

CHAPTER 2. PERIODIC INSPECTIONS AND ADJUSTMENTS

2-1. MAINTENANCE AND LUBRICATION	
INTERVALS CHARTS.....	6
A. Maintenance intervals	6
B. Lubrication intervals	7
2-2. ENGINE	12
A. Carburetor	12
B. Air cleaner	13
C. Autolube pump	15
D. Engine and transmission oil	19
E. Clutch	21
2-3. CHASSIS	22
A. Fuel petcock	22
B. Brakes and wheels	23
C. Drive chain	27
D. Front fork oil change	29
E. Steering.....	31
2-4. ELECTRICAL	32
A. Contact breaker point for DT125E,DT125MX.....	32
B. Ignition timing for DT125E, DT125MX	33
C. Ignition timing for DT175E, DT175MX (C.D.I.).....	37
D. Spark plug	38
E. Battery	40
F. Headlight	42

CHAPITRE 2. INSPECTIONS ET REGLAGES PERIODIQUES

2-1. TABLEAUX D'ENTRETIEN ET DE GRAISSAGE PERIODIQUE ...	7
A. Intervalles d'entretien	8
B. Intervalles de graissage	9
2-2. MOTEUR	12
A. Carburateur	12
B. Filtre à aire	13
C. Pompe Autolube	15
D. Huile moteur et huile de transmission	19
E. Embrayage	21
2-3. PARTIE CYCLE	22
A. Robinet d'arrière d'essence	22
B. Freins et roues	23
C. Chaîne de transmission	27
D. Changement de l'huile de la fourche avant	29
E. Direction.....	31
2-4. PARTIE ELECTRIQUE.....	32
A. Contact de rupteur pour DT125E,DT125MX	32
B. Avance à l'allumage pour DT125E,DT125MX	33
C. Avance à l'allumage pour DT175E,DT175MX (C.D.I.)....	37
D. Bougie	38
E. Batterie	40
F. Phare	42

ABSCHNITT 2. REGELMÄßIGE INSPEKTIONEN UND EINSTELLUNGEN

2-1. WARTUNGS- UND SCHMIERTABELLE.....	10
A. Periodische Wartung.....	10
B. Schmierintervalle.....	11
2-2. MOTOR	12
A. Vergaser	12
B. Luftfilter.....	13
C. Autolube Pumpe	15
D. Motor- und Getriebeöl.....	19
E. Kupplung	21
2-3. FAHRGESTELL.....	22
A. Kraftstoffhahn	22
B. Bremsen und Räder.....	23
C. Antriebskette	27
D. Ölwechsel der Vorderradgabel....	29
E. Lenkung	31
2-4. ELEKTRISCHE EINRICHTUNGEN..	32
A. Unterbrecherkontakte für DT125E,DT125MX	32
B. Zündzeitpunkt für DT125E,DT125MX	33
C. Zündzeitpunkt für DT175E, DT175MX (CDI-Zündanlage)....	37
D. Zündkerze.....	38
E. Batterie.....	40
F. Scheinwerfer.....	42

2-1. MAINTENANCE AND LUBRICATION INTERVALS CHARTS

The following charts should be considered strictly as a guide to general maintenance and lubrication intervals. You must take into

consideration that weather, terrain, geographical location, and a variety of individual uses. This time schedule should be altered to match individual owners' requirements. For example, if the motorcycle is continually

operated in an area of high humidity, then all parts must be lubricated much more frequently than shown on the chart to avoid damage caused by water to metal parts.

A. Maintenance intervals

Unit: km

Item	Remarks	Initial			Thereafter every	
		500	1,500	3,000	3,000	6,000
Spark plug	Inspect/Clean or replace as required	○	○	○	○	
Decarbonize engine	Includes exhaust system			○		○
Transmission oil level check	Unit level/Engine warm	○	○	○	○	
Air filter	Wet type – Clean/replace as required "No. 2"	○	○	○	1,600	
Fuel petcock	Clean/Flush tank as required			○		○
Carburetor adjustment	Check operation/Fittings		check	○	○	
Carburetor overhaul	Clean/Repair as required/Refit/Adjust					○
Clutch	Check/Adjust as required	○	○	○	○	
Brake system (complete)	Check/Adjust as required, repair as required	○	○	○	○	
Wheels and tires	Pressure/Spoke – Tension/runout	○	○	○	○	
Drive chain	Tension/Alignment "No. 1"	○	○	○	○	
Fittings and fasteners	Tighten before each trip and/or	○		○	○	
Ignition timing	Adjust/Clean or replace parts as required		○	check		○
Battery	Top-off/Check special gravity monthly, or	○	○	○	○	

SERVICE NOTES:

No. 1. DRIVE CHAIN: In addition to tension and alignment, chain must be lubricated every 300 ~400 km.

If unit is subjected to extremely hard usage and wet weather riding, chain must be checked constantly See "Lubrication Intervals" for additional details.

No. 2. AIR FILTER: Remove and clean filter at least once per month or every 1,600 km. www.davestestsandarticles.weebly.com

B. Lubrication intervals

Unit: km

Item	Remarks	Type	Initial			Thereafter every	
			500	1,500	3,000	3,000	6,000
Transmission oil	Replace	SAE 10W/30 "SE" motor oil	check	○	○	○	
Drive chain	Remove/clean/lube/adjust	SAE 10W/30 motor oil	○	○	○	Every 400 km	
Control/meter cables	Apply thoroughly	SAE 10W/30 motor oil		○	○	○	
Throttle grip/housing	Apply lightly	Lithium base grease	○		○	○	
Speedometer gear housing	Apply lightly	Lithium base grease		○	○		○
Front fork oil	Drain completely – refill	Yamaha fork oil SAE 10W, 20W	○		○		○
Rear arm pivot shaft	Apply grease fully	Medium-weight wheel bearing grease			○		○
Brake pedal shaft	Apply lightly	Soft chassis lube grease		○	○	○	
Wheel bearing	Do not over-pack	Medium-weight wheel bearing grease			○		○
Point cam lubrication wicks	Apply very lightly	Light-weight machine oil		○		○	
Steering ball race	Inspect pack moderately	Medium-weight wheel bearing grease			check		○

2-1. TABLEAUX D'ENTRETIEN ET DE GRAISSAGE PERIODIQUE

Les intervalles indiqués aux tableaux suivants ne doivent pas être pris au pied de la lettre. Il est évident que chaque motocycliste doit

établir son programme d'entretien en tenant compte du climat, du terrain, de la situation géographique et des conditions d'utilisations individuelles. Par exemple, une machine roulant constamment dans une région très humide

devra être graissée beaucoup plus fréquemment que ne l'indique le tableau, afin de prévenir les ravages de la rouille.

A. Intervalles d'entretien

Unité: km

Item	Remarques	Initialement			Ensuite tous les	
		500	1.500	3.000	3.000	6.000
Bougie	Contrôler/Nettoyer ou changer si nécessaire	○	○	○	○	
Décalaminage du moteur	Y compris le système d'échappement			○		○
Contôle du niveau d'huile de transmission	Motor horizontale/Moteur chaud	○	○	○	○	
Filtre á air	Type humide—Nettoyer/changer si nécessaire No. 2	○	○	○	1.600	
Robinet à essence	Nettoyer/Vider le réservoir si nécessaire			○		○
Réglage du carburateur	Contôler le fonctionnement/Les serrages		vérif	○	○	
Révision du carburateur	Nettoyer/Réparer si nécessaire/Resserrer/Régler					○
Embrayage	Contrôler/Régler si nécessaire	○	○	○	○	
Système de freinage (complet)	Contôler/Régler si nécessaire, réparer si nécessaire	○	○	○	○	
Roues et pneus	Pression de gonflage/Tension des rayons voile	○	○	○	○	
Chaîne de transmisson	Tension/Alignement No. 1	○	○	○	○	
Boulonnerie	Serrer avant chaque sortie et/ou	○		○	○	
Avance à l'allumage	Régler/Nettoyer ou changer les pièces si nécessaire		○	vérif		○
Batterie	Faire le niveau/Contrôler la gravité spécifique tous les mois, ou	○	○	○	○	

NOTES D'ENTRETIEN:

No. 1. CHAINE DE TRANSMISSION: En plus des réglages de tension et d'alignement, la chaîne doit être graissée tous les 300 ~ 400 km. Si la machine est soumise à un service intensif, conduit en course ou sur routes poussiéreuses, la chaîne doit être l'objet de soins attentifs. Pour plus de détails, voir "Intervalles de Lubrification".

No. 2. FILTRE A AIR: Enlever et nettoyer le filtre au mois une fois par mois ou tous les 1.600 km.

B. Intervalles de graissage

Unité: km

Item	Remarques	Type	Initialment			Ensuite tous les	
			500	1.500	3.000	3.000	6.000
Huile de transmission	Changer	Huile moteur SAE 10W/30 type "SE"	vérif	○	○	○	
Chaîne de transmission	Enlever/nettoyer/lubrifier/régler	Huile moteur SAE 10W/30 type "SE"	○	○	○	Tous les 400	
Câble de commande/de compteur	Appliquer minucieusement	Huile moteur SAE 10W/30 type "SE"		○	○	○	
Poignée d'accélérateur/logement	Appliquer légèrement	Graisse à base de lithium	○		○	○	
Carter du pignon d'indicateur de vitesse	Appliquer légèrement	Graisse à base de lithium		○	○		○
Huile de fourche avant	Vidanger complètement rereplir	Huile Yamaha pour fourche SAE 10W, 20W	○		○		○
Axe du pivot de bras arrière	Remplir de graisse	Graisse semifluide pour roulements de roue			○		○
Axe de pédale de frein	Appliquer légèrement	Graisse de lubrification douce		○	○	○	
Roulements de roue	Ne pas surcharger	Graisse semifluide pour roulements de roue			○		○
Feutres de lubrification de came de rupteur	Appliquer très légèrement	Huile pour machine fluide		○		○	
Cages de roulement à billes	Contrôler minutieusement/grasiser modérément	Graisse semifluide pour roulements de roue			vérif		○

2-1. WARTUNGS- UND SCHMIERTABELLE

Die in den nachfolgenden Tabellen angegebenen Werte gelten nur als Richtlinien für die regelmäßige Wartung und Schmierung. Dabei ist jedoch zu beachten, daß die in diesen

Tabellen empfohlenen Intervalle in Abhängigkeit von Wetter, Gelände, geographischer Lage und den individuellen Fahrgewohnheiten des Eigentümers sinngemäß abgeändert werden müssen. Wenn zum Beispiel das Motorrad ständig in einer Umgebung mit ho-

her Luftfeuchtigkeit gefahren wird, müssen alle Teile häufiger als in der Tabelle angegeben geschmiert werden, um Korrosion an den Metallteilen zu verhüten.

A. Periodische Wartung

Einheit: km

Benennung	Bemerkungen	Anfänglich nach			Danach alle	
		500	1,500	3,000	3,000	6,000
Zündkerze	Prüfen/reinigen/erneuern, wenn erforderlich	○	○	○	○	
Ölkohle aus Motor entfernen	Einschließlich Auspuffanlage.			○		○
Autolube-Schmierölpumpe	Prüfen/einstellen/entlüften	○	○	○	○	
Luftfilter	Naßtyp -- reinigen/erneuern, wenn erforderlich (Nr. 2)	○	○	○	1,600	
Kraftstoffhahn	Tank reinigen/spülen, wenn erforderlich			○		○
Vergasereinstellung	Funktion/Befestigung prüfen		prüfen	○	○	
Vergaser-Überholung	Reinigen/einstellen/reparieren, wenn erforderlich					○
Kupplung	Prüfen/einstellen, wenn erforderlich	○	○	○	○	
Bremsanlage (vollständig)	Prüfen/einstellen/reparieren, wenn erforderlich	○	○	○	○	
Räder und Reifen	Luftdruck/Speichenspannung/Rundlauf	○	○	○	○	
Antriebskette	Spannung/Ausrichtung (Nr. 1)	○	○	○	○	
Befestigungselemente	Festziehen, vor jeder Fahrt oder	○		○	○	
Zündzeitpunkt	Einstellen/Teile ggf. reinigen oder erneuern, wenn erforderlich		○	prüfen		○
Batterie	Auffüllen/spezifisches Gewicht monatlich prüfen	○	○	○	○	

WARTUNGSHINWEISE:

Nr. 1. ANTRIEBSKETTE: Zusätzlich zur Kontrolle der Kettenspannung und der Ausrichtung muß die Antriebskette alle 300 bis 400 km geschmiert werden. Wenn die Maschine in besonders hartem Einsatz und feuchten Fahrgebieten verwendet wird, dann muß die Kette häufiger geschmiert werden. Für zusätzliche Einzelheiten siehe "Schmierintervalle".

Nr. 2. LUFTFILTER: Filter mindestens einmal pro Monat oder alle 1.600 km ausbauen und reinigen.

B. Schmierintervalle

Einheit: km

Benennung	Bemerkung	Schmiermittel	Anfänglich nach			Danach alle	
			500	1,500	3,000	3,000	6,000
Getriebeöl	Erneuern	Motoröl SAE 10W/30 "SE"	prüfen	○	○	○	
Antriebskette	Ausbauen/reinigen/schmieren/einstellen	Motoröl SAE 10W/30	○	○	○	alle 400	
Seilzüge/Instrumentenwellen	Gründlich schmieren	Motoröl SAE 10W/30		○	○	○	
Gasdrehgriff/Gehäuse	Leicht schmieren	Lithiumfett	○		○	○	
Geschwindigkeitsmesser-Antrieb	Leicht schmieren	Lithiumfett		○	○		○
Vordergabelöl	Vollständig ablassen/auffüllen	Yamaha Gabelöl SAE 10W, 20W	○		○		○
Hinterradschwinge-Drehzapfen	Fett einpressen, bis frisches Fett austritt	Mittelschweres Radlagerfett			○		○
Fußbremshebelwelle	Leicht schmieren	Weiches Fahrgestell-Schmierfett		○	○	○	
Radlager	Nicht zu dicht füllen	Mittelschweres Radlagerfett			○		○
Unterbrechernocken-Schmierdocht	Sehr leicht schmieren	Leichtes Maschinenöl		○		○	
Lenkerkopf-Kugellauftring	Prüfen, nicht zu dicht füllen	Mittelschweres Radlagerfett			prüfen		○

2-2. ENGINE

A. Carburetor

1. Pilot air screw

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

Air screw (Turns out)	
1-1/4	(* 1-1/2)

* For High land

2. Throttle stop screw

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

Idling speed	
DT125E/ DT125MX	1,450–1,550 r/min
DT175E/ DT175MX	1,300–1,400 r/min

2-2. MOTEUR

A. Carburateur

1. Vis de richesse du ralenti

Visser complètement la vis de richesse, sans forcer, puis la ramener en arrière du nombre de tours spécifié. Ce réglage peut s'effectuer moteur arrêté.

Vis de richesse (tours en AR)	
1-1/4	(* 1-1/2)

* Pour l'Ecosse

2. Mettre le moteur en marche et le laisser chauffer. Agir sur la vis butée de telle sorte que le moteur tourne régulièrement au régime de ralenti spécifié.

