufschmierung mit Naßsumpf | | | | | | |
| Förderpumpe | Trochoidepumpe | | | | | | |
| Vergaser: | | | | | | | |
| Hersteller | Mikuni | | | | | | |
| Modell, Identifikationsnummer, Anzahl | BS34, konstante Geschwindigkeit, 2F3-00, 3 Stück | | | | | | |
| Dorsselventilgröße | 34 mm | | | | | | |
| Luftfilter: | | | | | | | |
| Bauart | Trockener Schaumgummi | | | | | | |
| Zündanlage: | | | | | | | |
| Bauart | Volltransistorisierte Zündung | | | | | | |
| Zündkerzen | NGK BP-7ES oder CHAMPION N-7Y | | | | | | |
| Ladeeinrichtung: | | | | | | | |
| Bauart | Geregelte, Drehstrom-Lichtmaschine | | | | | | |
| Hersteller, Identifikationsnummer | Hitachi LD120 | | | | | | |
| Maximale Ausgangsleistung | 14,5V/18A | | | | | | |
| Batterie | 12V/14 Ah | | | | | | |
| Batterieabmessungen | 134 x 166 x 89 mm | | | | | | |
| Spannungsregler | National RD1143, IC-Regler | | | | | | |
| Gleichrichter | National RD1143, Silizium, Vollwelle | | | | | | |
| Anlaßsystem: | | | | | | | |
| | Kickstarter | | | | | | |
| | Elektrischer Anlasser Mitsuba Electric SM-224C | | | | | | |
| Primärtrieb: | | | | | | | |
| Bauart | Hy-Vo Kette geringster Betriebsgeräusche | | | | | | |
| Zähnezahl, Untersetzungsverhältnis | 45/27 (1,666) | | | | | | |
| Kupplung: | | | | | | | |
| | Mehrscheiben-Naßkupplung | | | | | | |
| Getriebe: | | | | | | | |
| Bauart | 5-Gang-Synchrongetriebe mit Schaltwalze | | | | | | |
| Zähnezahl, Untersetzungsverhältnis | 1. Gang | 32/13 | (2,461) | 14,697 | | | |
| | 2. Gang | 27/17 | (1,588) | 9,483 | | | |
| | 3. Gang | 26/20 | (1,300) | 7,762 | | | |
| | 4. Gang | 23/21 | (1,095) | 6,539 | | | |
| | 5. Gang | 22/23 | (0,956) | 5,200 | | | |

| | |
|--|--|
| Sekundärtrieb: Bauart Getrieb: Bauart, Zähnezah, Untersetzungsverhältnis Mittelgetriebe: Bauart, Zähnezah, Untersetzungsverhältnis Endtrieb: Bauart, Zähnezah, Untersetzungsverhältnis | Wellentrieb Stirnräder, 34/32, 1,0625 Schrägverzahnte Zahnräder, 19/18, 1,056 Schrägverzahnte Zahnräder, 31/11, 2,909 |
| Fahrgestell: Rahmen Radaufhängung: Vorne (Bauart, Hub) Hinten (Bauart, Hub) Reifen: Vorne Hinten Bremsen: Vorne Hinten Kraftstofftank Radfelgen: Vorne Hinten | Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen Teleskopgabel, 175 mm Schwinge, 80 mm 3.25 H 19-4PR Bridgestone 4.00 H 18-4PR Bridgestone Doppelte Hydraulikbremse Einfache Hydraulikbremse 17,0 Liter, normal- oder ungebleites Benzin 1,85 x 19 Gußfelge 2,15 x 18 Gußfelge |

F. WARTUNGSDATEN

| | | | |
|--|--------------|--------------------------|-------------------|
| 1. Motor | | | |
| Motor/Getriebe-Ölmeng | | 3.500 ccm | |
| Gesamtölmeng | | 3.200 ccm | |
| Öl- und Filterwechsel | | 2.800 ccm | |
| Ölwechsel | | 2.800 ccm | |
| 2. Vergaser | | | |
| Hersteller | Mikuni | Scheimnerhöhe | 25,7 ± 2,5 mm |
| Modell, Ident. Nr. | BS34, 2F3-00 | Leerlaufschraube | Voreinstellen |
| Hauptdüse Nr. 130 | Nr. 130 | Hauptluftdüse | Nr. 170 |
| Nadeldüse | Y-O | Leerlauf-Luftdüse | Nr. 180 |
| Leerlaufdüse | Nr. 42,5 | Drosselventil | Nr. 135 |
| Anlaßdüse | Nr. 00 | Einlaßventilgröße | 2,0 mm |
| Düsennadel/Klemmposition | 5HX6-3 | Leerlaufdrehzah | 950 ~ 1.050 U/min |
| 3. Fahrgestell | | | |
| Bremsen | | DOT Nr. 3 | |
| Empfohlene Bremsflüssigkeit | | 240°C | |
| Mindestsiedepunkt | | 6,5 mm | |
| Belagstärke | | 1,5 mm | |
| Belagsverschleißgrenze | | 0,15 mm | |
| Max. zul. Schlag der Bremsscheibe | | 7,0 mm | |
| Dicke der Bremsscheibe | | 6,5 mm | |
| Verschleißgrenze der Bremsscheibe | | 5 ~ 8 mm | |
| Spiel am Vorderrad-Bremshhebel (am Habelande) | | 13 ~ 15 mm | |
| Spiel am Hinterrad-Bremspedal (am Pedalende) | | | |

| | |
|---|---|
| Vorderradgabel Ungespannte Gabelbeinfederlänge Federlänge im eingebauten Zustand Federkonstante (0 ~ 100 mm Hub) Federkonstante (100 ~ 175 mm Hub) Gabelbein-Ölmenge (pro Gabelbein) | 503,2 mm 473,2 mm 0,5 kg/mm 0,648 kg/mm 190 ccm |
| Hinterrad-Stoßdämpfer Ungespannte Federlänge Federlänge im eingebauten Zustand Federkonstante (0 ~ 45 mm Hub) Federkonstante (45 ~ 80 mm Hub) | 256 mm 228 mm 1,9 kg/mm 2,52 kg/mm |
| 4. Elektrische Einrichtung | |
| Zündzeitpunkt Zündzeitpunkt-Voreilung Voreilung beginnt | 10° vor OT bei 1.100 U/min 34° vor OT bei 4.000 U/min bei 2.000 U/min |
| Widerstand des Zündkerzensteckers | 5,0 kOhm |
| Spannungsregler Regelspannung | National RD1143 14,5 ± 0,3 V |
| Widerstand der Spule | 560 ± 20% bei 20°C |
| Zünderinheit Hersteller Modell Kapazität Zündfolge | HITACHI TID 03-01 4,0A oder weniger 1 Zündung/Takt (jeder Zylinder) |
| Beleuchtung Scheinwerfer Schluß-Bremsleuchte Blinkleuchten Blinkleuchten-Kontrollampe Instrumentenbeleuchtung Scheinwerfer-Ausfallanzeigelampe Fernlicht-Kontrollampe Öldruck-Kontrollampe Leerlauganzeige | Halogen 12V, 60/55W 12V, 5/21W 12V, 21W 12V, 3,4W 12V, 3,4W 12V, 4W (nur Großbritannien) 12V, 3,4W 12V, 3,4W 12V, 3,4W 12V, 3,4W |

- * Anmerkung: Die Bremsleuchte hat 27W bei den für Großbritannien, Italien, Österreich, Frankreich, Niederlande und Belgien bestimmten Modellen.