



YAMAHA

YZ250(G)/YZ465(G)

www.legends-yamaha-enduros.com

**OWNER'S
SERVICE MANUAL**

**MANUEL D'ATELIER
DU PROPRIETAIRE**

3R4-28199-70

IMPORTANT NOTICE

THIS MACHINE IS DESIGNED AND MANUFACTURED STRICTLY FOR COMPETITION USE ONLY. IT IS ILLEGAL TO OPERATE THIS MACHINE ON STREET. OFF-ROAD USE ON PUBLIC LAND MAY BE ILLEGAL. SUSPENSION ON THIS MACHINE CAN BE ADJUSTED TO ACCOMODATE DIFFERING RIDER WEIGHTS AND TECHNIQUE.

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.
 - * If any gasoline spills on the engine or exhaust pipe/muffler, wipe it off immediately.
 - * 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. When parking the machine, note the followings:
 - * The engine and exhaust pipe/muffler are heated up. 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 can easily overturn.
4. When transporting the machine in another vehicle, be sure it is kept upright and that the fuel cock is turned to the "OFF" position. 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 can 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.

AVERTISSEMENT IMPORTANT

CE VEHICULE EST CONÇU ET FABRIQUE EXCLUSIVEMENT POUR UTILISATION EN COMPETITION. IL EST ILLEGAL D'UTILISER CE VEHICULE DANS LES RUES. L'UTILISATION OFF-ROAD SUR UN TERRAIN PUBLIC PEUT ETRE ILLEGALE.

LA SUSPENSION DE CE VEHICULE PEUT ETRE REGLEE POUR ADAPTATION AUX POIDS DES DIFFERENTS PILOTES ET A 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.
 - * Si de l'essence est versée sur le moteur ou sur le tuyau/pot d'échappement, l'essuyer immédiatement.
 - * Ne jamais effectuer le ravitaillement en fumant ou à proximité d'une flamme vive.
2. Si vous avalez 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. Lorsque vous garez la machine, veuillez noter les points suivants:
 - * Le moteur et le tuyau/pot d'échappement chauffent. Garer la motocyclette dans un endroit difficilement accessible aux piétons ou enfants.
 - * Ne pas garrer la machine dans une pente ou sur un sol mou; 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.

INTRODUCTION

Congratulations on your purchase of the Yamaha YZ250(G)/YZ465 (G). 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.

This manual will provide you with a good basic understanding of features, operation, and basic maintenance and inspection items of this vehicle.

PLEASE READ THIS MANUAL CAREFULLY AND COMPLETELY BEFORE OPERATING YOUR NEW MACHINE. If you have any questions regarding the operation or maintenance of your machine, please consult your 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.

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

www.legends-yamaha-enduros.com

NOTICE

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 motorcycle, please consult your Yamaha dealer.

**YZ250(G)/YZ465(G) OWNER'S SERVICE MANUAL
FIRST EDITION, AUGUST, 1979
ALL RIGHTS RESERVED BY YAMAHA MOTOR
COMPANY LIMETED, JAPAN
PRINTED IN JAPAN**

AVANT—PROPOS

Nous vous félicitons d'avoir fait l'acquisition de la Yamaha YZ250(G)/YZ465(G). 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 ces domaines.

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.

VEUILLEZ LIRE SOIGNEUSEMENT ET ENTIEREMENT CE MANUEL AVANT D'UTILISER VOTRE NOUVELLE MACHINE. 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.

AVERTISSEMENT

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.

**YZ250(G)/YZ465(G) MANUEL D'ATELIER DU PROPRIETAIRE
PREMIERE EDITION, AOUT, 1979
TOUS DROITS RESERVES PAR LA YAMAHA MOTOR
COMPANY, LTD., JAPON
IMPRIME AU JAPON**

CONTENTS

| | |
|--|-----|
| GENERAL INFORMATION | 1 |
| MACHINE IDENTIFICATION..... | 1 |
| CONTROL FUNCTION | 2 |
| FUEL AND OIL..... | 4 |
| PRE-OPERATION CHECKS..... | 6 |
| STARTING AND OPERATION..... | 7 |
| PERIODIC MAINTENANCE AND ADJUSTMENT | 9 |
| MAINTENANCE AND LUBRICATION SCHEDULE CHART..... | 9 |
| LUBRICATION..... | 15 |
| SPECIAL TOOLS..... | 16 |
| ADJUSTMENTS | 18 |
| MAINTENANCE AND MINOR REPAIRS | 35 |
| PREPARATION FOR SERVICE..... | 35 |
| ENGINE | 36 |
| CHASSIS..... | 68 |
| SUSPENSION TUNING | 81 |
| ELECTRICAL | 92 |
| MISCELLANEOUS | 96 |
| WIRING DIAGRAM..... | 96 |
| CABLE ROUTING DIAGRAM..... | 97 |
| TROUBLE SHOOTING GUIDE..... | 99 |
| CLEANING AND STORAGE..... | 107 |
| SPECIFICATIONS | 110 |

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----|
| INFORMATIONS GENERALES | 1 |
| IDENTIFICATION DE LA MACHINE..... | 1 |
| FONCTIONS DES COMMANDES..... | 2 |
| ESSENCE ET HUILE..... | 4 |
| INSPECTION PRE-DEPART..... | 6 |
| DEMARRAGE ET UTILISATION..... | 7 |
| ENTRETIEN PERIODIQUE ET REGLAGES | 12 |
| TABLEAU D'INTERVALLES D'ENTRETIEN ET DE | |
| LUBRIFICATION..... | 12 |
| LUBRIFICATION..... | 15 |
| OUTILS SPECIAUX..... | 16 |
| REGLAGES..... | 18 |
| ENTRETIEN ET PETITES REPARATIONS | 35 |
| PREPARATION POUR LA REPARATION..... | 35 |
| MOTEUR..... | 36 |
| PARTIE-CYCLE..... | 68 |
| REGLAGE DE SUSPENSION..... | 82 |
| PARTIE ELECTRIQUE..... | 92 |
| DIVERS | 96 |
| SCHEMA DE CABLAGE..... | 96 |
| SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES..... | 97 |
| GUIDE DE DEPANNAGE..... | 103 |
| NETTOYAGE ET REMISAGE..... | 107 |
| CARACTERISTIQUES..... | 115 |

GENERAL INFORMATION

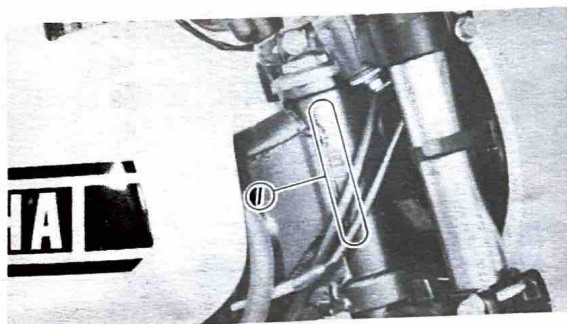
MACHINE IDENTIFICATION

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 into the elevated part of the right rear section of the engine.



1. Frame serial number

1. Numéro de série du cadre

INFORMATIONS GENERALES

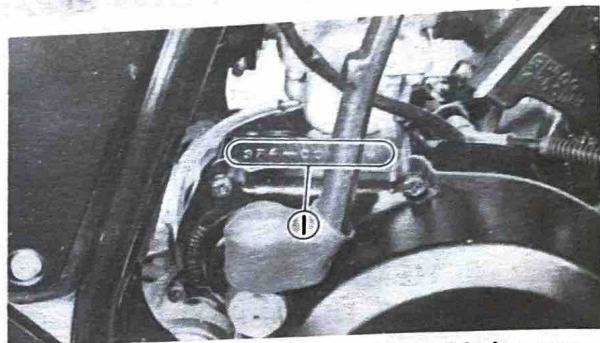
NUMEROS D'IDENTIFICATION

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 droite, à l'arrière du moteur.



1. Engine serial number

1. Numéro de série du moteur

www.legends-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 your Yamaha dealer. In case of theft, the authorities will need these numbers and your model name for identification.

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. En cas de vol, les autorités auront besoin de ces numéros et du nom de votre modèle pour effectuer les recherches.

CONTROL FUNCTIONS

WARNING:

Before riding this machine, become thoroughly familiar with all operating controls and their function. Consult your 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.

FONCTIONS DES COMMANDES

ATTENTION:

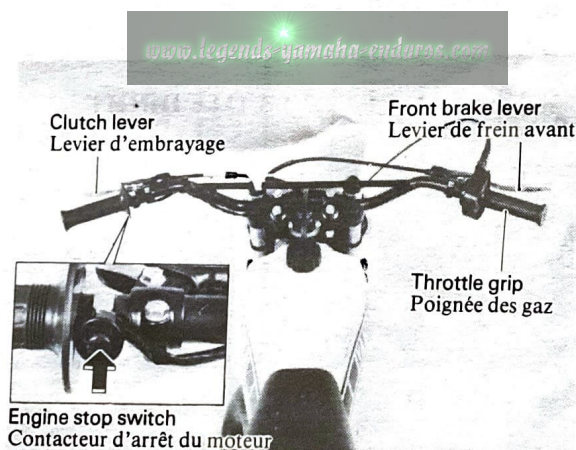
Il importe, avant d'utiliser cette machine, de bien se familiariser avec toutes les commandes et leurs fonctions. Ne manquez pas de demander conseil à votre concessionnaire Yamaha au cas où vous ne comprendriez pas parfaitement le fonctionnement de certaines commandes.

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.

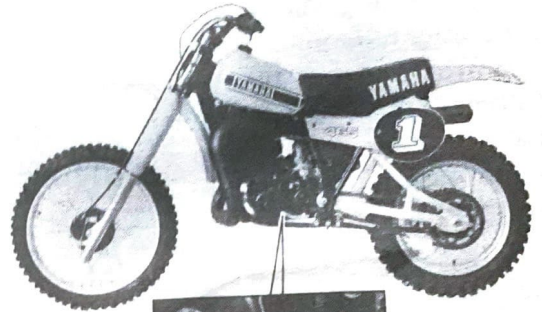
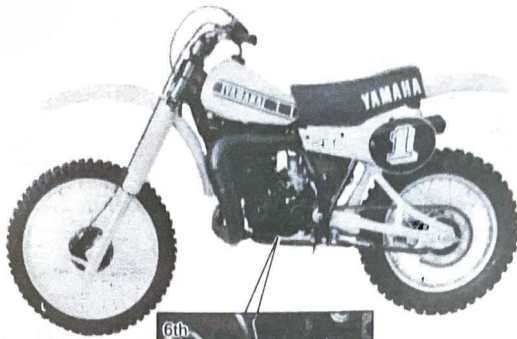
INSTRUMENTS

INSTRUMENTS



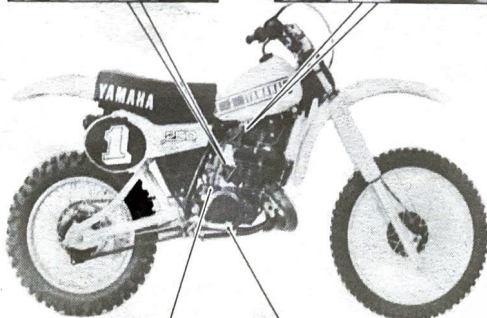
LEFT SIDE

COTE GAUCHE

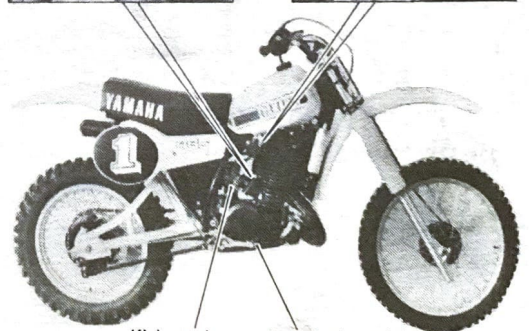


RIGHT SIDE

www.legends-yamaha-en.com COTE DROIT



Kick crank
Pédale de kick
Rear brake pedal
Pédale frein arrière



Kick crank
Pédale de kick
Rear brake pedal
Pédale frein arrière

FUEL AND OIL

Fuel

Use premium gasoline with an octane rating of 90+ mixed with oil at a gas/oil ratio of specification. Always use fresh, name-brand gasoline. Always mix a fresh batch of fuel the morning of the race and do not retain a mixed batch overnight.

Fuel tank capacity:

YZ250G: 7.6 l (6.7 IMP qt)

YZ465G: 9 l (7.9 IMP qt)

Engine oil

We recommend that your first choice be Yamalube Racing 2-cycle oil.

If for any reason you should use another type, select from the following list.

- * Shell Super M (Vegetable base)
- * Castrol R 30 (Vegetable base)
- * Name brand air-cooled 2-cycle engine oil

Mixing ratio:

Yamalube "R"

32 : 1

Other oils

20 : 1

CAUTION:

Always use the oil of same brand.
Never use any other brand oil.

Transmission oil

Recommended oil:

Yamalube 4-cycle oil or SAE
10W/30 "SE" motor oil

Oil replacement

Replace the transmission oil after the first race and thereafter, replace it every five race. On the bottom of the engine there is a drain plug. Remove it and drain all the oil from the transmission. Reinstall the drain plug (make sure it is tight). Add oil through filler hole.

ESSENCE ET HUILE

Essence

Utiliser du super avec un indice d'octane du 90+ mélangé avec de l'huile au taux huile/essence spécifié. Toujours mélanger une quantité d'essence fraîche le matin de la course et ne pas la garder s'il en reste.

Capacité du réservoir d'huile:

YZ250G: 7,6 l (6,7 IMP qt)

YZ465G: 9 l (7,9 IMP qt)

Huile moteur

Nous vous recommandons de choisir d'abord de l'huile 2-temps Yamalube Course.

Si pour toute raison vous utilisez un autre type d'huile, veuillez le choisir dans la liste suivante.

- * Shell Super M (Végétale)
- * Castrol R 30 (Végétale)
- * Huile de bonne qualité pour moteur 2-temps refroidi par air

Taux du mélange:

Yamalube "R"

32 : 1

Autres huiles

20 : 1

ATTENTION:

Toujours utiliser la même huile.
Ne jamais utiliser une huile de marque différente.

Huile de transmission

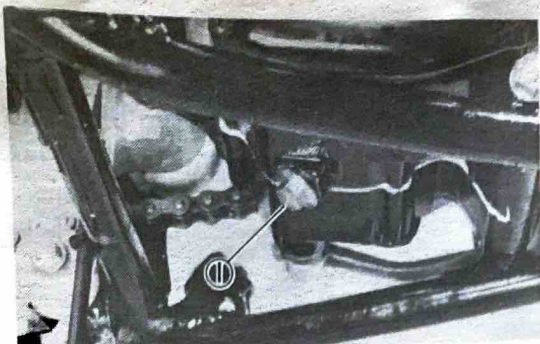
Huile recommandée:

Huile Yamaha 4-temps ou huile
moteur SAE 10W/30 type "SE"
avec nom de la fabrique.

Changement de l'huile

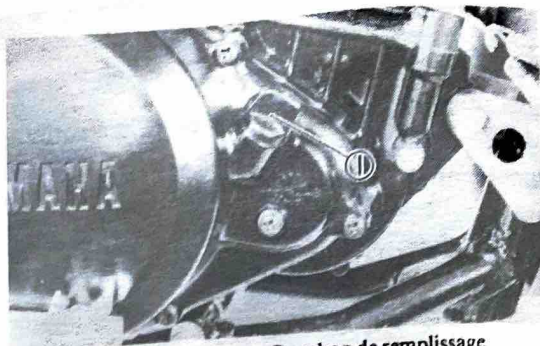
Changer l'huile de la boîte à vitesses après la première course. Ensuite la changer chaque cinq courses.

Au bas du moteur il y a un plot de vidange. L'enlever et vidanger toute l'huile de la boîte à vitesses. Remettre en place le plot de vidange (s'assurer qu'il est serré). Ajouter de l'huile par le trou de remplissage.



1. Drain plug

1. Plot de vidange



1. Filler plug

1. Bouchon de remplissage

Transmission oil capacity:

Periodic oil change:

700 ~ 800 cm³ (0.75 ~ 0.85 US qt)

Overhaul:

750 ~ 850 cm³ (0.80 ~ 0.90 US qt)

Contenance d'huile de la boîte à vitesses:

Remplacements d'huile périodiques:

700 ~ 800 cm³

Révisions:

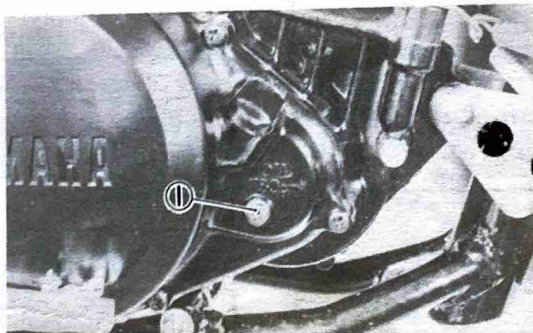
750 ~ 850 cm³

Checking oil level

On the right side of the engine there is a checking screw. To check, warm up the engine for 2 ~ 3 minutes. Stop engine. Place the machine upright and remove the oil level checking screw. If oil flows out, the oil level is correct.

Control de niveau d'huile

Il y a une vis de vérification sur le côté droit du moteur. Pour procéder à la vérification, faire chauffer le moteur pendant 2 à 3 minutes. Arrêter le moteur, disposer la machine d'aplomb et retirer la vis de vérification de niveau d'huile, Le niveau est correct s'il y a débordement.



1. Checking screw

1. Vis de contrôle

PRE-OPERATION CHECKS

Before using this motorcycle please check the following points:

| Item | Procedure | Page |
|--------------------|---|---------|
| Brakes | Check operation/lever adjustment | 29 ~ 31 |
| Clutch | Check operation/lever adjustment | 28, 29 |
| Transmission oil | Change oil as required | 4, 5 |
| Drive Chain | Check alignment/deflection/lubrication | 31, 32 |
| Spark plug | Check color/condition | 18 |
| Throttle | Check for proper throttle | 24, 25 |
| Air Filter | Clean and damp with oil always | 26 ~ 28 |
| Wheel & Tires | Check pressure/runout/spoke tightness/axle nuts | — |
| Fittings/Fasteners | Check all/tighten as necessary | — |

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 | 29 ~ 31 |
| Embrayage | Vérifier le fonctionnement/le réglage du levier | 28, 29 |
| Huile de la boîte à vitesses | Changer l'huile à la demande | 4, 5 |
| Chaîne de transmission | Contrôler l'alignement/la flèche/la lubrification | 31, 32 |
| Bougie | Contrôler la couleur/l'état | 18 |
| Accélérateur | Contrôler si le fonctionnement du câble d'accélérateur est correct | 24, 25 |
| Filtre à air | Nettoyer et toujours imprégné d'huile | 26 ~ 28 |
| Roues et pneus | Vérifier la pression de gonflage/e voile/la tension des rayons/les écrous d'axes | — |
| Boulonnerie | Vérifier tous les serrages—resserrer si nécessaire | — |

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.

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

Shift transmission into "NEUTRAL". Turn the fuel cock to "ON" and operate the starter knob and completely close the throttle grip. Engage the kick starter and start the engine.

Warm-up

Run the engine at idle or slightly higher using the starter knob as required until the engine is warm. This procedure normally takes 1 to 2 minutes. To check, see if the engine responds normally to throttle with starter off.

CAUTION:

Do not operate engine for extended warm-up periods.

Starting a warm engine

Do not engage starter lever. Open throttle slightly. Engage the kick starter and start the engine.

CAUTION:

Observe break-in procedures for initial operation.

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.

Démarrage à froid

Mettre la boîte à vitesses au point-mort ("NEUTRAL"). Mettre le robinet à essence sur "ON" et utiliser le levier de starter et fermer complètement la poignée d'accélérateur. Enclencher le kick starter et démarrer le moteur.

Chauffe

Faire tourner le moteur au ralenti ou légèrement plus haut en utilisant le levier de starter si nécessaire jusqu'à ce que le moteur soit chaud. Normalement cette procédure prend 1 à 2 minutes. Pour contrôler, voir si le moteur répond normalement à l'accélérateur sans le levier de starter.

ATTENTION:

Ne pas faire chauffer le moteur pendant de longues périodes.

Démarrage avec le moteur chaud

Ne pas utiliser le levier de starter. Ouvrir légèrement l'accélérateur. Engager le kick starter et démarrer le moteur.

ATTENTION:

Observer les procédures de rodage pour la première utilisation.

Break-in procedures

1. Prior to starting, fill tank with a break-in gasoline/oil mixture of 12 : 1 ~ 14 : 1.
2. After fueling and pre-operational checks have been made, refer to "Starting and Operation" and start engine.
3. Allow engine to warm up. Check engine idle speed. Check operating controls and "Engine stop switch operation".
4. Operate machine in lower gears at moderate throttle settings for 5 ~ 8 minutes. Check spark plug condition. Spark plug will show rich condition during break-in.
5. Allow engine to cool. Repeat procedure, running for 5 minutes. Very briefly, shift to higher gears (4th or 5th) and check full throttle response. Check spark plug condition.
6. 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.
7. Allow engine to cool. Remove top end and inspect.
For disassembly, refer to page 43. Remove "high" spots on piston with No. 600 grit, wet sandpaper. Clean and carefully reassemble.
8. Remove break-in fuel/oil mixture from tank. Refill with specified operation fuel/oil mixture. Check entire unit for loose or mis-adjusted fittings/controls/fasteners.
9. Re-start engine and check through entire-operating range thoroughly. Stop. Check spark plug condition. Restart. After 10 ~ 15 minutes operation, machine is ready to race.

Procedure de rodage

1. Avant de démarrer, remplir le réservoir avec une essence de rodage à un taux de mélange essence/huile de 12 : 1 à 14 : 1.
2. Une fois que le remplissage et les contrôles avant utilisation ont été faits, se reporter au paragraphe démarrage et Utilisation et démarrer le moteur.
3. Laisser chauffer le moteur. Contrôler son régime de ralenti. Contrôler le fonctionnement des commandes d'utilisation et du coupe-circuit du moteur.
4. Utiliser la machine pendant 5 à 8 minutes dans les 1ères vitesses et à accélération modérée. Contrôler l'état de la bougie. La bougie doit être en bon état pendant la période de rodage.
5. Laisser refroidir le moteur. Répéter la procédure, pendant 5 minutes. Très brièvement, sélectionner les dernières vitesses (4ème ou 5ème) et contrôler la réponse à pleine accélération. Contrôler l'état de la bougie.
6. Laisser refroidir le moteur. Répéter la procédure, pendant 5 minutes. On peut accélérer à fond et utiliser les dernières vitesses, mais il faut éviter d'accélérer à fond de manière soutenue. Contrôler l'état de la bougie.
7. Laisser le moteur refroidir. Enlever la culasse et inspecter.
Pour le démontage, se reporter à la page 43.
Enlever les points "haut" sur le piston avec du papier de verre humide de No. 600. Nettoyer, et remonter soigneusement.
8. Enlever du réservoir le mélange de rodage essence/huile. Reremplir avec le mélange essence/huile d'utilisation spécifié. Contrôler si tous les ajustages/toutes les commandes/tous les arrêteurs de la machine sont desserrés ou mal réglés.
9. Redémarrer le moteur et contrôler soigneusement dans toute la gamme d'utilisation. Arrêter. Contrôler l'état de la bougie. Redémarrer. Après 10 à 15 minutes de fonctionnement, la machine est prête pour la course.

PERIODIC MAINTENANCE AND ADJUSTMENT MAINTENANCE AND LUBRICATION SCHEDULE CHART

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.

| Item | Every race | Every second race | Every third race | Every fifth race | As required | Recommend lubricant |
|--|------------|-------------------|------------------|------------------|-------------|---|
| PISTON Clean/Inspect | ○ | | | ○ | | |
| Replace | | | | | | |
| PISTON RING Replace | | ○ | | | | |
| CYLINDER HEAD Inspect | ○ | | | | | |
| Clean/Retighten | ○ | | | | | |
| CYLINDER Clean/Inspect warp | ○ | | | | ○ | |
| Replace | | | | | | |
| Retighten | ○ | | | | | |
| CLUTCH Adjust | | | ○ | | | |
| Inspect Plates/bolts | ○ | | | | | |
| Replace | | | | | ○ | |
| TRANSMISSION Change oil | | | | ○ | | Yamalube 4-cycle oil or SAE 10W/30 "SE" motor oil |
| Inspect gears and shift fork | | | | (○) | ○ | |
| Replace bearing | | | | | ○ | |
| ENGINE MAIN BEARING Inspect wear/damage | | | | ○ | | |
| CONNECTING-ROD Inspect bearings | | | | ○ | | |
| Replace | | | | | ○ | |
| PISTON PIN Inspect heat damage/wear | | | | ○ | | |
| Replace | | | | | ○ | |
| CDI ROTOR NUT Retighten | | | | ○ | | |
| KICK STARTER Inspect idle gear | | | | | ○ | |
| Replace | | | | | ○ | |
| EXHAUST SYSTEM Inspect crack/mounting | ○ | | | | | |
| Cleaning | | | | ○ | | |
| CARBURETOR Inspect/Adjust | ○ | | | | | |
| Clean/Retighten | ○ | | | | | |

| Item | Every race | Every second race | Every third race | Every fifth race | As required | Recommend lubricant |
|--|------------|-------------------|------------------|------------------|---------------|---|
| AIR FILTER Clean and lube | ○ | | | | | Air filter must be cleaned and damp with oil after every race. Do not over-oil. Use SAE 10W/30 motor oil. |
| Replace | | | | | ○ | |
| SPARK PLUG Inspect condition | ○ | | | | | |
| Replace | | | | | ○ | |
| DRIVE CHAIN Clean and lube | ○ | | | | | a. Yamaha chain and cable lube b. SAE 10W/30 motor oil |
| Check tension and alignment | ○ | | | | | |
| Replace | | | | | ○ | |
| FRAME Clean/Inspect crack | ○ | | | | | |
| FUEL COCK Clean | | | | | ○ | |
| FRONT FORK Change oil | | | | Initial 5 | After 10 race | SAE #10 oil |
| Replace seal | | | | | ○ | |
| REAR SHOCK ABSORBER Inspect/Adjust | ○ | | | | | |
| Lube pivot shaft/seal | ○ | | | | | |
| STEERING HEAD Inspect freeplay | ○ | | | | | Medium-weight wheel bearing grease of quality manufacture (preferable waterproof) |
| Clean/Lube bearing | | | | | ○ | |
| Replace bearings | | | | | ○ | |
| SWING ARM Inspect crack/freeplay | ○ | | | | | Medium-weight wheel bearing grease of quality manufacture (preferable waterproof) |
| Lube pivot shaft/seal | ○ | | | | | |
| CHAIN GUARD Replace | | | | | ○ | Chain roller, guard and tensioner |

| Item | Every race | Every second race | Every third race | Every fifth race | As required | Recommend lubricant |
|--|-----------------------|-------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|----------------------|
| WHEELS AND TIRES | | | | | | |
| Check pressure/runout/spoke tension | <input type="radio"/> | | | | | Lithium base grease |
| Inspect bearings | <input type="radio"/> | | <input type="radio"/> | | | |
| Lube oilseal | | | | | <input type="radio"/> | |
| Replace bearings | | | | | | |
| THROTTLE | | | | | | |
| Lube | <input type="radio"/> | | | | | SAE 10W/30 motor oil |
| CONTROL CABLES | | | | | | |
| Routing (Connection) | <input type="radio"/> | | | | | SAE 10W/30 motor oil |
| Inspect/Lube | <input type="radio"/> | | | | | |
| CLUTCH AND BRAKE LEVER PIVOT | | | | | | Lithium base grease |
| Lube/Retighten | <input type="radio"/> | | | | | |
| KICK CRANK, BRAKE PEDAL AND FOOT REST PIVOT | | | | | | Lithium base grease |
| Lube | <input type="radio"/> | | | | | |
| Retighten | <input type="radio"/> | | | | | Lithium base grease |
| BRAKE | | | | | | |
| Clean/Inspect/Adjust | <input type="radio"/> | | | | | |
| Lube cam shaft | <input type="radio"/> | | | | <input type="radio"/> | Lithium base grease |
| Replace shoes | | | | | | |

www.legends-yamaha-enduros.com

ENTRETIEN PERIODIQUE ET REGLAGES

TABLE D'INTERVALLES D'ENTRETIEN ET DE LUBRIFICATION

Le tableau d'intervalles de lubrification et d'entretien doit être considéré strictement comme un guide pour l'entretien général et les intervalles de 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.

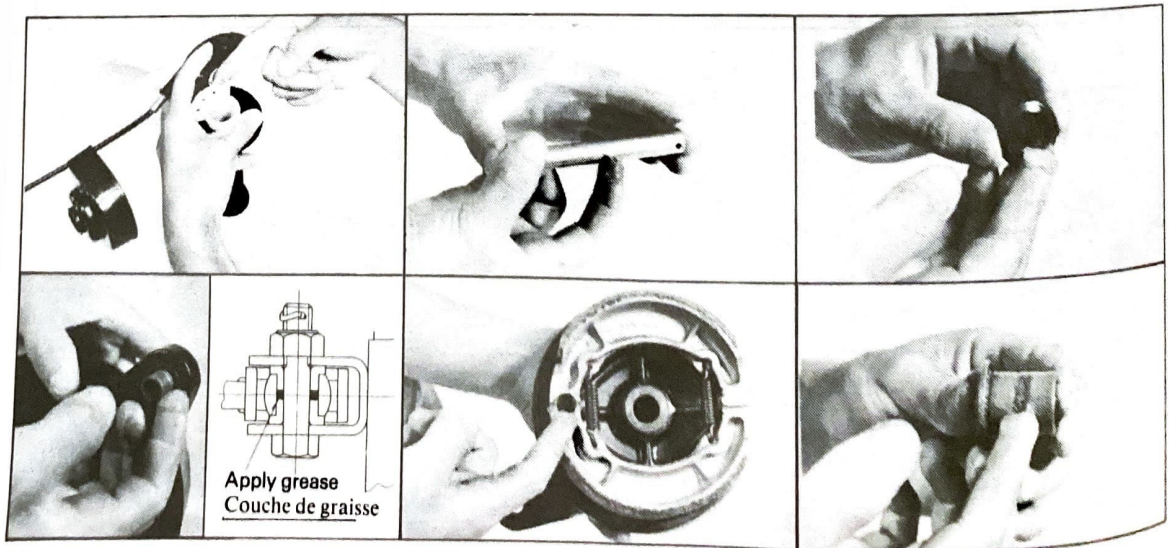
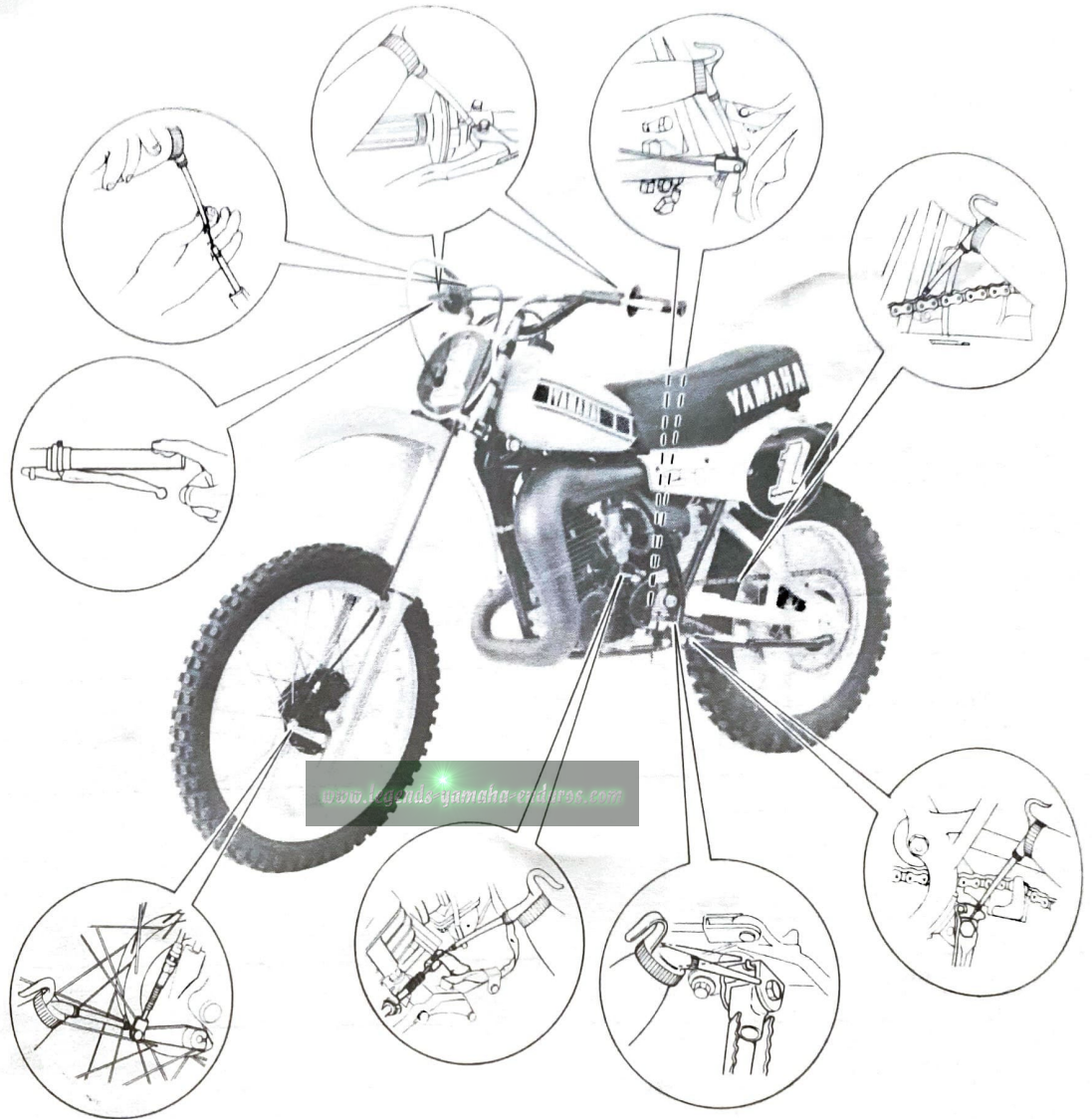
| Partie | Chaque course | Chaque deuxième course | Chaque troisième course | Chaque cinquième course | Si nécessaire | Lubrifiant recommandé |
|---|---------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------|---|
| PISTON Nettoyer/Contrôler s'il n'est pas fendu ou grippé | ○ | | | | | |
| Changer | | | | ○ | | |
| SEGMENTS Changer | | ○ | | | | |
| CULASSE: Contrôler si elle n'est pas voilée | ○ | | | | | |
| Nettoyer/Resserrer | ○ | | | | | |
| CYLINDRE Nettoyer/Contrôler s'il n'est pas voilé | ○ | | | | | |
| Changer | | | | | ○ | |
| Resserrer | ○ | | | | | |
| EMBRAYAGE Régler | | | ○ | | | |
| Contrôler les disques/les boulons | ○ | | | | | |
| Changer | | | | | ○ | |
| BOITE DE VITESSES Changer l'huile | | | | ○ | | Huile Yamalube 4-temps ou huile moteur SAE 10W/30 |
| Contrôler les pignons et les fourchettes | | | | (○) | ○ | |
| Changer les roulements | | | | | ○ | |
| PALIER DE VILEBREQUIN Contrôlés s'ils ne sont pas usés/endommagés | | | | ○ | | |
| BIELLE Contrôler les roulements | | | | ○ | | |
| Changer | | | | | ○ | |
| AXE DE PISTON Contrôler s'il n'est pas endommagé par la chaleur/usé | | | | ○ | | |
| Changer | | | | | ○ | |
| ECROU DU ROTOR CDI Resserrer | | | | ○ | | |

| Partie | Chaque course | Chaque deuxième course | Chaque troisième course | Chaque cinquième course | Si nécessaire | Lubrifiant recommandé |
|--|-----------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|--|---|
| KICK STARTER Contrôler le pignon intermédiaire | | | | | <input type="radio"/> <input type="radio"/> | |
| Changer | | | | | | |
| SYSTEME D'ECHAPPEMENT Contrôler s'il n'est pas fendu/Contrôler son montage | <input type="radio"/> | | | <input type="radio"/> | | |
| Nettoyer | | | | | | |
| CARBURATEUR Contrôler/Régler | <input type="radio"/> | | | | | |
| Nettoyer/Resserrer | <input type="radio"/> | | | | | |
| FILTRE A AIR Nettoyer et lubrifier | <input type="radio"/> | | | | <input type="radio"/> | Le filtre à air doit être nettoyé et imprégné d'huile après chaque course. |
| Changer | | | | | | |
| BOUGIE Contrôler l'état | <input type="radio"/> | | | | <input type="radio"/> | |
| Changer | | | | | | |
| CHAINE DE TRANSMISSION Nettoyer et lubrifier | <input type="radio"/> | | | | | aLubrifiant Yamaha pour chaîne et câbles bHuile moteur SAE 10W/30. |
| Contrôler la tension et l'alignement | <input type="radio"/> | | | | <input type="radio"/> | |
| Changer | | | | | | |
| CADRE Nettoyer/Contrôler s'il n'est pas fendu | <input type="radio"/> | | | | | |
| ROBINET DU RESERVOIR A ESSENCE Nettoyer | | | | | <input type="radio"/> | |
| FOURCHE AVANT Changer l'huile | | | | Premières 5 | Après 10 courses | Huile pour fourche Yamaha |
| Changer les joints | | | | | <input type="radio"/> | Ou huile moteur SAE #10 |
| AMORTISSEUR ARRIERE Contrôler/Régler | <input type="radio"/> | | | | | |
| Lubrifier l'axe de pivot/le siège | <input type="radio"/> | | | | | |
| TETE DE FOURCHE Contrôler le jeu | <input type="radio"/> | | | | | |
| Nettoyer/Lubrifier les roulements | | | | <input type="radio"/> | | Graisse semifluide, de bonne qualité, pour roulements de roue (étanche de préférence) |
| Changer les roulements | | | | | <input type="radio"/> | |

| Partie | Chaque course | Chaque deuxième course | Chaque troisième course | Chaque cinquième course | Si nécessaire | Lubrifiant recommandé |
|--|-----------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|---|
| BRAS OSCILLANT Contrôler s'il n'est pas fendu/le jeu | <input type="radio"/> | | | | | Graisse semifluide, de bonne qualité, pour roulements de roue (étanche de préférence) |
| Lubrifier l'axe de pivot/le siège | <input type="radio"/> | | | | | |
| GUIDE-CHAÎNE Changer | | | | | <input type="radio"/> | Rouleau, guide et tendeur de chaîne |
| ROUES ET PNEUS: Contrôler la pression/le voile/la tension des rayons | <input type="radio"/> | | | | | Graisse à base de lithium |
| Contrôler les roulements | <input type="radio"/> | | | | | |
| Lubrifier les bagues d'étanchéité | | | <input type="radio"/> | | | |
| Changer les roulements | | | | | <input type="radio"/> | |
| ACCELERATEUR Lubrifier | <input type="radio"/> | | | | | |
| CABLES DE COMMANDE Cheminement (Branchement) | <input type="radio"/> | | | | | Huile moteur SAE 10W/30 |
| Contrôler/Lubrifier | <input type="radio"/> | | | | | |
| PIVOT DE LEVIER DE FREIN ET D'EMBRAYAGE Lubrifier/Resserrer | <input type="radio"/> | | | | | Huile moteur SAE 10W/30 |
| PIVOT DE PEDALE DE KICK, DE PEDALE DE FREIN ET DE REPOSE-PIED Lubrifier | <input type="radio"/> | | | | | Graisse à base de lithium |
| Resserrer | <input type="radio"/> | | | | | |
| BOULONS ET ECROUS Resserrer | <input type="radio"/> | | | | | |
| FREINS Nettoyer/Contrôler/Régler | <input type="radio"/> | | | | | Graisse à base de lithium |
| Lubrifier l'axe à came | <input type="radio"/> | | | | | |
| Changer les mâchoires | | | | | <input type="radio"/> | |


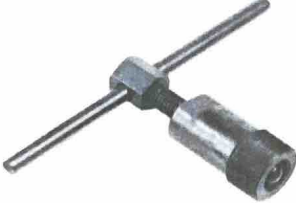


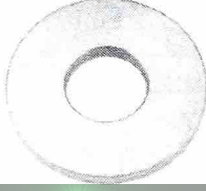
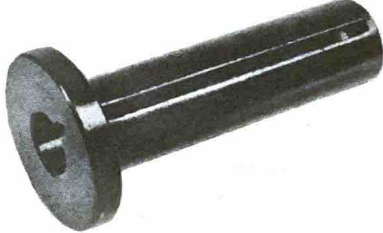
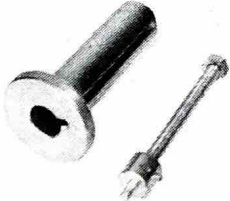


LUBRICATION





LUBRIFICATION



SPECIAL TOOLS

OUTILS SPECIFIAUX

| | | |
|--|---|--|
| <p>1</p>  | <p>2</p>  | <p>3</p>  |
| <p>90890-01235 Flywheel holding tool Outil-support de volant (YZ465G)</p> | <p>90890-01189 Flywheel puller Extracteur de volant (YZ465G)</p> | <p>90890-01024 Clutch holding tool Outil de maintien d'embrayage</p> |
| <p>4</p>  | <p>5</p>  <p>www.legends-yamaha-enduros.com</p> | <p>6</p>  |
| <p>90890-01135 Crankcase separating tool Outil de séparation du carter</p> | <p>90890-01016 Spacer Entretoise</p> | <p>90890-01012 Crankshaft setting pot Pot de réglage de vilebrequin</p> |
| <p>7</p>  | <p>8</p>  | <p>9</p>  |
| <p>90890-01015 Crankshaft setting tool Boulon de réglage de vilebrequin</p> | <p>90890-01051 Steering nut wrench Clé d'ecrou de direction</p> | <p>90890-03002 Dial gauge Comparateur à cadran</p> |

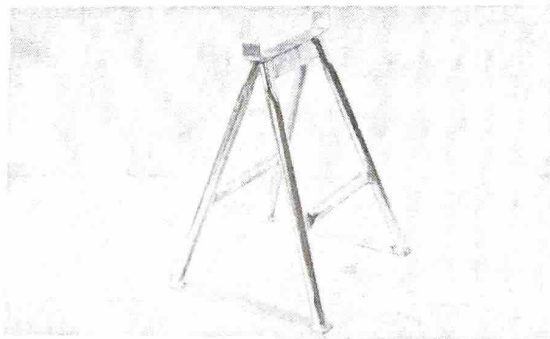
| | | |
|---|---|---|
| <p>10</p>  | <p>11</p>  | <p>12</p>  |
| <p>90890-01195 Dial gauge stand Support de comparateur</p> | <p>90890-03099 Dial gauge needle Aiguille de comparateur à cadran</p> | <p>90890-01212 Cylinder fork guide wrench Outil de maintien d'embrayage</p> |
| <p>13</p>  | <p>www.legends-yamaha-enduros.com</p> | |
| <p>2K7-85555-00 Rotor puller Extracteur de rotor (YZ250G)</p> | | |

Machine stand

To facilitate the service work, the following machine stands will be of great help.