Régime de ralenti	
DT125E/ DT125MX	1.450–1.550 tr/mn
DT175E/ DT175MX	1.300–1.400 tr/mn

2-2. MOTOR

A. Vergaser

1. Leerlauf-Luftregulierschraube

Die Luftregulierschraube hineinschrauben, bis sie leicht aufsitzt; danach um die vorgeschriebene Umdrehungszahl heraus-schrauben. Diese Einstellung kann auch bei ausgeschaltetem Motor durchgeführt werden.

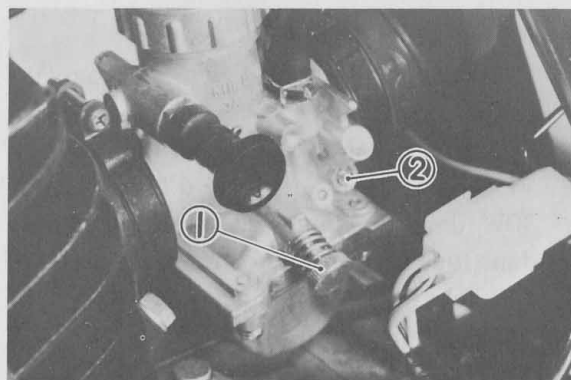
Luftregulierschraube (Rückdrehungen):	
1-1/4	(* 1-1/2)

* Für Hochland

2. Leerlaufbegrenzungsschraube

Danach den Motor starten und warmlaufen lassen. Diese Einstellschraube ein oder ausdrehen, um gleichmäßigen Motorlauf bei der vorgeschriebenen Leerlaufdrehzahl zu erzielen.

Leerlaufdrehzahl	
DT125E/ DT125MX	1.450–1.550 u/min
DT175E/ DT175MX	1.300–1.400 u/min



1. Throttle stop screw
2. Pilot air screw
1. Vis de régime de ralenti
2. Vis de air de ralenti
1. Drosselanschlagschraube
2. Luftregulierschraube

NOTE:

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

3. Throttle cable

Check play in turning direction of throttle grip. The play should be 5–7 mm (0.2–0.28 in) at grip flange. Loosen the locknut and turn the wire adjuster to make the necessary adjustment. Be sure tighten the locknut properly.

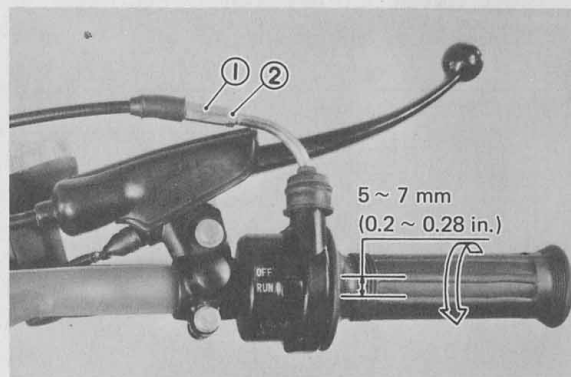
N.B.:

Les vis d'air de ralenti et butée d'accélérateur ont des réglages séparés mais elles doivent être réglées en même temps pour obtenir les régimes de ralenti spécifiés optimum.

Réglage jusqu'à ce que le câble soit tendu.

3. Câble d'accélérateur

Contrôler le jeu dans le sens de rotation de la poignée d'accélérateur. Le jeu doit être de 5 à 7 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. Locknut |
| 1. Dispositif de réglage |
| 2. Ecrou de blocage |
| 1. Einsteller |
| 2. Sicherungsmutter |

ANMERKUNG:

Die Luftregulierschraube und Drosselanschlagschraube dienen für zwei verschiedene Einstellungen, müssen jedoch gemeinsam nachjustiert werden, um die vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl optimal einstellen zu können.

3. Gaszug

Das Spiel in Drehrichtung des Gasdrehgriffes prüfen. Gemessen am Flansch des Drehgriffes sollte das Spiel 5 bis 7 mm betragen. Gegebenenfalls die Sicherungsmutter lösen und den Seilzugeinsteller drehen, um das Spiel richtig einzustellen. Nach der Einstellung unbedingt die Sicherungsmutter festziehen.

B. Air cleaner

1. Wash the element gently, but thoroughly, in solvent.
2. Squeeze excess solvent out of element and dry.
3. Pour a small quantity of 2-stroke motor oil into cleaner element and work thoroughly into the porous foam material. Element must be damp with oil, but not dripping.

B. Filtre à air

1. Laver soigneusement l'élément dans un solvant.
2. Exprimer le solvant, et sécher l'élément.
3. Verser une petite quantité d'huile moteur 30W dans l'élément, et la faire pénétrer dans tous les pores du caoutchouc mousse. L'élément doit être bien imprégné, sans toutefois que l'huile en dégoutte.

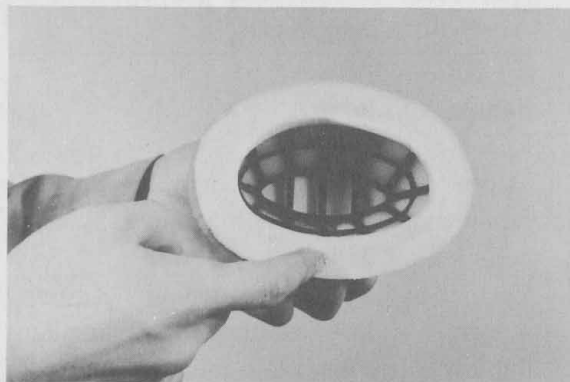
B. Luftfilter

1. Filterelement vorsichtig, aber gründlich, in Lösungsmittel waschen.
2. Überschüssiges Lösungsmittel ausdrücken und das Filterelement trocknen.
3. Eine geringe Menge Motoröl SAE 30W auf das Filterelement gießen und durch Kneten in dem porösen Schaumstoff verteilen. Das Filterelement muß ölflecht sein, darf aber nicht tropfen.

4. Coat the upper and lower edges of the cleaner element with lube grease.

4. Enduire de graisse de lubrification les bords supérieurs et inférieurs de l'élément.

4. Untere und obere kanten des Filterelements mit Schmierfett bestreichen.



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

5. L'élément du filtre à air doit être nettoyé une fois par mois ou tous les 1.600 km. Il doit être nettoyé plus souvent si la machine est utilisée dans des régions poussiéreuses ou humides.

5. Das Luftfilterelement sollte monatlich oder alle 1.600 km gereinigt werden. Wenn die Maschine in extrem staubigen Gebieten gefahren wird, muß das Filterelement häufiger gereinigt werden.

NOTE: _____

Each time cleaner element maintenance is performed, check the air inlet to the cleaner case for foreign material. 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.

N.B.: _____

Chaque fois que l'on procède à l'entretien de l'élément de filtrage, vérifier si la prise d'air du filtre n'est pas obstruée. Contrôler l'étanchéité du tuyau en caoutchouc reliant le filtre à air au carburateur et du joint entre le carburateur et le collecteur d'admission. Si nécessaire resserrer la boulonnerie pour prévenir toute possibilité d'aspiration d'air non filtré dans le moteur.

ANMERKUNG: _____

Bei jeder Wartung des Filterelements ist der Lufteinlaß zum Filtergehäuse auf Verstopfung zu untersuchen. Verbindungsgummi des Luftfilters zum Vergaser und Mischrohr auf luftdichte Abdichtung untersuchen. Alle Verbindungsanschlüsse sind sorgfältig festzuziehen, um das Eindringen von ungefilterter Luft in den Motor zu vermeiden.

CAUTION: Never operate the engine with the air cleaner element removed. This will allow unfiltered air to enter, causing rapid wear and possible engine damage. Additionally, operation without the cleaner element will affect carburetor.

ATTENTION: Ne jamais faire tourner le moteur alors que l'élément du filtre à air est enlevé, sinon le moteur va aspirer des impuretés susceptibles de l'user prématurément.

ACHTUNG: Niemals den Motor anlassen, wenn das Luftfilterelement ausgebaut ist. Ansonsten tritt nämlich ungefilterte Luft in den Motor ein, was zu raschem Verschleiß und möglichen Motorschaden führt.

retor tuning with subsequent poor performance and possible engine overheating.

maturément et même de l'endommager sérieusement. De plus, en l'absence de l'élément de filtrage, la carburation est perturbée, ce qui peut provoquer une surchauffe dangereuse.

Motorschäden führt. Außerdem wird dadurch die Vergasereinstellung betroffen, was zu verschlechterter Motorleistung und Überhitzung des Motors führt.

C. Autolube pump

1. Cable adjustment

- Rotate throttle slightly until all slack is removed from all cables. Hold this position.
- Check to see that the Autolube pump plunger pin is aligned with the mark on the Autolube pump pulley.

Match mark	
DT125E/ DT125MX:	⊠
DT175E/ DT175MX:	○

C. Pompe Autolube

1. Réglage du câble

- Tourner légèrement la poignée des gaz, de façon à rattraper tout le jeu des câbles, et la maintenir dans cette position.
- Vérifier si l'ergot du plongeur de pompe Autolube se trouve alors dans l'alignement du repère prévu sur la poulie de pompe.

Repère	
DT125E/ DT125MX:	⊠
DT175E/ DT175MX:	○

C. Autolube Pumpe

1. Seileinstellung

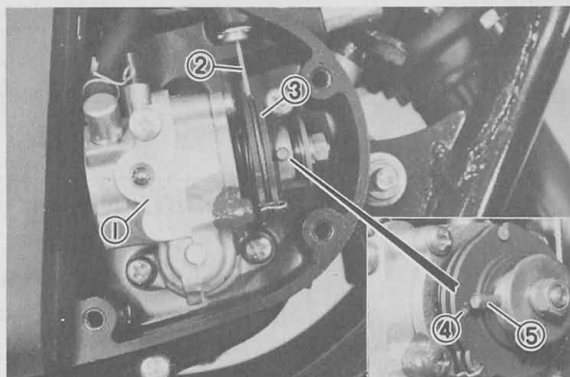
- Gasdrehgriff ein wenig drehen bis das Spiel in allen Seilen beseitigt ist; dann diese Stellung halten.
- Prüfen, ob der Vollkobenstift der Autolube-Pumpe mit der Markierung auf der Pumpenscheibe ausgerichtet ist.

Ausrichtmarkierung	
DT125E/ DT125MX:	⊠
DT175E/ DT175MX:	○

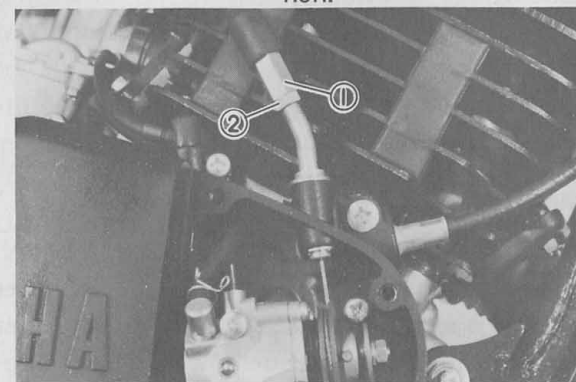
- If the mark and pin are not in alignment, loosen the cable length adjuster locknut on top of crankcase cover and adjust cable length until alignment is achieved.
- Tighten adjuster locknut.

- Si l'ergot et le repère ne coïncident pas, desserrer l'écrou de blocage de la vis de réglage prévue sur le haut du couvercle de carter, et régler la longueur du câble de façon à obtenir l'alignement désiré.
- Resserrer l'écrou de blocage de la vis de réglage.

- Falls die Markierung und der Stift nicht fluchten, ist die Sicherungsmutter des Seillängeneinstellers oben auf dem Kurbelgehäusedeckel zu lösen und die Seillänge einzustellen bis eine Übereinstimmung erreicht ist.
- Sicherungsmutter des Einstellers festziehen.



1. Oil pump
 2. Pump cable
 3. Adjuster pulley
 4. Match mark
 5. Guide pin
1. Pompe à huile
 2. Câble de pompe
 3. Poulie de réglage
 4. Repère
 5. Ergot
1. Ölpumpe
 2. Pumpenseil
 3. Einstellscheibe
 4. Bezugsmarkierung
 5. Führungsstift



1. Adjuster
 2. Lock nut
1. Dispositif de réglage
 2. Ecrou de blocage
1. Einstellschraubteil
 2. Sicherungsmutter

2. Minimum pump stroke check and adjustment
 - a. While running the engine idle, observe the pump adjust plate carefully, and stop the engine the moment that the adjust plate moves out to the limit.
 - b. Measure the gap with the thickness gauge between the raised boss on the pump adjust pulley and the adjust plate.
 - c. Repeat steps a. and b. above a few times. When the gap measured is the largest, the pump stroke is considered to be at a minimum.

NOTE: _____

When inserting the thickness gauge between the adjusting plate and the adjusting pulley, be careful so that either the plate or the pulley is not moved. In other words, do not force the thickness gauge into the gap.

Minimum pump stroke:
0.20–0.25 mm (0.008–0.010 in)

- d. If clearance is not correct, remove the adjust plate locknut and the adjust plate.
- e. Remove or add an adjust shim as required.

2. Contrôle et réglage de la course minimum de la pompe
 - a. Tout en faisant tourner le moteur au ralenti, observer avec précaution la plaque de réglage de la pompe, et arrêter le moteur au moment où la plaque de réglage se déplace vers la limite.
 - b. Mesurer l'intervalle avec la jauge d'épaisseur entre le bossage sur la poulie de réglage de la pompe et la plaque de réglage.
 - c. Répéter plusieurs fois les étapes a et b ci-dessus. Quand l'intervalle mesuré est le plus grand, la course de la pompe est considérée comme étant au minimum.

N.B.: _____

Lorsque l'on insère la jauge d'épaisseur entre la plaque de réglage et la poulie de réglage, faire attention à ce que la plaque et la poulie ne bougent pas. En d'autres mots, ne pas forcer sur la jauge d'épaisseur.

Course minimum de la pompe:
0.20 – 0.25 mm

- d. Si le jeu n'est pas correct, enlever l'écrou de blocage de la plaque de réglage et la plaque de réglage.
- e. Enlever ou ajouter une cale de réglage, comme nécessaire.

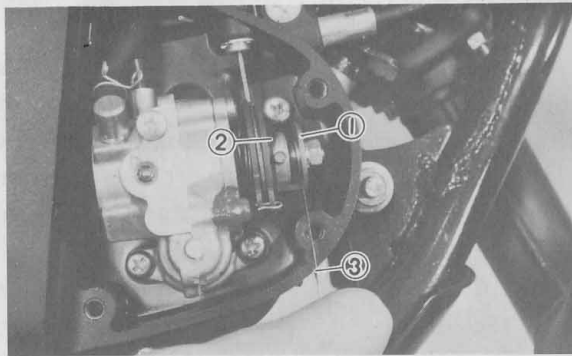
2. Prüfung und Einstellung des minimalen Pumpenhubes
 - a. Den Motor laufen lassen und die Pumpeneinstellscheibe beobachten; sobald sich die Einstellscheibe nach ihrem äußeren Grenzwert bewegt, den Motor abstellen.
 - b. Den Abstand zwischen der Erhöhung an der Pumpenseilscheibe und der Einstellscheibe mit einer Fühlerlehre messen.
 - c. Die oben beschriebenen Schritte und einige Male wiederholen. Wenn der gemessene Spalt seinen größten Wert hat, dann ist der kleinste Pumpenhub eingestellt.