Support de machine

Pour faciliter les réparations, les supports de machine suivants seront très utiles.



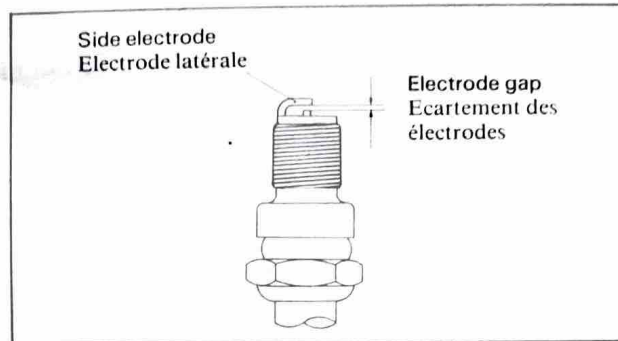
ADJUSTMENTS

Spark plug

Standard spark plug:

YZ250G: N-2G
YZ465G: N-3 (CHAMPION)

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



Adjustment can be made by bending the side electrode.

Electrode gap: YZ250G: 0.45 ~ 0.55 mm
(0.018 ~ 0.022 in)
YZ465G: 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 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.

REGLAGES

Bougie

Bougie standard:

YZ250G: N-2G
YZ465G: N-3 (CHAMPION)

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

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

Ecartement des électrodes:

YZ250G: 0,45 ~ 0,55 mm
YZ465G: 0,6 ~ 0,7 mm

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)

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. 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.

NOTE:

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

IGNITION TIMING

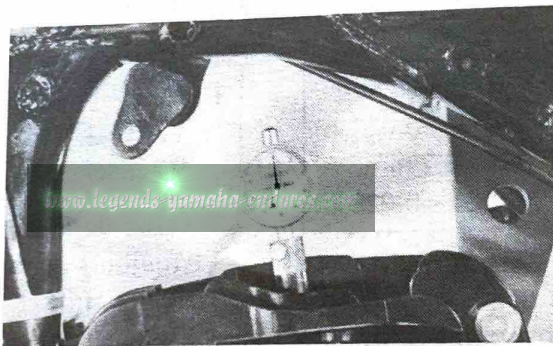
[YZ250G]

Adjustment

Ignition timing must be set with a dial gauge (to determine piston position).

Proceed as follows:

1. Remove spark plug and muffler. Screw Dial Gauge Stand into spark plug hole.
2. Insert Dial Gauge Assembly with a 56 mm (2.2 in) extension (needle) into stand.



3. Remove left engine crankcase cover.
4. Rotate rotor until piston is at top-dead center (T.D.C.). Tighten set screw on dial gauge stand to secure dial gauge assembly. Set the zero on dial gauge face to line up exactly with dial gauge needle. Rotate rotor back and forth to be sure that gauge needle does not go past zero.

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 1/2 à 1/4 tour après le serrage à la main. Dès que possible, serrer la bougie au couple correct à l'aide d'une clé dynamométrique.

AVANCE A L'ALLUMAGE

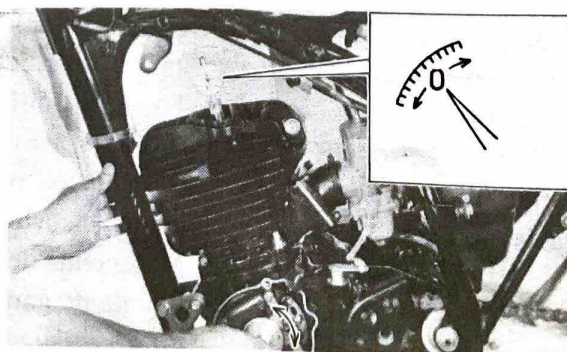
[YZ250G]

Réglage

L'avance à l'allumage doit être réglée avec un comparateur à cadran (pour déterminer la position du piston). Procéder comme suit:

1. Enlever la bougie et visser le Support de Comparateur à Cadran dans le trou de bougie.
2. Insérer le Comparateur à Cadran Assemblé, avec une rallonge de 56 mm,

3. Enlever le couvercle de carter gauche du moteur.
4. Tourner le rotor jusqu'à ce que le piston soit au point-mort haut (P.M.H.). Serrer la vis de positionnement sur le support de bougie pour fixer le comparateur à cadran. Régler le zéro sur la face du comparateur à cadran pour s'aligner exactement avec l'aiguille du comparateur à cadran. Tourner le rotor en arrière et en avant pour être sûr que l'aiguille du comparateur ne dépasse pas le zéro.



- Starting at T.D.C., rotate rotor clockwise until dial indicator reads 0.61 mm (0.024 in) before top-dead center (B.T.D.C.).

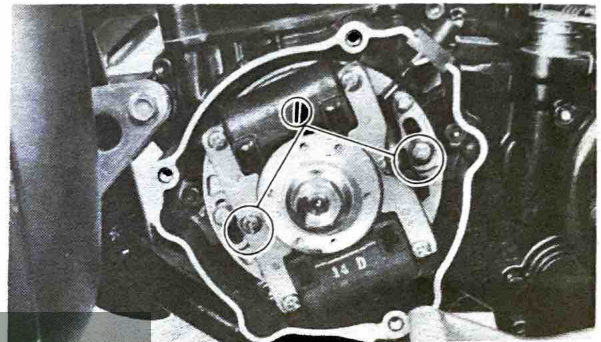
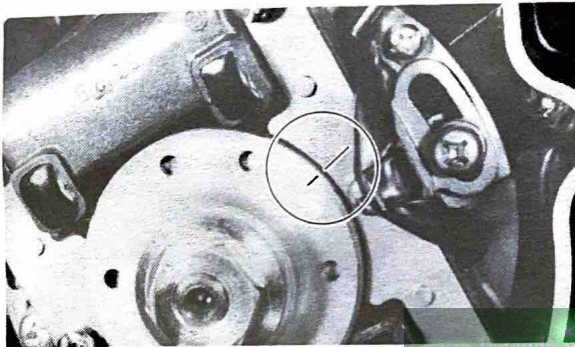
Ignition timing:
0.61 mm (0.024 in) B.T.D.C.

- En partant au P.M.H., tourner le rotor vers la droite jusqu'à ce que l'indicateur du comparateur lise 0,61 mm avant le point-mort haut (A.P.M.H.).

Avance à l'allumage:
0,61 mm A.P.M.H.

- Check to see that the rotor timing mark aligns with the starter timing mark. To adjust, loosen the two stator retaining screws and rotate the stator. Tighten screws and recheck the ignition timing.

- Contrôler s'il repère d'allumage du rotor est aligné avec le repère d'allumage du stator. Pour régler, desserrer les deux vis de retient du stator et tourner le stator. Serrer les vis.



1. Retaining screw 1. Vis de retient

- Remove dial gauge assembly and stand. Replace spark plug.

- Enlever le comparateur à cadran et le support. Remettre en place la bougie.

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

Couple de serrage de la bougie:
25 Nm (2,5 m-kg)

- Install engine crankcase cover.

- Remettre le couvercle de carter moteur.

Rotor removal

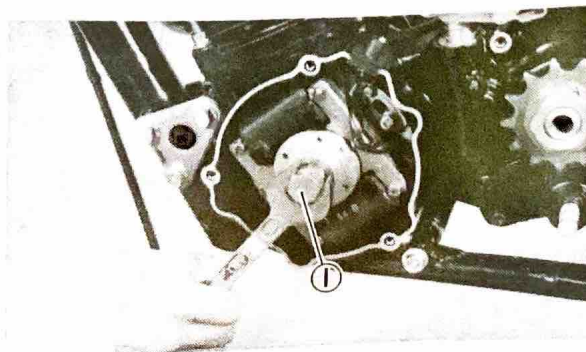
When removing the rotor, use the rotor puller.

Dépose du rotor

Pour enlever le rotor, utiliser l'extracteur de rotor.

- Remove the rotor holding nut.
- Install the rotor puller and tighten it.

- Enlever l'écrou de fixation du rotor.
- Installer l'extracteur de rotor et le serrer.



1. Rotor puller

1. Extracteur de rotor

[YZ465G]

Checking the ignition timing

Ignition timing is checked with a timing light by observing the position of the case mark and rotor mark.

1. Remove the crankcase cover (L).
When removing, press the shift pedal down.
2. Connect the timing light to the spark plug lead wire.
3. Start the engine and keep it running at the specified speed. Use a tachometer for checking.

Specified speed: 2,000 r/min

[YZ465G]

Contrôle de l'avance à l'allumage

L'avance à l'allumage se contrôle avec une lampe stroboscopique en observant la position du repère situé sur le carter et celle du repère du rotor.

1. Enlever le couvercle de carter (G).
Lors de la dépose de ce couvercle, abaisser la pédale de sélecteur.
2. Brancher la lampe stroboscopique sur le fil de la bougie.
3. Démarrer le moteur et le faire tourner au régime spécifié. Pour le contrôle de ce régime, utiliser un compte-tours.

Régime spécifié: 2.000 t/mn

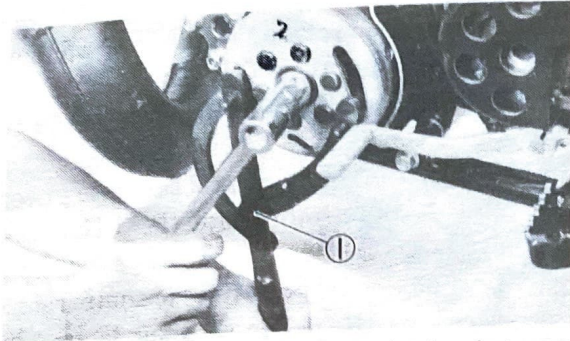


4. While keeping the engine running at a specified speed, check that the rotor mark is aligned with the case mark. If they are not aligned, adjust the ignition timing.

4. Tout en faisant tourner le moteur au régime spécifié, contrôler si le repère du rotor est aligné avec celui du carter. Si ces deux repères ne sont pas alignés, régler l'avance à l'allumage.

Adjustment

1. Remove the flywheel magneto using the magneto holder and flywheel puller.

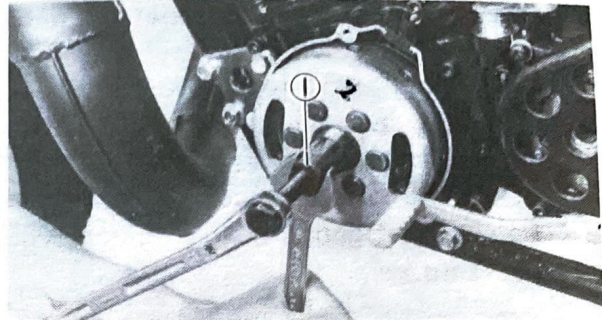


1. Flywheel holding tool (90890-01235) 1. Clef de maintien de volant magnétique (90890-01235)

2. Loosen the base set screws and turn the base right or left until the base mark aligns the case mark. And tighten the base set screws.

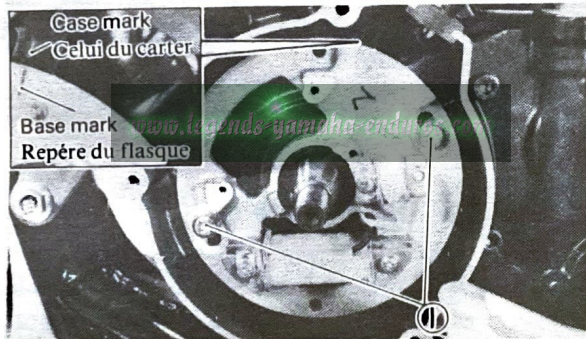
Reglages

1. Enlever le volant magnétique en utilisant le support de magnéto et l'extracteur de volant.



1. Flywheel puller (90890-01189) 1. Extracteur de volant magnétique (90890-01189)

2. Desserrer les vis de blocage du flasque et tourner le flasque vers la droite ou vers la gauche jusqu'à ce que son repère s'aligne avec celui du carter. Serrer les vis de blocage du flasque.



1. Base screw

1. Vis de flasque

3. Reinstall the flywheel and tighten the nut.

Tightening torque:
80 Nm (8.0 m·kg, 56 ft·lb)

3. Remettre le volant en place et serrer l'écrou.

Couple de serrage:
80 Nm (8,0 m·kg)

Marking of match mark

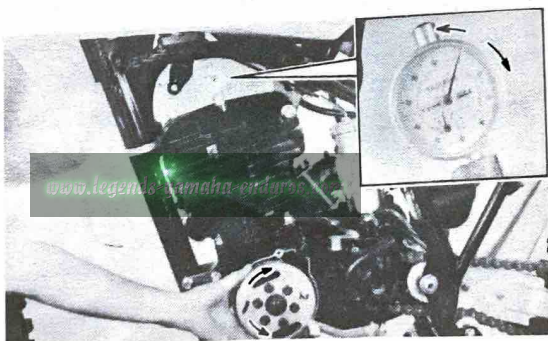
If a new crankcase is used, provide a match mark on it and proceed as follows:

Comment faire un repère de positionnement

Si un carter neuf est utilisé, y faire un repère de positionnement et procéder comme suit:

1. Remove spark plug and muffler. Screw Dial Gauge Stand into spark plug hole.
2. Insert Dial Gauge Assembly with a 56 mm (2.2 in) extension into stand.
3. Remove left engine crankcase cover.
4. Rotate rotor until piston is at top-dead center (T.D.C.). Tighten set screw on spark plug stand to secure dial gauge assembly. Set the zero on dial gauge face to line up exactly with dial gauge needle. Rotate rotor back and forth to be sure that gauge needle does not go past zero.

1. Déposer la bougie et le pot d'échappement. Visser le support de comparateur à cadran dans l'orifice de mise en place de la bougie d'allumage.
2. Insérer le Comparateur à Cadran Assemblé, avec une rallonge de 56 mm, dans le support.
3. Enlever le couvercle de carter gauche du moteur.
4. Tourner le rotor jusqu'à ce que le piston soit au point-mort haut (P.M.H.). Ser- rer la vis de positionnement sur le sup- port de bougie pour fixer le comparateur à cadran. Régler le zéro sur la face du comparateur à cadran pour s'aligner ex- actement avec l'aiguille du comparateur à cadran. Tourner le rotor en arrière et en avant pour être sûr que l'aiguille du comparateur ne dépasse pas le zéro.



5. Starting at T.D.C., rotate flywheel clockwise until dial gauge reads approximately 3 needle revolutions before-top-dead-center.
6. Slowly turn flywheel counterclockwise until dial gauge reads ignition advance setting listed in specifications table.

5. En partant au P.M.H., tourner le volant vers la droite jusqu'à ce que le com- parateur à cadran lise approximative- ment 3 tours de l'aiguille avant le point- mort-haut.
6. Tourner lentement le volant vers la gauche jusqu'à ce que le comparateur à cadran lise un réglage de l'avance à l'allumage compris dans la table des caractéristiques.

Ignition timing:

B.T.D.C. 16° at 2,000 r/min
 -2.0 ± 0.15 mm (0.079 ± 0.006 in)

Avance à l'allumage (A.P.M.H.)

16° at 2.000 tr/mn
 $(- 2,0$ mm $\pm 0,15$ mm)

7. Punch a new mark on the crankcase matching the one on the flywheel.

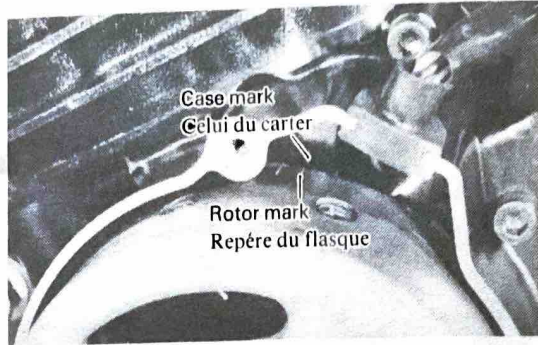
7. Poinçonner un nouveau repère sur le carter en coïncidence avec celui du volant.

NOTE:

Be sure to locate the piston in the correct position before remarking.

N.B.:

Avant de faire le nouveau repère, être sûr de mettre le piston dans la position correcte.



8. Remove dial gauge assembly and stand. Install spark plug and muffler.

8. Enlever le comparateur et son support. Installer la bougie et le pot d'échappement.

Spark plug torque:
25 Nm (2.5 m·kg, 16 ft·lb)

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

9. Install the engine crankcase cover.

9. Installer le couvercle de carter du moteur.

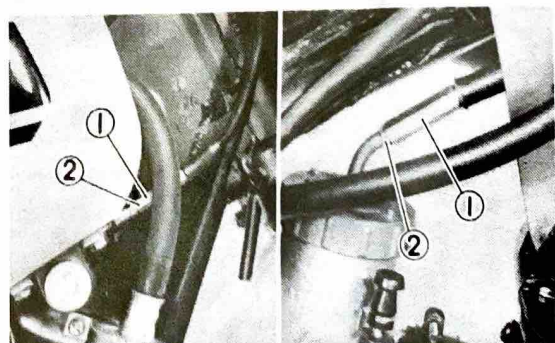
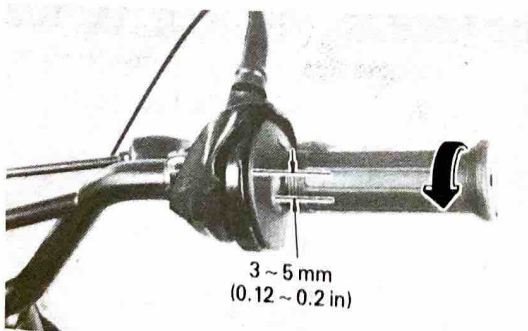
www.legends-yamaha-end.com

Throttle cable adjustment

Check play in turning direction of throttle grip. The play should be 3 ~ 5 mm (0.12 ~ 0.20 in) at grip flange. Loosen the lock nut and turn the wire adjuster to make the necessary adjustment. Be sure to tighten the lock nut properly.

Réglage du câble d'accélérateur:

Contrôler le jeu dans le sens de rotation de la poignée d'accélérateur. Le jeu doit être de 3 à 5 mm 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.



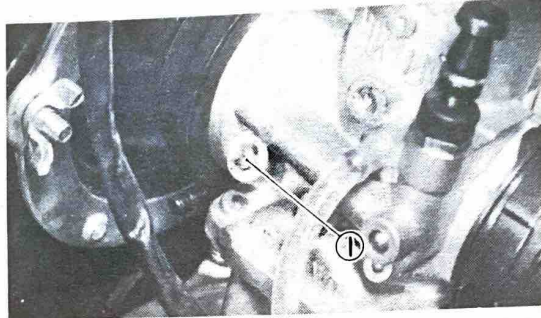
1. Adjuster
2. Lock nut

1. Vis de réglage
2. Ecrou de blocage

After adjustment, start the engine and check that the throttle grip turns smoothly. Also check if the engine speed increases suddenly when the handlebars are turned to limits in either direction.

Idle speed adjustment

1. Turn the pilot air screw in until lightly seated.
2. Back out by the specified numbers of turns. Start the engine and let it warm up.



1. Pilot air screw

Après le réglage, démarrer le moteur et contrôler si la poignée d'accélérateur tourne en douceur. Contrôler aussi si le régime du moteur n'augmente pas brusquement lorsque le guidon est mis en butée d'un côté ou de l'autre.

Réglage du régime de ralenti

1. Visser la vis de dosage d'air de ralenti jusqu'à ce qu'elle arrive en butée.
2. La dévisser du nombre de tours spécifié. Démarrer le moteur et le laisser chauffer.

Pilot air screw: Back out
YZ250G: 2.0
YZ465G: 1-1/2

Vis de dosage d'air de ralenti:
Dévisser de tour
YZ250G: 2.0
YZ465G: 1-1/2

1. Vis de dosage d'air de ralenti

3. Turn the throttle stop screw until idle is at desired rpm.

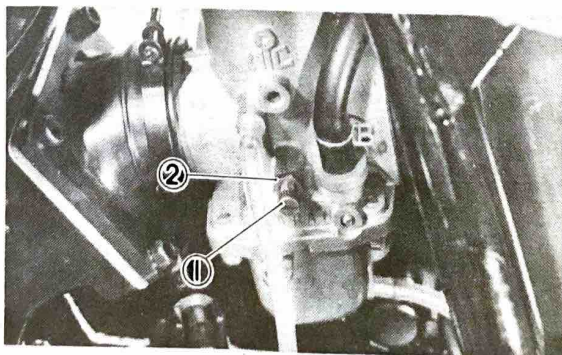
NOTE: _____
A lock nut is incorporated for positive retention of throttle stop screw.

4. Turn the pilot air screw in or out until idle speed is at highest rpm.
5. Turn the throttle stop screw in or out until idle speed is at desired rpm.

3. Tourner la vis butée d'accélérateur jusqu'à ce que le régime de ralenti soit à la valeur désirée.

N.B.: _____
Pour un arrêt positif de la vis butée d'accélérateur, celle-ci est munie d'un contre-écrou.

4. Visser ou dévisser la vis de dosage d'air de ralenti jusqu'à ce que le régime de ralenti atteigne une valeur maximale.
5. Visser ou dévisser la vis butée d'accélérateur jusqu'à ce que le régime de ralenti soit à la valeur désirée.



1. Throttle stop screw
2. Lock nut

1. Vis butée d'accélérateur
2. Contre-écrou

NOTE:

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

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 eliminated.

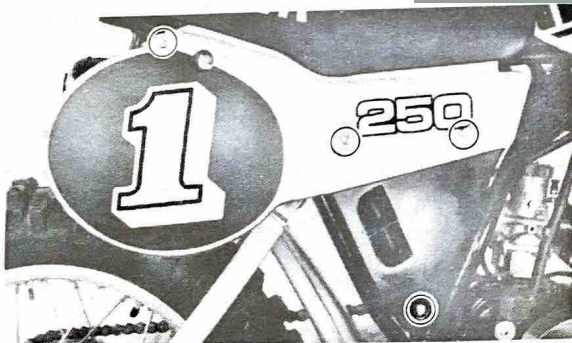
AIR FILTER

The air filter protects the engine from dirt which can enter with the intake air and cause rapid engine wear.

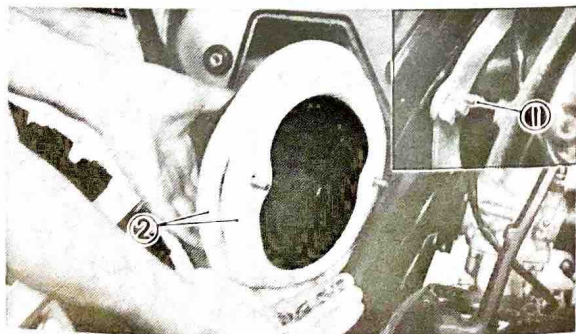
This model uses double layer element should be cleaned at every heat.

Removal

1. Remove the screws and remove the right side cover.
2. Remove the element 1 from the right side cover.



3. Remove the two wing nuts from the element case and pull out the double-layer element from the case. Separate the elements from guide.



1. Wing nut
2. Double layer element

1. Ecrou a oreille
2. Elément double couche

N.B.:

La vis de dosage 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.

Si le moteur, chaud, hésite après avoir effectué le réglage décrit précédemment, visser ou dévisser la vis de mélange d'air de ralenti par passes de 1/4 de tour jusqu'à ce que le problème soit éliminé.

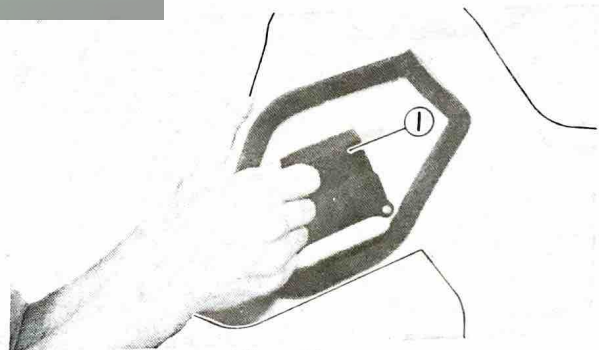
FILTRE A AIR

Le filtre à air protège le moteur de la saleté qui peut y pénétrer avec l'air d'admission et entraîner son usure rapide.

Ce modèle utilise un élément double couche devant être nettoyé à chaque manche.

Dépose

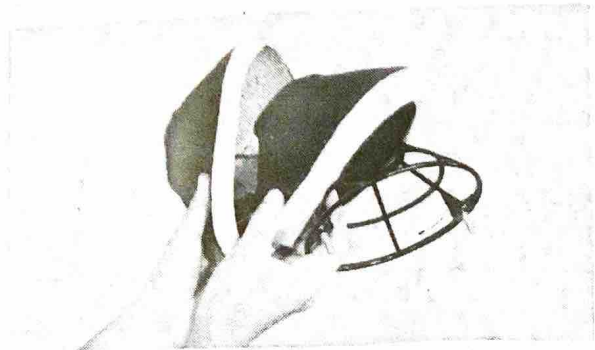
1. Enlever les vis et enlever le couvercle latéral droit.
2. Enlever l'élément 1 du couvercle latéral droit.



1. Element 1

1. Elément 1

3. Enlever les deux écrous à oreille du boîtier de l'élément et extraire l'élément double couche du boîtier. Séparer les éléments du guide.



Cleaning

[Element 1]

1. Wash the filter gently, but thoroughly, in solvent.
2. Squeeze the excess solvent out of the filter and let dry.
3. Reinstall the element 1 to the right side cover.

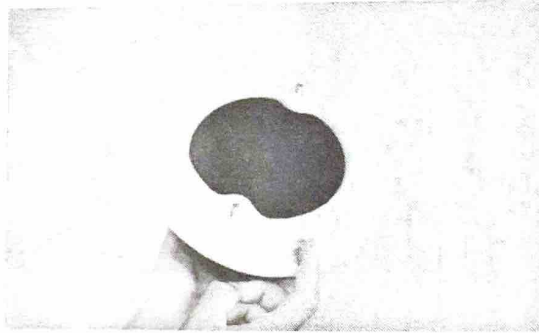
[Double-layer element]

1. Wash the filter gently, but thoroughly, in solvent.
2. Squeeze the excess solvent out of the filter and let dry.
3. Pour a small quantity of 30W motor oil onto the filter and work thoroughly into the porous foam material.
4. Re-insert the guide into the filter.

NOTE:

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

5. Coat the sealing edges of the filter with light grease. This will provide an air-tight seal between the filter case cover and filter seat.



6. Reinstall the filter 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.

Nettoyage

[Elément 1]

1. Nettoyer le filtre doucement, mais complètement, dans du dissolvant.
2. Éliminer l'excès de dissolvant en pressant le filtre et laisser sécher.
3. Réinstaller l'élément 1 sur le couvercle latéral droit.

[Elément double couche]

1. Nettoyer le filtre doucement, mais complètement, dans du dissolvant.
2. Éliminer l'excès de dissolvant en pressant le filtre et laisser sécher.
3. Verser une petite quantité d'huile moteur 30W sur le filtre et la faire pénétrer dans les pores du caoutchouc-mousse.
4. Réinsérer le guide dans le filtre.

N.B.:

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

5. Enduire de graisse fluide les bords d'étanchéité du filtre. Ceci fera un joint hermétique à l'air entre le couvercle de boîtier de filtre et le siège du filtre.

6. Remettre en place le filtre complet 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 au 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.

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.

ATTENTION:

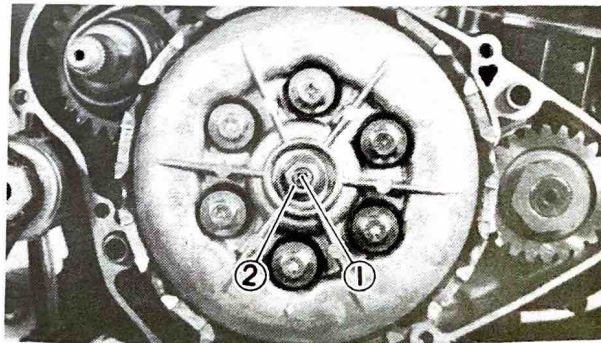
Ne jamais faire fonctionner le moteur sans le filtre à air. Ceci laisserait de l'air non filtré dans le moteur, ce qui entraînerait son usure rapide et peut être des dommages. De plus, un fonctionnement sans l'élément du filtre influencerait le réglage du carburateur, ce qui se traduirait par un mauvais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

CLUTCH**Mechanism adjustment**

1. Fully loosen the cable in-line length adjuster lock nut and screw in the adjuster until tight.
2. Turn the handle lever adjuster in.
3. Loosen the rear brake and remove the foot rest. Remove the kick starter crank.
4. Drain the transmission oil and remove the crankcase cover (R).
5. Loosen the clutch mechanism adjuster lock nut.

EMBRAYAGE**Réglage du mécanisme**

1. Desserrer complètement l'écrou de blocage du dispositif de réglage de la longueur du câble et visser le dispositif de réglage jusqu'à ce que le câble soit tendu.
2. Visser le dispositif de réglage du levier au guidon.
3. Desserrer le frein arrière et enlever le repose-pied. Enlever le levier du kick starter.
4. Vidanger l'huile de la boîte à vitesses et enlever le couvercle de carter (D).
5. Desserrer l'écrou de blocage du dispositif de réglage du mécanisme d'embrayage.



1. Adjuster
2. Lock nut

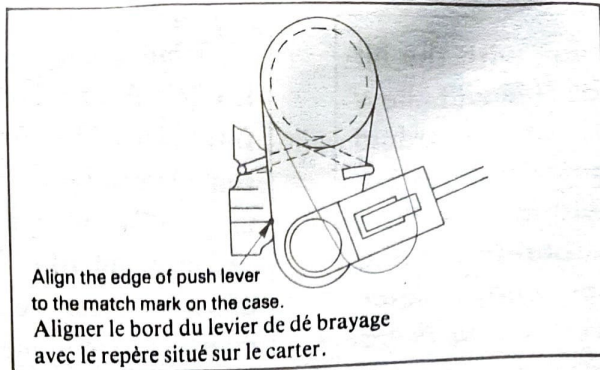
1. Vis de réglage
2. Ecrou de blocage

6. By turning the cable in-line length adjuster, bring the edge of push lever to align with the match mark on the case, and tighten the lock nut.
7. Tighten the mechanism adjuster until resistance is felt, and tighten the lock nut.

6. En tournant le dispositif de réglage de la longueur du câble, aligner le bord du levier de débrayage avec le repère situé sur le carter, puis serrer le contre-écrou.
7. Visser le dispositif de réglage du mécanisme jusqu'à ce qu'une résistance soit sentie, puis serrer le contre-écrou.

Tightening torque: 8 Nm (0.8 m·kg, 6 ft·lb)

Couple de serrage: 8 Nm (0,8 m·kg)



Clutch lever adjustment

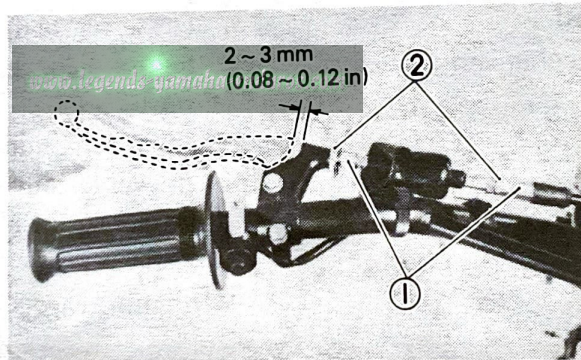
Clutch should be adjusted to suit rider preference with a minimum cable slack of 2 ~ 3 mm (0.08 ~ 0.12 in) play at the clutch lever pivot point.

1. Loosen the lever adjuster lock nut and turn the lever adjuster either in or out until proper lever free play is achieved. Tighten the lock nut.

Réglage du levier d'embrayage

L'embrayage doit être réglé selon la préférence du pilote, avec toutefois un jeu minimum de 2 ~ 3 mm au niveau du point pivot du levier d'embrayage.

1. Desserrer le contre-écrou du dispositif de réglage de la longueur du câble et tourner ce dispositif de réglage jusqu'à ce que tout le mou du câble soit éliminé. Serrer le contre-écrou.



1. Adjuster
2. Lock nut

1. Dispositif de réglage
2. Ecrou de blocage

Front brake

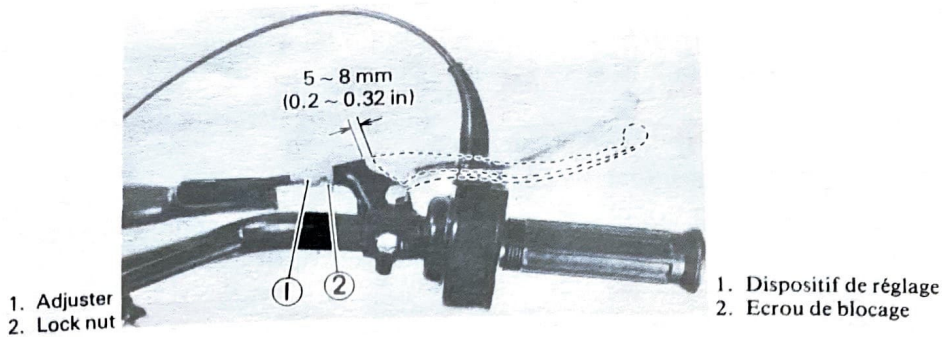
Front brake should be adjusted to suit rider preference with a minimum cable slack of 5 ~ 8 mm (0.2 ~ 0.32 in) play at the brake lever pivot point.

1. Loosen the adjuster lock nut.
2. Turn the cable length adjuster in or out until adjustment is suitable.
3. Tighten the adjuster lock nut.

Frein avant

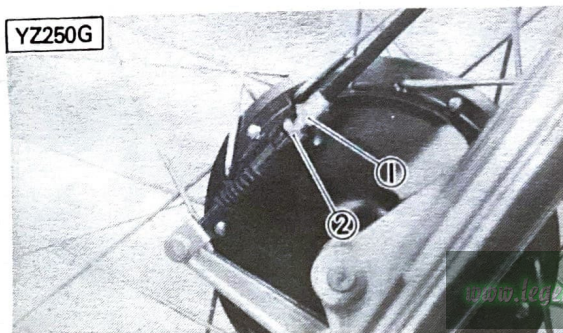
Le frein avant doit être réglé selon la préférence du pilote, avec toutefois un jeu minimum de 5 ~ 8 mm au niveau du point pivot du levier de frein.

1. Desserrer le contre-écrou du dispositif de réglage.
2. Visser ou dévisser le dispositif de réglage de la longueur du câble jusqu'à ce que le réglage soit correct.
3. Serrer le contre-écrou du dispositif de réglage.



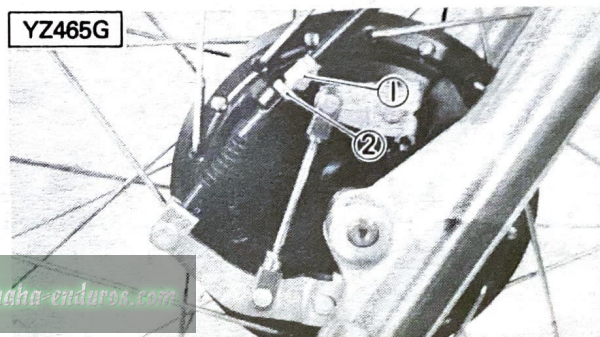
4. When adjusting the cable length on the brake hub side, first screw in the adjuster on the brake lever side and adjust to specification.

4. Lors du réglage de la longueur du câble de frein au niveau du moyeu de frein, visser d'abord le dispositif de réglage situé sur le levier de frein et régler à la valeur spécifiée.



1. Adjuster
2. Lock nut

1. Dispositif de réglage
2. Ecrou de blocage



1. Adjuster
2. Lock nut

1. Dispositif de réglage
2. Ecrou de blocage

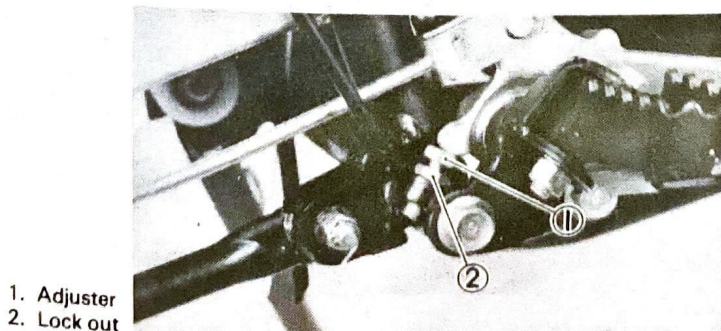
Brake pedal position adjustment

The position of the rear brake pedal should be adjusted to suit the rider. Loosen the lock nut and adjust the pedal height by turning the adjuster.

After adjusting, check for correct rear brake play. Do not forget to tighten the lock nut.

Réglage de la position de la pédale de frein

La position de la pédale de frein arrière peut être réglée suivant le pilote. Desserrer le contre-écrou et régler la hauteur de la pédale en tournant le boulon du dispositif de réglage. Après le réglage, contrôler si le jeu du frein arrière est correct. Ne pas oublier de serrer le contre-écrou.



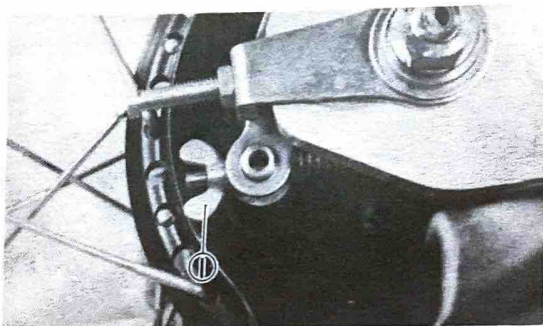
Rear brake

Adjust rear brake pedal play to suit, providing a minimum of 20 ~ 30 mm (0.8 ~ 1.2 in) freeplay.

Turn the adjusting nut on the rear brake ferrule in or out until brake pedal freeplay is suitable.

NOTE:

Rear brake pedal adjustment must be checked whenever chain is adjusted or rear wheel is removed and then re-installed.



1. Adjusting nut 1. Ecrou de réglage

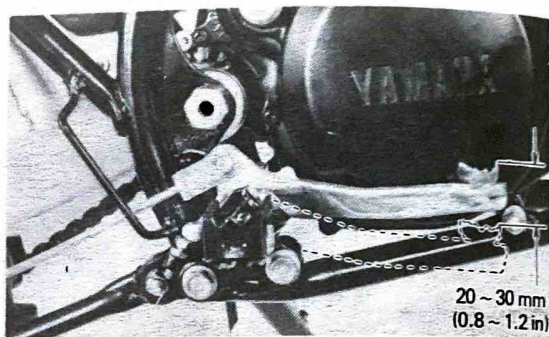
Frein arrière

Le pilote peut régler la course de la pédale de frein arrière à sa convenance, pourvu que la pédale présente une course morte d'au moins 20 ~ 30 mm.

Visser ou dévisser l'écrou de réglage du frein arrière, de façon à donner à la pédale le jeu approprié.

N.B.:

Après chaque réglage de la chaîne ou chaque montage de la roue arrière, il est nécessaire de contrôler le réglage de la pédale de frein arrière.



20 ~ 30 mm
(0.8 ~ 1.2 in)

Drive chain tension check

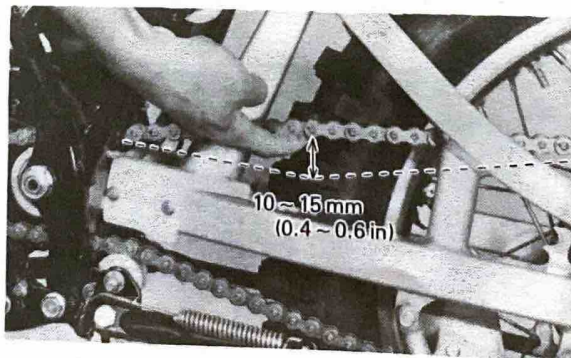
To check the chain play, the machine must stand vertically with its both wheels on the ground and without operator on it.

Check the tension at the position shown in the illustration. The normal vertical deflection is approximately 10 ~ 15 mm (0.39 ~ 0.59 in). If the deflection exceeds 15 mm (0.59 in) adjust the chain tension.

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission

Pour contrôler la tension de la chaîne, la motocyclette doit être bien verticale, ses deux roues doivent toucher le sol, et personne ne doit être assis dessus.

Contrôler la tension à l'endroit montré sur l'illustration. La flèche verticale normale est d'environ 10 ~ 15 mm. Si la flèche dépasse 15 mm, régler la tension de la chaîne.



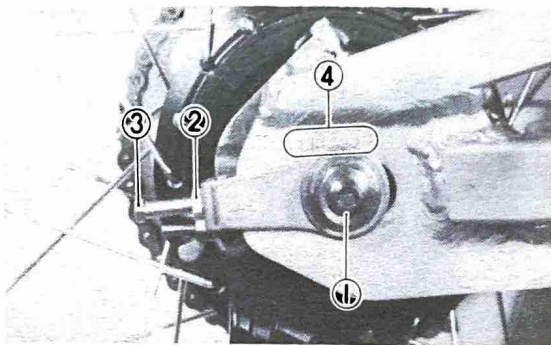
10 ~ 15 mm
(0.4 ~ 0.6 in)

Adjustment

1. Loosen axle securing nut and lock nut.
2. Turn adjusting bolts left and right until the adjust marks on the adjusters are aligned with the adjust marks on each side of the swing arm. Tighten lock nuts on adjusting bolts.

Réglage

1. Devisser l'écrou de fixation de l'axe et l'écrou de blocage.
2. Visser les boulons de réglage droit et gauche jusqu'à ce que les repères de réglage sur les dispositifs de réglage soient alignés avec les repères de réglage sur chaque côté du bras oscillant. Serrer les écrous de blocage sur les boulons de réglage.



1. Axle securing nut
2. Lock nut
3. Adjusting bolt
4. Adjust mark

1. Ecrou de fixation de l'axe
2. Ecrou de blocage
3. Boulon de réglage
4. Repere de réglage

NOTE:

Be sure that both right and left adjusting bolts are in the corresponding positions.

N.B.:

S'assurer que les boulons de réglage droit et gauche sont dans des positions correspondantes.

3. Tighten the rear axle securing nut.

Torque: 80 Nm (8.0 m-kg, 58 ft-lb)

4. Check brake pedal freeplay.

CAUTION:

Whenever the chain is adjusted and/or the rear wheel is removed, always check during reassembly:

1. Rear axle alignments.
2. Brake pedal free play.

3. Serrer l'écrou de fixation de l'axe arrière.

Torque: 80 Nm (8,0 m-kg)

4. Vérifier le jeu de la pédale de frein.

ATTENTION:

Chaque fois qu'on a réglé la tension de la chaîne et/ou démonté la roue arrière, faire attention aux points suivants lors du remontage:

1. Alignement de l'axe de roue arrière
2. Course morte de la pédale de frein

Steering head adjustment

1. With front wheel elevated, grab bottoms of fork legs and gently push and pull to check steering head free play. There should be no noticeable free play.

Réglage de la tête de fourche

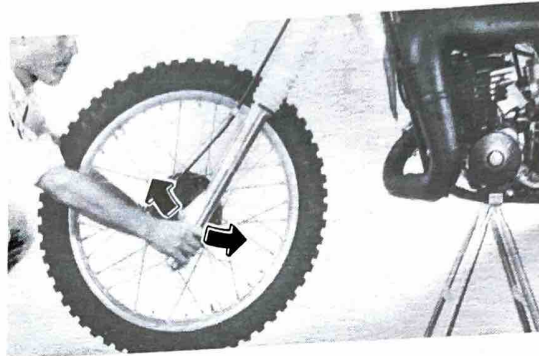
1. Caler l'avant de la machine de manière à écarter la roue avant du sol. Saisir les bras de fourche par le bas, et les secouer doucement d'avant en arrière pour détecter le jeu éventuel dans la tête de fourche. On ne doit constater pratiquement aucun jeu inutile.

NOTE:

Forks must swing from lock to lock without binding or catching. If it is felt, check the bearing, too.

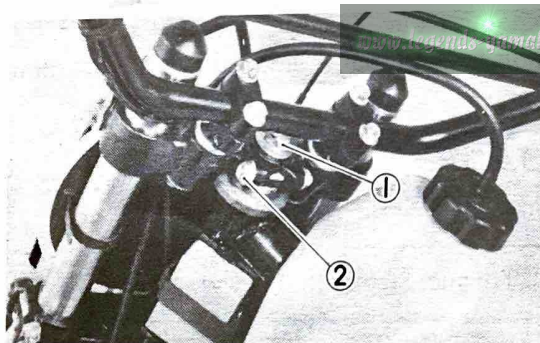
N.B.:

La fourche doit pouvoir pivoter d'une butée à l'autre sans point dur ou blocage. S'il y a un problème de cet ordre, contrôler aussi les roulements.



2. To adjust, first loosen upper stem pinch bolt.
3. Loosen steering fitting bolt.
4. Loosen the front fork pinch bolts and slide the handle crown up.

2. Avant de régler le jeu, il faut desserrer le boulon du collier de serrage de tête de fourche.
3. Desserrer le boulon fixant la tige de direction.
4. Desserrer les boulons de pincement des bras de fourche et monter la couronne de direction.

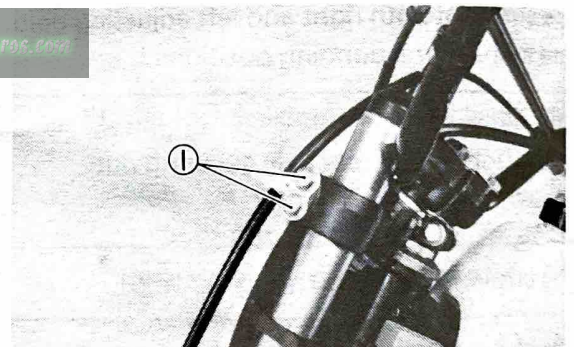


1. Stem pinch bolt
2. Fitting bolt

1. Boulon du collier de serrage de tête de fourche
2. Boulon fixant latige de direction

5. Use steering nut wrench to tighten ring nut. Tighten until free play is eliminated.

Tightening torque: 7 Nm (0.7 m·kg, 5 ft·lb)

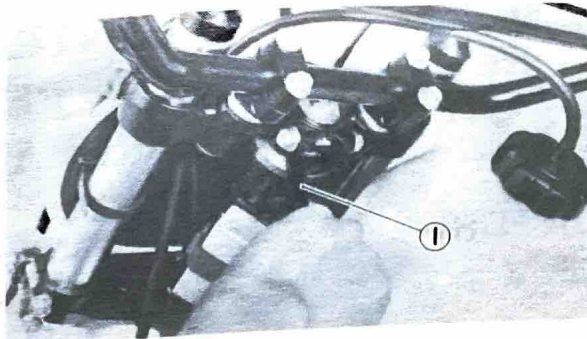


1. Fork pinch bolt

1. Boulon de pincement

5. Rattraper le jeu inutile en serrant l'écrou annulaire à l'aide de la clef spéciale destinée à cet usage.

Couple de serrage: 7 Nm (0,7 m·kg)



1. Steering nut wrench

3. Clé d'écrou de direction

6. Tighten fitting bolt and torque to specification.

Fitting bolt torque:
95 Nm (9.5 m-k_g, 68 ft-lb)

7. Tighten pinch bolt at fork crown and torque to specification.

Stem pinch bolt torque:
23 Nm (2.3 m-k_g, 17 ft-lb)

8. Tighten fork pinch bolts and torque to specification.

Fork pinch bolt:
23 Nm (2.3 m-k_g, 17 ft-lb)

6. Visser le boulon de fixation et le serrer au couple spécifié.

Couple de serrage pour le boulon de fixation: 95 Nm (9,5 m-k_g)

7. Resserrer au couple spécifié le boulon du collier de serrage de tête de fourche.

Couple de serrage pour le boulon du collier de serrage de tête de fourche:
23 Nm (2,3 m-k_g)

8. Serrer les boulons de pincement de bras de fourche au couple spécifié.

Boulon de pincement de bras de fourche:
2,3 m-k_g (17 ft-lb)

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 & Lubrication Schedule Chart.")
9. For assembly, reverse the procedure for removal.

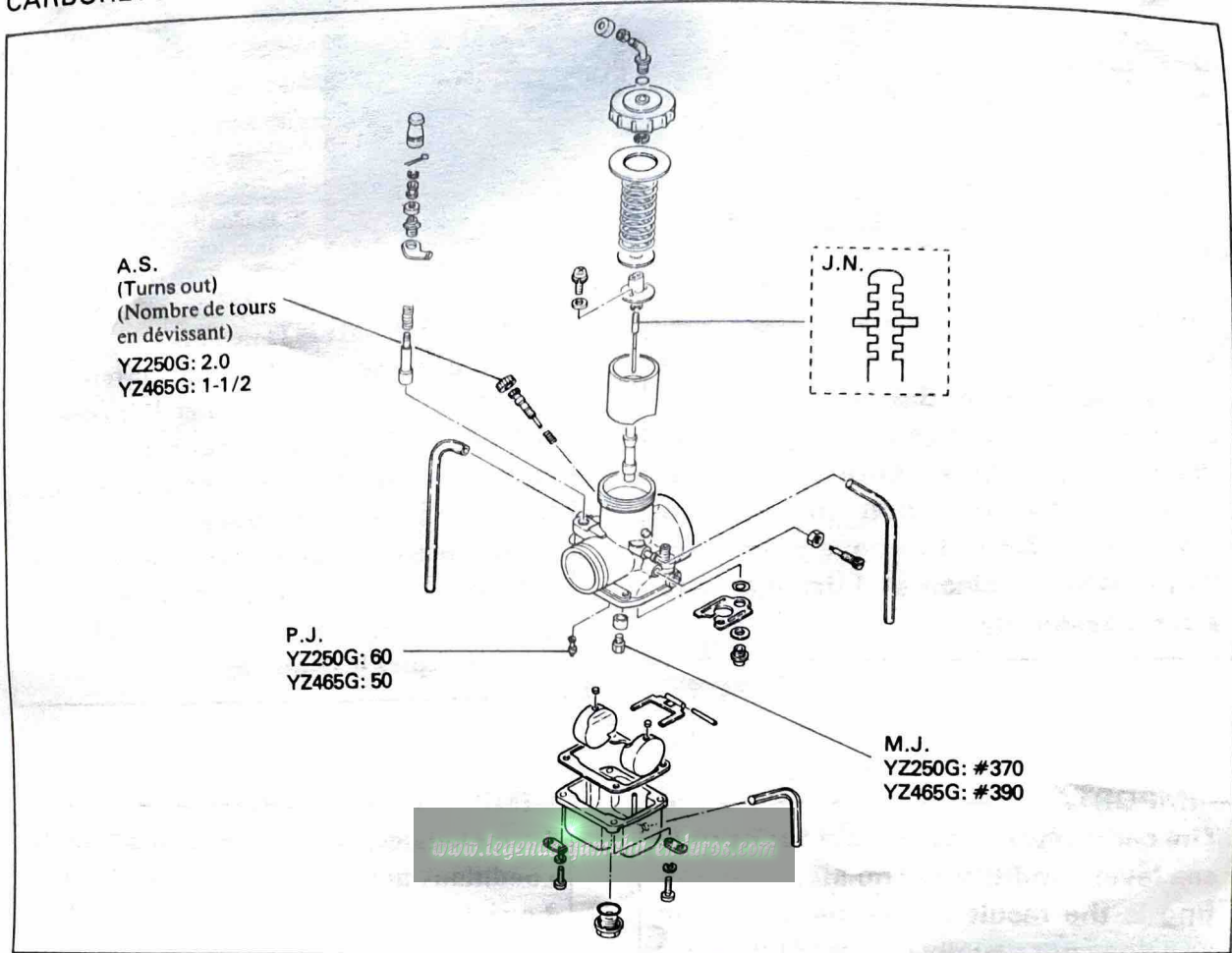
ENTRETIEN ET PETITES REPARATIONS

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. (Se reporter au "Tableau d'Intervalles d'Entretien et de Lubrification".)
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 at carburetor.
3. Loosen the manifold and inlet joint bands (hose clamps).
4. Rotate carburetor, exposing main jet cover bolt.
Remove bolt. Main jet is located directly behind bolt.
5. Remove the main jet. Change as required. Reinstall cover bolt and reassemble, reversing steps 1 through 3.

Standard Main Jet Size:

YZ250G: #370
YZ465G: #390

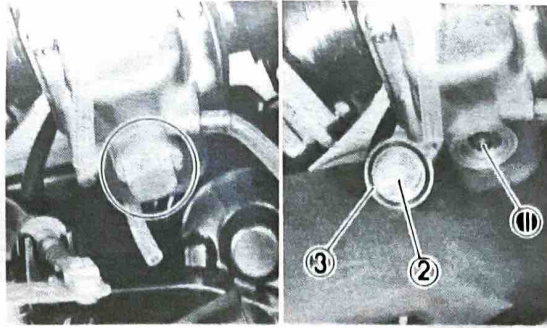
Remplacement du gicleur principal

1. Mettre le levier du robinet à essence sur la position "OFF".
2. Débrancher le tuyau à carburant.
3. Desserrer les colliers (brides de tuyau) de la tubulure et du joint d'admission.
4. Tourner le carburateur, pour exposer le boulon du couvercle du gicleur principal.
5. Enlever le gicleur principal. Changer à la demande. Remettre en place le boulon du couvercle et remonter, en inversant les étapes 1 à 3.

Taille standard du gicleur principal:

YZ250G: #370
YZ465G: #390

1. Main jet
2. Cover bolt
3. O-ring



1. Gicleur principal
2. Boulon de couvercle
3. Joint torique

WARNING:

Removing the main jet cover bolt will allow the fuel in the float bowl to drain. Do not remove if engine is hot. Place a rag under carburetor to catch overflow. Remove bolt in well-ventilated area. Do not remove near open flame. Always clean and dry machine after reassembly.

AVERTISSEMENT:

Le fait d'enlever le boulon du couvercle du gicleur principal laisse couler l'essence de la boule du flotteur. Ne pas l'enlever si le moteur est chaud. Mettre un chiffon sous le carburateur pour éponger le débordement. Enlever le boulon dans une zone bien ventilée. Ne pas enlever près d'une flamme. Toujours nettoyer et sécher la machine après le remontage.

IMPORTANT:

The 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 changes must be made with great care. Improper carburetor setting changes will cause poor engine performance and possible engine damage. Please consult your YAMAHA dealer about any carburetor setting changes before actually going about them.

IMPORTANT:

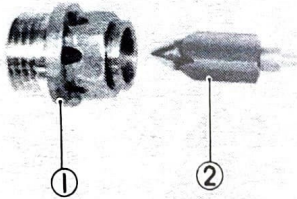
Le carburateur a été réglé en fonction de conditions normales au niveau de la mer. Le réglage normal est le produit de recherches intensives et ne nécessite pas de modifications. Toutefois dans le cas de hautes pressions atmosphériques ou de lourdes charges (sable profond du boue) on doit remplacer le 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 jet with compressed air.
2. Examine condition of floats. If floats are 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 ou s'ils sont endommagés, ils doivent être remplacés.
3. Inspecter le clapet à aiguille de l'admission et son siège pour voir s'ils sont usés ou contaminés. Remplacer ces composants ensemble.



1. Valve seat
2. Needle valve

1. Assiette de soupape
2. Clapet à aiguille

www.legends-yamaha-enduros.com

Adjustment

1. Float height
 - a. Checking

Hold the carburetor in an upside down position. While holding the float arm so the tang is just touching the float needle, measure the distance from the top of the float to the float bowl gasket surface. Both arms must be the same height.

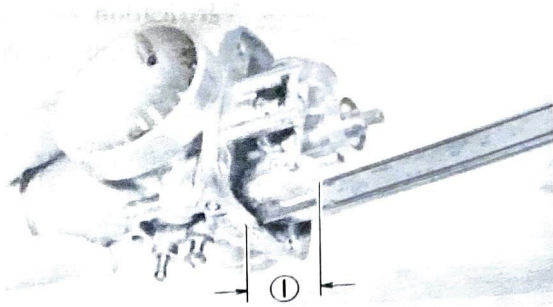
Float arm height:
27 mm (1.06 in) \pm 1 mm (0.04 in)
Level with carburetor base

Réglage

1. Hauteur du bras de flotteur
 - a. Vérification

Tenir le carburateur en position inversée. Tout en maintenant le bras du flotteur de manière à ce que le tenon touche juste l'aiguille du flotteur, mesurer la distance entre le haut du bras de flotteur jusqu'au joint de la cuve du flotteur. Les deux bras doivent être de la même longueur.

Hauteur de bras de flotteur:
27 mm \pm 1 mm
A niveau avec la base du carburateur



1. Float height

1. Hauteur du bras de flotteur

b. Adjustment

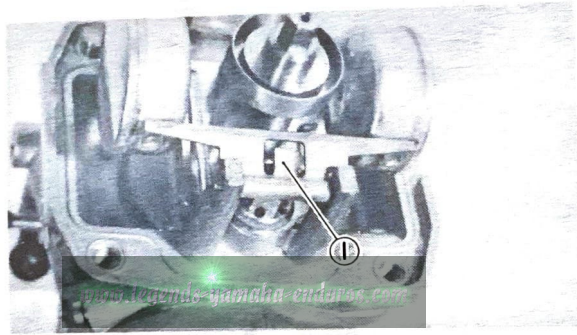
CAUTION:
Check the needle valve and valve seat for wear before adjustment.

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

b. Réglage

ATTENTION:
Vérifier le degré d'usure de l'aiguille ainsi que du siège de pointeau avant de procéder au réglage.

Faire le réglage en courbant la queue sur le bras du flotteur.

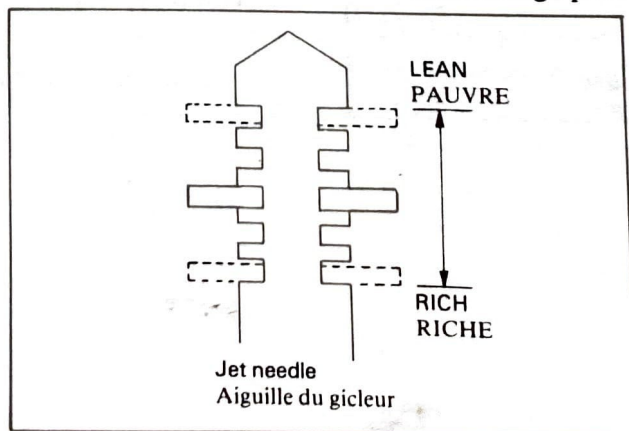


2. Jet needle adjustment

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.

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.



Troubleshooting

A motorcross machine requires immediate, predictable throttle response over a wide operating range. Cylinder porting, combustion chamber compression, ignition timing, muffler design, and carburetor size and component selection are all balanced to achieve this goal. However, variations in temperature, humidity and altitude will affect carburetion and consequently, engine performance.

The following list gives each of the major components of the carburetor that can be readily changed in order to modify performance if required. If you are unfamiliar with carburetor theory, we suggest you refrain from making changes. Quite often, a performance problem is caused by another related component, such as the exhaust system, ignition timing or combustion chamber compression.

NOTE:

See MECHANICAL ADJUSTMENTS for additional carburetor adjustments.

Pilot air screw

Turning the screw in decreases the air supply, giving a richer mixture.

Pilot jet

Changing the jet to one with a higher number supplies more fuel to the circuit giving a richer mixture.

Throttle valve (slide)

Throttle valves are numbered according to the angle of the cutaway. The higher the number, the more cutaway, the leaner the mixture.

Jet needle

Moving the needle clip from the first, or top groove, through the fifth, or bottom groove, will give a correspondingly richer mixture.

Main jet

Changing the jet to one with a higher number supplies more fuel to the main nozzle giving a richer mixture.

Dépannage

La réponse à la sollicitation de la poignée des gaz doit être immédiate dans le cas d'une machine de Motocross. Les lumières de cylindre, le taux de compression, la conception du silencieux, la taille du carburateur et le choix judicieux des éléments, contribuent tous à réaliser ce but. Toutefois, des variations de température, l'humidité et l'altitude sont autant de facteurs qui affectent la carburation et par conséquent les performances de la machine.

Suit ci-après, une liste indiquant des éléments susceptibles d'être modifiés sur un carburateur pour adapter la machine aux conditions locales. Si vous n'êtes pas familiarisés avec les problèmes de carburation, nous vous conseillons de ne pas entreprendre ces réglages. Très souvent un problème annexe, comme le système d'échappement, le calage de l'allumage au le taux de compression affectent les performances.

N.B.:

Se reporter au chapitre des REGLAGES MECANQUES pour des réglages supplémentaires.

Vis d'air de ralenti

Le fait de visser cette vis diminue l'entrée d'air, donnant ainsi un mélange plus riche.

Gicleur de ralenti

Le remplacement de ce gicleur par un portant un plus gros numéro fournit plus d'essence dans le circuit, donnant ainsi un mélange plus riche.

Boisseau d'accélérateur

Les boisseaux d'accélérateur sont numérotés suivant l'angle de l'échancre. Plus le numéro est gros, plus l'échancre est grande, et plus le mélange est pauvre.

Aiguille de gicleur

Le déplacement du circlip de l'aiguille de la première gorge (sommet) à la cinquième (bas) donnera un mélange de plus en plus riche.

Gicleur principal

Le remplacement de ce gicleur par un portant un plus gros numéro fournit plus d'essence au tube d'émulsion, donnant ainsi un mélange plus riche.

NOTE:
Excessive changes in main jet size can affect performance at all throttle position.

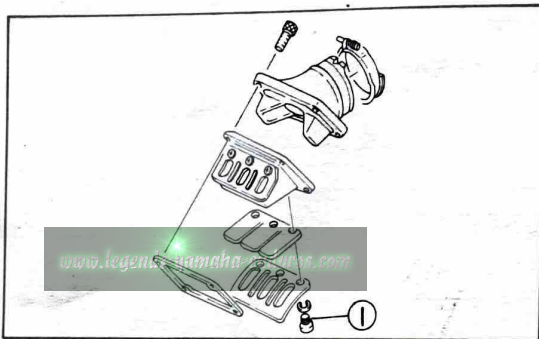
CAUTION:
The fuel/air mixture ratio is a governing factor upon engine operating temperature. Any carburetor changes, whatsoever, must be followed by a thorough spark plug test.

N.B.:
Des changements excessifs de taille du gicleur principal risquent d'affecter le rendement à accélération maximale.

ATTENTION:
Le dosage du mélange air/essence influence directement la température de fonctionnement du moteur. Toute modification apportée au carburateur doit donc s'accompagner d'un examen approfondi de la bougie, qu'il faudra éventuellement remplacer par une bougie de degré thermique différent.

REED VALVE

CLAPETS D'ADMISSION



1. Tightening torque:
0,08 m·kg (0.6 ft·lb)

1. Couple de serrage
0,08 m·kg

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 value "a": 12 mm (0.472 in)

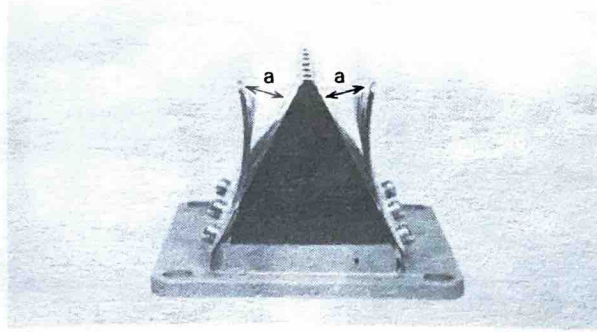
If it is 0.2 mm (0.008 in) more or less than specified, replace the valve stopper.

Inspection

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": 12 mm

Si elle est inférieure ou supérieure de 0,2 mm de la valeur spécifiée, remplacer la butée de soupape.



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

Reed valve bending limit:
0.6 mm (0.024 in)

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

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

Limite de torsion
de la soupape flexible: 0,6 mm

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



MUFFLER

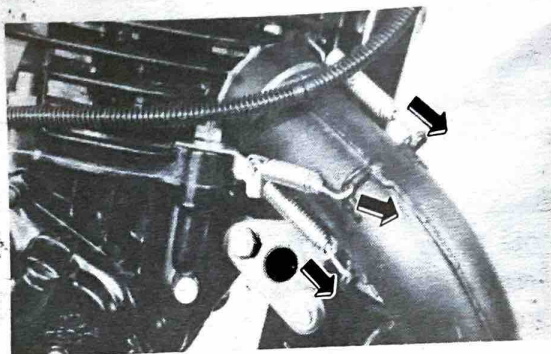
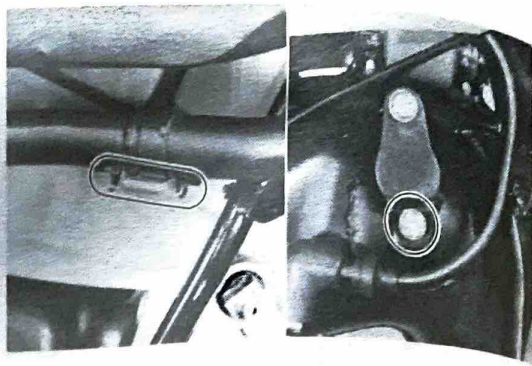
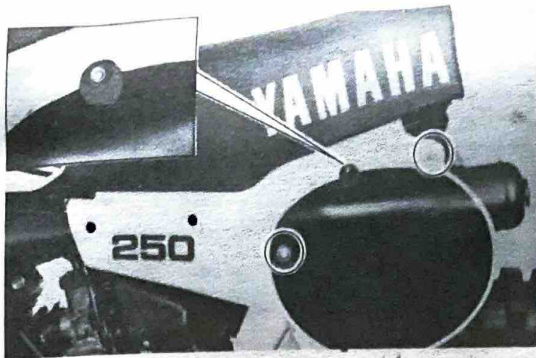
Removal (Carburetor Removed)

1. Remove the two bolts and remove seat.
2. Remove muffler and silencer mounting bolts and screw.
3. Remove coil springs at muffler to cylinder joint and remove muffler.

POT D'ÉCHAPPEMENT

Dépose (Carburateur Enlevé)

1. Enlever les deux boulons et enlever la selle.
2. Retirer les vis et boulons de montage du pot d'échappement et du silencieux.
3. Retirer les ressorts hélicoïdaux au niveau du raccordement entre le pot d'échappement et le cylindre et déposer le pot d'échappement.



Maintenance

1. Using a rounded scraper, remove excess carbon deposits from manifold area of exhaust pipe.
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.
3. Check the exhaust pipe for cracks. If it has excessive cracks, replace it.

Entretien

1. A l'aide d'un grattoir rond débarrasser l'excès de charbonnage aux environs du collecteur d'échappement.
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.
3. Contrôler si le tuyau d'échappement n'est pas fendu. S'il présente des fentes excessives, le changer.

TOP END

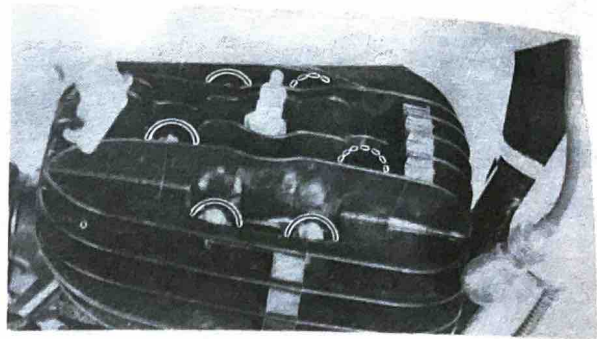
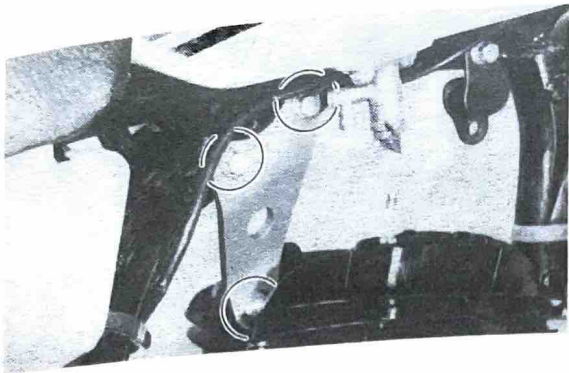
Removal

1. Remove spark plug lead wire. Loosen, but do not remove spark plug.
2. Remove the cylinder head holding bracket. And remove nuts securing cylinder head (6 nuts). Remove cylinder head and gasket.

BLOC-CYLINDRE

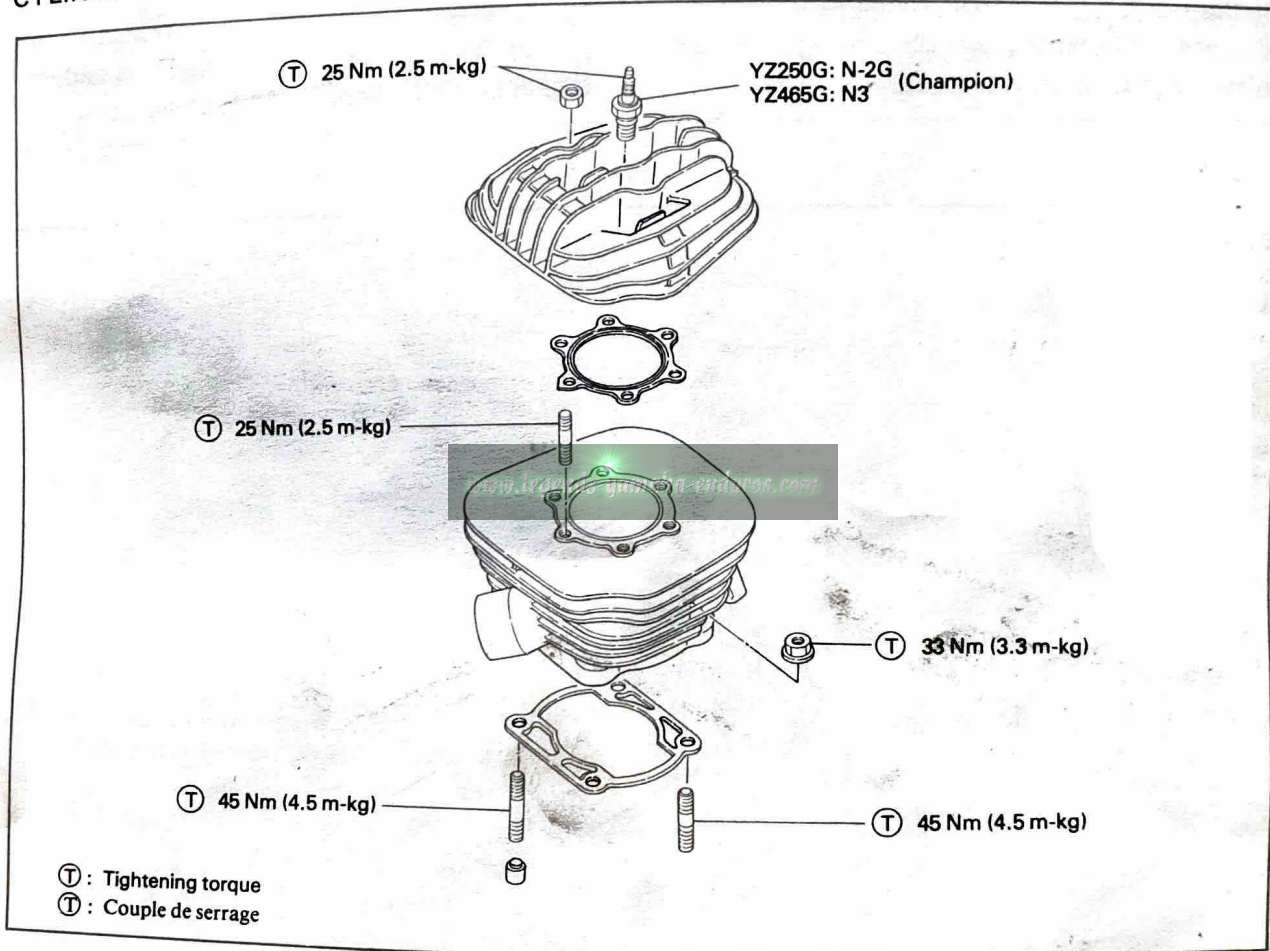
Dépose

1. Enlever le fil de la bougie. Desserrer la bougie, mais ne pas l'enlever.
2. Enlever le support de fixation de la culasse. Ensuite, déposer les écrous fixant la culasse (6 écrous). Déposer la culasse et le joint.



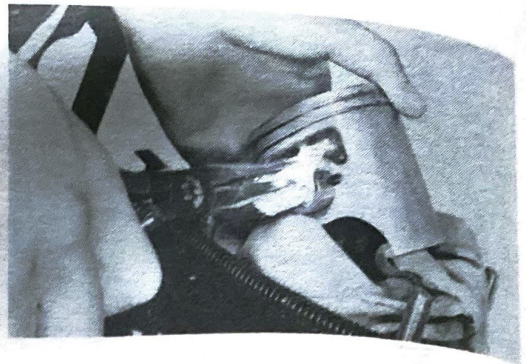
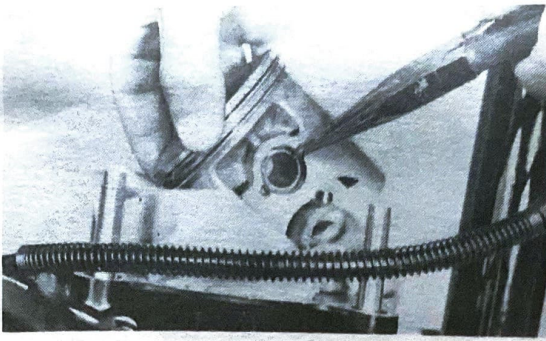
CYLINDER

CULASSE ET CYLINDREE



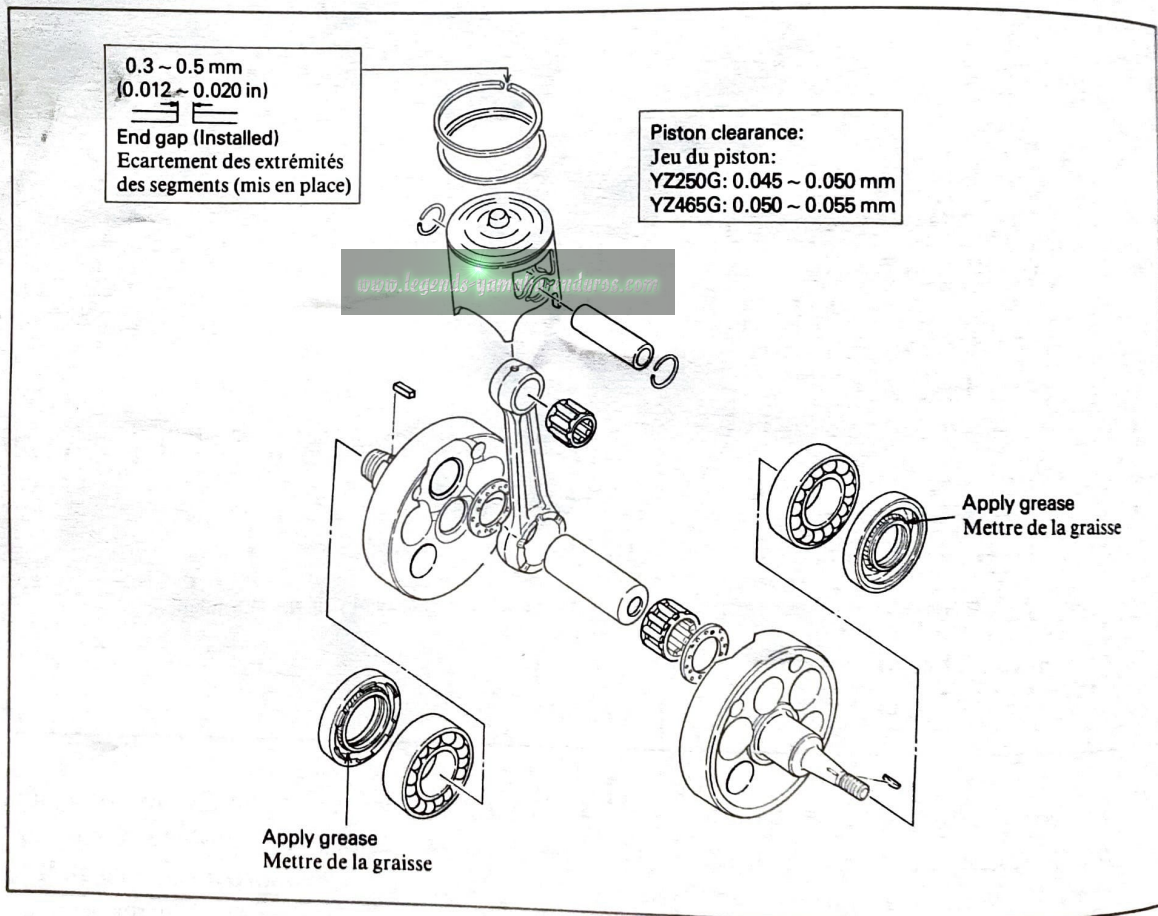
3. Remove cylinder holding nuts (4).
With the piston at top dead center, rise the cylinder until the cylinder skirts clear crankcase. Stuff a clean shop rag into crankcase cavity, around rod, to prevent dirt and other foreign particles from entering. Remove cylinder and base gasket.
4. Remove the piston pin clip (1) from the piston. Push the piston pin out from opposite side. Remove the piston.

3. Enlever les écrous de fixation du cylindre (4). 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 des matières étrangères. Déposer le cylindre et le joint d'embase de cylindre.
4. Déposer l'attache de l'axe de piston (1). 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.

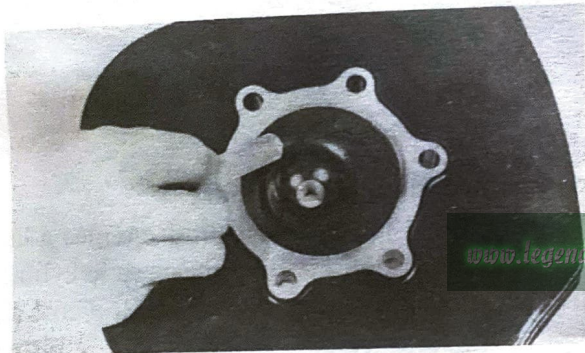
N.B.:
 Si l'axe pend, utiliser un extracteur. Ne
 jamais frapper sur l'axe, au risque d'endom-
 mager la bielle, le piston et le palier.



MAINTENANCE

Cylinder head

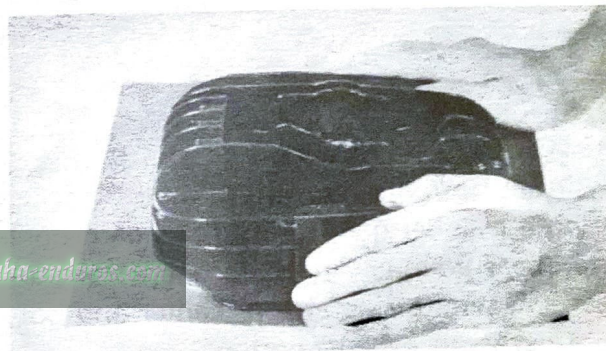
1. Using a rounded scraper, remove carbon deposits from combustion chamber. Take care to avoid damaging the spark plug threads. Do not use a sharp instrument. Avoid scratching the metal surface.
2. Place the head on a surface plate. There should be no warpage. Correct by resurfacing. Place 400 ~ 600 grit wet emery sandpaper on surface plate and resurface head using a figure-eight sanding pattern. Rotate head several times to avoid removing too much material from one side.



ENTRETIEN

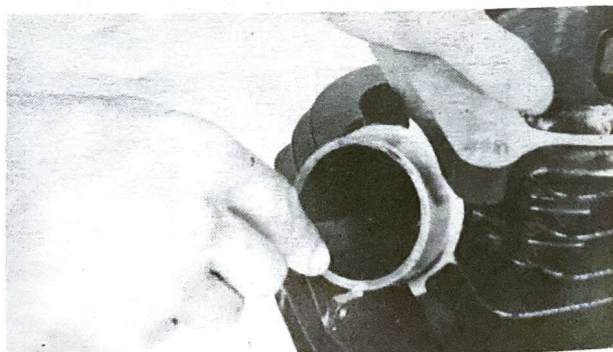
Culasse

1. 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 contendant. Ne pas rayer la surface métallique.
2. Poser la calotte sur une surface plane; il ne doit y avoir aucune déformation. Corriger en resurfacant. Poser une feuille de papier émeri sur la plaque et resurfacer en effectuant un mouvement en huit. Déplacer plusieurs fois pour éviter qu'un seul côté soit trop abrasé.



Cylinder

1. Using a rounded scraper, remove carbon deposits from the exhaust port.

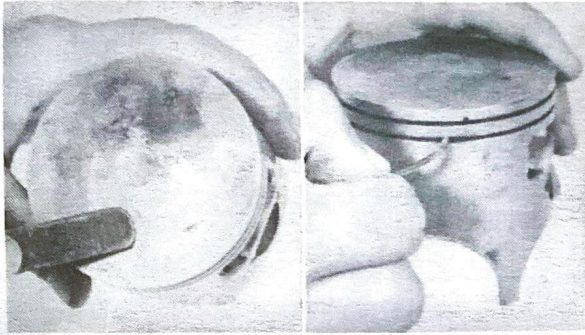


Cylindre

1. Déposer le dispositif de soupape à action progressive.
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.

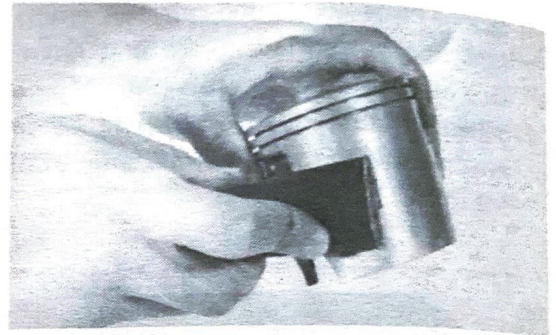
Piston

1. Using a rounded scraper, remove carbon deposits from piston crown and ring grooves.
2. 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.



Piston

1. A l'aide d'un grattoir arrondi, éliminer les dépôts de calamine de la calotte du piston et des gorges des segments.
2. A l'aide d'un fin papier émeri, éliminer les striures et les dépôts de lacque sur les parois du piston. Ne pas frotter exagérément.



PISTON CLEARANCE

Cylinder bore measurement

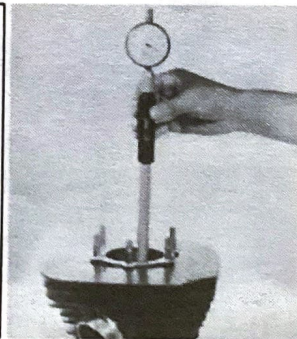
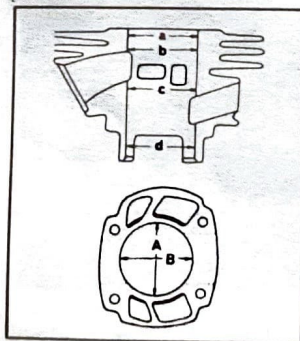
Using a cylinder gauge set to standard bore size, measure the cylinder. Measure front-to-rear and side-to-side at top, center and bottom just above exhaust port.