ANMERKUNG: _____

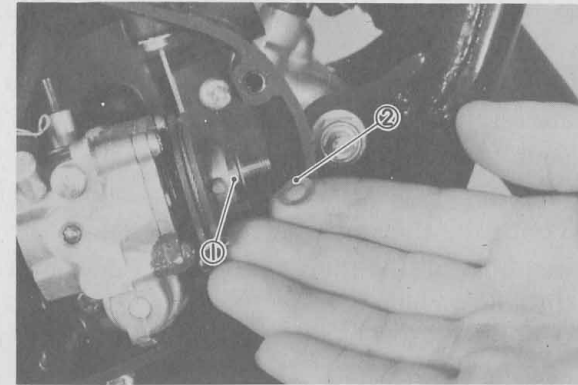
Wenn die Fühlerlehre zwischen die Einstellplatte und die Einstellscheibe eingeführt wird, darauf achten, daß weder die Platte noch die Scheibe bewegt wird. Mit anderen Worten, die Fühlerlehr nicht mit Kraft in den Spalt eindrücken.

Kleinster Pumpenhub:
0.20 – 0.25 mm

- d. Wenn der Abstand nicht richtig eingestellt ist, die Sicherungsmutter der Einstellscheibe abschrauben und die Einstellscheibe entfernen.
- e. Danach eine Unterlegescheibe dazugeben bzw. entfernen, um die Einstellung zu berichtigen.



1. Adjust plate
 2. Adjust pulley
 3. Thickness gauge
1. Plaque de réglage
 2. Poulie de réglage
 3. Jauge de épaisseur
1. Einstellscheibe
 2. Seilscheibe
 3. Fühlerlehre



1. Adjust plate
 2. Adjust shim
1. Plaque de réglage
 2. Cale de réglage
1. Einstellscheibe
 2. Einstellbeilage

NOTE:

Thicken shims increase pump stroke and output, thinner shims decrease pump stroke and output.

N.B.:

Des cales plus épaisses augmentent la course et le débit de la pompe, des cales plus fines diminuent la course et le débit de la pompe.

ANMERKUNG:

Dickere Beilegescheiben erhöhen den Pumpenhub und damit die Förderleistung; dünnere Beilegescheiben vermindern den Pumpenhub und die Förderleistung.

3. Air bleeding

The Autolube Pump and delivery lines must be bled on the following occasions:

- Setting up a new machine out of the crate.
- Whenever the Autolube tank has run dry.
- Whenever any portion of the Autolube system is disconnected.
- If the machine lies on its side after falling over.

a. Bleeding the pump case and/or oil pipe

- 1) Remove the pump cover and remove the bleed screw.
- 2) Keep the oil running out until air bubbles disappear.

3. Purge de l'air

La pompe Autolube et les tubes de refoulement doivent être purgés dans les cas suivants:

- Lorsque l'on sort une machine neuve de sa caisse.
- Chaque fois que le réservoir Autolube a été vidé.
- Chaque fois qu'une partie du système Autolube est débranchée.
- Si la machine est couchée sur le côté après s'être renversée.

a. Purge du carter de pompe et/ou du tuyau d'huile

- 1) Enlever le couvercle de pompe et enlever la vis de purge.
- 2) Laisser l'huile s'écouler jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air.

3. Entlüften

Die Autolube-Schmierölpumpe und die Schmierölleitungen müssen zu den folgenden Gelegenheiten entlüftet werden.

- Wenn eine neue Maschine ausgepackt und zusammengesetzt wird.
- Wenn der Autolube-Schmieröltank leer ist.
- Wenn irgend ein Teil des Autolube-Schmierölsystems aus- und wieder eingebaut wurde.
- Wenn die Maschine umfällt und auf der Seite liegt.

a. Entlüften des Pumpengehäuses und/oder der Ölleitungen:

- 1) Den Pumpendeckel abnehmen und die Entlüftungsschraube ausdrehen.
- 2) Das Öl auslaufen lassen, bis es keine Luftblasen mehr enthält.

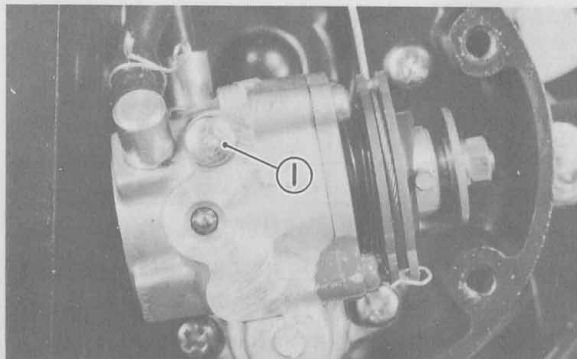
- 3) When air bubbles are expelled completely, tighten the bleed screw and install the pump cover.

NOTE: _____

Check the bleed screw gasket, and if damaged, replace with a new one.

- b. Bleeding the pump distributor and/or delivery pipe

- 1) Start the engine.
- 2) Pull the pump wire all the way out to set the pump stroke to a maximum.



1. Bleed screw 1. Vis de purge 1. Entlüftungsschraube

NOTE: _____

It is difficult to bleed the distributor completely with the pump stroke at a minimum, and therefore the pump stroke should be set to a maximum.

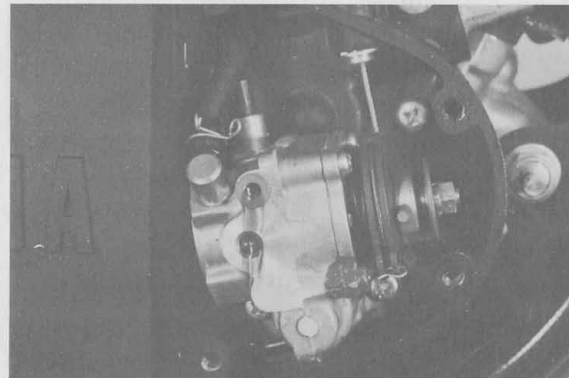
- 3) Quand les bulles d'air sont complètement chassées, serrer la vis de purge et mettre en place le couvercle de pompe.

N.B.: _____

Contrôler le joint de la vis de purge, et s'il est endommagé, le remplacer par un neuf.

- b. Purge du distributeur de la pompe et/ou du tuyau de refoulement

- 1) Démarrer le moteur.
- 2) Tirer à fond sur le câble de la pompe pour amener sa course à un maximum.



N.B.: _____

Il est difficile de purger complètement le distributeur de la pompe avec la course de la pompe à un minimum, et par conséquent la course de la pompe doit être réglée à un maximum.

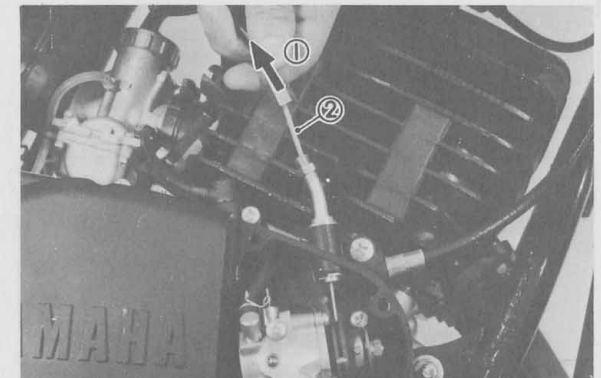
- 3) Sobald das ausfließende Öl keine Luftblasen mehr enthält, die Entlüftungsschraube wieder festziehen und den Pumpendeckel anbringen.

ANMERKUNG: _____

Die Dichtung der Entlüftungsschraube kontrollieren und gegebenenfalls erneuern.

- b. Entlüften des Pumpenverteilers und der Förderleitung

- 1) Den Motor anlassen.
- 2) Das Pumpenseil bis zum Anschlag herausziehen, um den Pumpenhub auf seinen Maximalwert einzustellen.



1. Pull 1. Tirer 1. Ziehen
2. Pump wire 2. Câble de pompe 2. Pumpenseil

ANMERKUNG: _____

Der Verteiler kann nur äußerst schwierig vollständig entlüftet werden, wenn der kleinste Pumpenhub eingestellt ist; daher ist am Pumpenseil zu ziehen, um den Maximalhub zu erhalten.

- 3) Keep the engine running at about 2,000 r/min for two minutes or so, and both distributor and delivery pipe can be completely bled.

D. Engine and transmission oil

1. Engine oil

Use the engine oils in the following list. We recommended Yamaha 2-cycle oil but, if other oils are used, select from the following list.

Temperature	Recommended oil	Remarks
20°C or more	SAE 20W/40 SAE 10W/40	Be sure to use air-cooled 2-stroke engine oil or detergent SE type automobile engine oil. This oil should only be used as an emergency measure when 2-stroke engine oil is not available.
20°C ~ -10°C	SAE 10W/40 SAE 10W/30	
-10°C or less	SAE 10W/30 SAE 5W/30	

CAUTION: Under extremely cold conditions (0°C or below) SAE 30 and 40W oils become very thick and will not flow as readily to the Autolube pump. This may cause oil pump starvation.

2. Transmission oil

- a. To check level, start the engine and let it run for several minutes to warm and distribute oil. Stop engine. Unscrew the dipstick and clean. Set it on the case threads in a level position. Remove and check level.

- 3) Laisser tourner le moteur à environ 2.000 tr/mn pendant à peu près deux minutes, et le distributeur de le tuyau de refoulement peuvent alors être purgés complètement.

D. Huile moteur et huile de transmission

1. Huile moteur

Utiliser les huiles moteur indiquées à la liste suivante. Nous recommandons l'huile moteur deux-temps Yamaha, mais, à défaut, on peut choisir dans la liste ci-dessous.

Température	Lubrifiant recommandé	Instructions
20°C ou	SAE 20W/40 SAE 10W/40	Prendre soin d'utiliser de l'huile pour moteur 2 temps à refroidissement à air ou une huile détergente pour automobile du type SE. Cette huile ne doit être utilisée qu'en cas d'urgence lorsqu'il est impossible de se procurer d'huile moteur pour deux temps.
20°C ~ -10°C	SAE 10W/40 SAE 10W/30	
-10°C ou moins	SAE 10W/30 SAE 5W/30	

ATTENTION: Par temps très froid (en dessous de 0°C), les huiles SAE 30 et 40W deviennent très visqueuse et ne coulent pas aussi bien vers la pompe Autolube, ce qui risque de priver le moteur d'huile.

2. Huile de transmission

- a. Pour contrôler le niveau, démarrer le moteur et le laisser tourner pendant plusieurs minutes pour qu'il puisse chauffer et distribuer l'huile. Arrêter le moteur. Dévisser la jauge et la nettoyer. La laisser reposer de niveau sur les filets du carter. L'enlever et contrôler le niveau.

- 3) Den Motor mit einer Drehzahl von ca. 2.000 U/min für ungefähr zwei Minuten laufen lassen, wodurch der Verteiler und die Förderleitung vollständig entlüftet werden können.

D. Motor- und Getriebeöl

1. Motoröl

Die Motoröle der nachfolgenden Tabelle sollten verwendet werden. Wir empfehlen die Verwendung von Yamaha-Zweitaktöl; wenn jedoch andere Öle verwendet werden, diese aus der folgenden Tabelle auswählen.

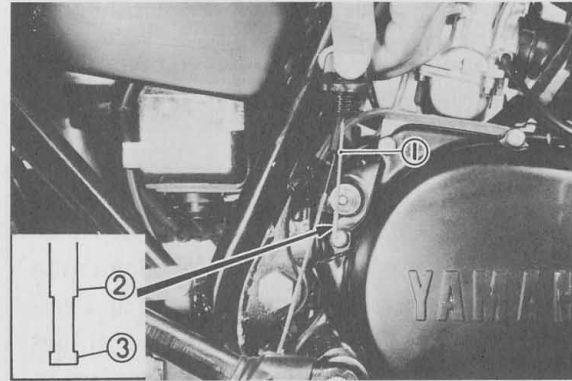
Temperatur	Empfohlenes Öl	Bemerkung
20°C oder darüber	SAE 20W/40 SAE 10W/40	Unbedingt Zweitaktöl für luftgekühlte Motoren oder Automobil-Motoröl "SE" verwenden. Dieses Öl sollte nur in Notfällen verwendet werden, wenn Zweitakt-Motoröl nicht zur Verfügung steht.
20°C bis zu -10°C	SAE 10W/40 SAE 10W/30	
-10°C oder darunter	SAE 10W/30 SAE 5W/30	

ACHTUNG: Bei extrem kalten Temperaturen (0°C oder darunter) werden Motoröle SAE 30 und 40W sehr dickflüssig und fließen nicht mehr richtig zur Autolube-Schmierölpumpe. Dadurch könnte die Ölzufuhr zur Pumpe unterbrochen werden.

2. Getriebeöl

- a. Um den Ölstand zu kontrollieren, den Motor anlassen und einige Minuten warmlaufen lassen, um das Öl aufzuwärmen und zu verteilen. Danach den Motor abschalten. Den Meßstab ausschrauben und abwischen. Danach den Meßstab auf das Gewinde aufsetzen (der Meßstab darf

nicht eingeschraubt werden). Anschließend den Meßstab wieder herausziehen und den Ölstand ablesen.



1. Dip stick
2. Max. Level
3. Min. Level

1. Jauge
2. Niveau maximum
3. Niveau minimum

1. Ölmeßstab
2. Höchststand
3. Tiefststand

NOTE:

Be sure the machine is level and on both wheels.

- b. The oil level should be between the minimum and maximum marks. Top off as required.

Recommended oil:
SAE 10W/30 "SE" motor oil

Transmission oil quantity:
Total amount: 750 ± 50 cc
Periodic oil change: 650 ± 50 cc

Transmission drain plug torque:
2.5 m·kg (18 ft·lb)

N.B.:

S'assurer que la machine repose de niveau sur ses deux roues.

- b. Le niveau d'huile doit être entre les repères de minimum et de maximum. Rajouter de l'huile si nécessaire.

Huile recommandée:
Huile moteur SAE
10W/30 type "SE"

Quantité d'huile de transmission:
Quantité totale: 750 ± 50 cm³
Vidange: 650 ± 50 cm³

Couple de serrage du plot
de vidange de la boîte à vitesses:
2.5 m·kg

www.davesbikes.weebly.com

ANMERKUNG:

Die Maschine muß dabei aufrecht auf beiden Rädern auf ebenem Boden abgestellt werden.

- b. Der Ölstand sollte sich zwischen der oberen und unteren Standmarkierung befinden. Gegebenenfalls ist Öl bis zur oberen Standmarkierung nachzufüllen.

Empfohlenes Öl:
Motorenöl SAE 10W/30 Typ SE

Getriebeölmenge:
Gesamtmenge: 750 ± 50 cm³
Regelmäßiger: 650 ± 50 cm³

Anzugsmoment der Getriebe-
gehäuse-Ablafschraube:
2,5 m·kg

During the break-in period, replace the transmission oil 30 days or 400 km (250 mi.) after the date of first use. The transmission should be drained and refilled approximately every 3,200 km (2,000 mi.)