Compare minimum and maximum measurements. If over tolerance and not correctable by honing, rebore to next oversize.

JEU DE PISTON

Mesure de l'alésage du cylindre

A l'aide d'une jauge pour cylindre réglée à la taille standard de l'alésage, mesurer le cylindre. Mesurer d'avant en arrière et d'un côté à l'autre au sommet, au centre et au bas juste au dessus de la lumière d'échappement. Comparer les mesures minimum et maximum. Si les valeurs obtenues sont hors des tolérances et si ceci n'est pas corrigé par hontage, réalésé à la valeur de la cote de réparation suivante.



Max. allowable taper:
0.08 mm (0.0031 in)

Max. allowable out-of-round:
0.05 mm (0.0020 in)

Rétrécissement maximum admissible:
0,08 mm

Déformation maximum admissible:
0,05 mm

Piston outside diameter measurement

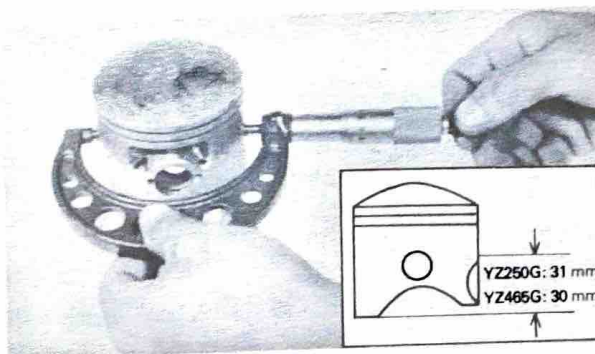
Using an outside micrometer, measure piston diameter. The measuring point is at right angles to the piston pin holes, 31 mm (YZ465G: 30 mm) from the bottom of the piston skirts. Compare piston diameter to cylinder bore measurements (bottom two measurements at right angles to piston pin line).

Do not try measure from one of the intake "fingers" to the exhaust skirt. The piston will appear to be undersize. This is due to piston cam grind.

Mesure du diamètre extérieur de piston

A l'aide d'un micromètre extérieur, mesurer le diamètre de piston. Le piston est conique et a la forme d'une came. Le seul point de mesure correct est situé perpendiculairement au trou d'axe de piston, à 31 mm (YZ465G: 30 mm) du bas de la jupe de piston. Comparer le diamètre de piston avec les mesures de l'alésage du cylindre (deux mesures au bas, perpendiculairement à l'axe de piston).

Ne pas essayer de mesurer d'un des "doigts" d'admission à la jupe d'échappement. Le piston paraîtrait trop petit. Ceci est dû à l'usinage en forme de came du piston.



YZ250G:

Piston diameter = Partial Measurement +
Adjustment Amount (0.010 mm)

Example:

$$69.960 \text{ mm} + 0.010 \text{ mm} = 69.970 \text{ mm}$$

PISTON CLEARANCE =

Minimum Maximum
Cylinder Diameter – Piston Diameter

$$70.030 \text{ mm} - 69.970 \text{ mm} = 0.060 \text{ mm}$$

If beyond tolerance replace piston or rebore cylinder as required.

Nominal piston clearance

YZ250G: 0.045 ~ 0.050 mm
(0.0018 ~ 0.0020 in)

YZ465G: 0.050 ~ 0.055 mm
(0.0019 ~ 0.0302 in)

YZ250G:

Diamètre de piston = Mesure Partielle
+ Montant du Réglage (0,010 mm)

Exemple:

$$69,960 \text{ mm} + 0,010 \text{ mm} = 69,970 \text{ mm}$$

JEU DE PISTON =

Diamètre Diamètre
Minimum du Cylindre – Maximum du Piston

$$70,030 \text{ mm} - 69,970 \text{ mm} = 0,060 \text{ mm}$$

Si la jeu excède les limites de tolérance, remplacer le piston ou réalésé le cylindre en conséquence.

Jeu de piston nominal

YZ250G: 0,045 ~ 0,050 mm

YZ465G: 0,050 ~ 0,055 mm

Piston rings

1. Insert ring into cylinder. Push down approximately 20 mm (0.787 in) using piston crown to maintain right-angle to bore. Measure installed end gap. If beyond tolerance, replace.

Ring end gap installed

0.3 ~ 0.5 mm (0.012 ~ 0.020 in)

Segment

1. Insérer le segment dans le cylindre. L'enfencer d'environ 20 mm en utilisant la calotte du piston pour le positionner perpendiculairement à la paroi du cylindre. Mesurer l'écartement des extrémités. S'il est hors des tolérances, changer le segment.

Ecartement des extrémités d'un segment mis en place

0,3 ~ 0,5 mm



2. 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.
3. Fit the piston rings in the grooves, and measure the side clearance. If it measures more than 0.1 mm, replace both piston and piston rings as an assembly.
4. During installation, make sure ring ends are properly fitted around ring locating pin in piston groove. Apply liberal coating of two-stroke oil to ring.

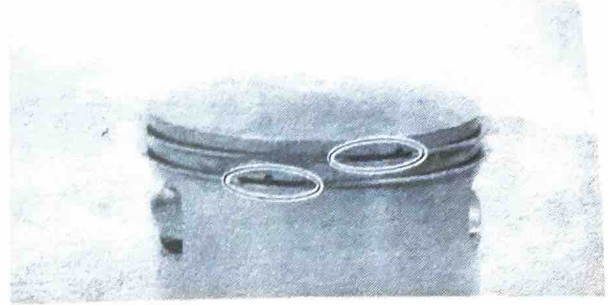
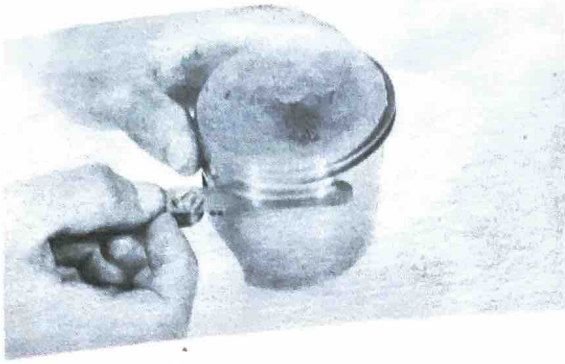
2. Maintenir le cylindre droit, vérifier la bonne assise du segment sur l'alésage. Si le segment n'est pas parfaitement en place, vérifier le cylindre. Si le cylindre n'est pas déformé, remplacer le segment.
3. Monter les segments dans les gorges, et mesurer le jeu latéral. Si ce jeu est supérieur à 0,1 mm, changer le piston et les segments en un ensemble.
4. Pendant la mise en place, veiller à ce que les extrémités de la bague soient bien positionnées autour de la broche de positionnement de bague, dans la gorge du piston. Lubrifier généreusement la bague à l'aide d'une huile pour moteur 2 temps.

NOTE:

New ring requires break-in. Follow first portion of new machine break-in procedure.

N.B.:

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



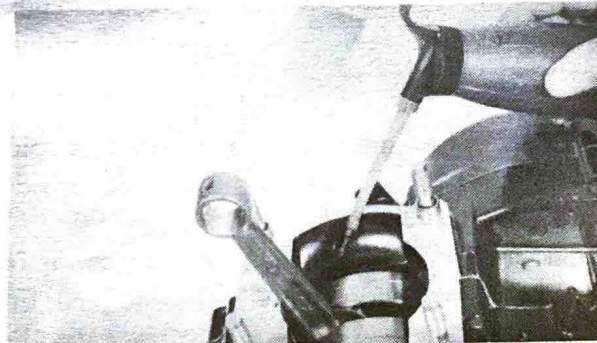
Piston pin, bearing and connecting rod

1. 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.
2. 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 bearing oil delivery hole.

Axe de piston, palier et bielle

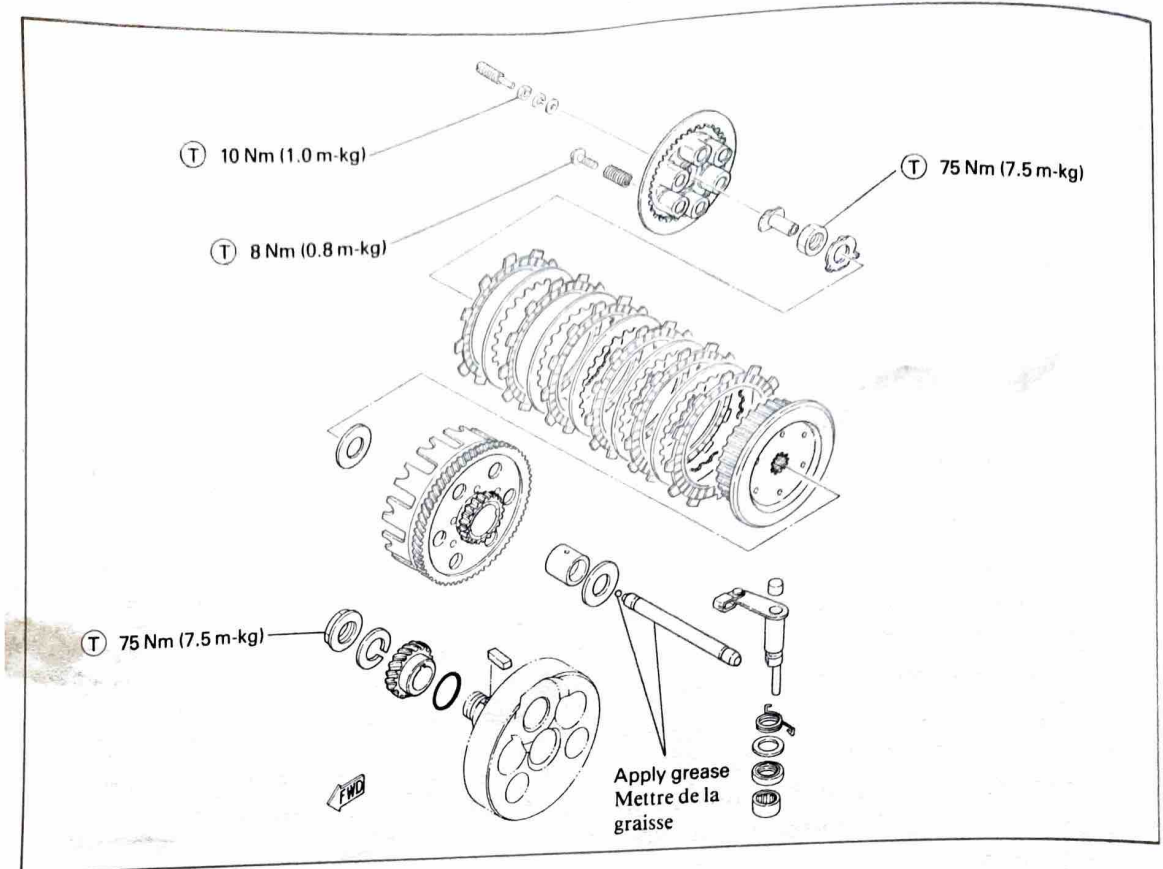
1. Appliquer une fine pellicule d'huile sur l'axe et les paliers. Mettre en place le pied de bielle. Vérifier le jeu. Il ne doit y avoir aucun jeu vertical notable. S'il y a du jeu, vérifier l'usure du diamètre du pied de bielle.
2. Au cours du remontage, huiler abondamment à l'huile deux-temps l'axe de piston et le palier. Verser plusieurs gouttes d'huile sur la tête de bielle et sur chaque trou de graissage de palier.

www.legend-yamaha-enduros.com



CLUTCH

EMBRAYAGE



NOTE:

Clutch adjustment is covered in "Adjustments."

N.B.:

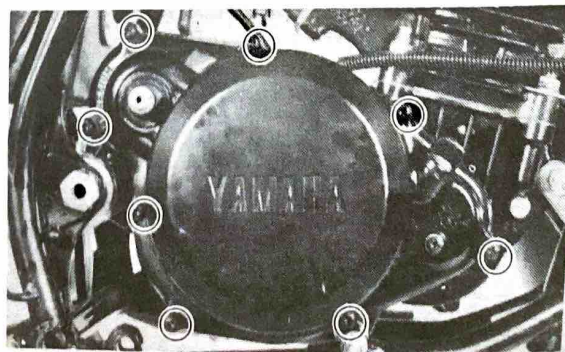
Le réglage de l'embrayage est inclus dans le "Réglages Mécaniques".

Removal

1. Remove the oil plug and drain plug, and drain the transmission oil.
2. Loosen the rear brake and remove the foot rest. Remove the kick starter.
3. Remove the Allen bolts holding the side cover in place and remove the cover. Note the position of the dowel pins.

Dépose

1. Enlever le plot d'huile et le plot de vidange, et vidanger l'huile de la boîte à vitesses.
2. Desserrer le frein arrière et enlever le repose-pied. Enlever le kick starter.
3. Enlever les boulons Allen tenant en place le couvercle latéral et enlever le couvercle. Noter la position des goujons d'assemblage.



4. Remove the Phillips screws (6) holding the pressure plate. Remove the clutch springs, pressure plate and push rod. Remove the clutch plates and friction plates.

NOTE:

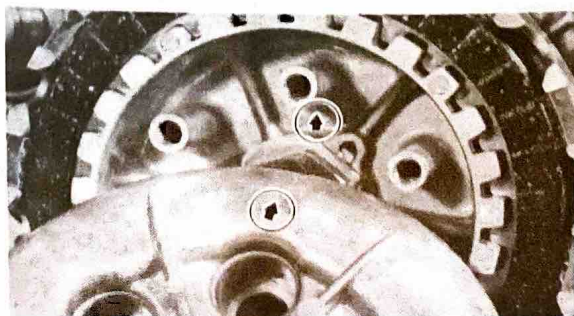
When removing Phillips spring screws, loosen each screw in several stages working in a crisscross pattern to avoid any unnecessary warpage. Note the condition of each piece as it is removed and its location within the assembly.

5. Bend lock washer tab down. Using the clutch holding tool, remove the clutch securing nut and lock washer. Remove the clutch boss and driven gear (clutch housing).



1. Clutch holding tool

6. If the clutch housing spacer remains on the transmission main shaft, remove it. Remove the thrust plate and thrust plate spacers.
7. When installing the clutch pressure plate, align arrow mark on clutch boss and pressure plate mark.



4. Enlever les vis Phillips (6) tenant le disque de pression. Enlever les ressorts d'Embrayage, le disque de pression et le champignon de débrayage. Enlever les disques d'embrayage et les disques de friction.

N.B.:

Lors de la dépose des vis Phillips à ressort, desserrer chaque vis en plusieurs étapes en suivant une figure en croix pour éviter tout voilage inutile. Noter l'état de chaque pièce dès qu'elle est enlevée et sa position dans l'ensemble.

5. Courber vers le bas l'onglet de la rondelle-frein. A l'aide de l'outil de maintien d'embrayage, enlever l'écrou de fixation de l'embrayage et la rondelle-frein. Enlever le tambour porte-disques et le pignon entraîné (carter d'embrayage).

1. Outil de maintien d'embrayage

6. Si l'entretoise du carter d'embrayage reste sur l'arbre principal de la boîte à vitesses, l'enlever. Enlever la plaque de butée et les entretoises de la plaque de butée.
7. Lors de la mise en place du plateau de pression de l'embrayage, faire coïncider la flèche portée sur le tambour portedisques avec le repère du plateau de pression.

Troubleshooting

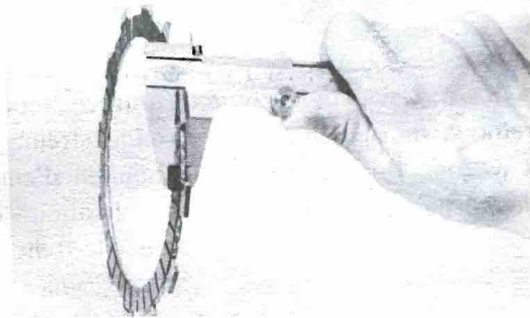
1. Measure the friction plates at three or four points. If their minimum thickness exceeds tolerance, replace.

| | New | Wear limit |
|--------------------------|---------------------|----------------------|
| Friction plate thickness | 3.0 mm (1.12 in) | 2.7 mm (0.106 in) |

Dépannage

1. Mesurer l'épaisseur des disques de friction en trois ou quatre points différents. Si leur épaisseur minima est inférieure à la limite spécifiée, remplacer.

| | Au montage | Limite d'usure |
|----------------------------------|------------|----------------|
| Epaisseur des disque de friction | 3,0 mm | 2,7 mm |



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

NOTE:

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

2. Vérifier si les disques ne présentent pas de gauchissement ou de détérioration due à a chaleur. Remplacer si nécessaire.

N.B.:

Pour obtenir un rendement maximum, il est préférable de remplacer tous les disques, même si un seul d'entre eux paraît hors d'usage.

3. Check each clutch plate for signs of heat damage and warpage. Place on surface plate (plate glass is acceptable) and use feeler gauge as illustrated. If warpage exceeds tolerance, replace.

3. Examiner tous les disques intérieurs pour voir s'ils ne sont pas gauchis ou détériorés par la chaleur. Les poser sur un marbre à dresser (ou à défaut sur une plaque de verre), et mesurer leur degré de gauchissement à l'aide d'une calibre à lames, de la manière illustrée. Remplacer en cas de gauchissement excessif.

Clutch plate warpage allowance:
0.05 mm (0.002 in) Maximum

Gauchissement max. admissible
pour les disques intérieurs:
0,05 mm

4. Check dogs on driven gear (clutch housing). Look for cracks and signs of galling on edges. If moderate, deburr. If severe, replace.

4. Vérifier si les tenons de la cloche d'em-brayage ne sont pas déformés ou entaillés. En cas de défaut léger, rectifier. En cas de dommage sérieux remplacer.

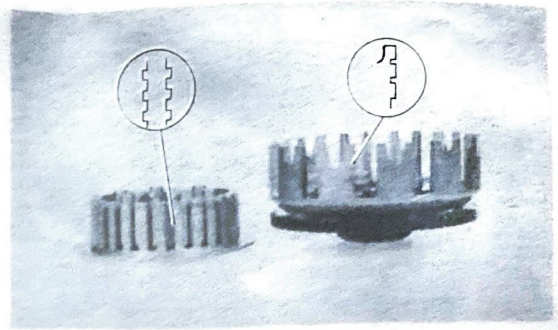


5. Measure each clutch spring. If beyond tolerance, replace.

| | New | Min. |
|---------------------------|--------------------|--------------------|
| Clutch spring free length | 36 mm (1.42 in) | 35 mm (1.38 in) |

NOTE:

For optimum clutch operation it is advisable to replace the clutch springs as a set if one or more are faulty.

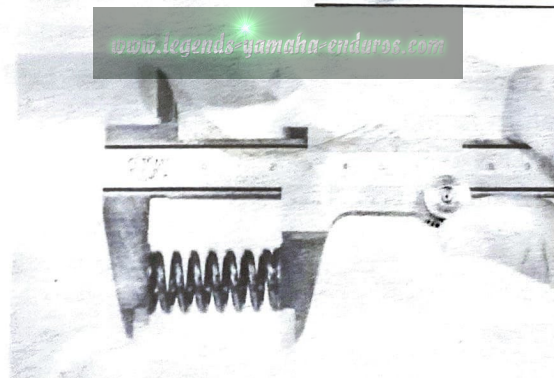


5. Mesurer tous les ressorts d'embrayage. Les remplacer si leur longueur est inférieure à la limite spécifiée.

| | Au montage | Min. |
|--|------------|-------|
| Longueur à vide des ressorts d'embrayage | 36 mm | 35 mm |

N.B.:

Pour assurer un fonctionnement parfait de l'embrayage, il vaut mieux remplacer tout le jeu de ressorts d'embrayage, même si un seul d'entre eux est défectueux.



KICK STARTER

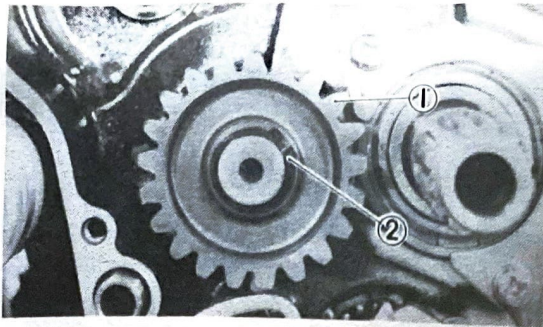
Removal

1. Remove the circlip and then remove kick idle gear.
2. 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

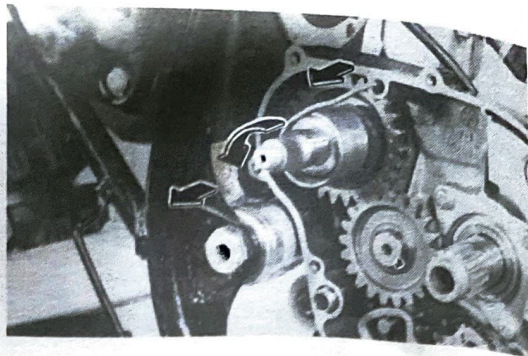
Dépose

1. Enlever le circlip et ensuite enlever le pignon de renvoi de kick.
2. 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.



1. Kick idle gear
2. Circlip

1. Pignon de renvoi de kick
2. Circlip



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

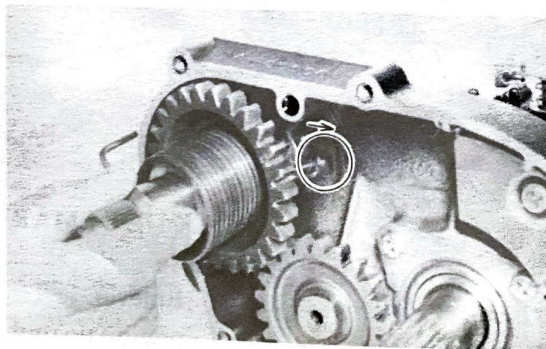
1. While keeping the kick stopper upward, engage the kick axle return spring with the slot on the end of the kick axle. And hook the spring to the spring hook.

Inspection

1. La pression du circlip de kick est de 1 kg. 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. After installing the kick ass'y be sure to check whether it operates smoothly or not.

2. Après la mise en place du kick complet, ne pas oublier de contrôler s'il fonctionne en douceur ou pas.

SHIFTER

NOTE:

Shifter maintenance should be performed with clutch assembly removed.

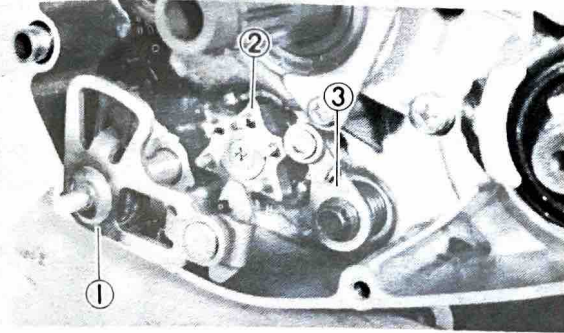
SELECTEUR

N.B.:

L'entretien du sélecteur doit être fait avec l'embrayage enlevé.

Removal

1. Pull out the change lever assembly.
2. Shift into 2nd gear and unhook the stopper spring.
3. Remove the flange bolt, stopper lever and spring.
4. Remove the flat head screw and remove the shift cam, washer and straight key.



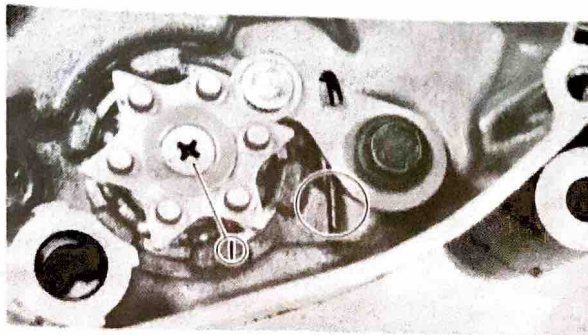
- | | |
|--------------------------|---------------------------------|
| 1. Change lever assembly | 1. Ensemble levier de sélecteur |
| 2. Segment | 2. Segment |
| 3. Change lever | 3. Levier de sélecteur |

Inspection

1. Inspect shift return spring. A broken or wear spring will impair the return action of the shifting mechanism.
2. Inspect change shaft assembly for bending of shaft, worm or bent splines, and broken or wear shift arm spring. A bent shaft will cause hard shifting.

Installation

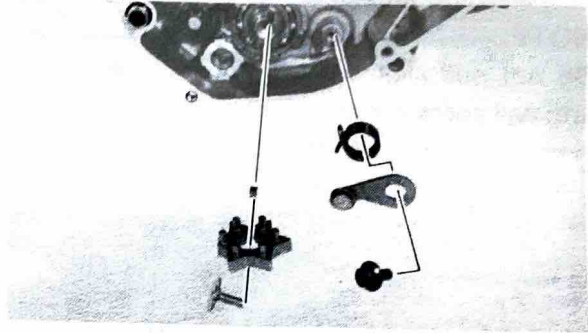
1. Apply a holding agent, such as "Loctite", to threads of flat head screw.
2. Engage the shift return spring with its home position.



1. Apply holding agent

Dépose

1. Enlever l'ensemble levier de sélecteur.
2. Enclencher la 2ème vitesse et débloquer le ressort de butée.
3. Enlever le boulon à collerette, le levier de butée et le ressort.
4. Enlever la vis à tête plate et enlever le barillet, la rondelle et la clavette droite.



Inspection

1. Examiner le ressort de rappel. Un ressort de rappel cassé ou usé nuit au bon retour du mécanisme de changement de vitesses.
2. Examiner l'arbre de changement de vitesse complet afin de détecter une éventuelle torsion de l'arbre, usure ou torsion des cannelures et cassure ou usure du ressort de bras de changement de vitesse. Un arbre tordu rend le passage des vitesses difficile.

Mise en place

1. Appliquer un agent de blocage, comme du "Loctite", sur le filetage de la vis à tête plate.
2. Mettre le ressort de rappel de sélecteur dans sa position d'origine.

1. Mettre un agent de blocage

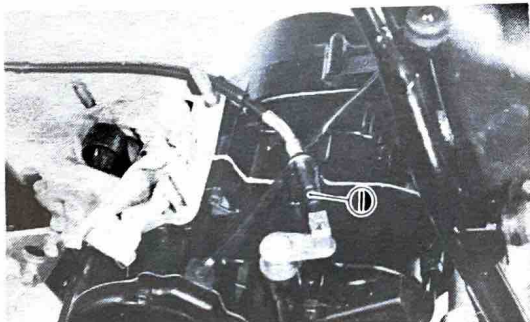
CRANKCASE

Engine removal

1. Remove the clutch wire.
2. Remove the magneto base, and chain cover.
3. Remove the chain and two engine mounting bolts.
4. Remove the nut and pull out the pivot shaft about 2/3 of its length.

NOTE:

Do not pull it all the way out, or the swing arm will come off the frame.



1. Clutch wire

1. Câble de débrayage

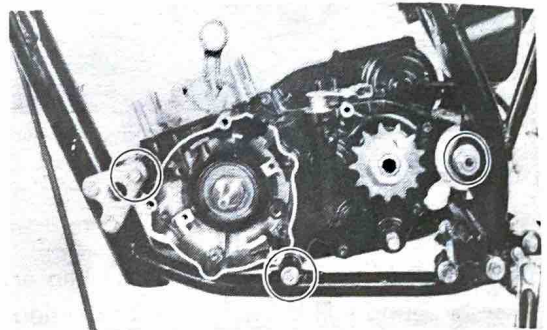
CARTER

Dépose du moteur

1. Enlever le câble d'embrayage.
2. Enlever le flasque de magnéto et le carter de chaîne.
3. Enlever la chaîne et les deux boulons de montage du moteur.
4. Enlever l'écrou et extraire l'axe pivot sur environ 2/3 de sa longueur.

N.B.:

Ne pas l'extraire complètement, le bras oscillant se séparerait du cadre.



5. Remove the engine from right side of frame.

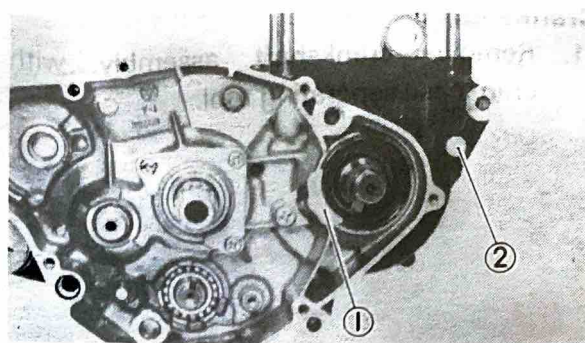
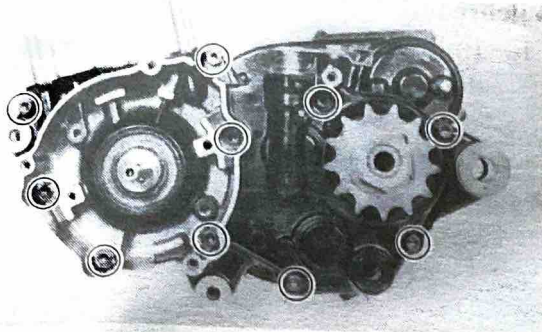
5. Enlever le moteur par le côté droit du cadre.

Disassembling

1. Working in a crisscross pattern, loosen 10 panhead screws 1/4 turn each. Remove the screws.
2. Remove the oil seal cover and plug. Install crankcase separating tool as shown.

Démontage

1. Desserrer les 10 vis hexacaves de 1/4 de tour à la fois et par paires diamétralement opposées. Desserrer progressivement toutes les vis avant de commencer à les enlever.
2. Protéger l'extrémité du vilebrequin à l'aide d'une rondelle plate de forte épaisseur. Installer le démonte-carter de la manière indiquée.



1. Bearing cover plate
2. Plug

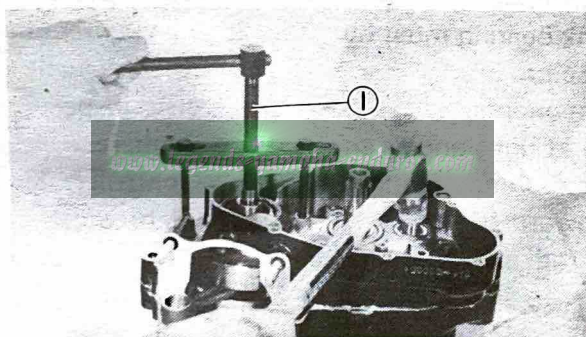
1. Plaque de retenue du roulement
2. Plot

NOTE:

Tighten the securing bolts on the crankcase separating tool, but make sure the tool body is parallel with the case. If necessary, one screw may be backed out slightly to level tool body.

N.B.:

Serrer à fond les boulons de fixation du démonte-carter, tout en veillant à ce que le corns de l'outil spécial soit bien parallèle au carter. Si nécessaire, on peut desserrer légèrement un des boulons afin d'obtenir un bon parallélisme.



1. Crankcase separating tool

1. Outil de séparation du carter

CAUTION:

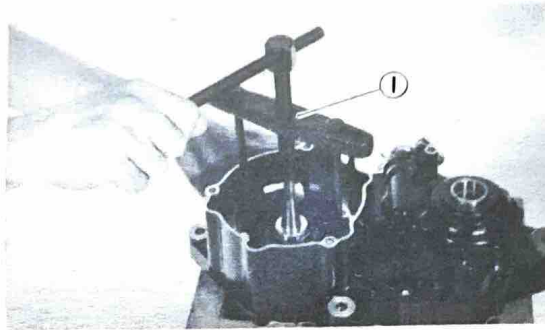
Use a soft hammer to tap on the case half. Tap only on reinforced portions of case. Do not tap on gasket mating surface. Work slowly and carefully. Make sure the case halves separate evenly. If one end "hangs up", take pressure off the push screw, realign and start over. If the halves are reluctant to separate, check for a remaining case screw or fitting. Do not force.

ATTENTION:

Pour taper sur le carter, employer un maillet en plastique, et ne frapper que sur les parties renforcées du carter. Eviter de frapper sur le plan de joint, et travailler lentement et avec précaution. S'assurer que les moitiés du carter se séparent de façon égale: si elles restent "collées" d'un côté, relâcher la pression du boulon central, réaligner, et recommencer. Si les moitiés sont dures à séparer, ne pas forcer: vérifier si on n'a pas oublié d'enlever une des vis de fixation ou autre pièce.

Crankshaft

1. Remove crankshaft assembly with crankcase separating tool.



1. Crankcase separating tool

Vilebrequin

1. Enlever le vilebrequin assemblé, à l'aide du démontecarter.

1. Outil de séparation du carter

Inspection

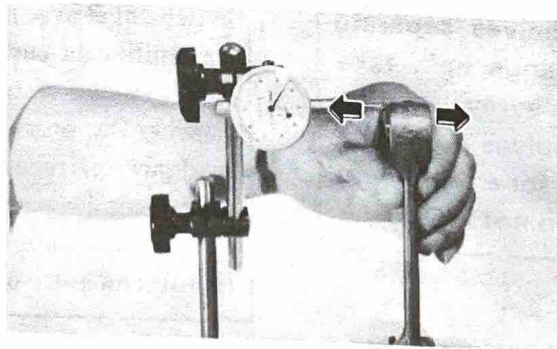
1. The crankshaft requires the highest degree of accuracy in engineering and servicing of all the engine parts.
2. The crankshaft is susceptible to wear and therefore the crank bearing must be inspected with special care.
3. Check crankshaft components.
 - a. Mount the dial gauge at right angles to the 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 (C):
0.4 ~ 2.0 mm (0.016 ~ 0.079 in)

Inspection

1. Le vilebrequin nécessite le plus grand degré de précision lors de l'usinage et lors de la réparation de toutes les pièces du moteur.
2. Le vilebrequin est susceptible de s'user et le roulement de vilebrequin doit donc être inspecté avec une attention particulière.
3. Contrôler les différentes parties du vilebrequin.
 - a. Monter le comparateur perpendiculairement au pied de bielle, en tenant le bas de la bielle vers le cadran. Faire osciller le haut de la bielle et mesurer le jeu axial.

Jeu axial (C) de la bielle: 0,4 ~ 2,0 mm



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

Connecting rod/crank side clearance (D):
0.25 ~ 0.75 mm (0.01 ~ 0.030 in)

- c. If any of the above measurements exceed tolerance, crankshaft repair is required. Take the machine to your Authorized Yamaha Dealer.

- b. Enlever le comparateur et déplacer la bielle vers un côté. Insérer un jauge d'épaisseur entre le côté de la tête de bielle et la joue de vilebrequin. Mesurer le jeu.

Jeu latéral (D) bielle/vilebrequin:
0,25 ~ 0,75 mm

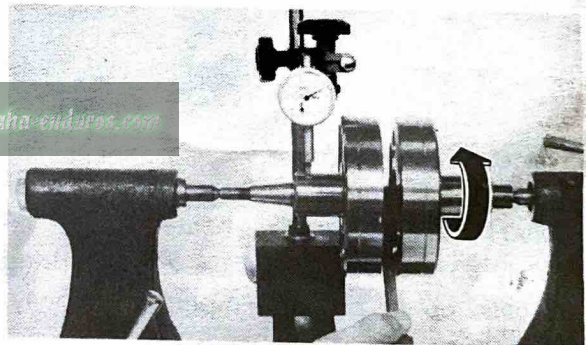
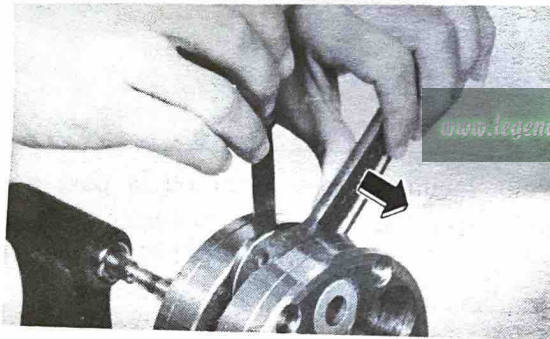
- c. Si une des mesures ci-dessus excède les tolérances, la réparation du vilebrequin s'avère nécessaire. Apporter la machine à votre Concessionnaire Yamaha Autorisé.

Unit: mm (in)

| Deflection tolerance (A) | | Flywheel width (B) |
|--------------------------|------------------|---|
| Left side | Right side | YZ250G: 61.95 ~ 62.00 mm (2.439 ~ 2.441 in) |
| 0.03 (0.0012) | 0.03 (0.0012) | YZ465G: 65.95 ~ 66.00 mm (2.596 ~ 2.598 in) |

Elément: mm

| Tolérance de fléchissement (A) | | Largeur du volant (B) |
|--------------------------------|------------------|-----------------------------|
| Côté gauche | Côté droit | YZ250G: 61,95 ~ 62,00 mm |
| 0,03 (0,0012) | 0,03 (0,0012) | YZ465G: 65,95 ~ 66,00 mm |



Crankshaft Installation

CAUTION:

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

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

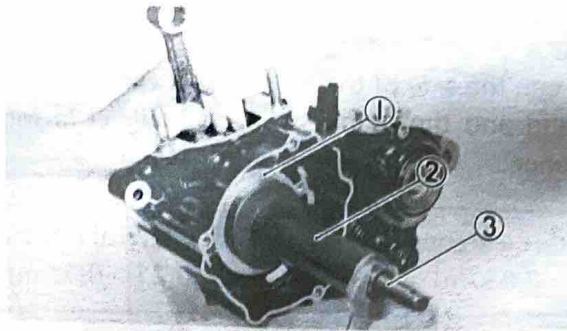
Mise en place du vilebrequin

ATTENTION:

Pour protéger le moteur contre les rayures et pour faciliter la mise en place: Garnir les lèvres de bague d'étanchéité avec de la graisse. Mettre de l'huile moteur sur chaque roulement.

1. Mettre le vilebrequin dans la moitié de carter gauche et installer l'outil de mise en place du vilebrequin.
2. Tenir la bielle au point-mort haut avec une main tout en tournant la poignée de l'outil de mise en place avec l'autre. Actionner l'outil jusqu'à ce que le vilebrequin s'appuie contre le roulement.

1. Adapter
2. Crankshaft installer pot
3. Crankshaft installer bolt



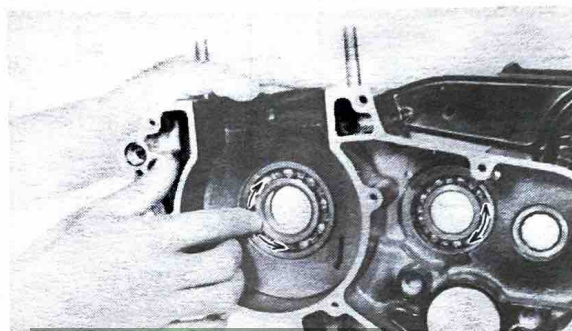
1. Adaptateur
2. Pot de l'outil de mise en place du vilebrequin
3. Boulon de l'outil de mise en place du vilebrequin

Bearings and oil seals

1. After cleaning and lubricating the bearings, rotate inner race with a finger. If rough spots are noticed, replace the bearing.

Roulements et garnitures

1. Après avoir nettoyé et graissé chaque roulement, faire tourner la bague intérieure avec le doigt. Remplacer le roulement si on sent un frottement.



NOTE:

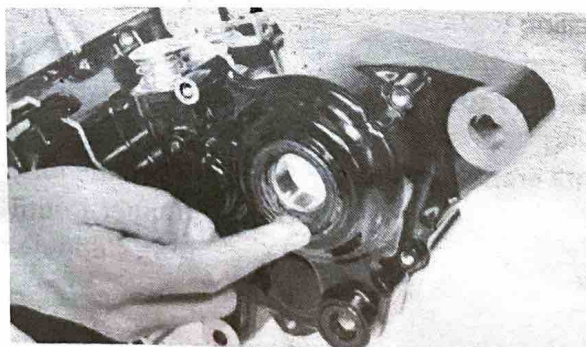
Bearing(s) are most easily removed or installed if the cases are first heated to approximately 90° ~ 120°C (194° ~ 248°F). Bring the case up to proper temperature slowly. Use an oven.

2. Check oil seal lips for damage or wear. Replace as required.
3. Always replace crankshaft oil seals whenever the crankshaft is removed.
4. Install bearing(s) and oil seal(s) with their manufacturer marks or numbers facing outward. Before installation, apply grease to oil seal lip(s) and bearing(s).

N.B.:

Pour faciliter l'enlèvement ou la pose des roulements, on peut au préalable chauffer le carter à environ 90 ~ 120°C. Chauffer graduellement dans un four.

2. Vérifier si les lèvres des garnitures ne sont pas endommagées ou usées. Effectuer les remplacements nécessaires.
3. Toujours changer les bagues d'étanchéité du vilebrequin chaque fois qu'il est démonté.
4. Installer le(s) roulement(s) et le(s) bague(s) d'étanchéité avec leurs noms de fabrique ou leurs numéros dirigés vers



Transmission

1. Remove drive sprocket nut, lock washer, sprocket and collar.
2. Tap lightly on the transmission drive shaft with a soft hammer to remove.

NOTE:

Remove assembly carefully. Note the position of each part. Pay particular attention to the location and direction of shift forks.

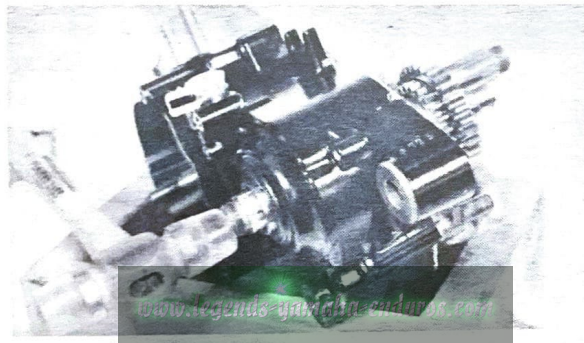
l'extérieur. Avant la mise en place, graisser les lèvres de bague d'étanchéité et le(s) roulement(s).

Boîte à vitesses

1. Enlever l'écrou du pignon de transmission, la rondelle-frein, le pignon et la collerette.
2. Taper légèrement sur l'arbre moteur de la transmission avec un maillet pour l'enlever.

N.B.:

Procéder avec le plus grand soin, en notant la position de chaque pièce et en faisant particulièrement attention à la position et à l'orientation des fourchettes.

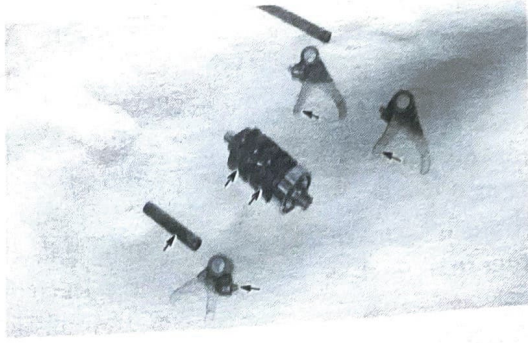


Inspection

1. Inspect each shift fork for signs of galling on gear contact surfaces. Check for bending. Make sure each fork slides freely on its guide bar.
2. Roll the guide bars across a surface plate. If any bar is bent, replace.
3. Check the shift cam grooves for signs of wear or damage. If any profile has excessive wear and/or any damage, replace cam.
4. Check the cam followers on each shift fork for wear. The follower should fit snugly into its seat in the shift fork, but should not be overly tight. Check the ends that ride in the grooves in the shift cam. If they are worn or damaged, replace.

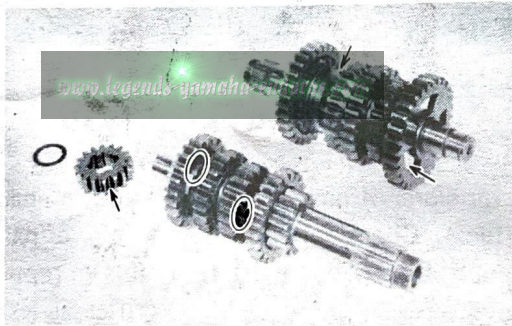
Inspection

1. Examiner chaque fourchette pour voir s'il n'y a pas de signes d'usure aux points en rapport avec les roues dentées. Vérifier si les fourchettes ne sont pas courbées et si elles coulissent librement sur leurs guides.
2. Faire rouler les guides de fourchettes sur un marbre à dresser. Remplacer en cas de courbure.
3. Vérifier si les gorges du barillet de sélecteur de vitesse ne sont pas usées ou endommagées. Remplacer le barillet en cas d'usure excessive et/ou de dommage.
4. Contrôler l'usure des coulisseaux de fourchettes: ils doivent s'ajuster étroitement dans les fourchettes, mais sans ser de excessif. Examiner les extrémités en rapport avec les gorges du barillet de sélecteur de vitesse. Remplacer en cas d'usure ou de dommage.



5. Check shift cam dowel pins and side plate for looseness, damage, or wear. Repair as required, or replace.
6. Check the shift cam stopper plate, circlip, stopper for wear.
7. Check the transmission shafts using a centering device and dial gauge. If any shaft is bent, replace.

5. Vérifier les ergots du barillet de sélecteur, ainsi que leur pièce de retenue, pour voir s'ils n'ont pas trop de jeu, et s'ils ne sont pas endommagés ou usés. Effectuer les remplacements nécessaires.
6. Vérifier si la pièce d'arrêt du barillet et son circlip ne sont pas usés ou trop lâches. Remplacer si nécessaire.
7. Vérifiez les arbres de transmission avec un dispositif de centrage avec une juage à cadran. Si un des arbres est courbé ou tordu, remplacez-le.



8. Carefully inspect each gear. Look for signs of obvious heat damage (blue discoloration). Check the gear teeth for signs of pitting, galling, or other extreme wear. Replace as required.
9. Check to see that each gear moves freely on its shaft.
10. Check to see that all washers and clips are properly installed and undamaged. Replace bent or loose clips and bent washers.

8. Inspecter soigneusement chaque engrenage. Chercher les signes évidents d'endommagement par la chaleur (décoloration bleue). Contrôler si les dents d'engrenage ne sont pas piquées, excoriées ou extrêmement usées. Changer si nécessaire.
9. Contrôler si chaque engrenage se déplace librement sur son arbre.
10. Contrôler si toutes les rondelles et tous les circlips sont bien mis en place et en bon état. Changer les circlips tordus ou fatigués et les rondelles tordues.

11. Check to see that each gear properly engages its counterpart on the shaft. Check the mating dogs for rounded edges, cracks, or missing portions. Replace as required.

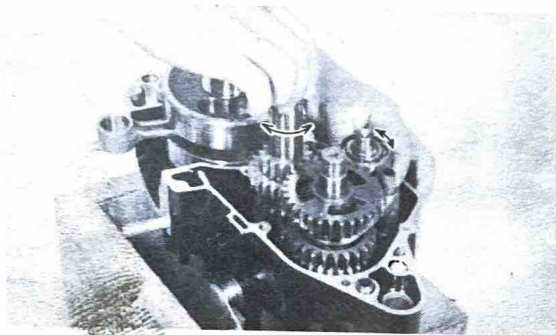
Installation

1. Check to see that all parts move freely and that all loose shims are in place. Make sure all shafts are fully seated.

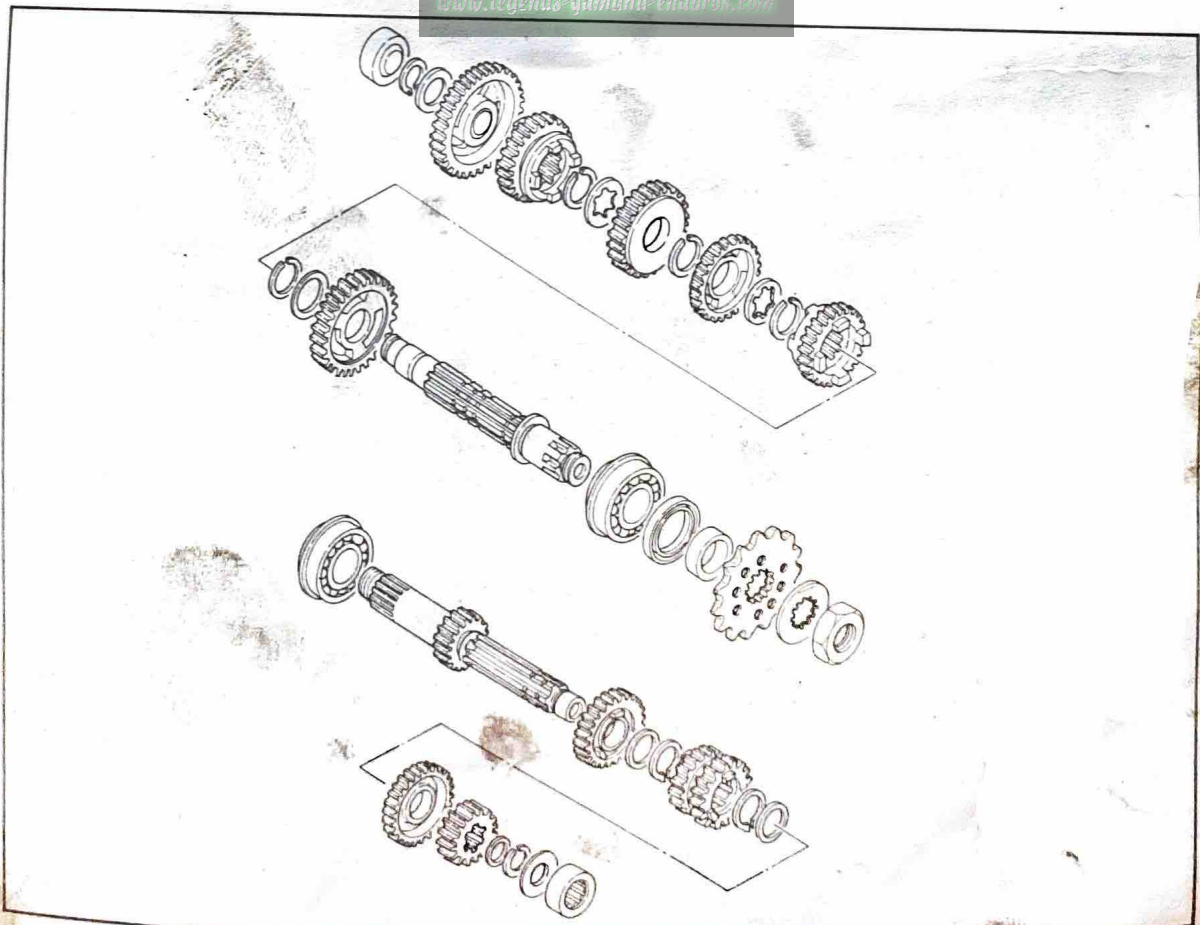
11. Contrôler si chaque engrenage se met correctement en prise avec son homologue sur l'arbre. Contrôler si les dents de loup ne présentent pas des bords usés, ne sont pas fendues ou cassées. Changer si nécessaire.

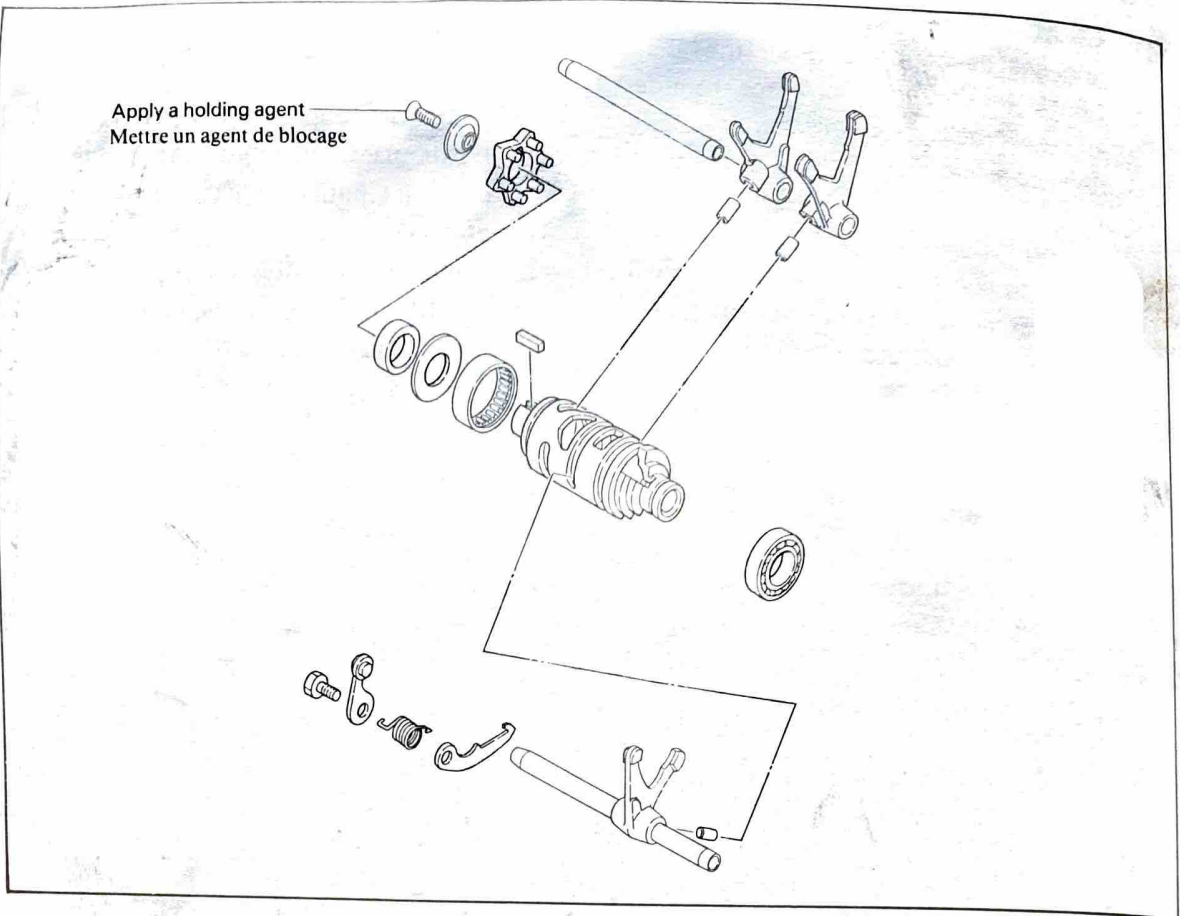
Mise en place

1. Contrôler si toutes les pièces se déplacent librement et si toutes les cales de jeu sont en place. S'assurer que tous les arbres sont bien appuyés.

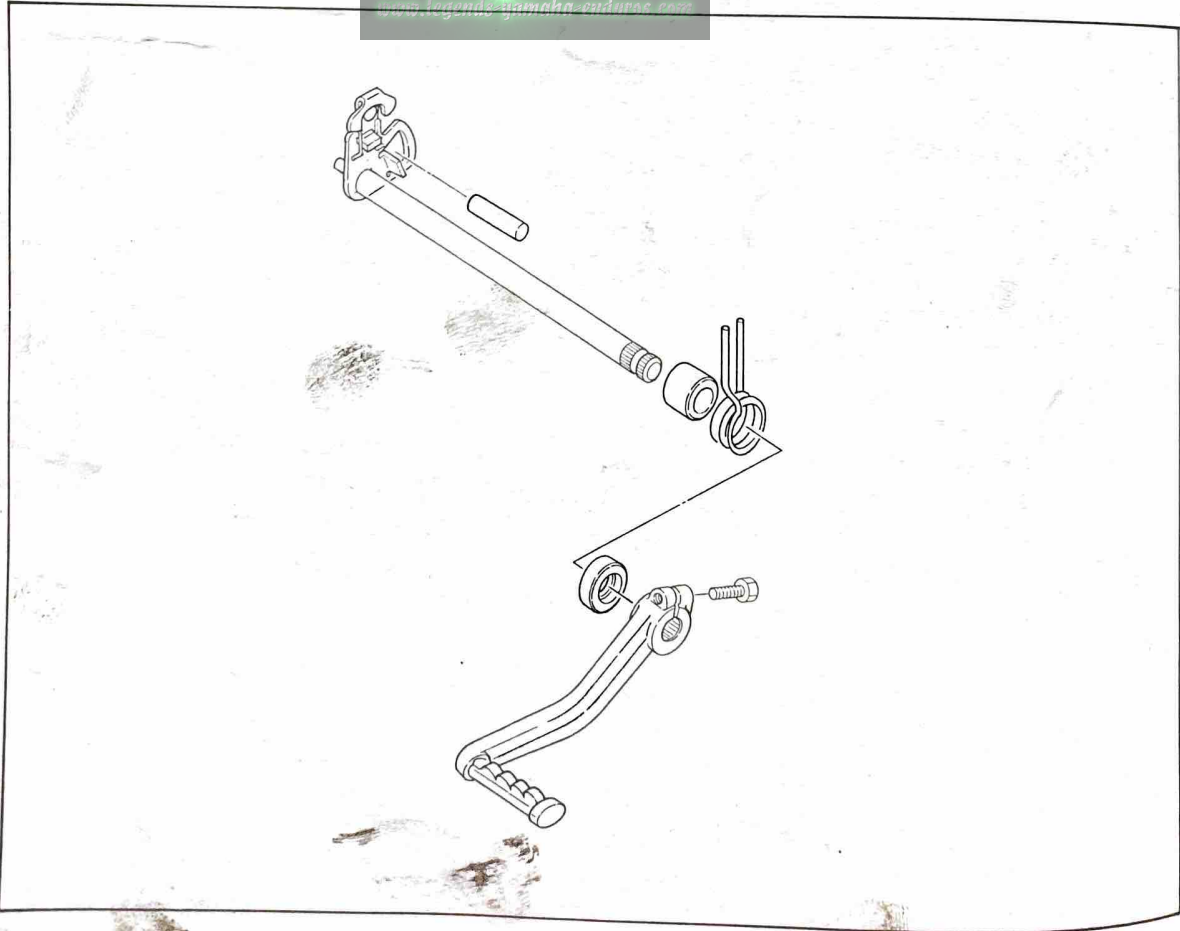


www.legends-yamaha-enduros.com



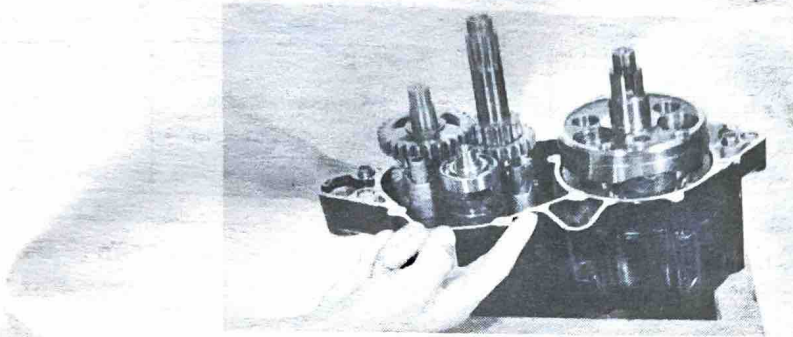


www.legende-yamaha-enduros.com



Reassembling

1. Apply YAMAHA BOND #4 to the mating surfaces of both case halves.



NOTE:

- a. Do not tap on machined surface or end of crankshaft.
- b. Before installing the crankshaft, check the crankshaft O-ring for damage.

2. After reassembly, apply a liberal coating of two-stroke oil to the crank pin and bearing and into each crankshaft bearing oil delivery hole.
3. Check crankshaft and transmission shafts for proper operation and freedom of movement.
4. During re-assembly, always use a new cylinder base gasket.

Cylinder nut torque:

33 Nm (3.3 m-kp, 24 ft-lb)

Cylinder head nut torque:

25 Nm (2.5 m-kp, 18 ft-lb)

5. During re-assembly, coat the piston skirt areas liberally with two-stroke oil.
6. Install new piston pin circlips and make sure they are fully seated within their grooves.
7. Take care during installation to avoid damaging the piston skirts against the crankcase as the cylinder is installed.

NOTE:

The arrow on piston dome must face forward.

Remontage

1. Appliquer du Yamaha Bond No. 4 sur les surfaces d'appui des demi-carters.

N.B.:

- a. Ne pas taper sur les surfaces usinées ou sur l'extrémité du vilebrequin.
- b. Avant d'installer le vilebrequin, contrôler si son joint torique n'est pas endommagé.

2. Après remontage du carter, appliquer généreusement de l'huile moteur deux-temps sur le maneton et son roulement, et dans tous les trous d'huile des roulements de vilebrequin.
3. Vérifier si le vilebrequin et les arbres de transmission tournent normalement.
4. Pour le remontage, toujours utiliser un joint d'embase de cylindre neuf.

Couple de serrage d'écrou de cylindre:

33 Nm (3,3 m-kp)

Couple de serrage d'écrous de culasse:

25 Nm (2,5 m-kp)

5. Lors du remontage, enduire généreusement la jupe de piston avec de l'huile deux-temps.
6. Installer des circlips d'axe de piston neufs et s'assurer qu'ils sont bien mis en place dans leurs gorges.
7. Pendant la mise en place du cylindre, prendre garde à ne pas endommager la jupe de piston contre le carter.

N.B.:

La flèche située sur la calotte du piston doit être dirigée vers l'avant.

Mounting

1. Install engine mounting bolts and nuts with proper tightening torque.

| Bolt | | Tightening Torque |
|---------------|-------------------|---------------------|
| Front | Bracket to frame | 1.5 m-kG (28 ft-lb) |
| | Bracket to engine | 3.0 m-kG (18 ft-lb) |
| Center, Lower | | 3.0 m-kG (24 ft-lb) |

Pivot shaft nut: 70 Nm (7.0 m-kG, 50 ft-lb)

2. Install drive sprocket.

Drive sprocket nut torque:
75 Nm (7.5 m-kG, 54 ft-lb)

3. Install flywheel magneto.

Rotor nut torque:
YZ250G: 35 Nm (3.5 m-kG, 25 ft-lb)
YZ465G: 80 Nm (8.0 m-kG, 56 ft-lb)

Remontage

1. Installer les boulons et écrous de montage du moteur, et les serrer au couple correct.

| Boulon | | Couple de Serrage |
|--------------------|------------------|-------------------|
| Avant | Support - cadre | 15 Nm (1,5 m-kG) |
| | Support - moteur | 30 Nm (3,0 m-kG) |
| Central, Inférieur | | 30 Nm (3,0 m-kG) |

Ecrou d'axe de pivot: 70 Nm (7,0 m-kG)

2. Installer le pignon de transmission.

Couple de serrage de l'écrou de pignon de transmission: 75 Nm (7,5 m-kG)

3. Installer le volant magnétique.

Couple de serrage de l'écrou de rotor:
YZ250G: 35 Nm (3,5 m-kG)
YZ465G: 80 Nm (8,0 m-kG)

CHASSIS

FRONT FORKS

CAUTION:

To prevent an accidental explosion of air, the following instructions should be observed:

1. Use only air or nitrogen for filling. Never use any other gas. An explosion may result.
2. Never throw the air shock absorber into fire.
3. Before removing the air shock absorbers out from the front forks, be sure to extract the air from the air chamber completely.

Air pressure adjustment

CAUTION:

For proper damping effects, the sealed air pressure must be maintained at the following levels.

Both forks must have the same pressure.

1. Place a suitable stand under the engine to keep the front of machine raised off the floor. No weight on front wheel.
2. Using a manual air pump fill with air.

CAUTION:

The gas pressure should not exceed 2.5 kg/cm². Excess gas pressure will cause damage to the forks.

3. Using the air check gauge, adjust the air pressure to specification.

Standard air pressure:
0.0 kg/cm² (0 psi)

NOTE:

Each time the air gauge is inserted, the air pressure decreases about 0.05 to 0.1 kg/cm².

PARTIE-CYCLE

FOURCHE AVANT

ATTENTION:

Pour éviter une explosion accidentelle de l'air, les instructions suivantes doivent être observées:

1. Utiliser seulement de l'air ou de l'azote pour le remplissage. Ne jamais utiliser un autre gaz. Une explosion peut en résulter.
2. Ne jamais jeter l'amortisseur à gaz dans du feu.
3. Avant d'enlever les amortisseurs à air hors de la fourche avant, être sûr d'avoir complètement extrait l'air de la chambre à air.

Réglage de la pression de l'air

ATTENTION:

Pour de bons effets d'amortissement, la pression de l'air doit être maintenue aux niveaux suivants. Les deux bras de fourche doivent être à la même pression.

1. Afin que l'avant de la machine reste surélevé, disposer une béquille appropriée sous le moteur. Ne pas porter de poids sur la roue avant.
2. A l'aide d'une pompe à main, remplir d'air.

ATTENTION:

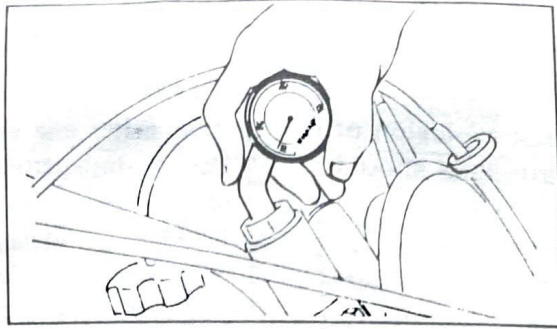
La pression du gaz ne doit pas excéder 2,5 kg/cm². Une pression excessive endommagera la fourche.

3. En utilisant la jauge de pression d'air, régler la pression de l'air à la valeur spécifiée.

Pression standard de l'air:
0,0 kg/cm²

N.B.:

Chaque fois que le manomètre est inséré, la pression d'air diminue d'environ 0,05 à 0,1 kg/cm².



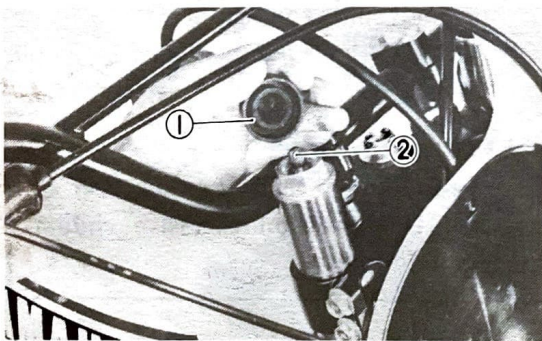
NOTE:

When oil enters the gauge, thereby keeping the needle from returning to the original position, loosen the screw in the rubber at the gauge mouth, and shake the gauge several times to remove the oil inside. After making sure of the needle being at the original position, retighten the screw.

4. The difference between both right and left tubes should be 0.1 bar (0.1 kg/cm², 1.4 lb/in²) or less.

Fork oil replacement

1. With the front wheel raised off the floor with a suitable frame stand.
2. Remove the rubber cap and valve cap.



1. Rubber cap 1. Capuchon de caoutchouc
2. Valve cap 2. Capuchon de soupape

3. Using a slotted-head screwdriver, press the valve and keep it open for more than 2 seconds so that the air can be let out from the inner tube.

NOTE:

When the air has to be extracted from the tube extract little by little. If not, oil stout out together with the air, causing harm to you.

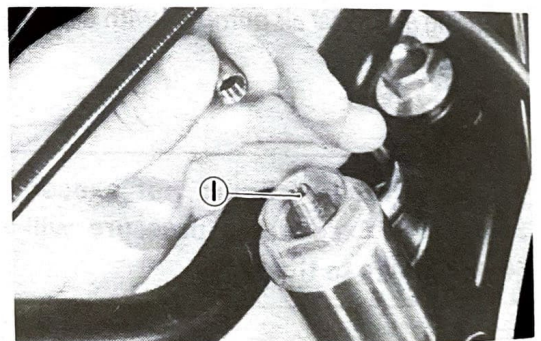
N.B.:

Quand l'huile entre la jauge, empêchant ainsi l'aiguille de revenir à sa position de départ, desserrer la vis du manchon à l'entree de la jauge, et serrer la jauge plusieurs fois pour chasser l'huile qui est à l'intérieur. Après s'être assuré que l'aiguille est à sa position de départ, reserrer la vis.

4. La différence de pression entre les tubes droit et gauche doit être au maximum de 0,1 bar (0,1 kg/cm²).

Remplacement de l'huile de fourche

1. Elever la roue avant avec un support de cadre convenable.
2. Enlever le capuchon en caoutchouc situé sur.



1. Valve 1. Soupape

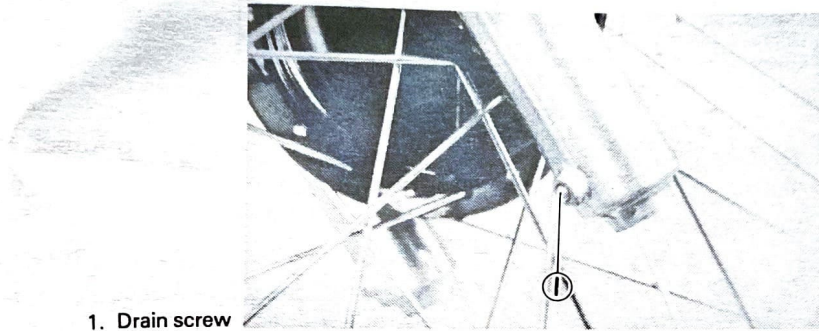
3. A l'aide d'un tournevis à tête plate, appuyer sur la soupape et la laisser ouverte pendant plus de 2 secondes de manière à ce que l'air puisse s'échapper du tube intérieur.

N.B.:

Quand l'air doit être extrait du tube, l'extraire petit à petit. Sans cela, l'huile sortira vivement avec l'air, ce qui est daagereux.

4. Remove the cap bolt assembly.
And remove the spacer, spring seat and fork spring.
5. Remove drain screw from each outer tube open container under each drain hole.

4. Enlever l'ensemble boulon-capuchon, puis enlever l'entretoise, le siège de ressort et le ressort de fourche.
5. Enlever la vis de vidange de chaque tube extérieur et mettre un récipient ouvert sous chaque trou de vidange.



1. Drain screw

1. Vis de vidange

6. After most of oil has drained, slowly raise and lower outer tubes to pump out remaining oil.
7. Install drain screws.

6. Une fois que la plus grande partie de l'huile s'est écoulée, lever et baisser lentement les tubes extérieurs pour pomper l'huile restante.
7. Mettre en place les vis de vidange.

NOTE: _____
Check gasket, replace if damaged.

N.B.: _____
Contrôler les joints, les remplacer s'ils sont endommagés.

8. Measure correct amount of oil and pour into each leg.

8. Mesurer la quantité correcte d'huile et la verser dans chaque bras.

Recommended oil:
SAE #10W motor oil
Oil quantity: 387 cm³ (13.1 oz)

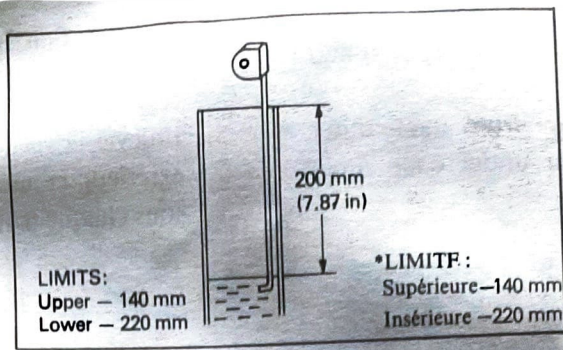
Huile recommandée:
Huile moteur SAE #10W
Quantité d'huile: 387 cm³

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

N.B.: _____
Sélectionner la densité de l'huile qui convient aux conditions locales et à votre préférence (moins dense pour moins d'amortissement, plus dense pour plus d'amortissement).

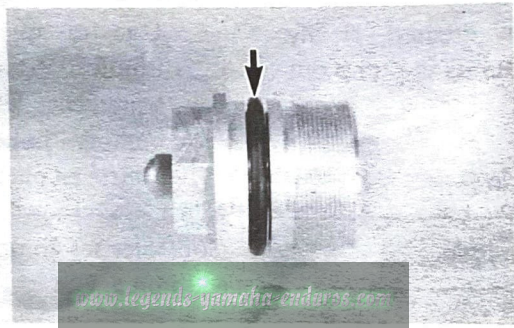
9. Measure the oil level from top of the fork tube with a tape measure. The fork tubes must be fully bottomed.

9. Mesurer le niveau d'huile par le haut du tube de fourche avec un ruban de mesure. Les tubes de fourche doivent avoir leurs extrémités libres.



10. After filling, slowly pump the outer tubes up and down to distribute the oil.
11. Inspect the O-ring on cap bolt and replace if damaged.

10. Après le remplissage, pomper en levant et baissant lentement les tubes extérieurs pour distribuer l'huile.
11. Contrôler les joints toriques des boulons-capuchons et les remplacer s'ils sont endommagés.



12. Install spacer, spring seat, fork spring and cap bolt and torque to specification.

12. Installer l'entretoise, le siège de ressort, le ressort de fourche et le boulon-capuchon et serrer au couple spécifié.

Tightening torque:
23 Nm (2.3 m·kg, 16.5 ft·lb)

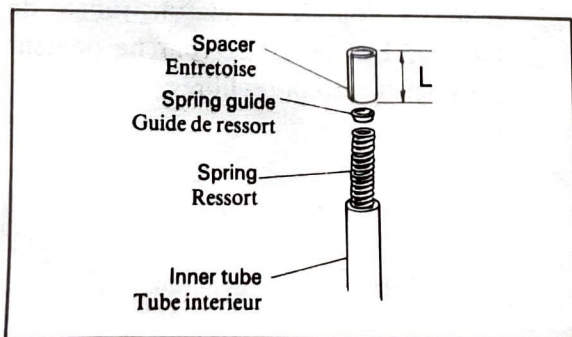
Couple de serrage: 23 Nm (2,3 m·kg)

Front fork spring replacement

In addition to the standard type, two different type fork spring are sold. A proper spring should be selected according to the conditions of a racing course or the weight of the rider.

Changement des ressorts de fourche avant

En plus du type standard, deux types différents de ressorts de fourche avant sont vendus. Un type correct doit être sélectionné suivant les conditions d'une course ou le poids du pilote.



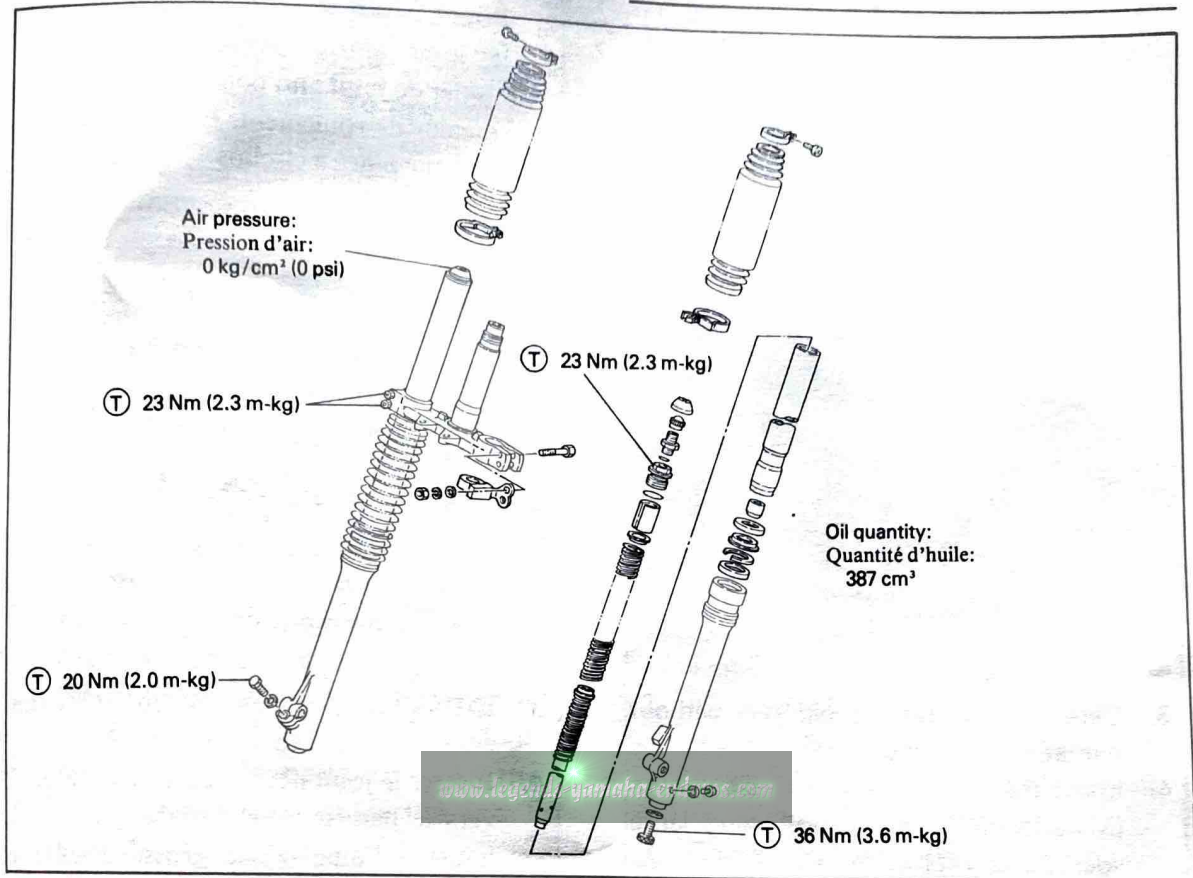
| Type | Type | Part No. No. de pièce | Spring rate (kg/mm) Constante de ressort (kg/mm) | I.D. mark Repere d'identification * |
|-------------------------------------|-------------------|--------------------------|--|--|
| Light Duty Utilisation normale | Spring Ressort | 3R4-23141-10 | K = 0.268 | |
| STD Standard | Spring Ressort | 3R4-23141-00 | K = 0.325 | |
| Heavy Duty Utilisation intensive | Spring Ressort | 3R4-23141-20 | K = 0.357 | |

NOTE:

Always check the oil levels before changing or re-installing springs.

N.B.:

Toujours contrôler les niveaux d'huile avant de changer ou de réinstaller les ressorts.

**Front fork oil seal change**

1. To disassemble the front fork assembly, remove the cylinder holding bolt from the bottom of the outer tube and pull the inner and outer tubes apart.

NOTE:

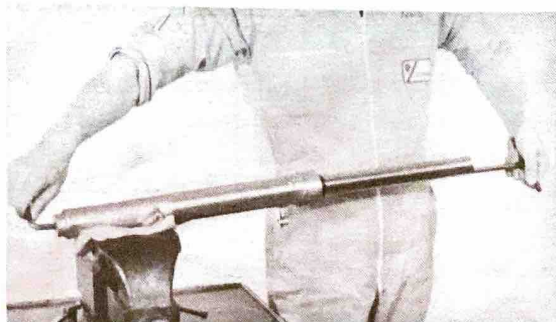
Use the fork spring guide wrench for removing the cylinder holding bolt.

Bague d'étanchéité de la fourche avant

1. Pour démonter l'ensemble fourche avant, enlever le boulon de fixation de cylindre du bas du tube extérieur et séparer les tubes intérieur et extérieur.

N.B.:

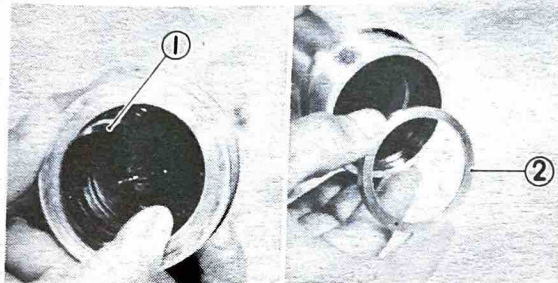
Pour enlever le boulon de fixation de cylindre, utiliser la clé pour guide de ressort de fourche.



NOTE:

Apply a holding agent, such as "LOCTITE" to threads of bolt.

2. To replace the fork seal, remove the dust seal and pull out the dust seal case, such as bearing puller. And remove the snap ring with clip plier.



1. Dust seal 1. Joint anti-poussière
2. Seal case 2. Boîtier de joint

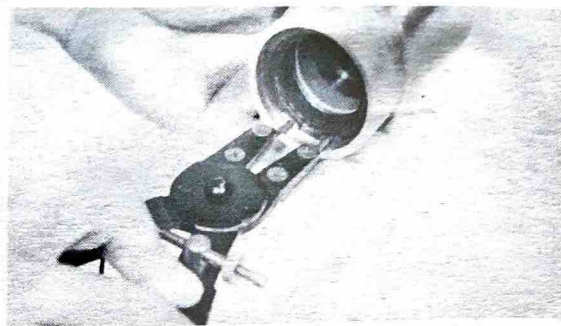
3. Carefully pry out the old seal without damaging fork tube.
4. Insert the new seal "Open" side down (Manufacturer's marks up) using large socket and soft hammer.



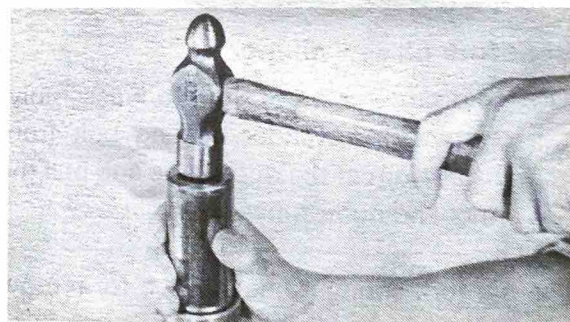
N.B.:

Mettre un produit de fixation, tel que du "LOCTITE", sur le filetage du boulon.

2. Pour changer le joint de fourche, enlever le joint anti-poussière et extraire le boîtier de joint anti-poussière avec un extracteur de roulement. Enlever le circlip avec une pince à circlips.



3. Extraire prudemment le vieux joint sans endommager le tube de fourche.
4. Insérer le joint neuf avec le côté "Open" vers le bas (Repère de fabrication vers le haut) à l'aide d'une grosse douille et d'un maillet.



**REAR SHOCK ABSORBER
(MONOCROSS SUSPENSION "DE CARBON" SYSTEM)**

WARNING:

This shock absorber is provided with a separate type tank filled with high-pressure nitrogen gas. To prevent the danger of explosion, read and understand the following information before handling the shock absorber.

The manufacturer can not be held responsible for property damage or personal injury that may result from improper handling.

1. Never tamper or attempt to disassemble the cylinder or the tank.

Never tamper the nut securing the hose to the cylinder assembly; otherwise, oil will spurt from the cylinder due to the high pressure in the nitrogen gas tank.

2. Never throw the shock absorber into an open flame or other high heat. The expansion of the nitrogen gas may cause the shock absorber to explode.

3. Be careful not to damage any part of the gas tank. A damaged gas tank will impair the damping performance or cause a malfunction.

4. Use care not to damage any part of the hose.

Any break in the hose may result in a spurt of oil under high pressure.

5. Take care not to scratch the contact surface of the piston rod with the cylinder; or oil could leak out.

6. Never attempt to remove the plug at the bottom of the nitrogen gas tank. It is very dangerous to remove the plug.

7. When scrapping the shock absorber, follow the instructions on disposal.

**AMORTISSEUR ARRIERE (SUSPENSION
MONOCROSS SYSTEME "DE CARBON")**

AVERTISSEMENT:

Cet amortisseur est muni d'un réservoir type séparé contenant de l'azote sous haute pression. Il doit être de ce fait manipulé avec une attention particulière. Afin d'éviter les risques d'explosion, veuillez lire les instructions suivantes soigneusement.

Le fabricant de cet amortisseur ne peut être tenu pour responsable de tout accident, dommage matériel ou corporel résultant d'une manipulation incorrecte.

1. Ne jamais essayer de démonter l'ensemble cylindre ou le réservoir à gaz.

Ne jamais essayer l'écrou fixant le tuyau à l'ensemble cylindre; sans quoi, l'huile jaillira du cylindre du fait de la haute pression dans le réservoir à azote.

2. Ne jamais jeter l'amortisseur dans un feu ou dans une salle extrêmement chaude. La dilatation de l'azote pourrait le faire exploser.