If the unit is used for competition, oil replacement should also be often.

CAUTION: Under no circumstances should any additives be included with the transmission oil. This oil also lubricates and cools the clutch. Additives may cause clutch slippage.

E. Clutch

1. Mechanism adjustment
 - a. Fully loosen the cable in-line length adjuster lock nut and screw in the adjuster until tight.
 - b. Turn the handle lever adjuster in.
 - c. Loosen the rear brake and remove right footrest.
Remove kick crank, collar and washer.
 - d. Drain the transmission oil and remove the crankcase cover (R).
 - e. Loosen the clutch mechanism adjuster locknut.
 - f. Push the push lever forward with your finger until it stops. With the push lever in this position, turn the adjuster in or out until the push lever mark and crankcase match mark are aligned.
Hold this position, tighten locknut.

Pendant la période de rodage, changer l'huile de la boîte à vitesses 30 jour ou 400 km après la date de la première utilisation. La boîte à vitesses doit être vidangée et remplie environ tous les 3.200 km. Si l'unité est utilisée pour la compétition, le changement de l'huile doit être fait plus souvent.

ATTENTION: On ne doit en aucun cas mélanger des additifs à l'huile de transmission. Cette huile assure également le graissage et le refroidissement de l'embrayage, et les additifs sont susceptibles de faire patiner sérieusement ce dernier.

E. Embrayage

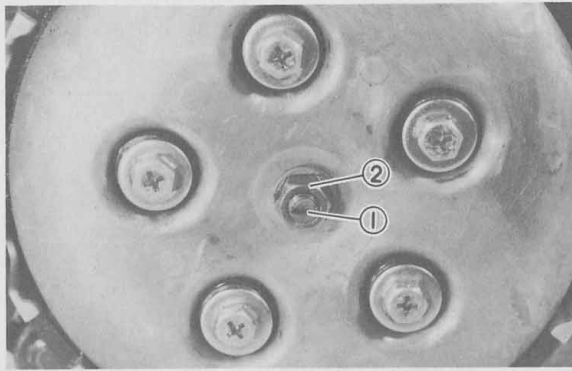
1. Réglage du mécanisme
 - a. Desserrer complètement l'écrou de blocage du dispositif de réglage de la longueur du câble et visser le dispositif de réglage jusqu'à ce que le câble soit endu.
 - b. Visser le dispositif de réglage du levier au guidon.
 - c. Desserrer le frein arrière et enlever le repose-pied droit. Enlever la pédale de kick, l'entretoise et la rondelle.
 - d. Vidanger l'huile de la boîte à vitesses et enlever le couvercle de carter (D).
 - e. Desserrer l'écrou de blocage du dispositif de réglage du mécanisme d'embrayage.
 - f. Pousser vers l'avant le levier de débrayage, avec votre doigt, jusqu'à ce qu'il s'arrête. Avec le levier dans cette position, visser ou dévisser le dispositif de réglage jusqu'à ce que le repère du levier de débrayage et le repère d'alignement du carter soient alignés. Garder cette position, serrer l'écrou de blocage.

Während der Einfahrperiode sollte das Getriebeöl etwa 30 Tage oder 400 km nach Inbetriebnahme der neuen Maschine erneuert werden. Danach muß das Getriebe etwa alle 3.200 km entleert und mit frischem Öl gefüllt werden. Wenn die Maschine für Wettfahrten verwendet wird, muß das Öl häufiger erneuert werden.

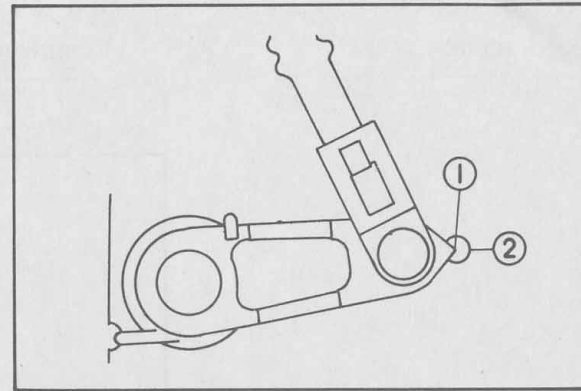
ACHTUNG: Dem Getriebeöl dürfen auf keinen Fall Zusatzstoffe beigemischt werden. Das Getriebeöl schmiert und kühlt auch die Kupplung. Viele Zusatzstoffe verursachen jedoch ernsthaftes Kupplungsrutschen.

E. Kupplung

1. Einstellung des Mechanismus
 - a. Die Sicherungsmutter des Seilzug-Einstellers vollständig lösen und den Einsteller eindrehen, bis dieser aufsitzt.
 - b. Danach den Einsteller am Lenkerhebel eindrehen.
 - c. Die Hinterradbremse lösen und die rechte Fußraste abnehmen.
Kickstarterhebel, Hülse und Scheibe abnehmen.
 - d. Das Getriebeöl ablassen und den rechten Kurbelgehäusedeckel abbauen.
 - e. Die Sicherungsmutter des Kupplungsmechanismus-Einstellers lösen.
 - f. Den Schubhebel mit den Fingern bis zum Anschlag nach vorne drücken. Mit dem Schubhebel in dieser Position ist der Einsteller ein- oder ausdrehen, bis die Markierung am Schubhebel mit der Markierung am Kurbelgehäuse übereinstimmt. In dieser Position festhalten und die Sicherungsmutter festziehen.



- 1. Adjuster
- 2. Locknut
- 1. Dispositif de réglage
- 2. Ecrou de blocage
- 1. Einstellschraube
- 2. Sicherungsmutter

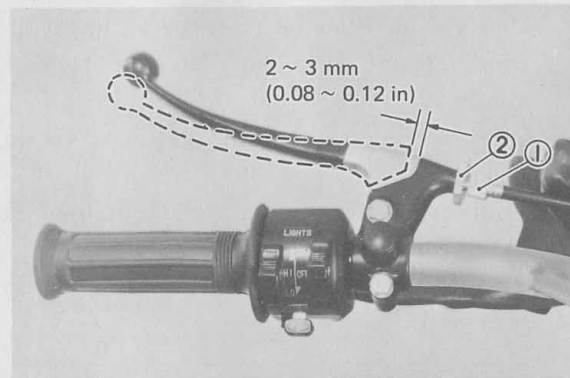


- 1. Push lever mark
- 2. Case match mark
- 1. Repère du levier
- 2. Repère du carter d'alignement
- 1. Schubhebel-Markierung
- 2. Gehäusemarkierung

2. Free play adjustment
 - a. Loosen either the handle lever adjuster locknut or the cable inline length adjuster locknut.
 - b. Turn the length adjuster either in or out until proper lever free play is achieved.

2. Réglage du jeu
 - a. Desserrer l'écrou de blocage d'une des vis de réglage, soit celle prévue près du levier d'embrayage, soit celle située au bas du câble.
 - b. Tourner la vis de réglage dans un sens ou dans l'autre, de manière à donner un jeu correct au levier d'embrayage.

2. Einstellen des Hebelspiels
 - a. Entweder die Sicherungsmutter am Einsteller des Lenkerhebels oder die Sicherungsmutter des Seilzug-Einstellers lösen.
 - b. Den entsprechenden Einsteller danach ein- oder ausdrehen, bis das Spiel richtig eingestellt ist.



- 1. Adjuster
- 2. Adjuster locknut
- 1. Dispositif de réglage
- 2. Ecrou de blocage du dispositif
- 1. Einsteller
- 2. Sicherungsmutter des Einstellers

2-3. CHASSIS

A. Fuel petcock

1. Clean fuel filter and filter cup.

2-3. PARTIE CYCLE

A. Robinet d'arrivée d'essence

1. Nettoyage du filtre d'essence et vase de décantation.

2-3. FAHRGESTELL

A. Kraftstoffhahn

1. Kraftstofffilter reinigen und Filterdeckel reinigen.

NOTE:

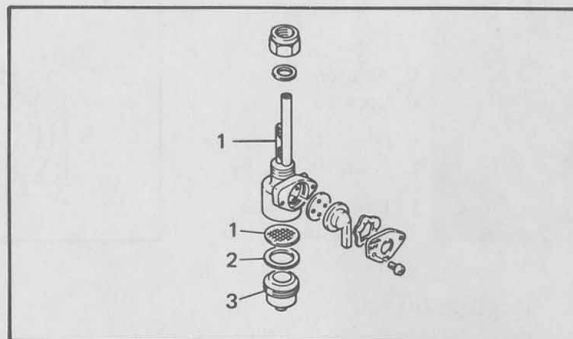
If filter is damaged, replace.

N.B.:

Remplacer le filtre s'il est endommagé.

ANMERKUNG:

Falls das Filtersieb beschädigt ist, Filter erneuern.



1. Filter screen
2. Filter gasket
3. Filter cup

1. Tamis
2. Joint du filtre
3. Cuvette de filtre

1. Filtersieb
2. Filterdichtung
3. Filtergehäuse

B. Brakes and wheels**1. Front brake adjustment**

Front brake cable free play can be adjusted to suit rider preference, but a minimum free play of 5–8 mm (0.2–0.3 in) should be maintained.

Free play can be adjusted at handle bar lever or brake shoe plate.

- a. Loosen the adjuster locknut.
- b. Turn the adjuster in or out until adjustment is suitable.
- c. Tighten the adjuster locknut.

Minimum free play:
5 – 8 mm (0.2 – 0.3 in)

B. Freins et roues**1. Réglage du frein avant**

Le câble de frein avant peut être réglé selon la préférence du pilote à condition de lui laisser un minimum de jeu de 5 – 8 mm.

Une vis de réglage est prévue au levier de frein, et une autre au plateau porte-segments.

- a. Desserrer l'écrou de blocage de la vis de réglage.
- b. Tourner la vis de réglage de manière à obtenir un jeu convenable.
- c. Resserrer l'écrou de blocage de la vis de réglage.

Jeu minimum: 5 – 8 mm

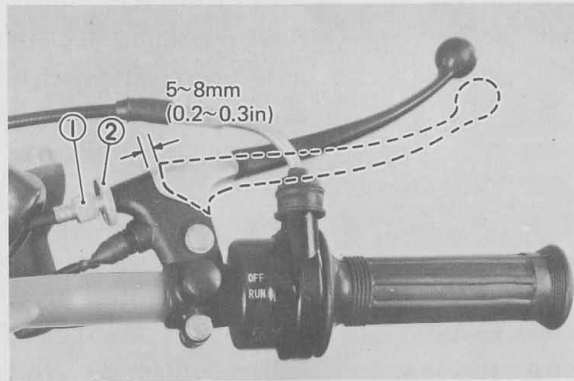
B. Bremsen und Räder**1. Einstellen der Vorderradbremse**

Das Spiel des Bremsseilzuges für die Vorderradbremse kann gemäß Fahrwunsch eingestellt werden, sollte jedoch mindestens 5 bis 8 mm betragen.

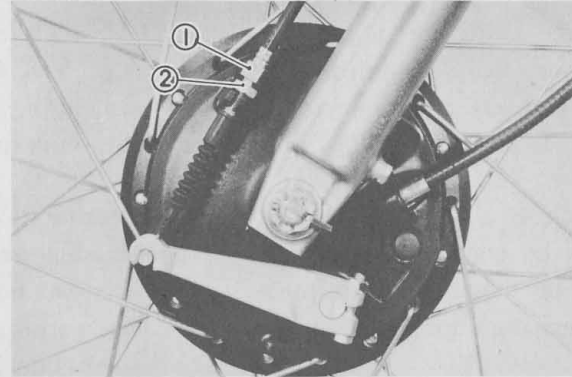
Das Spiel kann entweder am Lenkerhebel oder an der Bremsankerplatte eingestellt werden.

- a. Sicherungsmutter des Einstellers lösen.
- b. Einsteller ein oder ausdrehen bis die gewünschte Einstellung erreicht ist.
- c. Sicherungsmutter des Einstellers festziehen.

Mindestspiel: 5 – 8 mm



- 1. Adjuster
- 2. Lock nut
- 1. Dispositif de réglage
- 2. Ecrou de blocage
- 1. Einsteller
- 2. Sicherungsmutter des Einstellers



2. Rear brake adjustment

Adjust rear brake pedal play to suit, providing the 20–30 mm (0.8–1.2 in) free play.

- a. Turn the adjusting nut on the rear brake rod in or out until brake pedal free play is suitable.

Free play:
20 – 30 mm (0.8 – 1.2 in)

2. Réglage du frein arrière

Régler le jeu de la pédale de frein arrière à votre convenance, avec un jeu de 20 – 30 mm.

- a. Visser ou dévisser l'écrou de réglage sur la tringle du frein arrière jusqu'à ce que le jeu de la pédale de frein soit convenable.

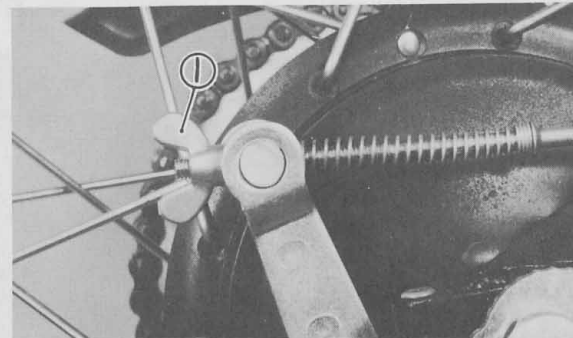
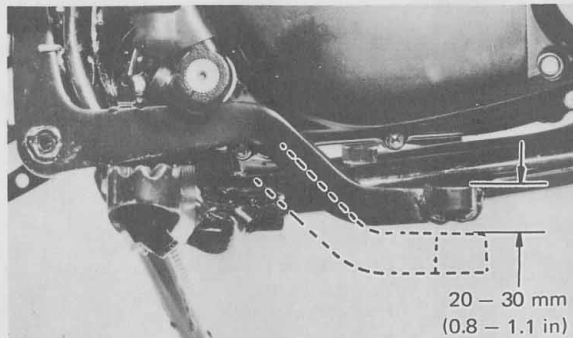
Jeu : 20 – 30 mm

2. Einstellen der Hinterradbremse

Die Hinterradbremse sollte so eingestellt werden, daß das Spiel am Ende des Fußbremshebels 20 bis 30 mm beträgt. Gegebenenfalls die Einstellung wie folgt vornehmen:

- a. Die Einstellmutter an der hinteren Bremsstange ein- oder ausdrehen, bis das Spiel am Fußbremshebel richtig eingestellt ist.

Spiel: 20 – 30 mm



- 1. Adjusting nut
- 1. Ecrou de réglage
- 1. Einstellmutter

NOTE:

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

3. Brake lining check

Brake lining can be checked through the inspection hole in the brake shoe plate. If thickness is less than specified, replace the brake shoes.

Lining thickness limit:
2 mm (0.08 in)

4. Brakelight switch adjustment

The brakelight switch is operated by movement of the brake pedal. To adjust, hold the main body of the switch with the hand so it does not rotate and turn the adjuster nut. Proper adjustment is achieved when the brake starts to take effect and the brakelight illuminates simultaneously.