3. Prendre garde à ne pas endommager toute partie du réservoir à gaz. Un réservoir à gaz endommagé affectera la capacité d'amortissement ou entraînera un mauvais fonctionnement.

4. Prendre garde à ne pas endommager le tuyau.

Toute coupure dans le tuyau peut se traduire par un jet d'huile sous haute pression.

5. Prendre garde à ne pas rayer la surface de contact de la tige du piston avec le cylindre; l'huile pourrait fuir.

6. Ne jamais essayer d'enlever le plot situé au bas du réservoir à azote. Il est très dangereux d'enlever le plot.

7. Pour la mise au rebut de l'amortisseur, suivre les instructions concernant cette opération.

ADJUSTMENT

This machine's suspension is adjustable to best suit the rider's preference or road conditions. (For adjustment, refer to "Suspension Setting".)

Break-in:

For the first 300 km (200 mi) of operation, this suspension unit should be broken in. To afford better riding comfort, the monocross unit is set on a two steps softer side (red mark). After the break-in period, return the monocross unit to the standard position (yellow mark). If the standard position does not suit your preference or road condition, make a readjustment or other necessary adjustments.

*The monocross unit is originally set so as to suit the standard rider.

REGLAGE

La suspension des véhicule est réglable pour mieux s'accorder à la préférence du pilote ou aux conditions de la route. (Pour le réglage, se reporter au paragraphe "Réglage de la Suspension".)

Rodage:

Pour les premiers 300 km d'utilisation, cette suspension doit être rodée. Afin d'offrir un meilleur confort, la suspension monocross est réglée d'un cran du côté plus doux (repère rouge). Après le rodage, la remettre à la position standard (repère jaune). Si la position standard ne convient pas à votre préférence ou à l'état de la route, faire le réglage nécessaire.

*A l'origine, la suspension monocross est réglée de manière à convenir à un pilote standard.

Damping performance

This adjustment can be done in 24 steps without removing the rear shock absorber.

* To make it stiffer, tighten the adjuster. (As illustrated, turn it clockwise.)

* To make it softer, loosen the adjuster. (Turn it counterclockwise.)

Adjustment should be made notch by notch and test it by riding after each adjustment.

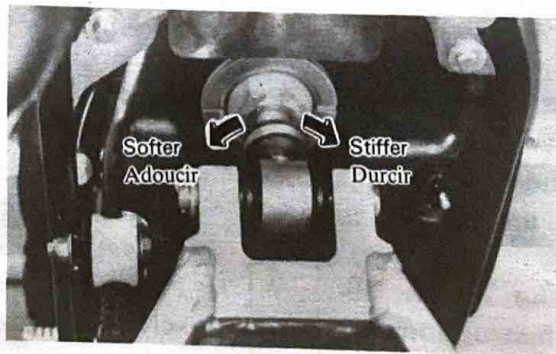
Procédure de réglage

Ce réglage peut être fait en 24 crans sans enlever l'amortisseur arrière.

* Pour durcir la suspension, serrer le dispositif de réglage. (Comme illustré, le tourner vers la droite.)

* Pour adoucir, desserrer le dispositif de réglage. (Le tourner vers la gauche.)

Le réglage doit être fait en changeant la position d'un cran à chaque fois.



NOTE:

Turn the adjuster until it clicks. Stop turning the adjuster when it suddenly becomes heavy or light. Do not give any further turns. The adjustable range covers approximately 12 notches on each side from the standard position.

N.B.:

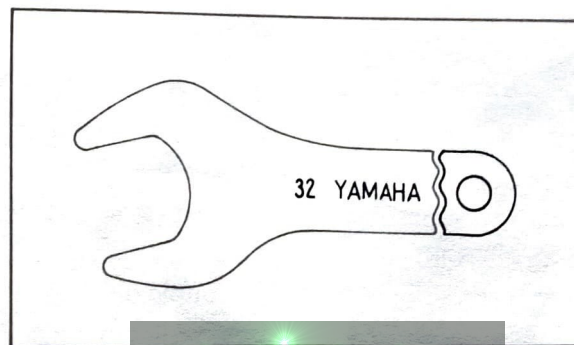
Le dispositif de réglage doit être tourné jusqu'à ce qu'il émette un claquement. Arrêter de tourner le dispositif de réglage quand il devient soudainement mou ou dur. Ne jamais le tourner au-delà de ce point. Le dispositif de réglage a 12 positions de réglage de chaque côté de la position standard.

Spring pre-load

To make an adjustment of the spring pre-load, use the special wrench (contained in the owner's tool kit).

Précontrainte du ressort

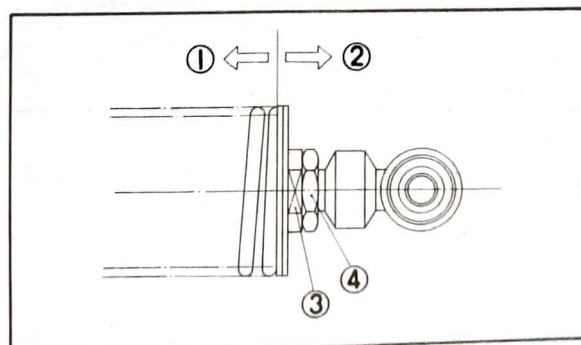
Pour régler la précontrainte du ressort, utiliser l'outil spécial (situé dans la trousse à outils) est nécessaire.



www.legends-yamaha-enduros.com

1. Loosen the adjuster lock nut.
2. To increase the spring pre-load, tighten the adjuster. To decrease, loosen the adjuster.

1. Desserrer le contre-écrou du dispositif de réglage.
2. Pour augmenter la précontrainte, serrer le dispositif de réglage. Pour la diminuer, desserrer le dispositif de réglage.



1. Increase spring preload
2. Decrease spring preload
3. Adjuster
4. Lock nut

1. Augmente précontrainte de ressort
2. Diminué précontrainte de ressort
3. Vis de réglage
4. Ecrou de blocage

NOTE:

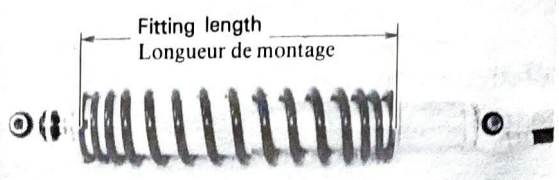
Adjustment should be made by tightening or loosening the adjuster 2 mm each time.

N.B.:

Le réglage doit être fait en serrant ou desserrant le dispositif de réglage de 2 mm à chaque fois.

| | |
|------------------------------|------------------|
| Standard Length (installed): | 356 mm (14.0 in) |
| Minimum Length (installed): | 345mm (13.6 in) |
| Maximum Length (installed): | 360mm(14.2 in) |

| | |
|-----------------------------------|--------|
| Longueur standard (mis en place): | 356 mm |
| Longueur minimale (mis en place): | 345 mm |
| Longueur maximale (mis en place): | 360 mm |



BE SURE THAT ADJUSTMENT IS NOT MADE BEYOING THE ABOVE RANGE.

S'ASSURER QUE LE REGLAGE N'EST PAS FAIT AU-DELA DE LA PLAGE CI-DESSUS.

3. After adjustment, tighten the lock nut.

3. Après le réglage, serrer le contre-écrou.

Tightening torque: 5.5 m-kp (40 ft-lb)

Couple de serrage: 5,5 m-kp

Spring replacement

In addition to the standard type, hard and soft types of springs are available. If the standard type is improper for your purpose, select a proper one according to the rider's weight or road conditions.

www.legends-yamaha-en.com

Changement du ressort

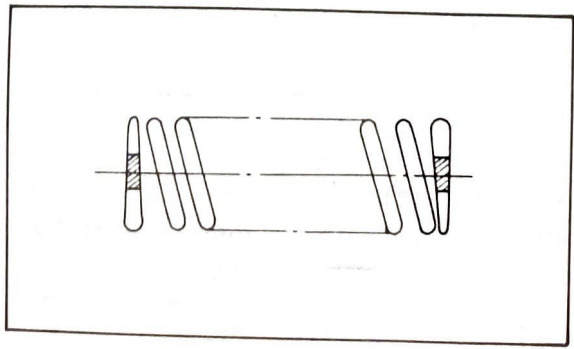
En plus du type standard, des types de ressorts dur et doux sont disponibles. Si le type standard ne vous convient pas, choisir un type correct en fonction du poids du pilote et des conditions de la route.

| Type | Part No. | Spring rate | I.D. color |
|------------|--------------|------------------------|------------|
| Light duty | 3R4-22212-10 | $K_1 = 2.0, K_2 = 4.6$ | Green |
| Standard | 3R4-22212-00 | $K_1 = 2.1, K_2 = 5.1$ | — |
| Heavy duty | 3R4-22212-20 | $K_1 = 2.2, K_2 = 5.7$ | Blue |

| Type | No. de Pièce | Constante du ressort | Couleur d'identification |
|---------------|--------------|------------------------|--------------------------|
| Faible charge | 3R4-22212-10 | $K_1 = 2.0, K_2 = 4.6$ | Vert |
| Standard | 3R4-22212-00 | $K_1 = 2.1, K_2 = 5.1$ | — |
| Forte charge | 3R4-22212-20 | $K_1 = 2.2, K_2 = 5.7$ | Bleu |

Identification colors are shown on both ends of a spring.

Les couleurs d'identification apparaissent au deux extrémités d'un ressort.

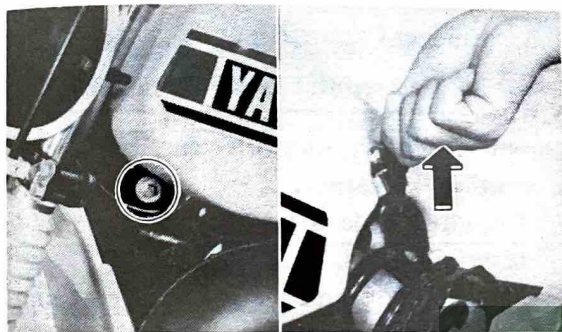


Gas pressure adjustment

The nitrogen gas pressure is adjustable. For this adjustment, take the unit to your Authorized Yamaha dealer.

Absorber removal

1. Place a suitable stand under the engine to rise the rear wheel off the ground.
2. Remove the seat and fuel tank (place the fuel petcock lever to "OFF" and disconnect fuel hose) and remove the rear wheel.
3. Remove the screw and remove the band holding the gas tank. Next, remove the gas tank from the grommet.



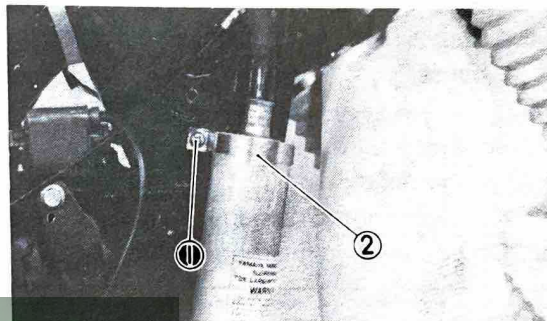
www.legends-yamaha.fr

Réglage de la pression du gaz

La pression de l'azote est réglable. Pour le réglage, s'adresser à un concessionnaire Yamaha.

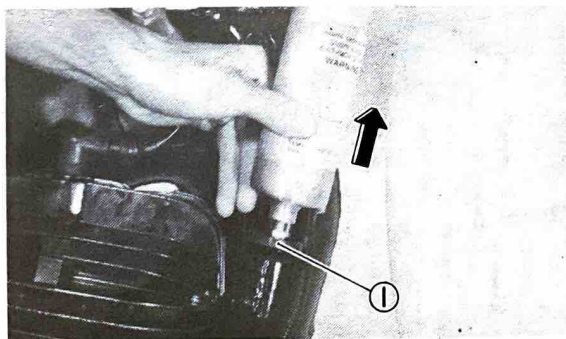
Changement de l'amortisseur

1. Mettre un support sous le moteur pour séparer la roue arrière du sol.
2. Enlever la selle et le réservoir à carburant (mettre le levier du robinet à carburant sur la position OFF et enlever le tuyau à carburant), et enlever la roue arrière.
3. Enlever la vis et enlever le collier fixant le réservoir à gaz. Ensuite, enlever le réservoir de l'oeillet en caoutchouc.



1. Fitting screw
2. Band

1. Vis de fixation
2. Collier

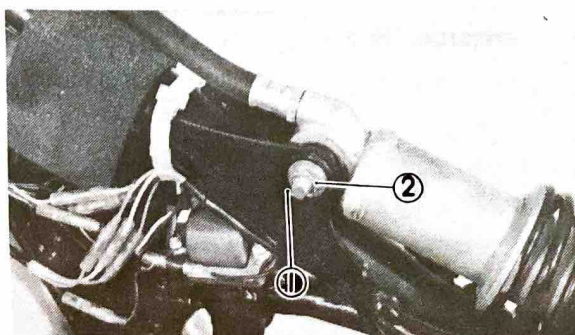


1. Grommet

1. Oeillet en caoutchouc

4. Remove the cotter pin and nut from the bolt securing the upper part of shock absorber, and remove the bolt.

4. Enlever la goupille fendue et l'écrou du boulon fixant la partie supérieure de l'amortisseur, et enlever le boulon.

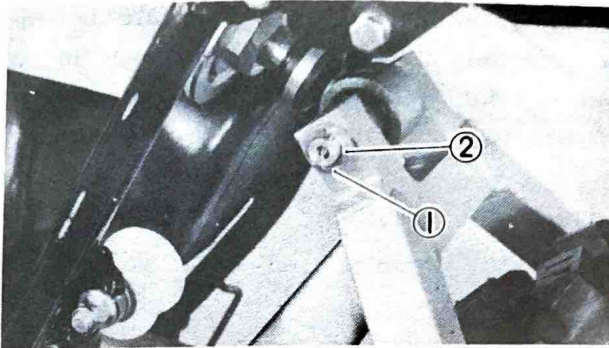


1. Cotter pin
2. Nut

1. Goupille fendue
2. Ecrou

5. Remove the cotter pin and washer from the pin securing the lower part of the shock absorber, and pull out the pin. (Be careful so that the thrust washer is not lost.)

5. Enlever la goupille et la rondelle de l'axe fixant l'amortisseur, et enlever l'axe. (Prendre garde à ne pas perdre la rondelle de butée.)



1. Cotter pin
2. Plate washer

1. Goupille fendue
2. Rondelle plate

6. Remove the shock absorber from the frame.

6. Enlever l'amortisseur du cadre.

NOTE:

When removing the shock absorber, take the following precautions:

- a. Take care not to damage the gas tank.
- b. Do not damage the rubber hose.

N.B.:

Lorsqu'on enlève l'amortisseur, prendre les précautions suivantes:

- a. Prendre garde à ne pas endommager le réservoir à gaz.
- b. Ne pas endommager le tuyau en caoutchouc.

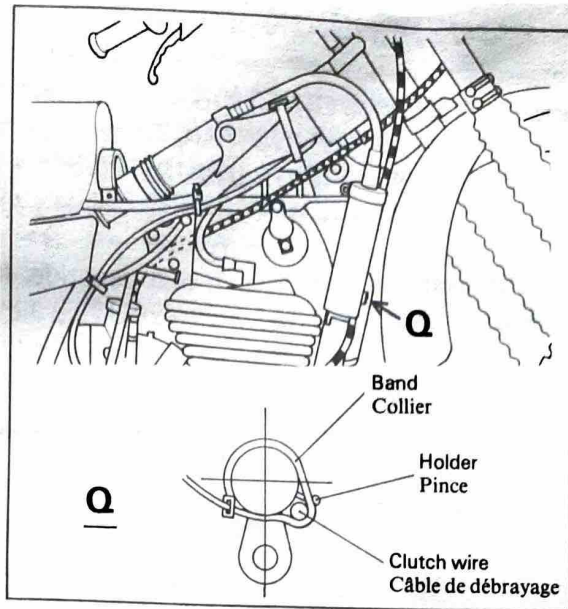
www.legends-yamaha-enduro.com



7. For assembly, reverse the procedure for disassembly while taking the following precautions:

- a. Be sure that the shock absorber is installed as illustrated.

7. Pour le remontage, inverser la procédure de démontage tout en prenant les précautions suivantes:
- a. S'assurer que l'amortisseur est mis en place comme illustré.



- b. Always use a new cotter pin.
- c. Grease the PIN and thrust washer.
- d. Tighten the nut to specification.

- b. Toujours utiliser une goupille fendue neuve.
- c. Graisser l'axe à goupille et la rondelle de butée.
- d. Serrer l'écrou au couple spécifié.

Upper bolt: 30 Nm (3.0 m·kg, 22 ft·lb)

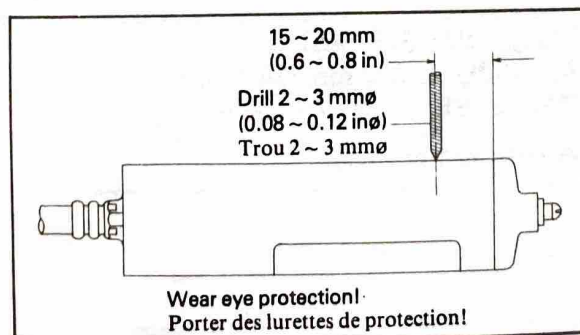
Boulon supérieur: 30 Nm (3,0 m·kg)

Notes on disposal (Yamaha dealers only)

Before disposing the shock absorber, be sure to extract the nitrogen gas. To do so, drill a 2 or 3 mm (0.08 ~ 0.12 in) hole through the tank at a position 15 ~ 20 mm (0.6 ~ 0.8 in) from the bottom end of the tank. At this time, wear eye protection to prevent eye damage from escaping gas and/or metal chips.

Remarque concernant la mise au rebut de l'amortisseur (travail à effectuer chez un concessionnaire Yamaha)

Avant de mettre l'amortisseur au rebut, ne pas oublier d'en extraire l'azote. Pour ceci, percer un trou de 2 ou 3 mm de diamètre dans un endroit situé à 15 ~ 20 mm de l'extrémité inférieure du réservoir. Ne pas oublier de porter des lunettes de protection pour protéger vos yeux contre les copeaux métalliques et le gaz qui s'échappe.



WARNING:

To dispose of a damaged or worn-out shock absorber, take the unit to your Yamaha dealer for this disposal procedure.

AVERTISSEMENT:

Pour mettre au rebut un amortisseur endommagé ou usé, veuillez vous adresser à un concessionnaire Yamaha.

SUSPENSION TUNING

WARNING:

READ AND UNDERSTAND ALL INSTRUCTIONS DEALING WITH SUSPENSION COMPONENTS. FAILURE TO FOLLOW INSTRUCTIONS AND GUIDELINES MAY RESULT IN DAMAGE TO MACHINE AND/OR INJURY TO A MECHANIC OR USER.

To solve any of the following problems perform step 1, then test ride. If further improvement is needed, perform step 2 and follow it with a test ride. Proceed to step 3 if necessary.

FRONT FORKS

| Problem | Step 1 | Step 2 | Step 3 |
|------------------------------|---|---|------------------------|
| Bottoming | Increase air pressure | Use harder spring | — |
| Too soft | Increase air pressure | Increase oil viscosity (10 wt to 15 wt) | Use harder spring |
| Too hard | Decrease air pressure | Decrease oil viscosity (10 wt to 5 wt) | Use softer spring |
| GUIDELINES AND LIMITS | | | |
| (1) | Oil: STANDARD: 10 wt fork oil | | ALTERNATE: 5 wt, 15 wt |
| (2) | AIR PRESSURE: MINIMUM: 0 kg/cm ² (0 psi) MAXIMUM: 1.2 kg/cm ² (17 psi) INCREASES: steps of 0.1 kg/cm ² (1.5 psi) | | |

REAR SHOCK ABSORBER

| Problem | Step 1 | Step 2 | Step 3 |
|-------------------------------|---|------------------------------|-------------------|
| Bottoming | Shorten the spring set length | Increase damping force | Use harder spring |
| Too soft | Increase damping force | Shorten the set length | Use hard spring |
| Too hard | Decrease damping force | Extent the spring set length | Use softer spring |
| GUIDE LINES AND LIMITS | | | |
| 1. SET LENGTH | MINIMUM: 345 mm (13.58 in) MAXIMUM: 360 mm (14.17 in) INCREASE: steps of 2 mm (0.08 in) | | |
| 2. DAMPING FORCE | Adjust by 1 or 2 clicks. | | |

REGLAGE DE SUSPENSION

AVERTISSEMENT:

LIRE ET COMPRENDRE TOUTES LES INSTRUCTIONS TRAITANT DES COMPOSANTS DE LA SUSPENSION. LE NON-RESPECT DES INSTRUCTIONS ET DES GUIDES PEUT SE TRADUIRE PAR UN ENDOMMAGEMENT DE LA MACHINE ET/OU UN ACCIDENT POUR UN MECANICIEN OU L'UTILISATEUR.

Pour résoudre n'importe quel des problèmes suivants, exécuter l'étape 1, puis effectuer une conduite d'essai. Si une amélioration est encore nécessaire, exécuter l'étape 2 suivie d'une conduite d'essai. Si nécessaire, procéder à l'étape 3.

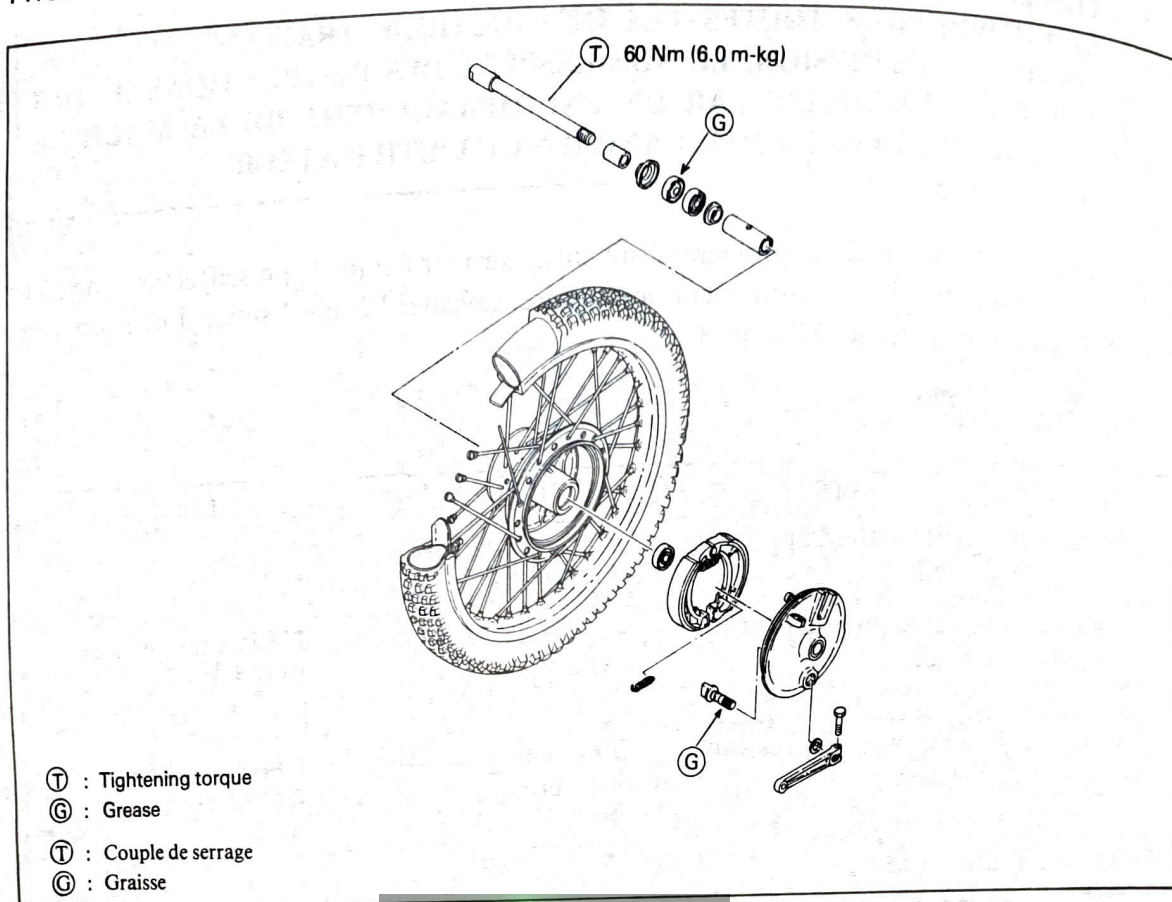
FOURCHE AVANT

| Problème | Etape 1 | Etape 2 | Etape 3 |
|--------------------------|---|---|------------------------------|
| Affaissement | Augmenter la pression d'air | Utiliser un ressort plus dur | — |
| Trop molle | Augmenter la pression d'air | Augmenter la viscosité de l'huile (10 wt à 15 wt) | Utiliser un ressort plus dur |
| Trop dure | Diminuer la pression d'air | Diminuer la viscosité de l'huile (10wt à 5 wt) | Utiliser un ressort plus mou |
| GUIDES ET LIMITES | | | |
| (1) | Huile: STANDARD: huile 10 wt <i>huile yamaha</i> CHANGEMENT: 5 wt, 15 wt | | |
| (2) | PRESSION D'AIR: MINIMUM: 0 kg/cm ² MAXIMUM: 1,2 kg/cm ² AUGMENTATION: paliers de 0,1 kg/cm ² | | |

| Problème | Etape 1 | Etape 2 | Etape 3 |
|--------------------------|--|--|------------------------------|
| Affaissement | Diminuer la longueur du ressort monté | Augmenter la force d'amortissement | Utiliser un ressort plus dur |
| Trop molle | Augmenter la force d'amortissement | Diminuer la longueur monté | Utiliser un ressort plus dur |
| Trop dure | Diminuer la force d'amortissement | Augmenter la longueur du ressort monté | Utiliser un ressort plus mou |
| GUIDES ET LIMITES | | | |
| 1. LONGUEUR MONTE | MINIMUM: 345 mm MAXIMUM: 360 mm AUGMENTATIONS: paliers de 2 mm | | |
| 2. FORCE D'AMORTISSEMENT | Régler par 1 ou 2 crans. | | |

FRONT WHEEL

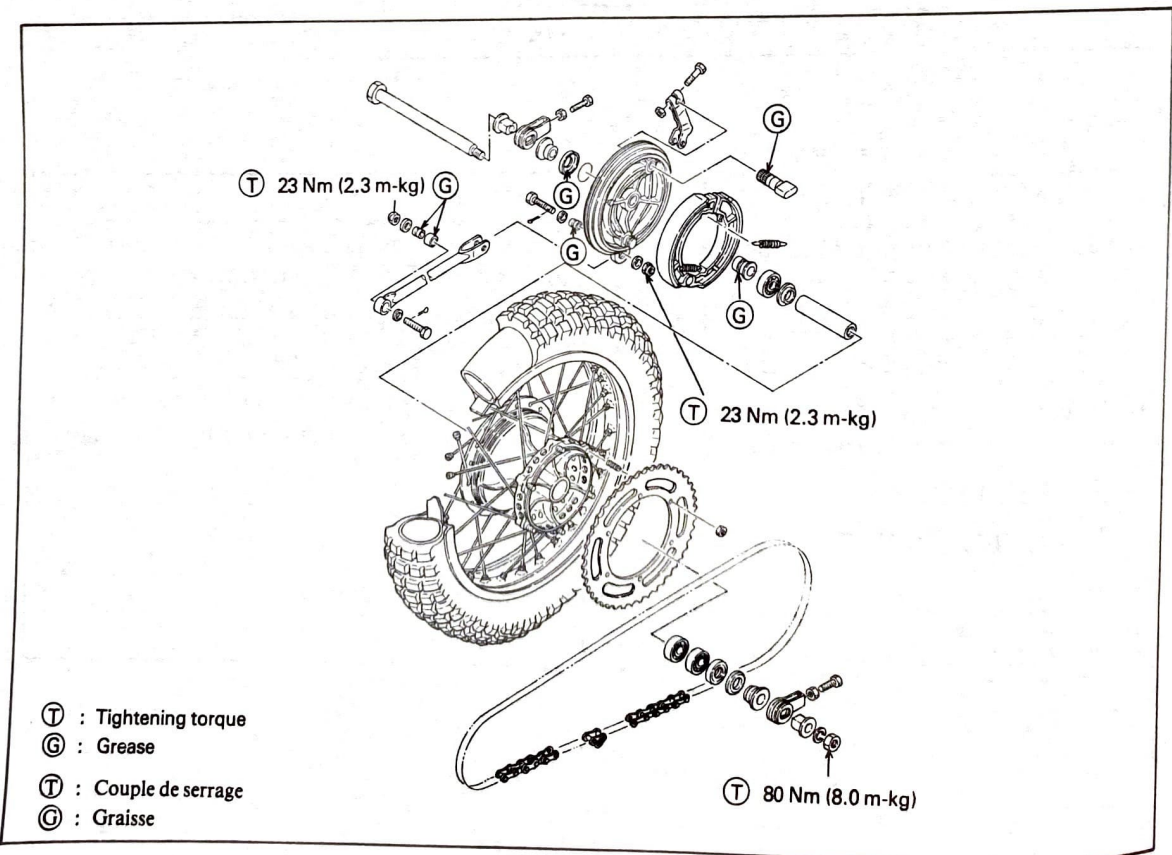
ROUE AVANT



www.legends-yamaha-enduros.com

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. Loosen front axle pinch bolts.
4. Remove the front wheel axle; the wheel assembly can now be removed.

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. Remove the master link clip and master link and remove the chain from the rear sprocket.
4. Remove the rear wheel axle nut.
5. Pull out the rear wheel shaft by simultaneously twisting and pulling out.
6. Remove the rear wheel assembly.

Check the rims and spokes

Place a suitable stand under the engine to rise wheels off the ground. Rotate a wheel by hand and check for rim run-out. If they are loose or bent, tighten or replace them. The spokes should be checked before each use.

Dépose de roue avant

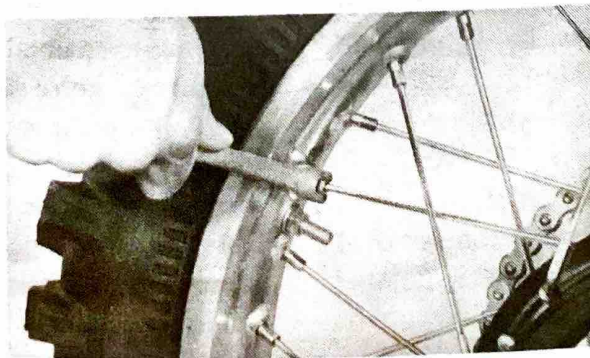
1. Surélever la roue avant en plaçant une cale appropriée sous le moteur.
2. Dépose du câble de frein: desserrer toutes les vis de réglage du câble et retirer le câble de son support au levier. Puis, retirer le câble du levier de came au plateau porte segments du frein avant.
3. Desserrer le boulons de serrage de l'axe avant.
4. Extraire l'axe de roue avant; la roue complète peut maintenant être déposée.

Dépose de la roue arrière

1. Surélever la roue arrière en plaçant une béquille appropriée sous le moteur.
2. Retirer la patte d'écartement et la tige de commande de frein du plateau porte segment. La patte d'écartement peut être déposée en retirant la goupille fendue et l'écrou du boulon de patte d'écartement. La tige de commande de frein peut être déposée en retirant le réglageur.
3. Démontez l'attache du faux maillon ainsi que le faux maillon et déposer la chaîne du pinion arrière.
4. Extraire l'écrou d'axe de roue arrière.
5. Retirer l'arbre de la roue arrière en tournant et en tirant vers l'extérieur simultanément.
6. Déposer la roue arrière complète.

Contrôle des jantes et des rayons

Mettre un support convenable sous le moteur de manière à ce que les roues ne touchent plus le sol. Faire tourner une roue à la main et contrôler si sa jante n'est pas voilée. S'il y a des rayons desserrés ou tordus, les resserrer ou les changer. Les rayons doivent être contrôlés avant chaque utilisation.



Check the wheel bearings

Hold the top of the rear wheel with one hand and the frame with the other hand, and check the play of the wheel by shaking it sideways. If the bearings allow excessive play in the wheel or if it does not turn smoothly have your dealer replace the wheel bearings.

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.

| | | |
|---------------------|---------------------|---------------------|
| Brake shoe diameter | 130 mm (5.12 in) | 160 mm (6.30 in) |
| Replacement limit | 126 mm (4.96 in) | 156 mm (6.14 in) |

Contrôle des roulements de roue

Tenir le haut de la roue arrière avec une main et le cadre avec l'autre main, et contrôler si la roue a du jeu en la poussant d'un côté à l'autre.

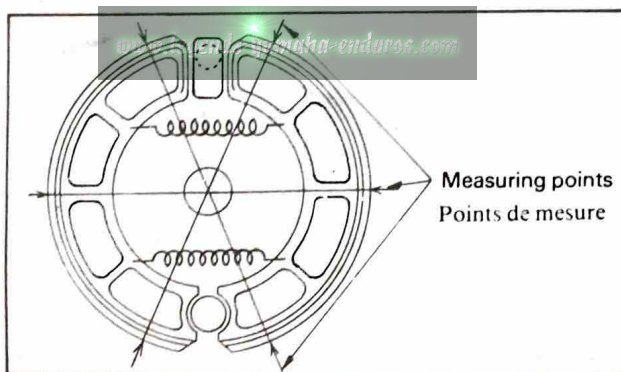
Si les roulements ont un jeu excessif dans la roue ou bien s'ils ne tournent pas en douceur, demander à votre concessionnaire de les remplacer.

Contrôle 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.

| | | |
|----------------------------|--------|--------|
| Diamètre de patin de frein | 130 mm | 160 mm |
| Limite d'usure | 126 mm | 156 mm |



Brake drum

Oil or scratches on the inner surface of the brake drum will impair braking performance or result in abnormal noises. Remove oil by wiping with a rag soaked in lacquer thinner or solvent. Remove scratches by lightly and evenly rubbing with emery cloth.

Wheel installation

When installing wheels, reverse the removal procedure taking care of the following points.

Tambour de frein

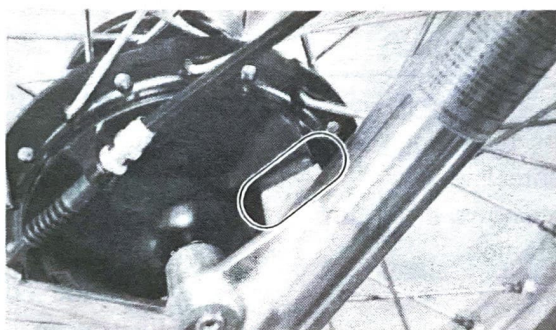
Le présence d'huile ou de rayures sur la surface intérieure du tambour de frein diminue l'efficacité du freinage ou cause un bruit anormal. Enlever les taches d'huile en les essuyant avec un chiffon imbibé de solvant à peinture ou autre solvant approprié. Éliminer les rayures par ponçage léger et égal avec de la toile émeri.

Montage des roues

Lors du montage des roues, observer le procédé inverse en faisant attention aux points suivants.

1. Lightly smear grease on:
 - * The shafts
 - * The bearings and oil seal lips
 - * The O-ring and dust cover interior for the rear brake shoe plate
 - * The oil seal and collar outer circumference from the tension bar.
2. Check for proper engagement of the boss on the outer tube with the locating slot on the brake shoe plate.

1. Etendre une légère couche de graisse sur:
 - * Les arbres.
 - * Les roulements et les lèvres de joints d'étanchéité.
 - * Le joint torique et le couvercle anti-poussière de la plaque de mâchoire de frein arrière.
 - * Le joint d'étanchéité et la circonférence extérieure du collier, par la barre de tension.
2. Veiller à ce que le bossage soit convenablement engagé dans le tube extérieur avec la fente repère sur le plateau porte segment.



www.legends-yamaha-enduros.com

3. Always use a new cotter pins. Old pins should be discarded.
4. Make sure nuts are properly tightened.

3. Toujours utiliser de nouvelles goupilles fendues. Les goupilles usagées doivent être jetées.
4. S'assurer que les écrous sont convenablement serrés.

Front wheel axle:
60 Nm (6.0 m-kg, 43 ft-lb)
Axle pinch bolt:
20 Nm (2.0 m-kg, 14 ft-lb)
Rear wheel axle:
80 Nm (8.0 m-kg, 58 ft-lb)
Tension bar:
23 Nm (2.3 m-kg, 16 ft-lb)

Axe de la roue avant: 60 Nm (6,0 m-kg)
Boulon de serrage
de l'axe: 20 Nm (2,0 m-kg)
Axe de la roue arrière: 80 Nm (8,0 m-kg)
Patte d'écartement: 23 Nm (2,3 m-kg)

5. Be sure to adjust the tension of the chain. (Refer to "Drive chain tension adjustment".)
6. Adjust the plays in the brake lever and pedal.
7. During reassembly, the master link clip must be installed with the rounded end facing the direction of travel.

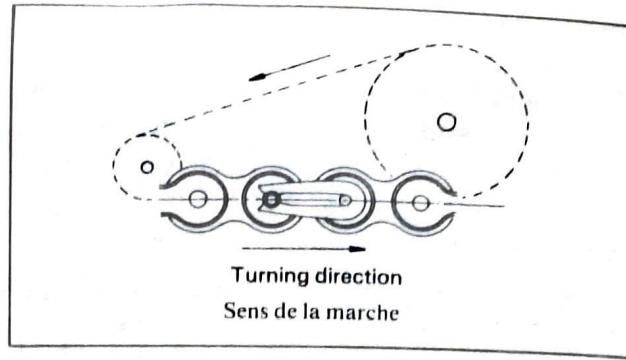
5. Veiller au réglage de la chaîne. (Se reporter à "Réglage de chaîne d'entraînement".)
6. Régler les gardes aux freins à main et à pied.
7. Lors du remontage, toujours orienter l'arrêt du join de chaîne côté arrondi vers l'avant.

NOTE:

The chain should be cleaned and lubricated after every use of the machine.

N.B.:

La chaîne doit être nettoyée et lubrifiée après chaque utilisation de la machine.



Sprockets

NOTE:

Please refer to Maintenance Intervals and Lubrication Intervals charts for additional information.

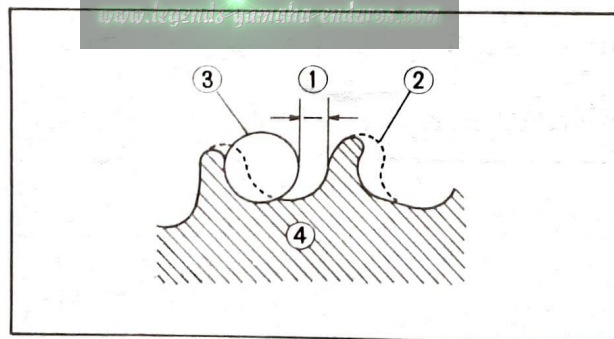
1. Check sprocket wear. Replace if wear decrease tooth height to a point approaching the roller center line.
2. Replace if tooth wear shows a pattern such as that in the illustration.

Pignons

N.B.:

Pour plus de détails, prière de se reporter aux Tableaux d'Entretien et de Graissage.

1. Contrôler l'usure du pignon, et le remplacer si l'usure des dents atteint un point tel que le sommet des dents coïncide à peu près avec le milieu des rouleaux de chaîne.
2. Remplacer si l'usure des dents montre une forme comme celle présentée sur l'illustration.



1. 1/4 tooth
2. Correct
3. Roller
4. Sprocket

1. 1/4 dent
2. Correct
3. Roulement
4. Sprocket

Drive sprocket securing nut torque:
75 Nm (7.5 m·kg, 54 ft·lb)

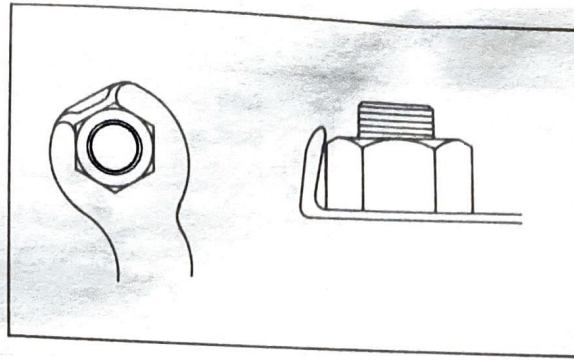
Couple de serrage pour l'écrou de
pignon avant: 75 Nm (7,5 m·kg)

Driven sprocket securing bolt torque:
30 Nm (3.0 m·kg, 22 ft·lb)

Couple de serrage pour les boulon
de pignon AR: 30 Nm (3,0 m·kg)

3. When replacing the drive sprocket, always use a new lock washer. After tightening the sprocket nut to the specification, be sure to lock it with the lock washer.

3. Lors du changement du pignon, toujours utiliser une rondelle-frein neuve. Après avoir serré l'écrou de pignon au couple spécifié, ne pas oublier de le bloquer avec la rondelle-frein.



Chain

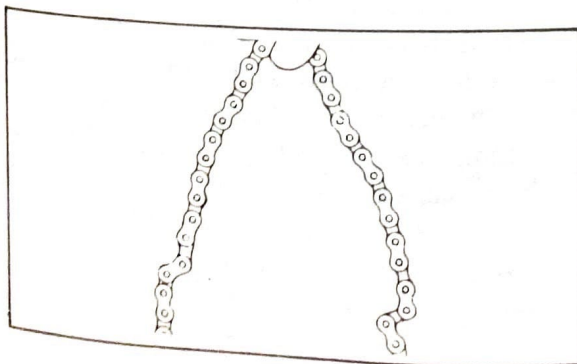
NOTE:

Please refer to Maintenance and Lubrication Intervals charts for additional information.

1. Check the chain for stiffness. If stiff, soak in solvent solution, clean with medium bristle brush, dry with high pressure air. Oil chain thoroughly and attempt to work out kinks. If still stiff, replace.
2. Check the side plates for visible wear. Check to see if excessive play exists in pins and rollers. Check for damaged rollers. Replace as required.

3. With the chain installed on the machine, excessive wear may be roughly determined by attempting to pull the chain away from the rear sprocket. If the chain will lift away more than one-half the length of the sprocket teeth, remove and inspect.

If any portion of the chain shows signs of damage, or if either sprocket shows signs of excessive wear, remove and inspect.



Chaîne

N.B.:

Pour plus de détails, prière de se reporter aux Tableau de Graissage et d'Entretien.

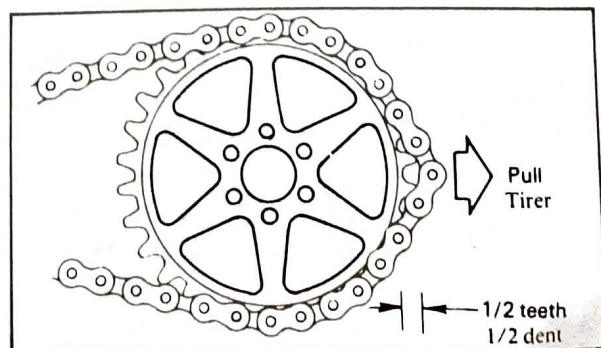
1. Contrôler la souplesse de la chaîne en la tenant de la manière illustrée. Si certains maillons sont grippés, mettre la chaîne à tremper dans un solvant, et la nettoyer avec une brosse, ensuite, la sécher à l'air comprimé.

Huiler complètement la chaîne et essayer d'éliminer les noeuds en faisant jouer les.

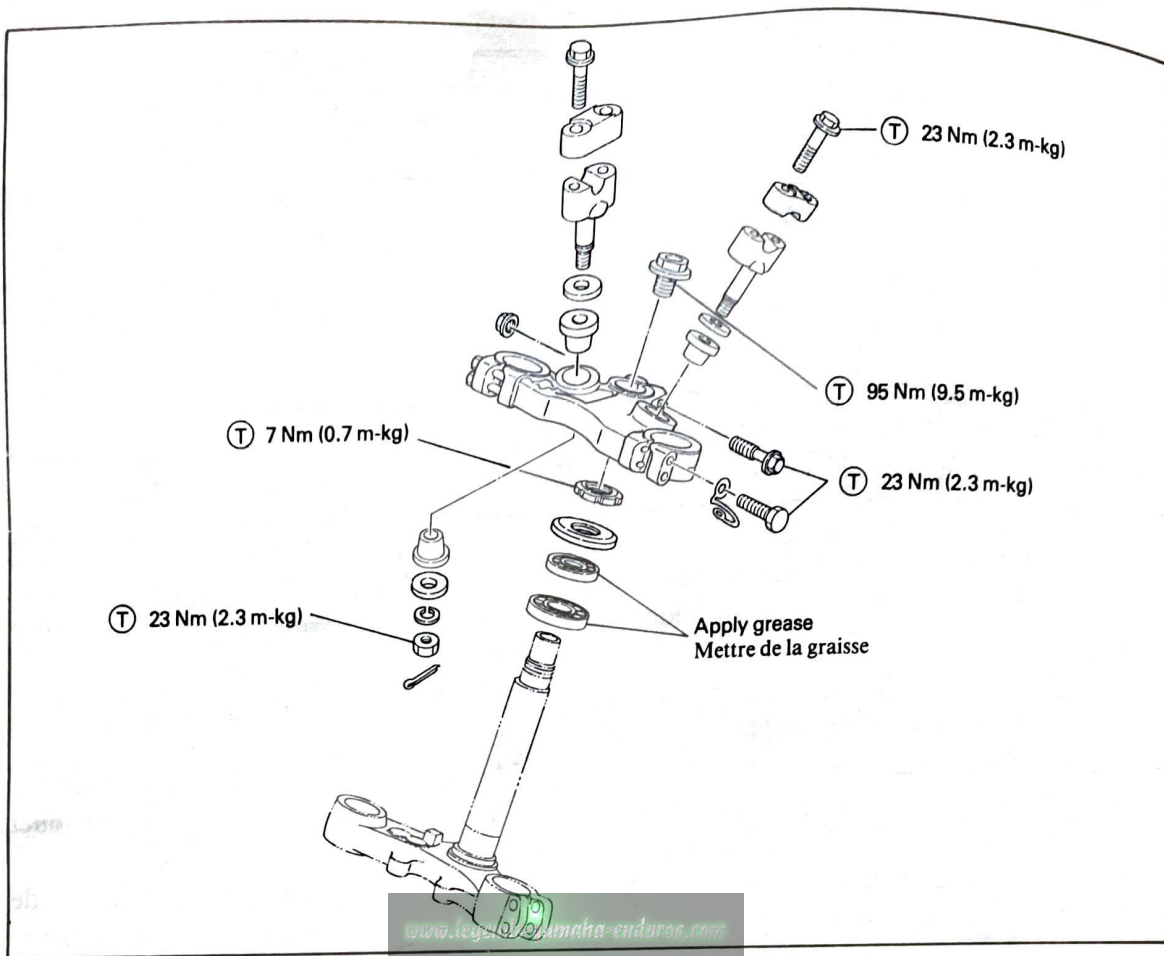
2. Vérifier si les flasques de maillons de chaîne ne présentent pas d'usure évidente et s'il n'y a pas de jeu excessif dans les rouleaux et rivets.

Contrôler l'état des rouleaux. Remplacer si nécessaire.

3. Une méthode très simple permet de contrôler l'usure de la chaîne en place sur la moto: elle consiste à écarter la chaîne du pignon arrière. Si on arrive à l'écarter d'une distance correspondant à plus de la moitié de la longueur d'une dent de pignon, démonter et examiner la chaîne. Démonter et examiner la chaîne et les pignons si une de ces pièces porte des signes de dommage ou d'usure excessive.



STEERING HEAD



Inspection

1. Wash the bearings in solvent.
2. Inspect the bearings for pitting or other damage. Replace the bearings if pitted or damaged. Replace the races when bearings are replaced.
3. Clean and inspect the bearing races. If races are damaged, replace races and bearings.
4. Install the bearings in the races. Spin bearings. If the bearings hand up or are not smooth in their operation in the races, replace bearings and races.

Inspection

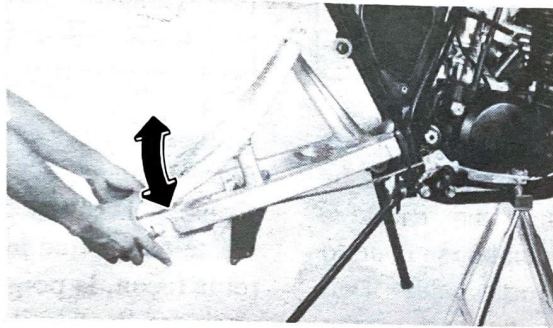
1. Nettoyer les roulements dans du solvant.
2. Voir si les roulements sont piqués ou s'ils présentent d'autres dommages. Remplacer les roulements s'ils sont piqués ou endommagés. Remplacer les chemins de roulement quand les roulements sont remplacés.
3. Nettoyer et inspecter les chemins de roulement. Si les chemins de roulement sont endommagés, remplacer les chemins de roulement, et les roulements.
4. Mettre en place les roulements dans les chemins de roulement. Faire tourner les roulements. Si les roulements accrochent ou ne sont pas doux dans leur fonctionnement dans les chemins de roulement, remplacer les roulements et les chemins de roulement.

Swing Arm Inspection

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

Swing arm free play:
0 ~ 1 mm (0 ~ 0.04 in)

2. If free play is excessive, remove swing arm and replace swing arm bushings.



3. Check the swing arm for cracks. If there is any crack, repair or replace the swing arm, as required.
4. For installation, refer to the figure below.

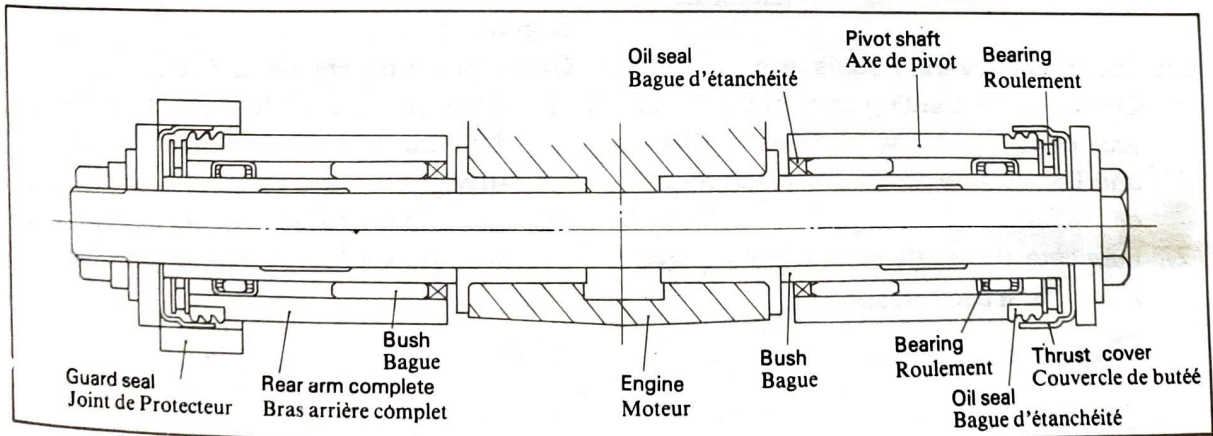
Contrôle de la fourche oscillante

1. Après dépose de la roue et des amortisseurs arrière, saisir les bras de fourche oscillante par leurs extrémités, et les secouer latéralement pour détecter le jeu éventuel.

Jeu max. admissible pour la fourche oscillante: 0 ~ 1 mm

2. En cas de jeu excessif, démonter la fourche oscillante et remplacer ses bagues.

3. Contrôler si le bras oscillant n'est pas fendu. S'il y a la moindre fente, réparer ou changer le bras oscillant, comme nécessaire.
4. Pour la mise en place, se reporter à la figure suivante.



NOTE: When assembling, grease the following points.

1. Oil seal lips and inside of guard seal.
2. Inside of spacer.
3. Contact surfaces of bearing and bush.

N.B.: Lors du montage, graisser les points suivants.

1. Lèvres de bague d'étanchéité et intérieur de joint de protecteur.
2. Intérieur de l'entretoise.
3. Surfaces de contact de roulement et de douille.

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 your Yamaha dealer to replace them.

Recommended lubricant:
Yamaha Chain and Cable Lube or
SAE 10W/30 motor oil

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 levers, pedals, etc.

1. Lubricate the pivoting parts of the brake and clutch levers with Yamaha Chain and Cable Lube or SAE 10W/30 motor oil.
2. Lubricate the shaft of the brake pedal with lithium base grease.

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:
Yamaha Lube pour chaîne et câble
Huile moteur SAE 10W/30

Graissage du câble et de 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).

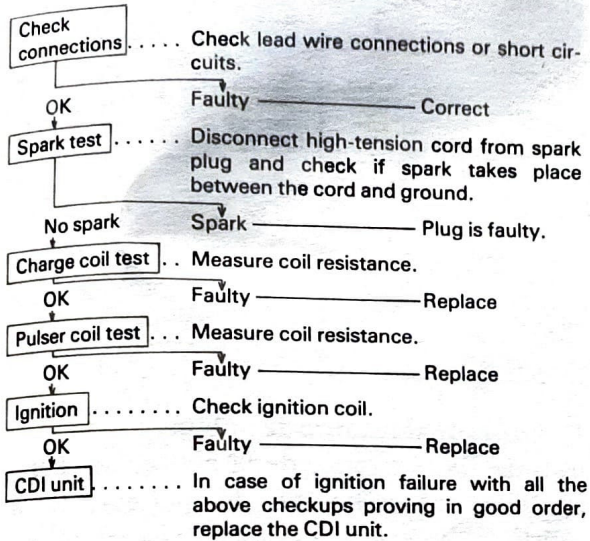
Graissage des leviers, pédales, etc.

1. Graisser les axes des leviers de frein et d'embrayage avec de l'huile moteur 10W/30.
2. Graisser l'axe de la pédale de frein avec de la graisse à base de savon au lithium.

ELECTRICAL

Troubleshooting

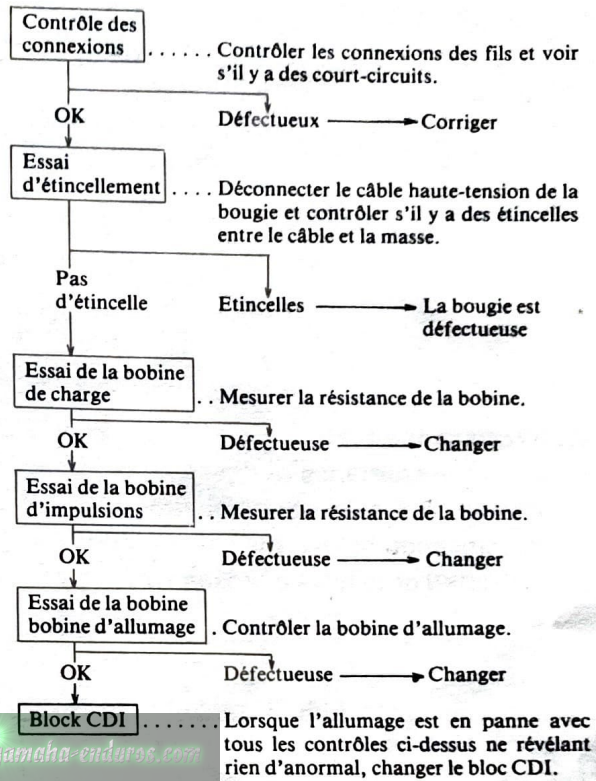
1. No spark is produced or weak.



PARTIE ELECTRIQUE

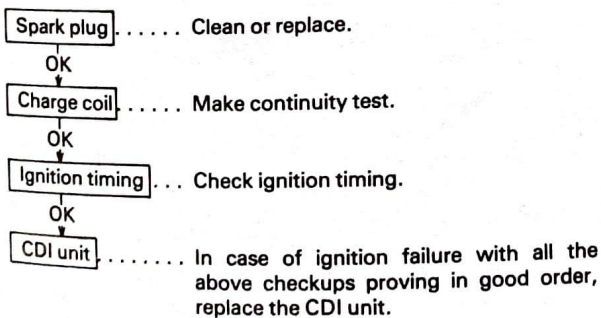
Dépannage:

1. Pas d'étincelle ou étincelles faibles.

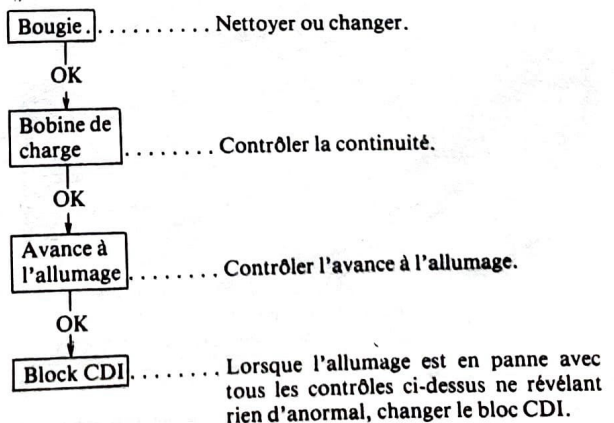


www.legends-yamaha-enduros.com

2. The engine starts but will not pick up speed.

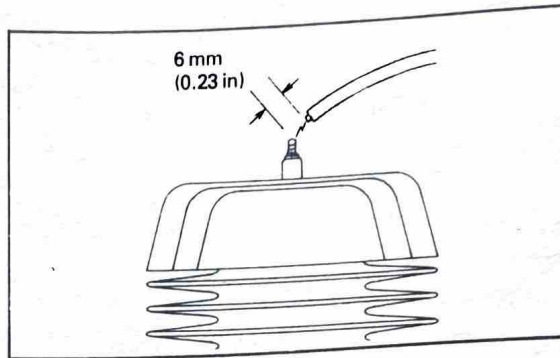


2. Le moteur démarre mais ne prend pas de vitesse.



Spark gap test

Remove the high tension wire from the spark plug cap, and as shown below, hold it 6 mm (0.23 in) off the plug. Kick the kick crank and check if spark takes place.



Essai d'étincelle

Enlever le câble haute-tension du capuchon de la bougie et, comme montré ci-dessous, le tenir à 6 mm de la bougie. Actionner le kick et contrôler s'il y a des étincelles.

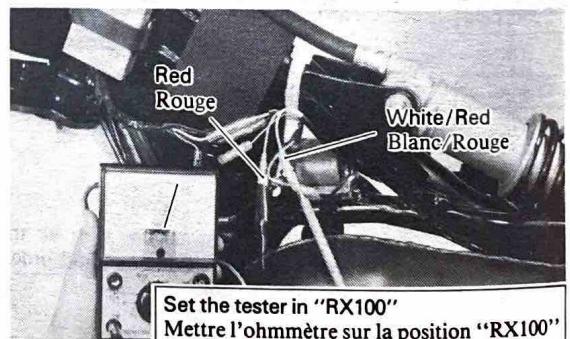
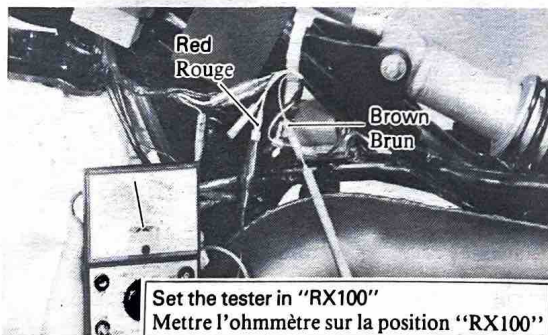
Coil resistance test

Measure the resistance of the charge coil and pulser coil. If the resistance measured is off the specification below, the coil is considered to be shorted or to have a broken wire.

Contrôle de résistance de bobine

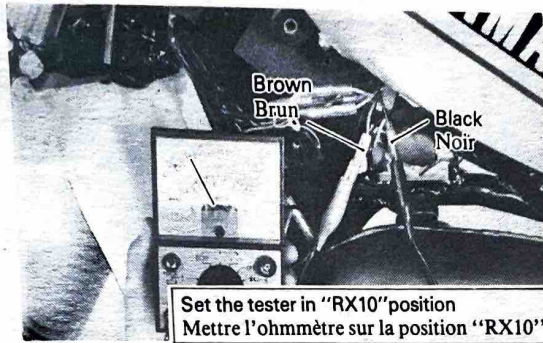
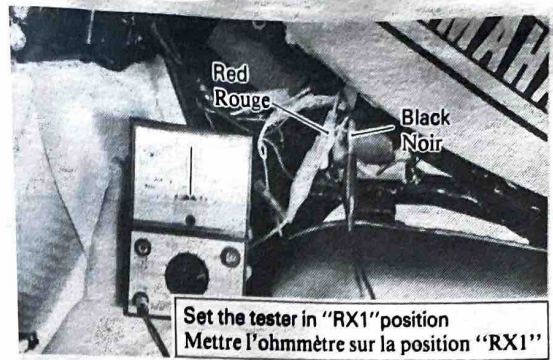
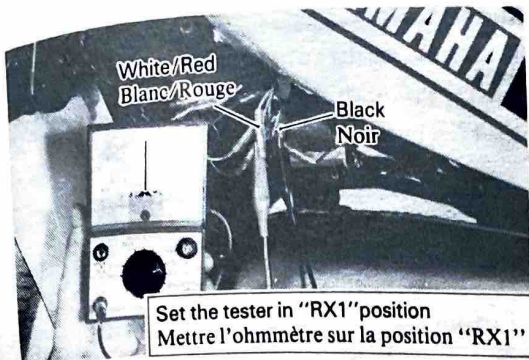
Mesurer la résistance de la bobine de charge et celle de la bobine du pulseur. Si la résistance mesurée est hors des caractéristiques données ci-dessous, la bobine est considérée comme étant court-circuitée ou comme ayant un fil coupé.

| | | | |
|--------|--|--------|---|
| YZ250G | Charge coil Low speed: 1,437Ω ± 10% (Red to Brown) | YZ250G | Bobine de charge Bas régime: 1.437Ω ± 10% (Entre Rouge et Brun) |
| | Charge (High speed) and Pulser coil: 500Ω ± 10% (Red to White/Red) | | Charge (Régime élevé) et Bobine d'impulsions: 500Ω ± 10% (Entre Rouge et Blanc/Rouge) |



| | |
|--------|--|
| YZ465G | Pulser coil: 12,4Ω ± 10% (Black to White/Red) |
| | Charge coil: High speed: 13,6Ω ± 10% (Black to Brown) Low speed: 420Ω ± 10% (Black to Red) |

| | |
|--------|--|
| YZ465G | Bobine d'impulsions: 12,4Ω ± 10% (Entre Noir et Blanc/Rouge) |
| | Bobine de charge: Régime élevé: 13,6Ω ± 10% (Entre Blanc et Brun) Bas régime: 420Ω ± 10% (Entre Noir et Rouge) |



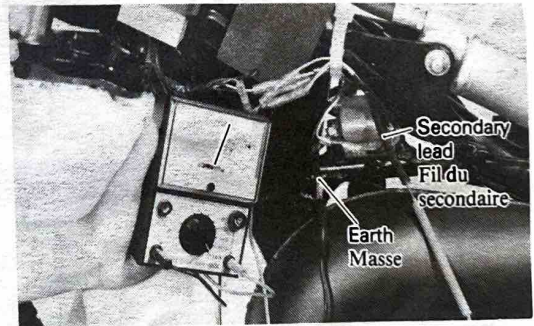
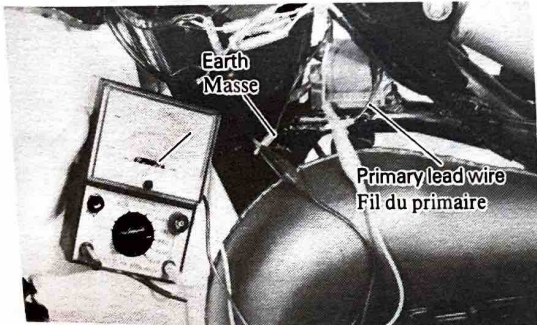
Ignition coil test

Use a pocket tester or equivalent ohmmeter to determine resistance and continuity of primary and secondary coil windings.

www.legends-yamaha.com

Essai de la bobine d'allumage

Pour déterminer la résistance et la continuité des enroulements primaire et secondaire de la bobine, utiliser un "Pocket Tester" ou un ohmmètre équivalent.



1. Primary coil resistance check
2. Secondary coil resistance check

1. Contrôle de la résistance de l'enroulement primaire
2. Contrôle de la résistance de l'enroulement secondaire

| | Primary coil resistance Use ($\Omega \times 1$) scale | Secondary coil resistance Use ($\Omega \times 100$) scale |
|--------|--|--|
| YZ465G | 1.0 $\Omega \pm 10\%$ | 5.9k $\Omega \pm 20\%$ |
| YZ250G | 0.6 $\Omega \pm 10\%$ | 6.2k $\Omega \pm 20\%$ |

| | Résistance de l'enroulement primaire Utiliser l'échelle ($\Omega \times 1$) | Résistance de l'enroulement secondaire Utiliser l'échelle ($\Omega \times 100$) |
|--------|--|--|
| YZ465G | 1,0 $\Omega \pm 10\%$ | 5,9k $\Omega \pm 20\%$ |
| YZ250G | 0,6 $\Omega \pm 10\%$ | 6,2k $\Omega \pm 20\%$ |

Engine stop switch

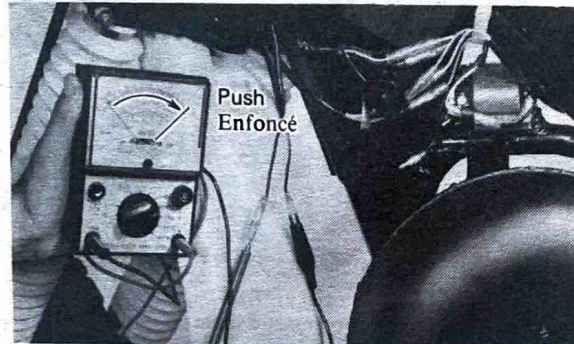
Switch may be checked for continuity with a pocket tester on the "R x 1" position.

| | Wire color | |
|------|-------------|-------|
| | Black/White | Black |
| Push | ○ | ○ |
| Free | — | — |

Commutateur d'arrêt de moteur

La continuité du commutateur peut être contrôlée à l'aide du testeur de poche (POCKET TESTER) utilisé sur la position "R x 1".

| | Couleur de fil | |
|---------|----------------|------|
| | Noir/Blanc | Noir |
| Enfoncé | ○ | ○ |
| Libre | — | — |

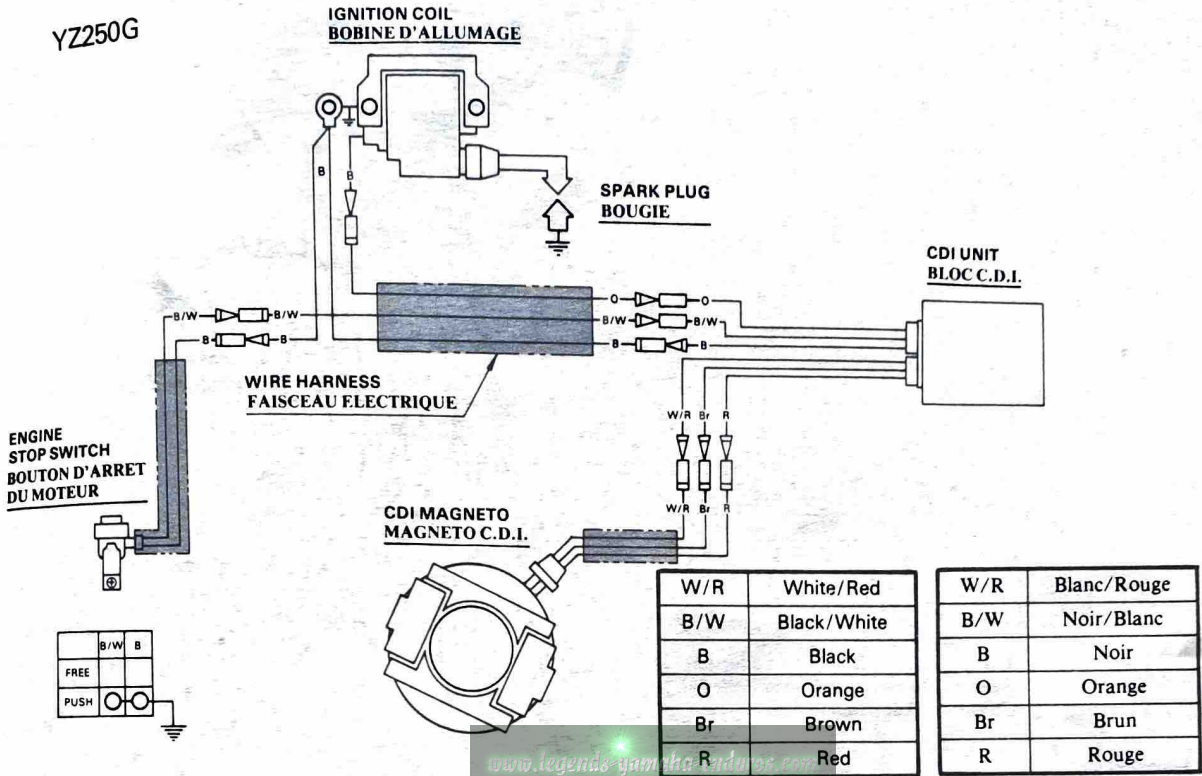


www.legends-yamaha-enduros.com

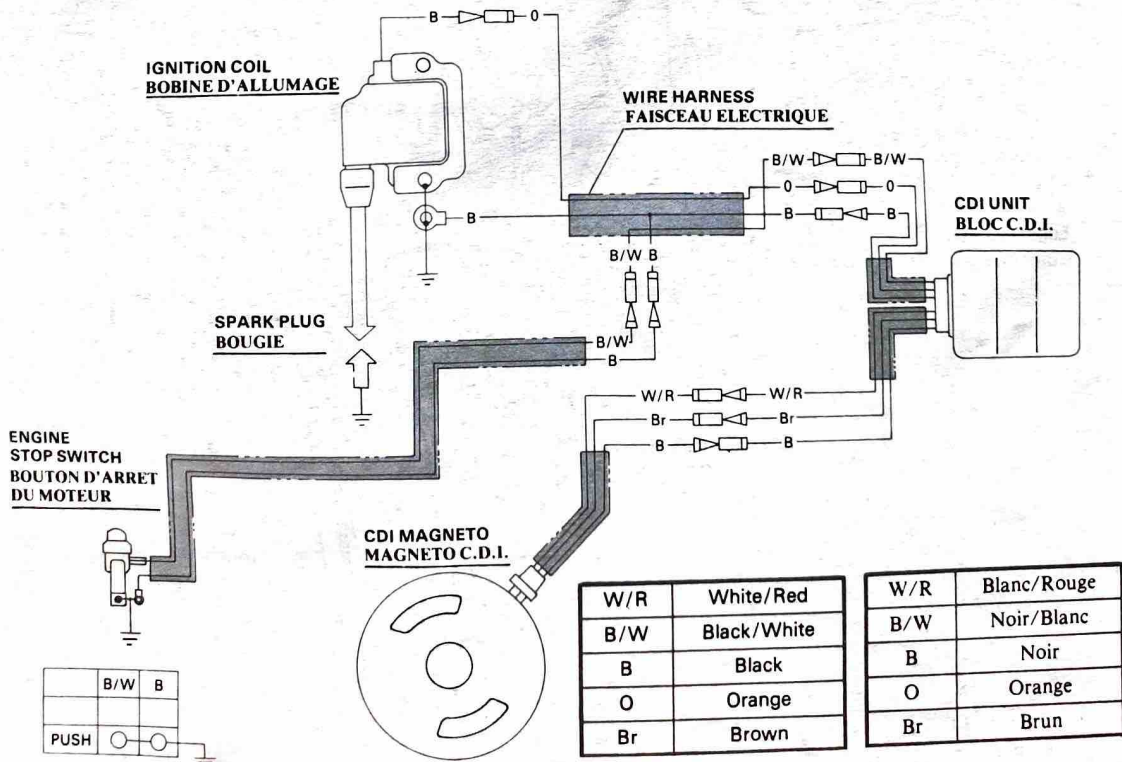
MISCELLANEOUS WIRING DIAGRAM

DIVERS SCHEMA DE CABLAGE

YZ250G

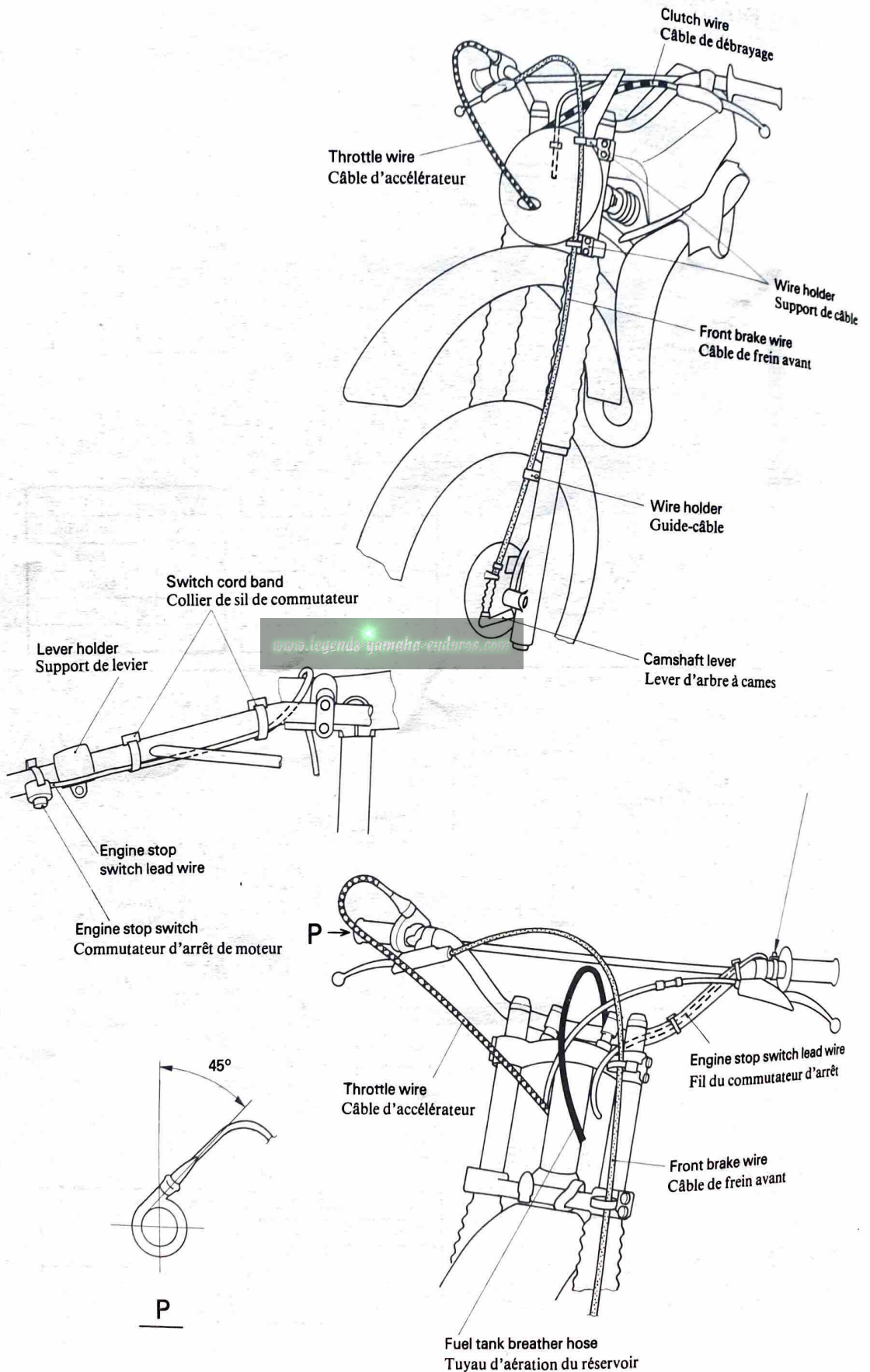


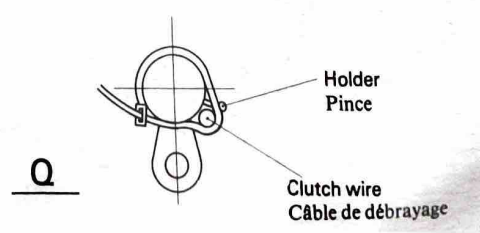
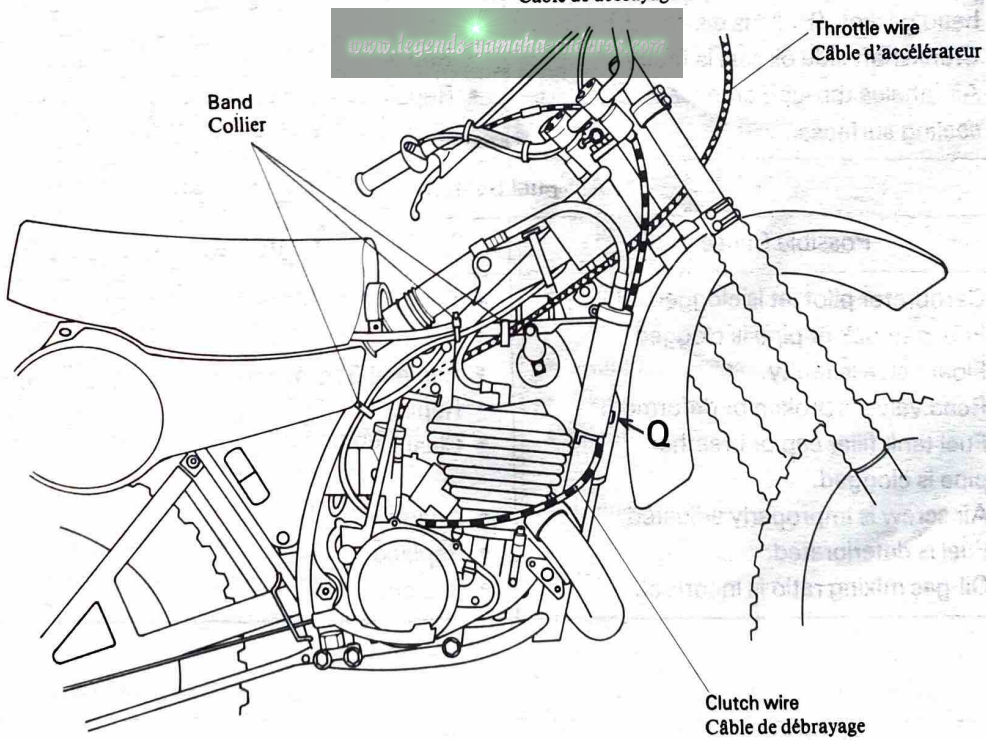
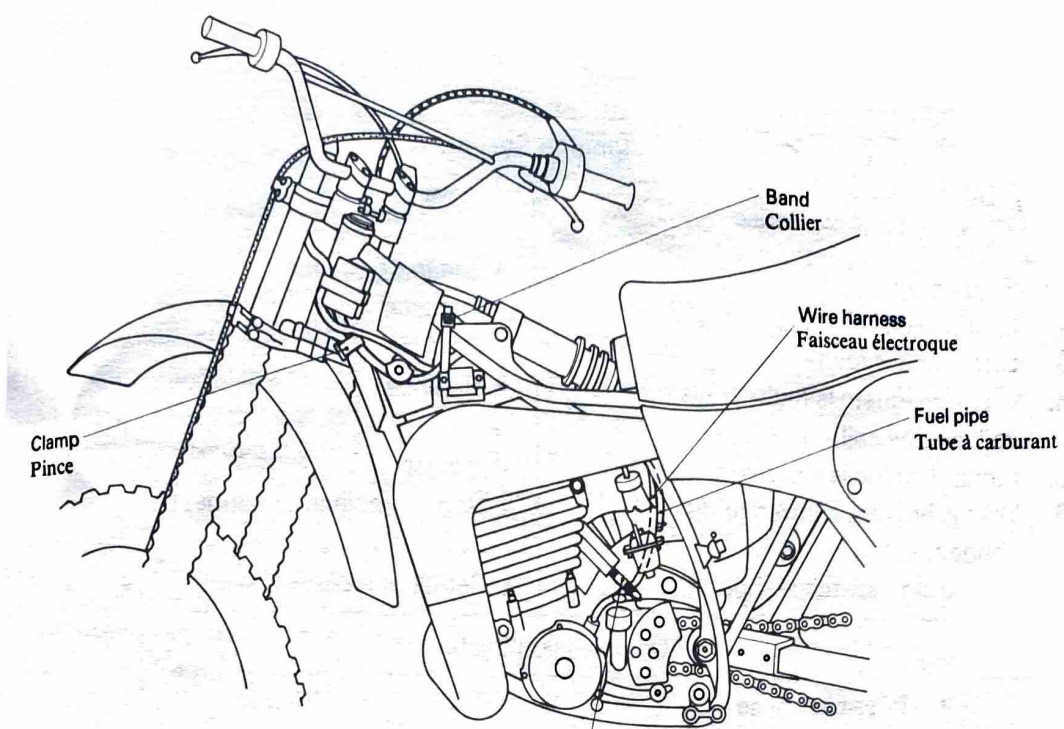
YZ465G



CABLE ROUTING DIAGRAM

SCHEMA DE CHEMINEMENT DES CABLES





TROUBLE SHOOTING GUIDE

Engine is hard to start or does not start.

| Ignition System | |
|--|--|
| Possible Cause | Remedy |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Spark plug is wet. 2. Ignition coil is faulty. 3. C.D.I. unit is faulty. 4. C.D.I. magneto is faulty (Pulser coil, source coil) 5. Ignition timing is incorrect. 6. Wire is broken, shorted or disconnected. 7. Engine stop switch is shorted. | <ul style="list-style-type: none"> • Clean or replace • Replace • Replace • Replace • Adjust • Repair, replace or connect • Repair or replace |
| Compression System | |
| Possible Cause | Remedy |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Piston rings are sticking or worn. 2. Cylinder or piston is worn or scratched. 3. Compression leaks passing cylinder head gasket. (Head is distorted.) 4. Crankshaft side oil seal is faulty. 5. Air inhales through crankcase sealing surfaces. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Repair or replace • Replace (or repair) • Replace • Repair |
| Air/Fuel System | |
| Possible Cause | Remedy |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Carburetor pilot jet is clogged. 2. Fuel petcock or pipe is clogged. 3. Float valve is faulty. 4. Reed valve is broken or deformed. 5. Fuel tank filler cap or breather pipe is clogged. 6. Air screw is improperly adjusted. 7. Fuel is deteriorated. 8. Oil-gas mixing ratio is incorrect. | <ul style="list-style-type: none"> • Clean • Clean • Replace (remove gasoline from crankcase) • Replace • Clean • Adjust • Replace • Replace |

Poor High Speed Performance

| Ignition System | |
|--|---|
| Possible Cause | Remedy |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Spark plug is dirty or plug gap is too narrow. 2. C.D.I. unit is faulty. 3. C.D.I. magneto is faulty. 4. Ignition coil is faulty. 5. Ignition timing is incorrect. 6. Loose wire connection. | <ul style="list-style-type: none"> • Clean, repair or replace • Replace • Replace • Replace • Replace • Repair |
| Compression System | |
| Possible Cause | Remedy |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Piston rings are sticking or worn. 2. Cylinder or piston is worn or scratched. 3. Compression leakage through crankcase sealing surfaces or crankshaft side oil seal. 4. Carbon deposits in combustion chamber (Piston, Cylinder head). | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Repair or replace • Repair or replace • Decarbonize |
| Air/Fuel System | |
| Possible Cause | Remedy |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Clogged carburetor jets. 2. Improperly adjusted main jet (High speed) 3. Improperly adjusted jet needle (Medium speed) 4. Incorrect fuel level 5. Dirty or clogged air cleaner element 6. Clogged fuel tank filler cap or carburetor breather pipe. 7. Clogged fuel petcock or kinked fuel pipe. 8. Deteriorated fuel. 9. Improper oil-gas mixing ratio 10. Cracked or broken exhaust pipe (Leakage of exhaust gases). | <ul style="list-style-type: none"> • Clean • Adjust • Adjust • Adjust • Clean • Clean • Clean or repair • Replace • Replace • Replace |