N.B.:

Le réglage de la pédale de frein arrière doit être vérifié chaque fois qu'on ajuste la chaîne ou que l'on démonte la roue et qu'on la remonte.

3. Vérification des garnitures de frein

La fenêtre de contrôle pratiquée dans le plateau porte-segments permet de vérifier les garnitures de frein. Remplacer les segments de frein si l'épaisseur des garnitures est inférieure à la limite spécifiée.

Limite d'épaisseur des garnitures:
2 mm

4. Réglage du contacteur de feu frein

Le contacteur de feu frein est actionné par la pédale de frein. Pour le régler, tenir le contacteur d'une main, de manière à l'immobiliser, et tourner l'écrou du dispositif de réglage. Le réglage est correct lorsque le feu frein s'allume au moment où le frein commence à agir.

ANMERKUNG:

Die Einstellung des Fußbremshebels muß stets überprüft werden, wenn die Kette gespannt oder das Hinterrad ausund wiedereingebaut wurde.

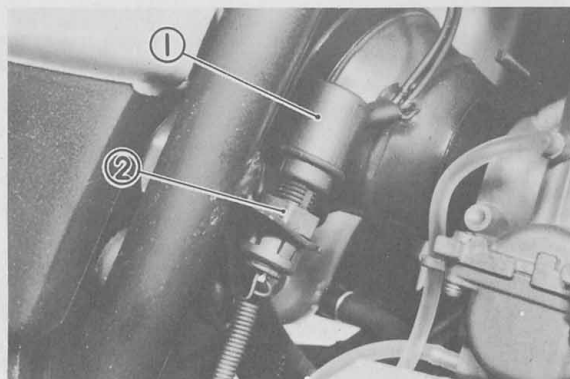
3. Prüfung der Bremsbeläge

Die Bremsbeläge können durch die Prüföffnung in der Bremsankerplatte kontrolliert werden. Falls die Bremsbeläge unter die vorgeschriebene Verschleißgrenze abgenutzt sind, Bremsbacken erneuern.

Bremsbelag-Verschleißgrenze:
2 mm

4. Einstellen des Bremslichtschalters

Der Bremslichtschalter wird durch die Bewegung des Fußbremshebels aktiviert. Um den Bremslichtschalter einzustellen, den Schalter-Hauptkörper mit der Hand festhalten und den Einsteller drehen. Der Schalter ist richtig eingestellt, wenn die Bremsleuchte kurz vor dem tatsächlichen Greifen der Bremse aufleuchtet.



- 1. Main body
- 2. Adjuster

- 1. Corps principal
- 2. Dispositif de réglage

- 1. Hauptkörper
- 2. Einsteller

5. Spoke adjustment and torque
 a. Raise the wheel off the ground. Spin. Check rim runout.

Rim runout limits: Vertical – 2 mm (0.08 in) Lateral – 2 mm (0.08 in)

- b. Check each spoke for tightness.

NOTE: _____
 If loose spokes are found, tighten and repeat rim runout check.

6. Axles
 a. Check axle nuts and holder nuts torque.

Front axle nut torque: 6.5 m-kG (47 ft-lb)
Axle holder nut torque: 2.0 m-kG (14 ft-lb)
Rear axle nut torque: 9 m-kG (65 ft-lb)

7. Tire

	Normal riding	Off-road	With passenger
Front	1.7 kg/cm ² (24 psi)	0.9 kg/cm ² (13 psi)	1.7 kg/cm ² (24 psi)
Rear	2.0 kg/cm ² (28 psi)	1.1 kg/cm ² (16 psi)	2.3 kg/cm ² (33 psi)

5. Réglage et serrage des rayons
 a. Elever la roue, et la faire tourner pour voir si elle n'est pas voilée.

Voile maximum admissible: Faux-roud vertical – 2 mm Voile latéral – 2 mm
--

- b. Contrôler le serrage de tous les rayons.

N.B.: _____
 Si on constate que des rayons sont desserrés, les resserrer, et mesurer à nouveau le voile de la roue.

6. Axes de roue
 a. Contrôler le couple de serrage de l'écrou d'axe.

Couple de serrage de l'écrou d'axe de roue AV: 6,5 m-kG
Couple de serrage d'écrou de support de l'axe: 2,0 m-kG
Couple de serrage d'écrou d'axe arrière: 9 m-kG

7. Gonflage

	Conduite normale	off-road	Avec passager
Avant	1,7 kg/cm ²	0,9 kg/cm ²	1,7 kg/cm ²
Arrière	2,0 kg/cm ²	1,1 kg/cm ²	2,3 kg/cm ²

5. Einstellen und Anziehen der Speichen
 a. Vorderrad vom Boden abheben, mit der Hand drehen und auf Unrundheit der Felge prüfen.

Höchstzulässige Unrundheit der Felge: Senkrecht – 2 mm Seitlicher Schlag – 2 mm

- b. Speichenspannung prüfen.

ANMERKUNG: _____
 Wenn lose Speichen gefunden werden, müssen sie fest gespannt werden.

6. Achsen
 a. Anzugsmomente der Achsmuttern und der Klemmschalenmutter kontrollieren.

Anzugsmoment der Vorderachsmutter: 6,5 m-kG
Anzugsmoment der Klemmschalenmutter: 2,0 m-kG
Anzugsmoment der Hinterachsmutter: 9,0 m-kG

7. Reifen

	Normal	Geländefahrt	Mit Sozius
Vorne	1,7 kg/cm ²	0,9 kg/cm ²	1,7 kg/cm ²
Hinten	2,0 kg/cm ²	1,1 kg/cm ²	2,3 kg/cm ²

If a tire tread shows cross wise lines, it means that the tire is worn to its limit. Replace the tire.

Si la bande de roulement d'un pneu présente des rayures transversales, cela signifie que le pneu est usé au maximum changer le pneu.

Wenn sich querlaufende Streifen am Reifenprofil zeigen sind die Reifen bis zur Verschleißgrenze abgenutzt. In diesem Fall den entsprechenden Reifen unverzüglich erneuern.

C. Drive chain

1. Tension check

Inspect the drive chain with both tires touching the ground. Check the tension at the position shown in the illustration. The normal vertical deflection slack is approximately 40–50 mm (1.6–2.0 in). If the deflection exceeds 50 mm (2.0 in) adjust the chain tension.

NOTE: Tension inspection and adjustment should be made with the tensioner in the relaxed position. (not touching the chain)

2. Tension adjustment

- a. Loosen the rear brake adjuster.
- b. Remove the rear axle cotter pin.
- c. Loosen the rear wheel axle nut.

C. Chaîne de Transmission

1. Contrôle de la tension

Pour vérifier la chaîne, les deux pneus doivent reposer sur le sol. Mesurer la tension à l'endroit indiqué sur l'illustration. La déflexion verticale normale est approximativement de 40 – 50 mm. Si la flèche dépasse 50 mm, retendre la chaîne.

N.B.: L'inspection de la tension et le réglage doivent être faits avec le tendeur en position relâchée (ne touchant pas la chaîne).

2. Réglage de la tension

- a. Desserrer l'écrou de réglage de frein arrière.
- b. Extraire avec une pince la goupille fendue de l'écrou d'axe de roue arrière.
- c. Desserrer l'écrou d'axe de roue arrière.

C. Antriebskette

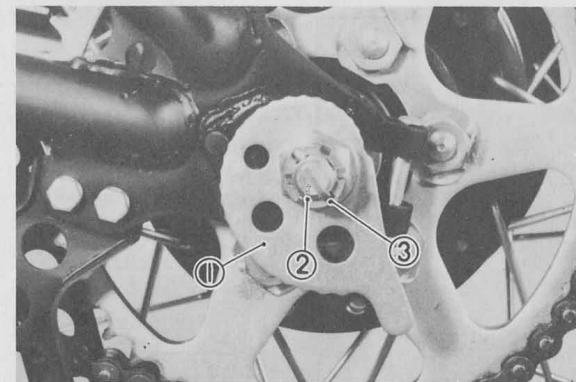
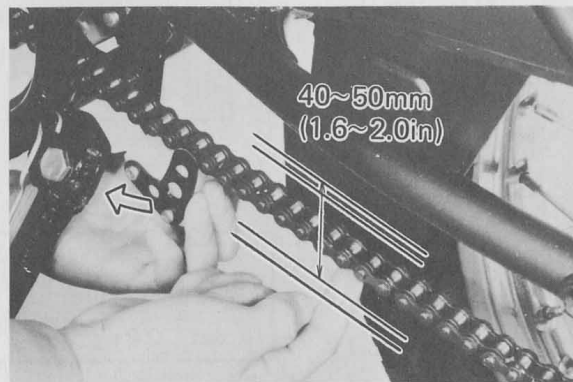
1. Prüfen der spannung

Zur Prüfung der Kette müssen beide Räder auf dem Boden stehen. Die Kettenspannung ist an der in der Abbildung gezeigten Stelle zu prüfen. Der normale senkrechte Gesamtdurchhang beträgt etwa 40 – 50 mm. Wenn der Durchhang 50 mm überschreitet, muß die Kette gespannt werden.

ANMARKING: Die Prüfung und das Einstellen der Kettenspannung ist durchzuführen, wenn sich der Kettenspanner im gelösten Zustand (er darf die Kette nicht berühren) befindet.

2. Einstellen der Kettenspannung

- a. Den Einsteller der Hinterradbremse lösen.
- b. Den Splint der Hinterachsmutter entfernen.
- c. Die Hinterachsmutter lösen.



1. Chain puller cam
2. Axle nut
3. Cotter pin

1. Came du tendeur de chaîne
2. Ecrou d'axe
3. Goupille

1. Kettenspannerlocke
2. Achsmutter
3. Splint

- d. Turn chain puller cam both left and right until axle is situated in same cam slot position.

NOTE: _____

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

- e. Tighten the rear axle nut.

Axle nut torque: 9.0 m-kg

- f. Insert the new cotter pin into the rear wheel axle nut and bend the end of cotter pin. If the nut notch and pin hole do not match, tighten the nut slightly to match.

- d. Tourner la came du tendeur de chaîne droit et gauche, jusqu'à ce que l'axe soit situé dans la même position de rainure de came.

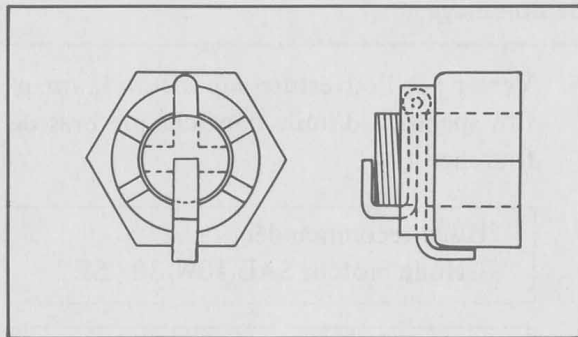
N.B.: _____

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

- e. Resserrer l'écrou d'axe arrière.

Couple de serrage de l'écrou d'axe: 9.0 m-kg

- f. Insérer la nouvelle goupille fendue dans l'écrou d'axe de roue arrière, et replier ses extrémités. Si le trou de l'axe n'est pas en face de l'encoche de l'écrou, légèrement l'écrou pour les alinger.



- g. In the final step, adjust the play in the brake pedal.

- g. Pour terminer, régler le jeu de la pédale ou du levier de frein.

- d. Die linke und rechte Kettenspannerröcke drehen, bis auf beiden Seiten die gleichen Nockenpositionen gewährleistet sind.

ANMERKUNG: _____

Vor der Einstellung sollte das Rad mehrmals mit der Hand gedreht werden, um die straffeste Stelle der Kette zu finden. Die Kettenspannung ist danach an dieser "straffesten" Stelle vorzunehmen.

- e. Hinterachsmutter wieder festziehen.

Anzugsmoment der Hinterachsmutter: 9 m-kg

- f. Einen neuen Splint in die Hinterachsmutter einsetzen und die Enden des Splints umbiegen. Wenn die Nut in der Mutter und die Bohrung nicht übereinstimmen, die Mutter etwas mehr festziehen, bis der Splint eingeschoben werden kann.

- g. Zum Schluß muß noch das Spiel des Fußbremshebels eingestellt werden.

NOTE: _____

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

D. Front fork oil change

1. With the front wheel removed or raised off the floor with a suitable frame stand.
2. Loosen pinch bolts and remove cap bolts from inner fork tubes.
3. Remove drain screw from each outer tube with open container under each drain hole.
4. After most of oil has drained, slowly raise and lower outer tubes to pump out remaining oil.
5. Replace drain screws.

NOTE: _____

Check gaskets, replace if damaged.

6. Pour specified amount of oil into the inner tube through the upper end opening.

Recommended oil:
SAE 10W/30 "SE" motor oil

Quantity per leg:
146 ± 2 cc (4.9 ± 0.03 oz)

N.B.: _____

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

D. Changement de l'huile de la fourche avant

1. Enlever la roue avant, ou la maintenir à l'écart du sol en calant l'avant de la moto sur un support approprié.
2. Desserrer le boulon de pincement et enlever les bouchons des bras de fourche.
3. Placer un récipient ouvert sous chaque trou de vidange, et enlever les vis de vidange des deux bras de fourche.
4. Lorsque l'huile cesse de couler abondamment, faire jouer doucement les tubes extérieurs de manière à pomper le reste de l'huile à l'extérieur.
5. Remplacer les vis de vidange.

N.B.: _____

Vérifier les joints, et les remplacer en cas de dommage.

6. Verser par l'ouverture supérieure la quantité spécifiée d'huile dans chaque bras de fourche.

Huile recommandée:
Huile moteur SAE 10W/30 "SE"

Quantité par bras: 146 ± 2 cm³

ANMERKUNG: _____

Übermäßige Kettenspannung führt zu Überlastung des Motors und anderer wichtiger Teile. Die Spannung daher auf den vorgeschriebenen Wert einstellen. Immer den Splint der Hinterachsmutter erneuern.

D. Ölwechsel der Vorderradgabel

1. Bei ausgebautem Vorderrad oder bei vom Boden abgehobenem Vorderrad und untergebautem Motor.
2. Die Klemmschraube lösen und die Hutschraube aus dem inneren Gabelbeinrohr ausdrehen.
3. Auffanggefäße unterstellen und die Ablasschrauben an beiden äußeren Rohren entfernen.
4. Nachdem das meiste Öl ausgeflossen ist, äußere Rohre langsam auf- und abbewegen, um das restliche Öl auszupumpen.
5. Danach die Ablasschrauben wieder anbringen.

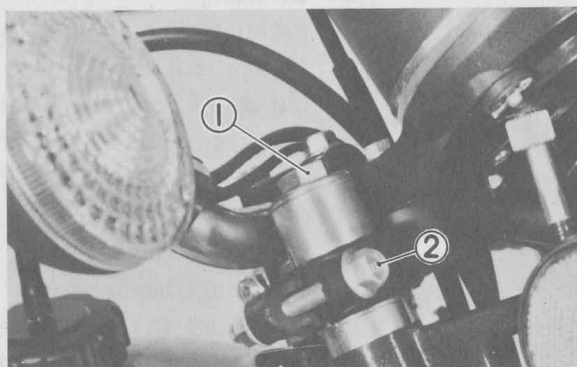
ANMERKUNG: _____

Dichtungen prüfen und falls beschädigt erneuern.