Overheat

| Possible Cause | Remedy |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Incorrect air/fuel mixture 2. Air leaks through carburetor joint. 3. Incorrect ignition timing 4. Carbon builds up in cylinder head or on piston head. 5. Improper spark plug heat range (too hot) 6. Fuel is deteriorated or oil-gas mixing ratio is incorrect. | <ul style="list-style-type: none"> • Adjust • Repair or replace • Adjust • Decarbonize • Replace • Replace |

Transmission and shifter

| Trouble | Possible Cause | Remedy |
|-------------------------------------|--|--|
| Gears slip off | <ol style="list-style-type: none"> 1. Gear dogs are worn. 2. Shift forks are bent. (burnt or worn) 3. Shift cam stopper spring is fatigued. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Replace • Replace |
| Gear shifts skipping over the next. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Shift cam stopper spring is fatigued. 2. Shift forks are bent. (burnt or worn) | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Replace |
| Gear does not select | <ol style="list-style-type: none"> 1. Shift cam is worn. (broken) 2. Change shaft is bent. 3. Shift arm spring is broken. 4. Gears are broken. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Replace • Replace • Removal (Replace) |
| Shift pedal does not return. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Change return spring is broken. 2. Change shaft is bent. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Replace |

Clutch

| Trouble | Possible Cause | Remedy |
|--------------|--|--|
| Clutch slips | <ol style="list-style-type: none"> 1. Friction plate is worn. 2. Clutch plate is worn. 3. Clutch spring is fatigued. 4. Pressure plate is deformed. 5. Clutch plug is too small. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Replace • Replace • Replace • Adjust |
| Clutch drags | <ol style="list-style-type: none"> 1. Clutch plate is warped. 2. Clutch lock nut is loosen. 3. Friction plate is broken. 4. Clutch play is too much. 5. Oil viscosity is incorrect. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Replace • Replace • Adjust • Replace |

CHASSIS

| Steering head is loose | | |
|--|---|---|
| Possible Cause | Remedy | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Roller is worn. 2. Steering lock nut is loose. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Retighten | |
| Wheels have excessive run-out | | |
| Possible Cause | Remedy | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Bearing is worn. 2. Rim has dent. 3. Spokes are loose (or broken). 4. Axle nut is loose. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Repair or replace • Retighten or replace • Retighten | |
| Brakes | | |
| Problem | Possible Cause | Remedy |
| Faulty | <ol style="list-style-type: none"> 1. Brake shoes are worn. 2. Brake is improperly adjusted. 3. Brake drum contains water. 4. Lining is greasy.. | <ul style="list-style-type: none"> • Replace • Adjust • Clean • Degrease or replace |
| Not return smoothly | <ol style="list-style-type: none"> 1. Wire is starved for oil. 2. Camshaft is starved for grease. 3. Return spring or brake shoe spring is broken. 4. Brake pedal axle is starved for grease. | <ul style="list-style-type: none"> • Grease or replace • Grease • Replace • Grease |
| Frame and Swing Arm | | |
| Possible Cause | Remedy | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Frame is cracked. 2. Rear arm is bend. 3. Rear arm is cracked. 4. Bushing is worn. | <ul style="list-style-type: none"> • Weld, reinforce or replace • Repair or replace • Replace • Replace | |

GUIDE DE DEPANNAGE

Le moteur est difficile à démarrer ou ne démarre pas.

| Système d'Allumage | |
|---|---|
| Cause Possible | Remède |
| <ol style="list-style-type: none">1. Bougie humide2. Bobine d'allumage défectueuse3. Bloc C.D.I. défectueux4. Magnéto C.D.I. défectueuse (Bobine de pulseur, bobine d'alimentation)5. Avance à l'allumage incorrecte6. Fil coupé, court-circuité ou débranché7. Commutateur d'arrêt du moteur court-circuité | <ul style="list-style-type: none">• Nettoyer ou changer• Changer• Changer• Changer• Régler• Réparer, changer ou brancher• Réparer ou changer |
| Système de compression | |
| Cause Possible | Remède |
| <ol style="list-style-type: none">1. Segments grippés ou usés2. Cylindre ou piston usé ou rayé3. Pertes de compression par le joint de culasse. (Culasse déformée)4. Bague d'étanchéité latérale du vilebrequin défectueuse5. Air passant par les plans de joint du carter | <ul style="list-style-type: none">• Changer• Réparer ou changer• Changer (ou réparer)• Changer• Réparer |
| Système Air/Essence | |
| Cause Possible | Remède |
| <ol style="list-style-type: none">1. Gicleur de ralenti obstrué2. Robinet ou tube à essence obstrué3. Pointeau défectueux4. Clapets flexibles cassés ou déformés5. Bouchon ou reniflard du réservoir à essence obstrué6. Vis de dosage d'air mal réglée7. Essence défraîchie8. Taux du mélange huile/essence incorrect | <ul style="list-style-type: none">• Nettoyer• Nettoyer• Changer (enlever l'essence du carter)• Changer• Nettoyer• Régler• Changer• Changer |

Mauvais Rendement A Grande Vitesse

| Système d'Allumage | |
|---|--|
| Cause Possible | Remède |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Bougie sale ou trop petit écartement des électrodes 2. Bloc C.D.I. défectueux 3. Magnéto C.D.I. défectueuse 4. Bobine d'allumage défectueuse 5. Avance à l'allumage incorrecte 6. Connection de fil desserrée | <ul style="list-style-type: none"> • Nettoyer, réparer ou changer • Changer • Changer • Changer • Régler • Réparer |
| Système de compression | |
| Cause Possible | Remède |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Segments grippés ou usés 2. Cylindre ou piston usé ou rayé 3. Perte de compression par les plans de joint du carter ou la bague d'étanchéité latérale du vilebrequin 4. Dépôts de calamine dans la chambre de combustion (Piston, Culasse) | <ul style="list-style-type: none"> • Changer • Réparer ou changer • Réparer ou changer • Décalaminer |
| Système Air/Essence | |
| Cause Possible | Remède |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Gicleurs obstrués 2. Gicleur principal (Grande vitesse) mal réglé 3. Aiguille de gicleur (Vitesse moyenne) mal réglée 4. Niveau d'essence incorrect 5. Élément de filtre à air sale ou obstrué 6. Bouchon du réservoir à essence ou carburateur obstrués. 7. Robinet à essence obstrué ou tube à essence écrasé 8. Essence défraîchie 9. Taux du mélange huile/essence incorrect 10. Tuyau d'échappement fendu ou cassé (Les gaz d'échappement fuient.) | <ul style="list-style-type: none"> • Nettoyer • Régler • Régler • Régler • Nettoyer • Nettoyer • Nettoyer ou réparer • Changer • Changer • Changer |

Surchauffe

| Cause Possible | Remède |
|--|----------------------|
| 1. Mélange air/essence incorrect | • Régler |
| 2. Fuite d'air par le raccord du carburateur | • Réparer ou changer |
| 3. Avance à l'allumage incorrecte | • Régler |
| 4. Calamine s'accumulant dans la culasse ou sur la calotte du piston | • Décalaminer |
| 5. Bougie de gamme thermique incorrecte (trop élevée) | • Changer |
| 6. Carburant défraîchi ou taux du mélange huile/essence incorrect | • Changer |

Boîte à vitesses et sélecteur

| Problème | Cause Possible | Remède |
|---------------------------------------|---|--|
| Les engrenages glissent | 1. Crabots usés 2. Fourchettes tordues (brûlées ou usées) 3. Ressort de butée de barillet fatigué | • Changer • Changer • Changer |
| Sélection impossible | 1. Barillet usé (cassé) 2. Axe de sélecteur tordu 3. Ressort de bras de sélecteur cassé 4. Engrenages cassés | • Changer • Changer • Changer • Enlever (Changer) |
| La pédale de sélecteur ne revient pas | 1. Ressort de rappel cassé 2. Axe de sélecteur tordu | • Changer • Changer |

Embrayage

| Problème | Cause Possible | Remède |
|--------------------|---|--|
| L'embrayage patine | 1. Disque de friction usé 2. Disque d'embrayage usé 3. Ressort d'embrayage fatigué 4. Disque de pression déformé 5. Le jeu de l'embrayage est trop faible | • Changer • Changer • Changer • Changer • Régler |
| L'embrayage broute | 1. Disque d'embrayage voilé 2. Contre-écrou d'embrayage desserré 3. Disque de friction cassé 4. Le jeu de l'embrayage est trop important 5. Huile de viscosité incorrecte | • Changer • Changer • Changer • Régler • Changer |

PARTIE-CYCLE

| La tête de fourche a du jeu | | |
|---|--|--|
| Cause Possible | | Remède |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Rouleau usé 2. Contre-écrou de direction desserré | | <ul style="list-style-type: none"> • Changer • Resserrer |
| Les roues sont excessivement voilées | | |
| Cause Possible | | Remède |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Roulement usé 2. Jante cabossée 3. Rayons desserrés ou cassés 4. Ecrou d'axe desserré | | <ul style="list-style-type: none"> • Changer • Réparer ou changer • Resserrer ou changer • Resserrer |
| Freins | | |
| Problème | Cause Possible | Remède |
| Défectueux | <ol style="list-style-type: none"> 1. Mâchoires usées 2. Frein mal réglé 3. Eau dans tambour de frein 4. Garniture graisseuse | <ul style="list-style-type: none"> • Changer • Régler • Nettoyer • Dégraisser ou changer |
| Ne revient pas en douceur | <ol style="list-style-type: none"> 1. Câble manquant d'huile 2. Axe à came manquant de graisse 3. Ressort de rappel ou ressort de mâchoire cassé 4. Axe de pédale de frein manquant de graisse | <ul style="list-style-type: none"> • Huiler ou changer • Graisser • Changer • Graisser |
| Cadre et Bras Oscillant | | |
| Problème | | Remède |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Cadre fendu 2. Bras arrière tordu 3. Bras arrière fendu 4. Bague usée | | <ul style="list-style-type: none"> • Souder, renforcer ou changer • Réparer ou changer • Changer • Changer |

CLEANING AND STORAGE

A. CLEANING

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

1. Before cleaning the machine:
Block off end of exhaust pipe to prevent water entry; a plastic bag and strong rubber band may be used.
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. Excessive hose pressure may cause water seepage and contamination of wheel bearings, front forks, brake drums, 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 reach hard-to-get-to places.
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.

NETTOYAGE ET REMISAGE

A. NETTOYAGE

Nous conseillons de nettoyer la moto 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:
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.
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. Eliminer la crasse et le détergent à l'aide d'un tuyau d'arrosage, en employant juste la pression d'eau nécessaire, car une pression excessive risque de provoquer des infiltrations d'eau dans les roulements à billes des roues, la fourche avant, les tambours de 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. 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. Clean the seat with a vinyl upholstery cleaner to keep the cover pliable and glossy.
8. Automotive-type wax may be applied to all painted and chrome-plated surfaces. Avoid combination cleaner-waxes. Many contain abrasives which may mar paint or protective finish.
9. After finishing, start the engine immediately and allow to idle for several minutes.

B. STORAGE

Long term storage (30 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 spark plug, pour about one tablespoon of SAE 10W/30 oil in spark plug hole(s) and re-install spark plug. Kick engine over several times (with ignition off) to coat cylinder walls with oil.
3. Remove drive chain. Clean thoroughly with solvent and lubricate. Re-install chain or store in a plastic bag (tie to frame for safe-keeping).
4. Lubricate all control cables.
5. Block up frame to raise both wheels off ground.
6. Tie a plastic bag over exhaust pipe outlet to prevent moisture from entering.
7. 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.

7. Nettoyer la selle avec un produit de nettoyage pour simili-cuir, afin de conserver à la housse de selle sa souplesse et son lustre.
8. 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 des abrasifs susceptibles d'abîmer la peinture ou l'émail protecteur des réservoirs s'essence et d'huile.
9. Immédiatement après avoir terminé le nettoyage, mettre le moteur en marche, et le laisser tourner au ralenti pendant plusieurs minutes.

B. REMISAGE

Si la motocyclette doit être remise pendant une longue période (un mois ou plus), certaines précautions sont requises pour 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 la bougie, et verser l'équivalent d'une cuillerée à soupe d'huile SAE 10W/30 dans le trou de bougie. Remonter la bougie. Actionner plusieurs fois le kick (contact coupé), afin de répartir l'huile sur les parois intérieures du cylindre.
3. 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).
4. Graisser tous les câbles de commande.
5. Caler la motocyclette de manière à séparer ses deux roues du sol.
6. Attacher un sachet en plastique sur la sortie du tuyau d'échappement, pour le protéger de l'humidité.
7. 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.

NOTE:

Make any necessary repairs before storing the motorcycle.

Eviter de mettre de l'huile sur les pièces en caoutchouc et la selle.

N.B.:

Effectuer toutes les réparations nécessaires avant de remettre la motocyclette.

www.legends-yamaha-enduros.com

SPECIFICATIONS

GENERAL

| Model | YZ250G | YZ465G |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|
| Model (I. B. M. No.) | 3R4 | 3R5 |
| Frame I. D. & Starting Number | 3R4-000101 | 3R5-000101 |
| Engine I. D. & Starting Number | 3R4-000101 | 3R5-000101 |
| Dimension: | | |
| Overall length | 2,155 mm (84.8 in) | 2,175 mm (85.6 in) |
| Overall width (standard) | 935 mm (36.8 in) | 935 mm (36.8 in) |
| Overall height (standard) | 1,195 mm (47.0 in) | 1,195 mm (47.0 in) |
| Seat height | 935 mm (36.8 in) | 935 mm (36.8 in) |
| Wheelbase | 1,455 mm (57.3 in) | 1,480 mm (58.3 in) |
| Minimum ground clearance | 310 mm (12.2 in) | 310 mm (12.2 in) |
| Weight: | | |
| Net weight | 97 kg (214 lb) | 102 kg (225 lb) |

Engine

| | | |
|---------------------------|---|--|
| Description: | | |
| Engine type | Air Cooled 2-stroke Gasoline, torque induction | ← |
| Engine model | 3R4 | 3R5 |
| Displacement | 246 cm ³ (15 cu. in) | 465 cm ³ (28.4 cu. in) |
| Bore × Stroke | 70 × 64 mm (2.756 × 2.52 in) | 85 × 82 mm (3.35 × 3.23 in) |
| Compression ratio | 8.1 : 1 | 7.0 : 1 |
| Starting system | Primary kick | ← |
| Ignition system | Capacitor Discharge Ignition | ← |
| Lubrication system | Mixed gasoline (Yamalube "R"; 32 : 1, Shell super M, Castrol R30; 20 : 1) | ← |
| Cylinder head: | | |
| Combustion chamber volume | 21 cm ³ (1.28 cu. in) | 49.5 cm ³ (3.0 cu. in) |
| Head gasket thickness | 0.8 mm | Copper/1.0 mm (0.04 in) |
| Cylinder: | | |
| Material | Cast iron sleeve with Aluminum alloy | ← |
| Bore size | 70 mm (2.756 in) | 85 mm (3.346 in) |
| Taper limit | 0.08 mm (0.0031 in) | ← |
| Out of round limit | 0.05 mm (0.0020 in) | ← |
| Piston: | | |
| Piston skirt clearance | 0.045 ~ 0.050 mm (0.0018 ~ 0.0019 in) | 0.050 ~ 0.055 mm (0.0020 ~ 0.0022 in) |
| Piston over size | 70.25, 70.50, 70.75, 71.00 mm (2.766, 2.776, 2.785, 2.795 in) | 85.25, 85.50, 85.75, 86.00 mm (3.356, 3.366, 3.376, 3.386 in) |

| Model | YZ250G | YZ465G |
|--|---|---|
| Piston rings: | | |
| Piston ring design (Top/Second) | Plain | ← |
| Ring end gap (installed) (Top/Second) | 0.3 ~ 0.5 mm (0.012 ~ 0.019 in) | ← |
| Ring groove side clearance (Top) | 0.04 ~ 0.08 mm (0.0016 ~ 0.0031 in) | ← |
| (Second) | 0.03 ~ 0.07 mm (0.0012 ~ 0.0028 in) | ← |
| Small end bearing: Type | Needle bearing | Needle bearing |
| Big end bearing: Type | Needle bearing | ← |
| Crankshaft: | | |
| Crankshaft assembly width (F) | 62 ⁺⁰ _{-0.05} mm (2.441 ⁺⁰ _{-0.002} in) | 66 ⁺⁰ _{-0.05} mm (2.598 ⁺⁰ _{-0.002} in) |
| Crankshaft deflection (A) | 0.03 mm (0.0012 in) | ← |
| Connecting rod big end side clearance (C) | 0.2 ~ 0.7 mm (0.008 ~ 0.028 in) | ← |
| Connecting rod small end deflection (S) | 0.4 ~ 2.0 mm (0.016 ~ 0.079 in) | ← |
| Crank bearing type (Left) | 6206C4 | 6306C4 |
| (Right) | 6206C4 | 6306C4 |
| Crank oil seal type (Left) | SD 30 × 55 × 12 | ← |
| (Right) | SW 40 × 55 × 12 | ← |
| Clutch: | | |
| Clutch type | Wet, multiple disc type | ← |
| Clutch operating mechanism | Inner push type, Cam axle | ← |
| Primary reduction ratio & method | 63/24 (2.625), Helical gear | ← |
| Friction plate — Thickness/Quantity | 3.0 mm/6 pcs | ← |
| — Wear limit | 2.7 mm | ← |
| Clutch plate — Thickness/Quantity | 2.3 mm/5 pcs | 1.6 mm |
| — Warp limit | 0.05 mm | 0.05 mm |
| Clutch spring | | |
| — Free length/Quantity | 36 mm/6 pcs | ← |
| — Wear limit | 35 mm | ← |
| Clutch housing axial play (wear limit) | 0.05 ~ 0.25 mm | ← |
| Push rod bending limit | 0.2 mm | ← |
| Transmission: | | |
| Type | Constant mesh 6 speed, Return type | Constant mesh 5 speed, Return |
| Gear ratio 1st (Teeth) (Ratio) | 30/14 (2.142) | 30/14 (2.142) |
| 2nd | 29/16 (1.812) | 28/16 (1.750) |
| 3rd | 24/17 (1.411) | 25/19 (1.315) |
| 4th | 24/21 (1.142) | 23/22 (1.045) |
| 5th | 22/23 (0.956) | 20/24 (1.833) |
| 6th | 21/24 (0.875) | — |
| Transmission gear oil quantity & type | Total: 750 ~ 850 cm ³ Exchange: 700 ~ 800 cm ³ Yamalube 4-cycle oil or SAE 10W/30 "SE" motor oil | ← |
| Secondary reduction ratio & method | 48/13 (3.692), Chain | 46/14 (3.286) |
| Intake: | | |
| Air cleaner — Type/Quantity | Oiled foam rubber/1 pc | ← |
| — Oil grade | Air cooled 2-stroke engine oil | ← |

| Model | YZ250G | YZ465G |
|---------------------------------|---------------------|---------------------|
| Reed valve: | | |
| Type | V | ← |
| Bending limit | 0.6 mm | ← |
| Valve lift | 12 ± 0.2 mm | ← |
| Carburetor: | | |
| Type & Manufacturer/Quantity | VM38SS, Mikuni/1 pc | VM38SS, Mikuni/1 pc |
| I.D. mark | 3R400 | 3R500 |
| Main jet (M.J.) | #370 | #390 |
| Air jet (A.J.) | ø2.5 | |
| Jet needle-clip position (J.N.) | 6F16-3 | 6F16-3 |
| Needle jet (N.J.) | P-8 | P-8 |
| Cutaway (C.A.) | 3.0 | 3.0 |
| Pilot jet (P.J.) | 60 | 50 |
| Air screw (turns out) (A.S.) | 2.0 | 1-1/2 |
| Starter jet (G.S.) | 80 | 80 |
| Fuel level (F.L.) | 27 mm ± 1.0 mm | 27 mm ± 1.0 mm |

Chassis

| | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------|
| Frame: | | |
| Frame design | Tubular steel semidouble cradle | ← |
| Steering system: | | |
| Caster | 30° | ← |
| Trail | 132 mm | 130 mm |
| Bearing type | Taper roller bearing | ← |
| Lock to lock angle | 86° | ← |
| Front suspension: | | |
| Type | Telescopic fork | ← |
| Damper type | Coil, air spring, oil damper | ← |
| Front fork travel | 300 mm (11.81 in) | ← |
| Front fork springs: | | |
| Free length | 608 mm (23.94 in) | ← |
| Wire diameter × Winding diameter | 4.3 × 31 mm (0.17 × 1.22 in) | ← |
| Spring constant | K = 0.325 kg/mm | ← |
| Inner tube outside diameter | 38 mm (1.50 in) | ← |
| Oil seal type | SD-38-50.5-10.5 | ← |
| Front fork oil quantity & type | 387 cm ³ (13 oz)/SAE #10 | ← |
| Rear suspension: | | |
| Type | Monocross suspension | ← |
| Gas pressure | 15 kg/cm ² (213 psi) | ← |
| Gas properties | Nitrogen gas | ← |
| Absorber stroke | 158 mm (6.22 in) | ← |
| Wheel travel | 300 mm (11.81 in) | 310 mm |
| Compression spring: | | |
| Free length | 365 mm (14.37 in) | ← |
| Set length | 356 mm (14 in) | ← |
| Spring constant | K = 2.1 ~ 5.1 kg/mm | ← |
| Number of windings | 15.5 | ← |
| Spring diameter | 11.5 mm (0.453 in) | ← |
| Spring O.D. | 84 mm (3.31 in) | ← |
| Swing arm free play | 1 mm (0.04 in) | ← |
| Pivot shaft — outside diameter | 16 mm (0.63 in) | ← |

| Model | YZ250G | YZ465G |
|---|--|--------------------|
| Fuel tank: Capacity | 7.6 l (6.7 IMP qt) | 9.0 l (7.9 IMP qt) |
| Wheel: Tire size (Front) (Rear) | 3.00-21-4PR 5.10-18-4PR | ← ← |
| Tire pressure (STD) (Front) (Rear) | 1.0 bar (1.0 kg/cm ²) 1.0 bar (1.0 kg/cm ²) | ← ← |
| Rim size (Front) (Rear) | 1.60-21 2.15-18 | ← 2.50-18 |
| Rim run out limit (Front/Rear) – Vertical – Lateral | 2 mm (0.08 in) 2 mm (0.08 in) | ← ← |
| Secondary drive chain type: Type | DK520DS | ← |
| Number of links | 106 | 108 |
| Chain free play | 10 ~ 15 mm | ← |
| Brake: Front brake: Type | Leading trailing | Two leading |
| Drum diameter | 130 mm (5.12 in) | ← |
| Shoe diameter × Width | 130 × 22 mm (5.12 × 0.87 in) | ← |
| Shoe spring free length | 36.5 mm (1.44 in) | ← |
| Lining thickness/Wear limit | 4 mm/2 mm (0.16 in/0.08 in) | ← |
| Rear brake: Type | Leading trailing | ← |
| Drum diameter | 130 mm (5.12 in) | 160 mm |
| Shoe diameter × Width | 130 × 28 mm (5.12 × 1.10 in) | 160 × 25 mm |
| Shoe spring free length | 36.5 mm (1.44 in) | 68 mm |
| Lining thickness/Wear limit | 4 mm/2 mm (0.16 in/0.08 in) | ← |

Electrical

| | | |
|---|--|--|
| Ignition system: Type – Model/Manufacturer – Charge coil resistance (Low speed) (High speed) – Pulsar coil resistance | Capacitor Discharge Ignition M100/Hitachi 1,437Ω ± 10% (Red to Brown) 500Ω ± 10% (Red to White/Red) 500Ω ± 10% (Red to White/Red) | ← F03T20 171/Mitsubishi 420Ω ± 10% (Black to brown) 13.6Ω ± 10% (Black to Red) 12.4Ω ± 10% (Black to White/Red) |
| Ignition timing: | BTDC 10° at 7,600 r/min (0.61 mm BTDC) | BTDC 16° at 2,000 r/min (2.0 mm BTDC) |
| Ignition coil: Model/Manufacturer Spark gap Primary winding resistance Secondary winding resistance | CM61-20/Hitachi 6 mm or more 0.6Ω ± 10% 6.2kΩ ± 20% | F06T41174/Mitsubishi 6 mm or more 1.0Ω ± 10% 5.9kΩ ± 20% |
| Spark plug: Type/Manufacture Spark plug gap | N2G/Champion 0.5 mm (0.02 in) | N3/Champion 0.6 ~ 0.7 mm (0.024 ~ 0.028 in) |
| CDI unit: Type/Manufacturer | T1A01-28/Hitachi | F08T01472/Mitsubishi |

Tightening torque

| Engine | Tightening torque | |
|------------------------|-------------------|----------------------------|
| Cylinder head | M8 | 25 Nm (2.5 m-kg, 18 ft-lb) |
| Spark plug | M14 | 25 Nm (2.5 m-kg, 18 ft-lb) |
| Cylinder | M10 | 33 Nm (3.3 m-kg, 24 ft-lb) |
| Primary drive gear | M18 | 75 Nm (7.5 m-kg, 54 ft-lb) |
| Clutch boss | M20 | 75 Nm (7.5 m-kg, 54 ft-lb) |
| Clutch spring | M6 | 8 Nm (0.8 m-kg, 6 ft-lb) |
| Drive sprocket | M20 | 75 Nm (7.5 m-kg, 54 ft-lb) |
| Kick crank | M12 | 50 Nm (5.0 m-kg, 36 ft-lb) |
| Change pedal | M6 | 10 Nm (1.0 m-kg, 8 ft-lb) |
| Reed valve | M3 | 1 Nm (0.1 m-kg, 0.7 ft-lb) |
| Inner rotor | M10 | 35 Nm (3.5 m-kg, 26 ft-lb) |
| Outer rotor | M12 | 80 Nm (8.0 m-kg, 56 ft-lb) |
| Stator | M6 | 8 Nm (0.8 m-kg, 6 ft-lb) |
| Chassis | | |
| Engine mounting bolt; | | |
| Front upper | M8 | 30 Nm (3.0 m-kg, 22 ft-lb) |
| Front under | M8 | 30 Nm (3.0 m-kg, 22 ft-lb) |
| Rear upper | M10 | 65 Nm (6.5 m-kg, 46 ft-lb) |
| Engine mount stay; | | |
| Front | M8 | 15 Nm (1.5 m-kg, 10 ft-lb) |
| Upper | M8 | 15 Nm (1.5 m-kg, 10 ft-lb) |
| Handle crown; | | |
| Steering shaft | M14 | 95 Nm (9.5 m-kg, 68 ft-lb) |
| Steering pinch | M8 | 23 Nm (2.3 m-kg, 16 ft-lb) |
| Inner tube | M8 | 23 Nm (2.3 m-kg, 16 ft-lb) |
| Handle holder | M8 | 23 Nm (2.3 m-kg, 16 ft-lb) |
| Front fork; | | |
| Cap bolt | M34 | 23 Nm (2.3 m-kg, 16 ft-lb) |
| Under bracket | M8 | 23 Nm (2.3 m-kg, 16 ft-lb) |
| Damper unit | M12 | 36 Nm (3.6 m-kg, 26 ft-lb) |
| Front wheel axle | M14 | 60 Nm (6.0 m-kg, 42 ft-lb) |
| Front wheel axle pinch | M8 | 20 Nm (2.0 m-kg, 14 ft-lb) |
| Pivot shaft | M16 | 80 Nm (8.0 m-kg, 58 ft-lb) |
| Rear wheel axle | M16 | 80 Nm (8.0 m-kg, 58 ft-lb) |
| Sprocket wheel | M8 | 30 Nm (3.0 m-kg, 22 ft-lb) |
| Rear suspension | M10 | 30 Nm (3.0 m-kg, 22 ft-lb) |
| Tension bar | M8 | 23 Nm (2.3 m-kg, 16 ft-lb) |
| Camshaft lever | M6 | 10 Nm (1.0 m-kg, 7 ft-lb) |
| Steering bearing | M25 | 7 Nm (0.7 m-kg, 6 ft-lb) |

CARACTERISTIQUES

Généralités

| Modèle | YZ250G | YZ465G |
|--|--|--|
| Modèle: Modèle (No. de code I.B.M.) No. du cadre et No. de début de série No. du moteur et No. de début de série | 3R4 3R4-000101 3R4-000101 | 3R5 3R5-000101 3R5-000101 |
| Dimension: Longueur hors tout Largeur hors tout Hauteur hors tout Hauteur de selle Empattement Garde au sol minimale | 2.155 mm 935 mm 1.195 mm 935 mm 1.455 mm 310 mm | 2.175 mm 935 mm 1.195 mm 935 mm 1.480 mm 310 mm |
| Poids: Poids net | 97 kg | 102 kg |

Moteur

| | | |
|---|---|---|
| Description: Type de moteur | 2 temps à essence, refroidi par air, "Torque Induction" | ← |
| Modèle de moteur | 3R4 | 3R5 |
| Cylindrée | 246 cm ³ | 465 cm ³ |
| Alésage × course | 70 × 64 mm | 85 × 82 mm |
| Rapport volumétrique | 8,1 : 1 | 7,0 : 1 |
| Démarrreur | Kick primaire | ← |
| Allumage | Allumage par décharge de condensateur | ← |
| Graissage | Essence mélangée (Yamaha "R"; 32 : 1, Shell super M, Castrol R30; 20 : 1) | ← ← ← |
| Culasse: Volume de la culasse avec la bougie Epaisseur du joint de culasse | 21 cm ³ 0,8 mm | 49,5 cm ³ 1,0 mm |
| Cylindre: Matériau | Alliage d'aluminium avec chemise en fonte | ← |
| Alésage | 70 mm | 85 mm |
| Conicité max. admissible | 0,08 mm | ← |
| Ovalisation max. admissible | 0,05 mm | ← |
| Piston: Jeu de piston Cote de réalésage | 0,045 ~ 0,050 mm 70,25, 70,50, 70,75, 71,00 mm | 0,050 ~ 0,055 mm 85,25, 85,50, 85,75, 86,00 mm |
| Segment: Type de segment (supérieur/2ème) Fente de segment en place (supérieur/2ème) Jeu latéral segment-gorge (supérieur) (2ème) | Plat 0,3 ~ 0,5 mm 0,04 ~ 0,08 mm 0,03 ~ 0,07 mm | ← ← ← ← |

| Modèle | YZ250G | YZ465G |
|---|--|---|
| Roulement de pied de bielle: Type | Roulement à aiguilles | Roulement à aiguilles |
| Roulement de tête de bielle: Type | Roulement à aiguilles | ← |
| Vilebrequin: Lareur de vilebrequin (F) Déflexion de vilebrequin (A) Jeu latéral de tête de bielle (C) Déflexion de tête de bielle (S) Type de roulement de vilebrequin (Gauche) (Droit) Type de joint d'huile de vilebrequin (Gauche) (Droit) | 61,95 ~ 62,00 mm 0,03 mm 0,2 ~ 0,7 mm 0,8 ~ 2,0 mm 6206C4 6206C4 SD30 × 55 × 12 SW40 × 55 × 12 | ← ← ← ← 6306C4 6306C4 ← ← |
| Embrayage: Type d'embrayage Mécanisme de commande de l'em- brayage Taux de méthode de réduction primaire Disque de friction —Épaisseur/Quantité —Limite d'usure Disque d'embrayage —Épaisseur/Quantité —Limite de voile Ressort d'embrayage —Longueur libre/Quantité —Limite d'usure Quantité Jeu axial de cloche d'embrayage (Limite d'usure) Limite de torsion du champignon de débrayage | Humide, multi-disques Type à poussée interne, axe à came 63/24 (2,625), Pignon à hélicoïdale 3,0 mm/6 pcs 2,7 mm 2,3 mm/5 pcs 0,05 mm 36 mm/6 pcs 35 mm 0,05 ~ 0,25 mm 0,2 mm | ← ← ← ← 1,6 mm 0,05 mm ← ← ← ← |
| Boîte à vitesses: Type Rapports 1ère (Nb. de dents) 2e (Rapport) 3e 4e 5e 6e Quantité et type d'huile de boîte de vitesses Taux et méthode de réduction secondaire | Prise constante, 6 rapports, type à rappel 30/14 (2,142) 29/16 (1,812) 24/17 (1,411) 24/21 (1,142) 22/23 (0,956) 21/24 (0,875) Totale: 750 ~ 800 cm ³ Vidange: 700 ~ 800 cm ³ Huile Yamaha 4 temps ou Huile moteur SAE 10W/30 "SE" 48/13 (3,692), chaîne | Prise constante, 5 rapports, type à rappel 30/14 (2,142) 28/16 (1,750) 25/19 (1,315) 23/22 (1,045) 20/24 (0,833) — ← ← ← 46/14 (3,286) |
| Admission: Filtre à air—Type/Quantité —Grade de l'huile | Caoutchouc-mousse huilé, 1 pce Huile pour moteur à 2 temps refroidi par air | ← ← |

| Modèle | YZ250G | YZ465G |
|---|---------------------|----------------|
| Soupape flexible: | V | ← |
| Type | 0,6 mm | ← |
| Limite de torsion | 12 ± 0,2 mm | ← |
| Levée de soupape | | |
| Carburateur: | VM38SS, Mikuni/1 pc | ← |
| Type et Fabricant/Quantité | 3R400 | 3R500 |
| Marque d'identification | #370 | #390 |
| Gicleur principal (M.J.) | ø2,5 | |
| Gicleur d'air (A.J.) | 6F16-3 | 6F16-3 |
| Aiguille du gicleur—Position du clip (J.N.) | | |
| Gicleur à aiguille (N.J.) | P-8 | P-8 |
| Enchancrure (C.A.) | 3,0 | 3,0 |
| Gicleur de ralenti (P.J.) | 60 | 60 |
| Vis d'air (tours en arrière) (A.S.) | 2,0 | 1-1/2 |
| Gicleur de starter (G.S.) | 80 | 80 |
| Niveau de l'essence (F.L.) | 27 mm ± 1,0 mm | 27 mm ± 1,0 mm |

Partie-Cycle

| | | |
|---|--|--------|
| Cadre: | | |
| Conception du cadre | Simple berceau dédoublé en acier tubulaire | ← |
| Système de direction: | | |
| Angle de chasse | 30° | ← |
| Chasse | 132 mm | 130 mm |
| Type de roulement | Roulement à rouleaux coniques | ← |
| Angle de butée à butée | 86° | ← |
| Suspension avant: | | |
| Type | Télescopique | ← |
| Type d'amortisseur | Ressort hélicoïdal, amortisseur à huile | ← |
| Course de l'amortisseur de fourche avant | 300 mm | ← |
| Ressort de fourche avant: | | |
| Longueur à vide | 608 mm | ← |
| Diamètre du fil × Diamètre des spires | 4,3 × 31 mm | ← |
| Constante de ressort | K = 0,325 kg/mm | ← |
| Diamètre extérieur du tube interne | 38 mm | ← |
| Type de bague d'étanchéité | SD38-50,5-10,5 | ← |
| Quantité et type d'huile de fourche avant | 387 cm ³ /SAE #10 | ← |
| Suspension Arrière: | | |
| Type | Suspension monocross | ← |
| Pression de gaz | 15 kg/cm ² | ← |
| Propriétés du gaz | | |
| Déplacement d'amortisseur arrière | 158 mm | ← |
| Déplacement de la roue arrière | 300 mm | 310 mm |
| Réssort D'amortisseur: | | |
| Longueur libre | 365 mm | ← |
| Course réglée | | |
| Constante de ressort | 2,1 ~ 5,1 kg/mm | ← |

| Modèle | YZ250G | YZ465G |
|---|-------------|-------------|
| Nombre de spire | 15,5 | ← |
| Diamètre du ressort | 11,5 mm | ← |
| Diamètre extérieure de ressort | 84 mm | ← |
| Jeu du bras oscillant | 1 mm | ← |
| Axe pivotant—Diamètre extérieur | 16 mm | ← |
| Reservoir a essence: Capacité | 7,6 l | 9,0 l |
| Roues: | | |
| Taille du pneu (Avant) | 3,00-21-4PR | ← |
| (Arrière) | 5,10-18-4PR | ← |
| Pression de gonflage du pneu (Avant) | 1,0 bar | ← |
| (Arrière) | 1,0 bar | ← |
| Taille de la jante (Avant) | 1,60-21 | ← |
| (Arrière) | 2,15-18 | ← |
| Limite de voile de la jante (Avant/Arrière) Vertical | 2 mm | ← |
| Latéral | 2 mm | ← |
| Type de chaîne de transmission secondaire: | | |
| Type | DK520DS | ← |
| Nombre de maillons | 106 | 108 |
| Jeu de chaîne | 10 ~ 15 mm | ← |
| Freins: | | |
| Frein avant: | | |
| Type | Simple came | Double came |
| Diamètre du tambour | 130 mm | ← |
| Diamètre × Largeur de mâchoire | 130 × 22 mm | ← |
| Longueur libre de ressort de mâchoire | 36,5 mm | ← |
| Epaisseur de garniture (Limite d'usure) | 4 mm/2 mm | ← |
| Frein arrière: | | |
| Type | Simple came | ← |
| Diamètre du tambour | 130 mm | 160 mm |
| Diamètre × Largeur de mâchoire | 130 × 28 mm | 160 × 25 mm |
| Longueur libre de ressort de mâchoire | 36,5 mm | 68 mm |
| Epaisseur de garniture (Limite d'usure) | 4 mm/2 mm | ← |

Partie électrique

| | | |
|--------------------------------|---|---|
| Système d'allumage: Système | Allumage par décharge de condensateur | ← |
| Modèle/Fabricant | M100/Hitachi 1.437Ω ± 10% (Entre Rouge et Brun) 500Ω ± 10% (Entre Rouge et Blanc/Rouge) 500Ω ± 10% (Entre Rouge et Blanc/Rouge) | F03T20 171/Mitsubishi 420Ω ± 10% (Entre Noir et Brun) 13,6Ω ± 10% (Entre Noir et Rouge) 12,4Ω ± 10% (Entre noir et Blanc/Rouge) |
| Avance à l'allumage: | 10° AV. PMH à 7.600 t/mn | 16° AV. PMH à 2.000 t/mn |

| Modèle | YZ250G | YZ465G |
|---|--|--|
| Bobine d'allumage: Modèle/Fabricant Etincellement Résistance de l'enroulement primaire Résistance de l'enroulement secondaire | CM61-20/Hitachi 6 mm ou plus 0,6 Ω \pm 10% 6,2k Ω \pm 20% | F06T41174 6 mm ou plus 1,0 Ω \pm 10% 5,9k Ω \pm 20% |
| Bougie: Type/Fabricant Ecartement des électrodes | N2G/Champion 0,5 mm | N3/Champion 0,6 ~ 0,7 mm |
| Bloc C.D.I.: Type/Fabricant | T1A01-28/Hitachi | F08T01472/Mitsubishi |

www.legends-yamaha-enduros.com

Couples de serrage

| Moteur | Couples de serrage | |
|---|--------------------|------------------|
| Culasse | M8 | 25 Nm (2,5 m-kg) |
| Bougie | M14 | 25 Nm (2,5 m-kg) |
| Cylindre | M10 | 33 Nm (3,3 m-kg) |
| Pignon de transmission primaire | M18 | 75 Nm (7,5 m-kg) |
| Tambour porte-disques d'embrayage | M20 | 75 Nm (7,5 m-kg) |
| Ressort d'embrayage | M6 | 8 Nm (0,8 m-kg) |
| Pignon de transmission | M20 | 75 Nm (7,5 m-kg) |
| Pédale de kick | M12 | 50 Nm (5,0 m-kg) |
| Pédale de sélecteur | M6 | 10 Nm (1,0 m-kg) |
| Clapets flexibles | M3 | 1 Nm (0,1 m-kg) |
| Rotor interne | M10 | 35 Nm (3,5 m-kg) |
| Rotor externe | M12 | 80 Nm (8,0 m-kg) |
| Stator | M6 | 8 Nm (0,8 m-kg) |
| Partie cycle | | |
| Boulon de montage du moteur; | | |
| Supérieur avant | M8 | 30 Nm (3,0 m-kg) |
| Inférieur avant | M8 | 30 Nm (3,0 m-kg) |
| Supérieur arrière | M10 | 65 Nm (6,5 m-kg) |
| Support de montage du moteur; | | |
| Avant | | |
| Supérieur | M8 | 15 Nm (1,5 m-kg) |
| Direction; | | |
| Axe de direction | M8 | 15 Nm (1,5 m-kg) |
| Boulon de pincement | M14 | 95 Nm (9,5 m-kg) |
| Tube interne | M8 | 23 Nm (2,3 m-kg) |
| Support de guidon | M8 | 23 Nm (2,3 m-kg) |
| Fourche avant; | | |
| Ecroû borgne | M8 | 23 Nm (2,3 m-kg) |
| Support inférieur | M34 | 23 Nm (2,3 m-kg) |
| Amortisseur | M8 | 23 Nm (2,3 m-kg) |
| Axe de la roue avant | M12 | 36 Nm (3,6 m-kg) |
| Boulon de pincement de l'axe de la roue avant | M14 | 60 Nm (6,0 m-kg) |
| Axe de pivot | M8 | 20 Nm (2,0 m-kg) |
| Axe de la roue arrière | M16 | 80 Nm (8,0 m-kg) |
| Roue dentée | M16 | 80 Nm (8,0 m-kg) |
| Suspension arrière | M8 | 30 Nm (3,0 m-kg) |
| Barre de tension | M10 | 30 Nm (3,0 m-kg) |
| Levier d'axe à came | M8 | 23 Nm (2,3 m-kg) |
| Roulement de direction | M6 | 10 Nm (1,0 m-kg) |
| | M25 | 7 Nm (0,7 m-kg) |

www.legends-yamaha-enduros.com



YAMAHA MOTOR CO., LTD.

IWATA, JAPAN

PRINTED IN JAPAN
79・9—1.0×1 印
(英・仏)