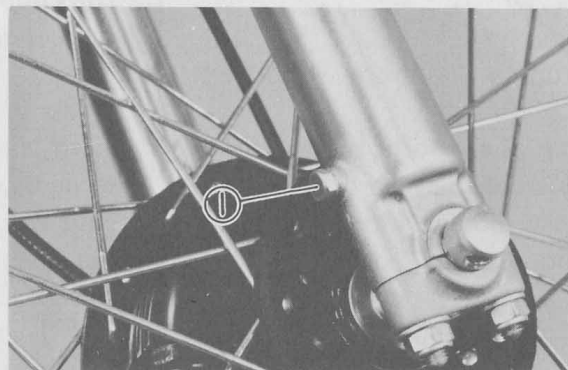
6. Die vorgeschriebene Ölmenge durch die obere Öffnung in das innere Gabelbeinrohr einfüllen.

Empfohlenes Öl:
Motoröl SAE 10W/30 "SE"

Ölmenge pro Gabelbein: 146 ± 2 cm³



- 1. Cap bolt
- 2. Pinch bolt
- 1. Bouchon
- 2. Boulon de pincement
- 1. Hutschraube
- 2. Klemmschraube



- 1. Drain bolt
- 1. Boulon de vidange
- 1. Ablasschraube

NOTE:

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

7. After filling, slowly pump the outer tubes up and down to distribute the oil.
8. Measure oil level from the top of the fork tube with a tape measure. The oil levels must be same.
9. Inspect O-ring on fork cap bolts and replace if damaged.
10. Replace fork cap bolts and torque to specification.

Fork cap torque:	2.0 m-kg (14.4 ft-lb)
Pinch bolt torque:	2.5 m-kg (18 ft-lb)

N.B.:

Choisir une huile de viscosité adaptée aux conditions d'utilisation et à votre préférence personnelle (l'amortissement est d'autant plus fort que l'huile est visqueuse, et d'autant plus faible que l'huile est fluide).

7. Après avoir fait le plein d'huile, faire jouer doucement les tubes extérieurs pour bien répartir l'huile.
8. Avec une bande de mesure, mesurer le niveau d'huile à partir du haut du tube de fourch. Les niveaux d'huile doivent être les mêmes.
9. Examiner les joints toriques des bouchons de bras de fourche, et les remplacer en cas de dommage.
10. Revisser les bouchons de bras de fourche, et les serrer au couple spécifié.

Couple de serrage du capuchon de fourche:	2.0 m-kg
Couple de serrage de boulon de pincement:	2.5 m-kg

ANMERKUNG:

Die Ölsorte entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und den Fahrerwünschen auswählen (leichteres Öl für geringere Dämpfung, schwereres Öl für stärkere Dämpfung).

7. Nach dem Einfüllen äußere Rohre langsam auf- und abbewegen, um das Öl zu verteilen.
8. Das Ölniveau von der Oberkante der Gabelbeinrohre mit einem Maßband messen. Der Ölstand muß in beiden Gabelbeinrohren gleich sein.
9. O-Ringe an den Gabelhutschrauben prüfen und erneuern, falls diese beschädigt sind.
10. Gabelhutschrauben anbringen und mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

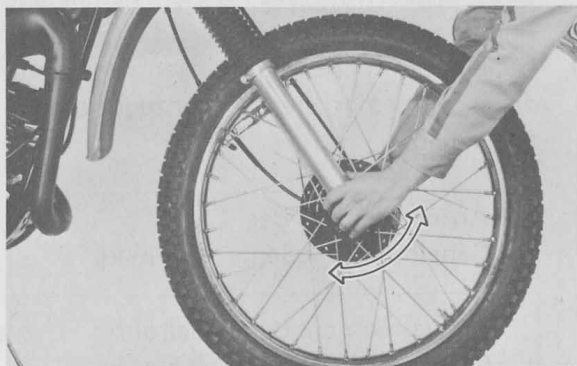
Anzugsmoment der Gabelhutschrauben:	2,0 m-kg
Anzugsmoment der Gabelrohr-Klemmschrauben:	2,5 m-kg

E. Steering

1. Steering inspection
 - a. Block machine up so that front wheel is off the ground.
 - b. Grasp the bottom of the forks and gently rock the fork assembly backward and forward, checking for looseness in the steering assembly bearings.
2. Steering adjustment
 - a. If steering head needs adjustment, loosen steering pinch bolt and fitting bolt.
 - b. Using steering nut wrench, adjust steering head fitting nut until steering head is tight without binding when forks are turned.

NOTE:

Excessive tightening of this nut will cause rapid wear of ball bearings and races. Re-check for looseness and freedom of movement.

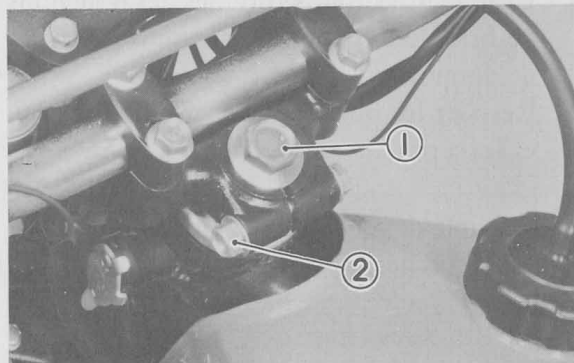


E. Direction

1. Inspection de la direction
 - a. Caler la machine de manière à isoler la roue avant du sol.
 - b. Saisir les bras de fourche par le bas, et les secouer doucement d'avant en arrière pour voir si on ne sent pas un jeu dans les roulements de direction.
2. Réglage de direction
 - a. Si la tête de fourche a besoin d'être réglée, desserrer le boulon de pincement et le boulon de montage de la direction.
 - b. A l'aide de la clé spéciale pour écrou de direction, resserrer cet écrou de manière à rattraper tout le jeu inutile tout en permettant encore à la fourche de pivoter sans frottement.

N.B.:

L'écrou de direction ne doit pas être trop serré, sinon les billes et les cuvettes des roulements vont s'user rapidement. Le jeu et la liberté de mouvement de la direction doivent donc être vérifiés à plusieurs reprises.



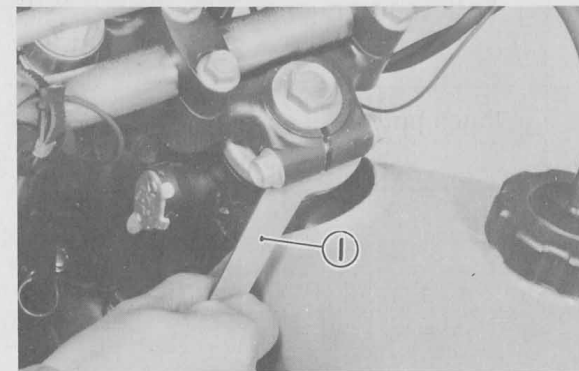
- | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------------|
| 1. Fitting bolt | 1. Boulon de montage | 1. Befestigungsschraube |
| 2. Pinch bolt | 2. Boulon de pincement | 2. Klemmschraube |

E. Lenkung

1. Prüfen der Lenkung
 - a. Maschine aufbocken, so daß das Vorderad vom Boden abgehoben ist.
 - b. Unteres Ende der Gabel erfassen und leicht vorwärts und rückwärts bewegen; dadurch läßt sich feststellen, ob sich die Lenkungslager gelockert haben.
2. Einstellen der Lenkung
 - a. Wenn der Lenkerkopf eingestellt werden muß, die Befestigungsschraube und die Klemmschrauben des Lenkers lösen.
 - b. Nutmutter am Lenkerkopf mit Hilfe des Nutmutternschlüssels so einstellen, daß der Lenkerkopf spielfrei ist, die Gabel jedoch ohne zu klemmen gedreht werden kann.

ANMERKUNG:

Zu strammes Anziehen dieser Mutter verursacht schnellen Verschleiß der Lagerkugeln und Laufringe. Nach der Einstellung nochmals auf Lockerung und freie Bewegung prüfen.



- | |
|-----------------------------------|
| 1. Steering nut wrench |
| 1. Clé pour écrou de direction. |
| 1. Schlüssel für lenkerkopfmutter |

- c. Tighten steering pinch bolt and stem bolt.

NOTE: _____

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

- c. Resserrer le boulon de pincement et le boulon de tige de direction.

N.B.: _____

Une fois le réglage de la direction terminé, s'assurer que la fourche pivote librement de butée à butée. Si on sent un frottement, reprendre tout le réglage.

- c. Die Befestigungsschraube und die Klemmschrauben des Lenkers festziehen.

ANMERKUNG: _____

Nach Einstellung der Lenkung sicherstellen, daß sich die Vorderradgabel von Anschlag bis Anschlag schwenken läßt, ohne zu klemmen. Falls die Gabel klemmt, muß die Einstellung wiederholt werden.

2-4. ELECTRICAL

A. Contact breaker point for DT125E, DT125MX

1. Apply a few drops of light-weight machine oil or distributor lubricant to the point cam lubricator. Do not over oil.

2-4. PARTIE ELECTRIQUE

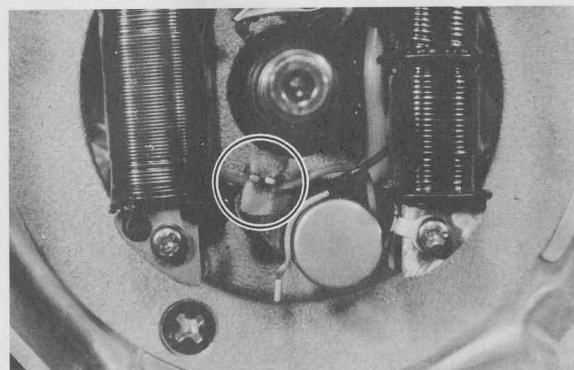
A. Contact de rupteur pour DT125E, DT125MX

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

2-4. ELEKTRISCHE EINRICHTUNGEN

A. Unterbrecherkontakte für DT125E, DT125MX

1. Einige Tropfen leichtes Maschinenöl oder Zündverteiler-Schmiermittel auf den Unterbrechernocken-Schmierfilz auftragen.



2. The ignition points can be lightly sanded with 400–600 grit sandpaper to remove corrosion. Place a piece of clean paper between the points, let them close, and remove the paper. Repeat until no residue shows. The paper may be dipped in lacquer thinner or point cleaning fluid to

2. On peut nettoyer les contacts du rupteur avec du papier de verre No. 400–600. Ensuite, serrer les contacts du rupteur sur un morceau de papier propre, et retirer le papier d'entre les contacts. Répéter cette opération jusqu'à ce que les contacts ne laissent plus aucune trace de saleté sur le

2. Die Unterbrecherkontakte dürfen mit Sandpapier der Körnung 400 – 600 vorsichtig abgeschliffen werden, um Korrosion zu entfernen. Danach ein Stück reines Papier zwischen den Kontakte anordnen und die Kontakte schließen; diesen Vorgang so lange wiederholen,

remove oil and sanding residue from point surfaces.

3. Point replacement should only be necessary when point gap exceeds maximum tolerance; when the points are severely pitted; or if the points become shorted or show faulty operation.

Never bend points to achieve proper gap.

NOTE: _____

New points, when installed, must be cleaned and adjusted.

B. Ignition timing for DT125E,DT125MX

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

Proceed as follows:

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

papier. On peut tremper préalablement le papier dans un solvant à peinture ou un produit de nettoyage pour contacts électriques, ce qui permettra d'éliminer toute trace d'huile ou d'impuretés.

3. Remplacer le rupteur si son ouverture dépasse la limite admissible, si les contacts sont sérieusement détériorés ou si le rupteur est court-circuité ou ne fonctionne pas bien.

Ne jamais recourber les contacts pour obtenir leur écartement correct.

N.B.: _____

Lorsqu'on installe un rupteur neuf, il doit être nettoyé et réglé.

B. Avance à l'allumage pour DT125E, DT125MX

La mise au point d'allumage s'effectue à l'aide d'un comparateur à cadran et d'un contrôleur de rupteurs.

Procéder comme suit:

1. Enlever la bougie, et visser le Pied pour Comparateur à Cadran dans le trou de bougie.
2. Poser le comparateur sur le pied.
3. Enlever le couvercle de carter gauche.
4. Amener le piston au P.M.H. (point mort haut) en tournant le volant magnétique, et faire coïncider exactement le zéro du cadran avec l'aiguille du comparateur, et fixer le comparateur à son pied en serrant la vis de pression. Faire tourner le volant dans les deux sens pour s'assurer que l'aiguille du comparateur ne dévie pas au-delà du zéro.

bis keine Rückstände auf dem Papier zurückbleiben. Das Papier darf mit Verdünner oder Kontaktreiniger angefeuchtet werden, um Öl und Schleifrückstände entfernen zu können.

3. Ein Auswechseln der Unterbrecherkontakte ist nur erforderlich, wenn der Kontaktabstand die Verschleißgrenze überschreitet, wenn die Kontakte übermäßig abgebrannt sind bzw. wenn es zu Kurzschluß zwischen den Kontakten kommt.

ANMERKUNG: _____

Neu eingesetzte Unterbrecherkontakte müssen ebenfalls gereinigt und eingestellt werden.

B. Zündzeitpunkt für DT125E, DT125MX

Zur Einstellung des Zündzeitpunktes wird eine Meßuhr und ein Unterbrecherkontakt-Prüfgerät benötigt.

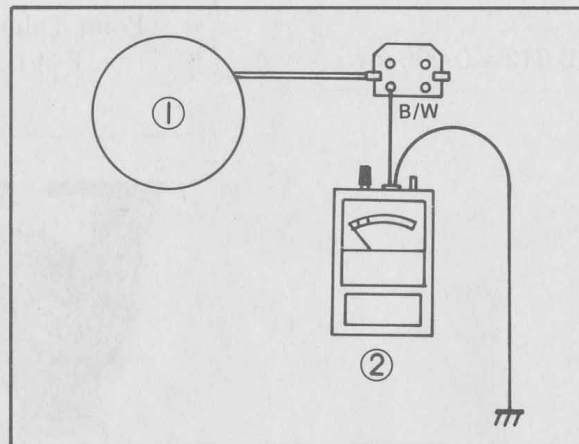
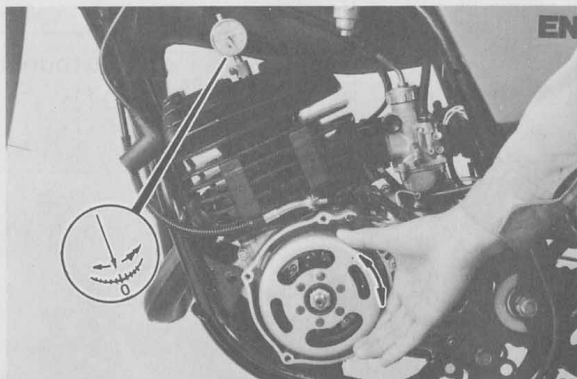
Es ist folgendermaßen zu verfahren:

1. Zündkerze ausdrehen und den Meßuhrständer in das Zündkerzenlock einschrauben.
2. Die Meßuhr danach in den Ständer einsetzen.
3. Linken Kurbelgehäusedeckel abnehmen.
4. Danach das Schwungrad des Magnetzünders drehen, bis sich der Kolben im oberen Totpunkt (OT) befindet. Null der Meßuhrskala genau mit dem Zeiger ausrichten. Stellschraube am Meßuhrständer festziehen, um die Meßuhr zu sichern. Schwungrad danach hin und her drehen, um sicherzustellen, daß die Anzeigenadel nicht über die Null hinaus-schwingt.

5. Switch on point checker and adjust. Disconnect magneto harness from main harness. Connect red lead of Point Checker to black/white wire in wire harness coming from magneto.

5. Mettre le contrôleur de contacts sous tension, et le régler. Débrancher le faisceau de fil de magnéto du faisceau principal. Raccorder le fil rouge du contrôleur de contacts au fil noir du faisceau en provenance de la magnéto.

5. Unterbrecherprüfer einschalten und die Einstellung vornehmen. Die Kabelgeschirr des Schwungmagnetzünders vom Hauptkabelbaum abtrennen. Die rote Leitung des Unterbrecherprüfers mit der schwarzen Leitung des vom Schwungmagnetzünder kommenden Kabelbaumes verbinden.



1. Flywheel magneto
2. Point checker
1. Volant
2. Contrôleur d'allumage
1. Schwungmagnetzünder
2. Unterbrecherprüfer

6. Connect black lead of Point Checker to unpainted surface of cylinder fin or unpainted crankcase bolt or screw.

6. Mettre le fil noir du contrôleur de rupteurs à la masse sur une partie du moteur dépourvue de peinture (ailette de cylindre ou vis de carter).

6. Schwarze Leitung des Unterbrecherprüfers an den unlackierten Flächen der Zylinderkühlrippen oder der Kurbelgehäusebolzen oder schrauben an Masse legen.

NOTE: _____

If magneto back plate has been removed, loosen the mounting screws and rotate backing plate until screws are centered in slots.

N.B.: _____

Si on a enlevé le stator de la magnéto, le remonter en ayant soin de bien centrer les vis de fixation dans les fentes.

ANMERKUNG: _____

Falls die Stützplatte des Schwungmagnetzünders abgenommen wurde, die Befestigungsschrauben lösen und die Stützplatte drehen, bis sich die Schrauben in der Mitte der Schlitze befinden.

7. Starting at T.D.C., rotate flywheel clockwise until dial gauge reads approximately 2 needle truns before-top-dead-center (B.T.D.C.).

7. A partir du P.M.H., tourner le volant à droite jusqu'à ce que l'aiguille du comparateur ait effectué environ 2 tours à Av. P.M.H.

7. Schwungrad vom oberen Totpunkt aus im Uhrzeigersinn drehen, bis die Meßuhr ungefähr 3,5 Drehungen des Zeigers vor dem oberen Totpunkt anzeigt.

8. Slowly turn flywheel counterclockwise until dial gauge reads ignition advance setting listed in Specifications Table. At this time the point checker needle should swing from "CLOSED" to "OPEN" position, indicating the contact breaker (ignition points) have just begun to open.

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

1.8 ± 0.15 mm (0.012 ± 0.006 in)

8. Ramener lentement le volant à gauche jusqu'à ce que le comparateur indique le point d'allumage spécifié. A cet instant précis, l'aiguille du contrôleur de rupteurs doit basculer de la position "CLOSED" à la position "OPEN", indiquant que les contacts du rupteur viennent de commencer à s'ouvrir.

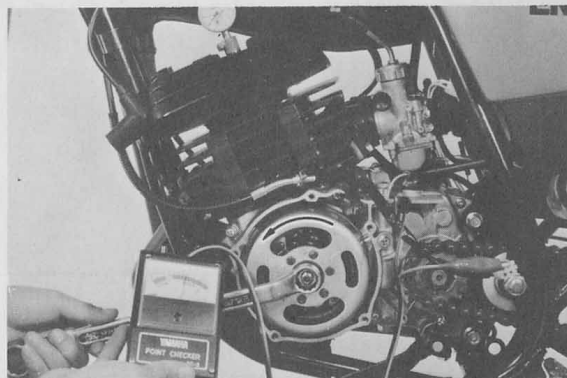
Point d'allumage spécifié
(Av. P.M.H.):

$1,8 \pm 0,15$ mm

8. Schwungrad danach langsam im Gegenzeigersinn drehen, bis die Meßuhr die in der Tabelle angegebene Frühzündungseinstellung anzeigt. Zu diesem Zeitpunkt muß die Nadel des Unterbrecherprüfers von der Stellung "CLOSED" auf die Position "OPEN" schwingen, wodurch angezeigt wird, daß sich die Unterbrecherkontakte gerade zu öffnen beginnen.

Zündzeitpunkt-Einstellung
(vor OT):

$1,8 \pm 0,15$ mm



9. Repeat steps 7. and 8. to verify point opening position. If points do not open within specified tolerance, they must be adjusted.
10. Adjust ignition points by slightly loosening Philips head screw and carefully rotating contact breaker assembly with a slotted screwdriver.
Make small adjustment and retighten Philips head screw before rechecking timing. Recheck timing by repeating steps 7. and 8.

9. Répéter les opérations 7 et 8 pour s'assurer que l'ouverture du rupteur coïncide bien avec le point d'allumage spécifié. Si le calage de l'allumage n'est pas compris dans les limites spécifiées, le rupteur doit être réglé.
10. Pour régler le rupteur, desserrer la vis à tête Philips, et faire pivoter légèrement l'ensemble du rupteur à l'aide d'un tournevis introduit dans l'encoche de réglage. Procéder délicatement, et resserrer la vis à tête Philips quant de contrôler l'exactitude du réglage. Répéter les opérations 7 et 8.

9. Anschließend die Schritte 7 und 8 wiederholen, um den Öffnungszeitpunkt der Kontakte zu überprüfen. Falls die Kontakte nicht innerhalb der vorgeschriebenen Toleranz öffnen, müssen sie eingestellt werden.
10. Unterbrecherkontakte durch Lösen der Kreuzschlitzschraube und vorsichtiges Drehen des Unterbrechers mit einem Schlitzschraubenzieher einstellen. Feineinstellung vornehmen und Kreuzschlitzschrauben vor der Überprüfung festziehen. Danach die Zündzeitpunkteinstellung durch Wiederholen der Schritte 7 und 8 nochmals überprüfen.

11. After ignition timing has been set, check maximum point gap with thickness gauge.

Point gap:

Normal: 0.35 mm (0.014 in)
Minimum: 0.30 mm (0.012 in)
Maximum: 0.40 mm (0.016 in)

11. Après avoir réglé le calage de l'allumage, mesurer l'ouverture maximale du rupteur à l'aide d'un calibre à lames.

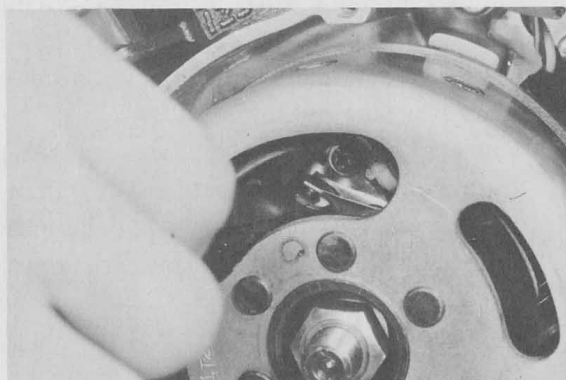
Ouverture du rupteur:

Normale: 0,35 mm
Minimum admissible: 0,30 mm
Maximum admissible: 0,40 mm

11. Nachdem der Zündzeitpunkt richtig eingestellt ist, den Kontaktabstand mit einer Fühlerlehre messen.

Unterbrecherkontaktabstand:

Normal: 0,35 mm
Mindestabstand: 0,30 mm
Höchstabstand: 0,40 mm



NOTE:

If the maximum point gap is over tolerance the contact breaker assembly should be replaced. Do not attempt to bend the fixed point breaker to decrease maximum point gap. This will only result in point misalignment, difficulty in setting timing and premature point failure.

N.B.:

Si l'ouverture maximale des contacts dépasse la limite admissible, le rupteur doit être remplacé. Il est inutile d'essayer de rétablir une couverture normale en courbant le linguet du rupteur: on n'arriverait ainsi qu'à perturber l'alignement des contacts et à rendre la mise au point d'allumage difficile. De toute façon, une panne ne tarderait pas à se produire.

ANMERKUNG:

Wenn der größte Kontaktabstand über der Toleranz liegt, ist die Unterbrecherkontakteinheit zu erneuern. Es darf nicht versucht werden, den festen Kontaktbügel zu biegen, um den größten Kontaktabstand herabzusetzen. Dies führt nur zu falscher Ausrichtung der Kontakte, Schwierigkeiten bei der Zündzeitpunkteinstellung sowie zu vorzeitigem Versagen der Kontakte.

12. Remove dial gauge assembly and stand. Disconnect point checker. Reconnect magneto wire harness. Replace crankcase cover.

12. Enlever le comparateur à cadran et son pied, et déconnecter le contrôleur de rupteurs. Reconnecter les fils de la magnéto. Reposer le couvercle de carter.

12. Anschließend die Meßuhr und den Meßuhrständer wieder von der Zündkerzenbohrung entfernen. Auch den Unterbrecherprüfer abklemmen. Kabelstecker des Schwungmagnetzünders anschließen und den Kurbelgehäusedeckel anbringen.

C. Ignition timing for DT175E, DT175MX (C.D.I.)

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

Proceed as follows:

1. Follow steps 1 – 4, DT125E,DT125MX ignition timing procedure.
2. Starting at TDC, rotate flywheel clockwise until dial gauge reads approximately 2 needle revolutions before-top-dead-center.
3. Slowly turn flywheel counter-clockwise until dial gauge reads ignition advance setting listed in specifications table.

Ignition timing (B.T.D.C.)
 $1.8 \pm 0.15 \text{ mm } (0.072 \pm 0.006 \text{ in})$

Then check the marks on the flywheel and crankcase for alignment. If they are not aligned or a new crankcase is used for replacement, punch a new mark on the crankcase matching the one on the flywheel.

NOTE: _____

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

4. Remove the flywheel. (See chapter 3-1, F)

C. Avance à l'allumage pour DT175E, DT175MX (C.D.I.)

L'avance à l'allumage doit être réglée avec un comparateur à cadran pour déterminer la position exacte du piston.

Procéder comme suit:

1. Suivre les étapes 1 à 4 de la procédure de réglage de l'avance à l'allumage pour la DT125E,DT125MX.
2. En partant au P.M.H., tourner le volant vers la droite jusqu'à ce que l'aiguille du comparateur à cadran fasse environ deux tours avant le point mort haut.
3. Tourner lentement le volant vers la gauche jusqu'à ce que le comparateur à cadran indique la valeur de l'avance à l'allumage donnée dans le tableau des caractéristiques.

Avance à l'allumage (Av.P.M.H.)
 $1,8 \pm 0.15 \text{ mm}$

Ensuite, contrôler si les repères du volant et du carter sont alignés. S'ils ne sont pas alignés ou si un nouveau carter est utilisé pour changement, poinçonner un nouveau repère sur le carter, dans l'alignement de celui du volant.

N.B.: _____

S'assurer de mettre le piston dans la position correcte avant de remonter.

4. Enlever le volant. (Voir chapitre 3-1, F)

C. Zündzeitpunkt für DT175E, DT175MX (CDI-Zündanlage)

Die Einstellung des Zündzeitpunktes muß unter Verwendung einer Meßuhr durchgeführt werden, um die genaue Kolbenposition zu bestimmen. Die Einstellung wie folgt durchführen:

1. Die Schritte 1-4 (Zündzeitpunkt-einstellung für DT125E, DT125MX) befolgen.
2. Beginnend vom oberen Totpunkt ist das Schwungrad im Uhrzeigersinn zu drehen, bis die Meßuhr etwa zwei Umdrehungen der Nadel (2 mm) vor dem oberen Totpunkt anzeigt.
3. Das Schwungrad langsam entgegen dem Uhrzeigersinn drehen, bis die Meßuhr den angegebenen Wert für den Zündzeitpunkt anzeigt.

Zündzeitpunkt (vor oberem Totpunkt)
 $1,8 \pm 0,15 \text{ mm}$

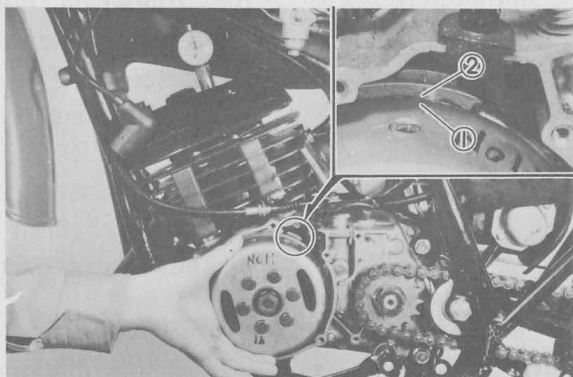
Danach die Markierungen am Schwungrad und auf dem Gehäuse auf Übereinstimmung prüfen. Wenn diese nicht ausgerichtet sind, oder wenn ein neues Kurbelgehäuse eingebaut wurde, eine neue Markierung in Übereinstimmung mit der Markierung am Schwungrad am Kurbelgehäuse einschlagen.

ANMERKUNG: _____

Vor dem Einschlagen der Markierung unbedingt den Kolben in die richtige Position bringen.

4. Das Schwungrad abnehmen (siehe Abschnitt 3-1, Punkt F).

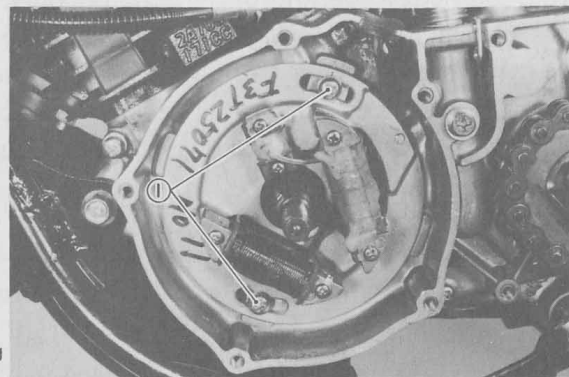
5. Check the alignment marks on the crankcase and base for alignment. If they are not aligned, loosen the base set screw and rotate base until alignment is achieved.



1. Flywheel mark
2. Case mark
1. Repère du volant
2. Repère du carter
1. Schwungradmarkierung
2. Gehäusemarkierung

5. Contrôler si les repères d'alignement du carter et de la base sont alignés. S'ils ne sont pas alignés, desserrer la vis de positionnement de la base et tourner la base jusqu'à ce que l'alignement soit obtenu.

5. Die Markierungen am Kurbelgehäuse und auf der Grundplatte auf Übereinstimmung kontrollieren. Sind diese Markierungen nicht ausgerichtet, die Stellschraube der Grundplatte lösen und die Grundplatte drehen bis die Markierungen.



1. Set screw
1. Vis de positionnement
1. Stellschraube

D. Spark plug

The life of a spark plug and its discoloring vary according to the habits of the rider. At each periodic inspection, replace burned or fouled plugs with suitable ones determined by the color and condition of the bad plugs. One machine may be ridden only in urban areas at low speeds, whereas another may be ridden for hours at high speeds, so confirm what the present plugs indicate by asking the rider how long and how fast the rides, and recommend a hot, standard or cold plug type accordingly. It is actually economical to install new plugs often since it will tend to keep the engine in good condition and prevent excessive fuel consumption.

D. Bougie

La vie de la bougie et sa décoloration varient suivant les habitudes du conducteur. A chaque contrôle périodique, remplacer les bougies brûlées ou encrassées par des convenables déterminées par la couleur et l'état des mauvaises. Une machine peut être conduite seulement dans des villes à basses vitesses, alors qu'une autre peut être conduite pendant des heures à grandes vitesses, se faire confirmer ce qu'indiquent les bougies présentes en demandant au conducteur pendant combien de temps et à quelle vitesse il conduit, et suivant le cas, recommander une bougie de type chaud, standard ou froid. Il est réellement économique de souvent mettre en place des bougies neuves puisque cela tendra à garder le moteur en bon état et évitera une consommation excessive d'essence.

D. Zündkerze

Die Lebensdauer einer Zündkerze und ihre Farbveränderung weichen entsprechend den Gewohnheiten des Fahrers voneinander ab. Bei jeder regelmäßigen Wartung sind verbrannte oder verrußte Zündkerzen, entsprechend der Farbe und dem Zustand der schlechten Zündkerze, durch geeignete zu ersetzen.

Eine Maschine wird vielleicht nur in geschlossenen Ortschaften mit niedrigen Geschwindigkeiten gefahren, während eine andere stundenlang mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird. So ist der Kerzenzustand durch Fragen des Fahrers zu bestätigen, wie lange und schnell er fährt und entsprechend eine heiße, normale oder kalte Zündkerze zu empfehlen. Es ist tatsächlich wirtschaftlich, die Zündkerze oft zu erneuern, denn dadurch wird der Motor in gutem Zustand gehalten und ein zu hoher Kraftstoffverbrauch wird vermieden.

1. How to "Read" spark plug (condition)
 - a. Best When the porcelain around the center electrode is a light tan color.
 - b. If the electrodes and porcelain are black and somewhat oily, replace the plug with a hotter-type for low speed riding.
 - c. If the porcelain is burned white and/or the electrodes are partially burned away, replace the plug with a colder-type for high speed riding.

NOTE: _____

This information is a general guide only. It is rarely necessary to change to a different heat range spark plug. Often spark plug conditions are influenced by improper timing, dirty air filter, or long periods of engine idling. Check for these conditions before changing the spark plug heat range.

2. Inspection
 - a. Inspect and clean the spark plug at least once per month or every 1,600 km (1,000 mil).
 - b. Clean the electrodes of carbon and adjust the electrode gap.

1. Comment "Lire" une bougie (son état)
 - a. Meilleur Quand la porcelaine autour de l'électrode centrale est de couleur brun chocolat.
 - b. Si les électrodes et la porcelaine sont noires et quelque peu huileuses, remplacer la bougie par une de type plus chaud pour conduite à basse vitesse.
 - c. Si la porcelaine est chauffée à blanc et/ou si les électrodes sont partiellement brûlées, remplacer la bougie par une de type plus froid pour conduite à grande vitesse.

N.B.: _____

Ces renseignements ne constituent, seulement qu'un guide général. Il est rarement nécessaire de changer une bougie par une appartenant à une gamme de température différente. Souvent, les états d'une bougie sont influencés par une mauvaise avance à l'allumage, un filtre à air sale, ou un moteur tournant au ralenti pendant de trop longues périodes. Contrôler ces conditions avant de changer la gamme de température de la bougie.

2. Inspection
 - a. Inspecter et nettoyer la bougie au moins une fois par mois ou tous les 1.600 km.
 - b. Eliminer la calamine des électrodes et régler leur écartement.

1. Beurteilung der Zündkerze (Zustand)
 - a. Bestzustand ... Wenn der Kerzenstein um die Mittelelektrode herum eine hellbraune Farbe hat.
 - b. Wenn die Elektroden und der Kerzenstein schwarz und teilweise ölig sind, ist die Zündkerze durch eine heißere für Fahren mit niedrigen Geschwindigkeiten zu ersetzen.
 - c. Wenn der Kerzenstein weißgebrannt ist und die Elektroden teilweise weggebrannt sind, ist die Zündkerze durch eine kältere für Fahren mit hohen Geschwindigkeiten zu ersetzen.

ANMERKUNG: _____

Diese Informationen dienen nur als allgemeine Richtlinien. Es ist nur sehr selten erforderlich, daß auf einen anderen Wärmebereich der Zünderkerzen umgewechselt werden muß. Der Kerzenzustand wird oft durch falsche Zündzeitpunkteinstellung, verschmutztes Luftfilter oder langen Betrieb im Leerlauf verursacht. Immer zuerst diese Punkte überprüfen, bevor auf Zündkerzen mit einem anderen Wärmebereich gewechselt wird.

2. Prüfung
 - a. Zündkerze mindestens einmal im Monat oder alle 1.600 km reinigen.
 - b. Elektroden von Ölkohlerückständen säubern und Elektrodenabstand berichtigen.

- c. Be sure to use the proper reach plug as replacement to avoid overheating, fouling or piston damage.

	Spark plug type	Spark plug gap
DT125E, DT125MX	N-7 (Champion)	0.5–0.6 mm (0.020–0.024 in)
DT175E, DT175MX	N-7Y	0.6–0.7 mm (0.024–0.028 in)

E. Battery

1. Checking

- If sulfation (white accumulations) occurs on plates due to lack of battery electrolyte, the battery should be replaced.
- If the bottom of the cells are filled with corrosive material falling off plates, the battery should be replaced.
- If the battery shows the following defects, it should be replaced.
 - The voltage will not rise to a specific value even after long hours charging.
 - No gassing occurs in any cell.
 - The 6V battery requires a charging voltage of more than 8.4V in order to supply a current of 0.6A for 10 hours.

- c. Lors du remplacement, être sûr d'utiliser une bougie avec une "allonge" correcte pour éviter la surchauffe, l'encrassement ou un endommagement des pistons.

	Type de bougie	Ecartement des électrodes
DT125E, DT125MX	N-7 (Champion)	0.5–0.6 mm
DT175E, DT175MX	N-7Y	0.6–0.7 mm

E. Batterie

1. Vérification

- Si les plaques se sulfatent (accumulations blanches) à cause d'un manque d'électrolyte, la batterie doit être remplacée.
- Si les fonds des compartiments sont remplis par de la matière corrosive tombant des plaques, la batterie doit être remplacée.
- Si la batterie présente les défauts suivants, elle doit être remplacée.
 - La tension n'arrive pas à une valeur spécifique même après de longues heures de charge.
 - Aucun compartiment ne présente de bulles.
 - La batterie de 6V à besoin d'une tension de charge supérieure à 8,4V pour fournir un courant de 0,6A pendant 10 heures.

- c. Beim Auswechseln ist eine Zündkerze mit der richtigen Einschraublänge zu verwenden, um zu große Erwärmung, Verrußen oder Kolbenschaden zu vermeiden.

	Art der Zündkerze	Elektrodenabstand
DT125E, DT125MX	N-7 (Champion)	0,5–0,6 mm
DT175E, DT175MX	N-7Y	0,6–0,7 mm

E. Batterie

1. Prüfung

- Wenn Sulfatierung (weiße Ablagerungen) an den Polplatten festgestellt wird, die durch zu wenig Batterieflüssigkeit verursacht wurde, die Batterie erneuern.
- Wenn sich am Boden der Batteriezellen von den Polplatten abgefallene Korrosionsstoffe ansammeln, die Batterie ebenfalls erneuern.
- Die Batterie muß auch ersetzt werden, wenn die folgenden Schäden festgestellt werden:
 - Die Spannung erhöht sich auch nach vielen Ladestunden nicht auf den vorgeschriebenen Wert.
 - Keine Bläschenbildung in den Batteriezellen.
 - Die 6V-Batterie erfordert eine Ladenspannung von mehr als 8,4V, um einen Strom von 0,6A für 10 Stunden liefern zu können.

2. Service life

The service life of a battery is usually 2 to 3 years, but lack of care as described below will shorten the life of the battery.

- Negligence in keeping battery topped off with distilled water.
- Battery being left discharged.
- Over-charging (amperage too high).
- Freezing.
- Filling with water or sulfuric acid containing impurities.
- Improper charging voltage/current on new battery.

Battery type	6V, 6AH
Electrolyte	Specific gravity: 1.26 Quantity: 250 cc
Initial charging current	0.4 Amperes/15 hours (New battery)
Re-charging current	0.6 Amperes/10 hours (or until specific gravity reaches 1.26)
Re-fill fluid	Distilled water to maximum level line
Re-fill period	Check once per month or more often as required

3. Storage

If the motorcycle is not used for a long time, remove the battery and have it stored by a battery service shop. The following instructions should be observed by shops equipped with charger.

- Recharge the battery.

2. Durée de vie

La durée de vie d'une batterie est généralement de 2 à 3 ans, mais un manque d'entretien comme décrit ci-dessous raccourcira la vie de la batterie.

- Négligence de faire le niveau de la batterie avec de l'eau distillée.
- Batterie laissée déchargée.
- Surcharge (intensité trop élevée)
- Gelage.
- Remplissage avec de l'eau ou de l'acide sulfurique contenant des impuretés.
- Tension/courant de charge incorrects sur une batterie neuve.

Batterie type	6V, 6AH
Electrolyte	Gravité spécifique: 1,26 Quantité: 250 cm ³
Courant de charge initiale	0,4 Ampères / 15 heures (Une batterie)
Courant de recharge	0,6 Ampères / 10 heures (ou jusqu'à ce que la gravité spécifique atteigne 1,26)
Liquide de remplissage	Eau distillée jusqu'à la ligne de niveau maximum
Période de remplissage	Contrôler une fois par mois ou plus souvent si nécessaire

3. Remisage

Si la motocyclette n'est pas utilisée pendant une longue période, enlever la batterie et la remettre dans un magasin d'entretien de batterie. Les instructions suivantes doivent être observées par les magasins équipés de chargeur.

- Recharger la batterie.

www.davestrail.weebly.com

2. Lebensdauer

Die Lebensdauer einer Batterie beträgt normalerweise 2 bis 3 Jahre. Die Lebensdauer wird jedoch wesentlich verringert, wenn die Batterie nicht richtig gewartet wird.

- Batterie daher immer mit destilliertem Wasser auffüllen.
- Batterie nicht im entladenen Zustand belassen.
- Batterie nicht überladen (zu hoher Ladestrom).
- Batterie nicht einfrieren lassen.
- Niemals verschmutztem Wasser oder verunreinigter Schwefelsäure füllen.
- Auf richtigen Ladestrom und richtige Ladespannung bei der neuen Batterie achten.

Batterie	6V, 6AH
Elektrolyt	Spezifisches Gewicht 1,26 Menge 250 cm ³
Anfänglicher Ladestrom	0,4 Ampere/15 Stunden (neue Batterie)
Ladestrom	0,6 Ampere/10 Stunden (oder bis das spezifische Gewicht 1,26 beträgt)
Auffüllflüssigkeit	Destilliertes Wasser bis zur oberen Standlinie
Auffüllintervall	Monatlich oder häufiger prüfen, wie erforderlich

3. Lagerung

Wenn die Maschine für längere Zeit nicht verwendet wird, die Batterie ausbauen und in einer Werkstatt aufbewahren lassen. Die folgenden Anmerkungen sollten von einer Werkstatt beachtet werden, die über ein Ladegerät verfügt.

- Batterie aufladen.

- b. Store the battery in a cool, dry place, and avoid temperatures below 0°C.
- c. Recharge the battery before re-installation.

- b. Remiser la batterie dans un endroit frais et sec, et éviter les températures inférieures à 0°C.
- c. Recharger la batterie avant la remise en place.

- b. Die Batterie an einem kühlen und trockenen Ort aufbewahren, jedoch Temperaturen von weniger als 0°C vermeiden.
- c. Vor dem Wiedereinbau in die Maschine die Batterie nochmals aufladen.

F. Headlight

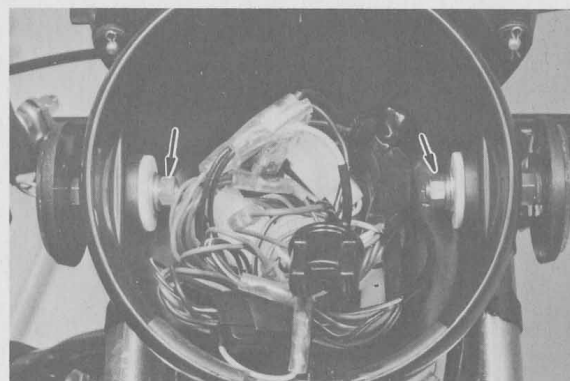
- 1. Adjust horizontally as follows:
 - a. Loosen the bolt holding the rim.
 - b. To adjust to the right; move the lens assembly to right side.
To adjust to the left; move the lens assembly to left side.
 - c. Tighten the bolt.

F. Phare

- 1. Régler horizontalement comme suit:
 - a. Desserrer le boulon fixant la couronne.
 - b. Pour régler vers la droite; déplacer le bloc optique vers le côté droit.
Pour régler vers la gauche; déplacer le bloc optique vers le côté gauche.
 - c. Serrer le boulon fixant la couronne.

F. Scheinwerfer

- 1. Die Horizontaleinstellung wie folgt durchführen:
 - a. Die Befestigungsschraube des Scheinwerferkranzes lösen.
 - b. Um den Scheinwerfer nach rechts zu verstellen, die Scheinwerfereinheit nach rechts verschieben; die Scheinwerfereinheit nach links verschieben, wenn die Scheinwerfereinheit nach links verstellt werden muß.
 - c. Die Schraube wieder festziehen.



- 2. Adjust vertically as follows:
 - a. Remove the headlight and slightly loosen the headlight shell mounting nuts.

- 2. Régler verticalement comme suit:
 - a. Enlever le phare et desserrer légèrement les écrous de montage du bloc optique du phare.

- 2. Die Vertikaleinstellung erfolgt wie folgt:
 - a. Den Scheinwerfer entfernen und die Befestigungsmuttern des Scheinwerfergehäuses etwas lösen.

b. Next, adjust vertically by moving the headlight body. When adjustment is complete hold the body in place, remove the rim and tighten the two mounting nuts. Then refit the headlight lens unit.

b. Procéder au réglage vertical du faisceau en déplaçant le boîtier du phare. Ensuite, tout en tenant le boîtier du phare pour l'empêcher de changer de position; enlever l'optique, et resserrer les deux écrous de fixation. Ensuite, réinstaller définitivement l'optique dans le boîtier du phare.

b. Danach das Scheinwerfergehäuse bewegen, um die Vertikaleinstellung vorzunehmen. Sobald der Scheinwerfer richtig eingestellt ist, das Gehäuse festhalten und die beiden Befestigungsmuttern festziehen. Danach das Scheinwerferschutzglas wieder einbauen.