



YAMAHA

**OWNER'S MANUAL
MANUEL DU PROPRIETAIRE
BETRIEBSANLEITUNG**

**RD250(B)
/ 350(B)**

413-28199-82

INTRODUCTION

This manual is written in such a way as to provide the owner with a good understanding of the operation, maintenance and inspection of this machine. All information required for safe and reliable use of the machine is contained in this manual, so read it carefully and completely before operating the machine. If you have any questions concerning the information, ask your dealer before operating the machine.

Note:

Some data in this manual may become out of date due to improvements made to the machine in the future. If there is any question concerning this manual, consult your nearby Yamaha dealer.

**YAMAHA MOTOR CO., LTD.
SERVICE DEPARTMENT**

AVANT-PROPOS

Ce manuel a pour but de fournir au propriétaire de cette motocyclette tous les renseignements nécessaires à la conduite, aux contrôles et à l'entretien. Nous vous recommandons vivement, avant de monter pour la première fois sur votre nouvelle machine de lire attentivement ce manuel pour vous familiariser avec toutes les commandes et les particularités de ce modèle. Si vous aviez le moindre doute concernant certains points particuliers, n'hésitez pas à consulter votre concessionnaire Yamaha qui est toujours à votre entière disposition.

N.B.:

Certaines données contenues dans ce manuel pourraient s'avérer dépassées par suite d'améliorations de la machine. Veuillez vous renseigner auprès du concessionnaire Yamaha le plus proche en cas de doute.

YAMAHA MOTOR CO., LTD.
SERVICE APRES-VENTE

EINLEITUNG

Diese Anleitung wurde zusammengestellt, um den Eigentümer mit dem Betrieb, der Wartung und der Prüfung dieses Fahrzeuges bekanntzumachen. In dieser Anleitung sind alle für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb des Motorrades erforderlichen Angaben enthalten; deshalb sollte sie vor dessen Benutzung sorgfältig und vollständig gelesen werden. Falls Sie zu diesen Angaben noch weitere Fragen haben, so wenden Sie sich bitte vor der Inbetriebnahme des Fahrzeuges an Ihren Händler.

Anmerkung:

Da diese Maschinen laufend verbessert werden, können einige Angaben in diesem Handbuch in Zukunft überholt sein. Sollten darüber irgendwelche Zweifel bestehen, dann wende man sich an den nächsten Yamaha-Händler.

**YAMAHA MOTOR CO., LTD.
KUNDENDIENSTABTEILUNG**

CONTENTS

NOMENCLATURE	2
MACHINE IDENTIFICATION	4
CONTROL FUNCTION	8
BASIC INSTRUCTION	24
OPERATION	36
SERVICING	54
REQUIREMENTS FOR A GOOD MOTORCYCLIST	126
TROUBLESHOOTING	128

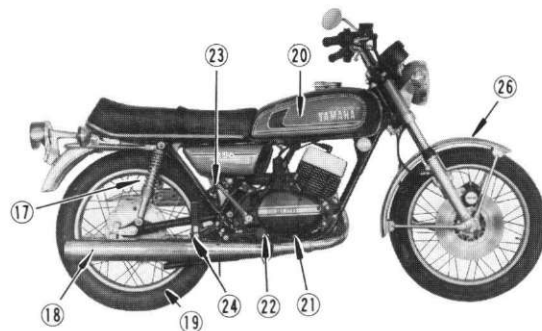
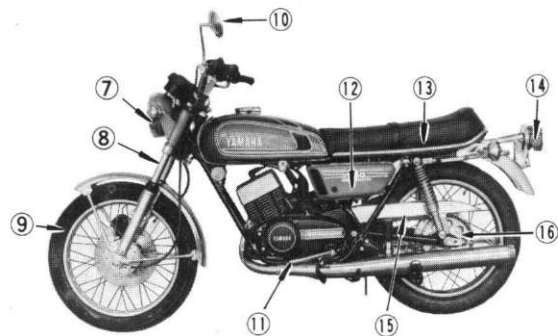
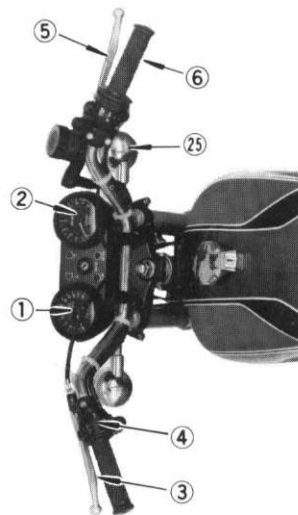
TABLE DES MATIERES

NOMENCLATURE.....	2
NUMEROS DE SERIE.....	5
COMMANDES	9
INSTRUCTIONS DE BASE	25
CONDUITE.....	37
ENTRETIEN	55
LES DIX COMMANDEMENTS DE BON MOTOCYCLISTE	127
DEPISTAGE DES PANNES.....	129

INHALT

BENENNUNG DER TEILE.....	2
IDENTIFIZIERUNG DER MASCHINE	5
BEDIENUNGSELEMENTE	9
GRUNDANWEISUNGEN	25
FAHRBETRIEB.....	37
WARTUNG	55
RICHTLINIEN FÜR EINEN GUTEN MOTORRADFAHRER..	127
FEHLERSUCHE.....	129

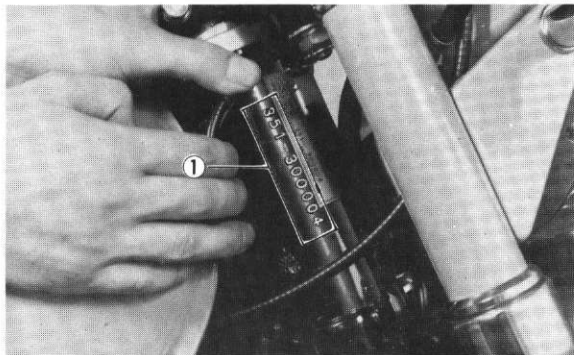
NOMENCLATURE **NOMENCLATURE** **BENENNUNG DER TEILE**



1. Speedometer
2. Tachometer
3. Clutch lever
4. Handle switch
5. Brake lever
6. Accel. grip
7. Headlight
8. Front fork
9. Front wheel
10. Rear view mirror
11. Change pedal
12. Oil tank
13. Seat
14. Taillight
15. Chain
16. Sprocket wheel
17. Rear shock absorber
18. Muffler
19. Rear wheel
20. Fuel tank
21. Brake pedal
22. Footrest
23. Kick crank
24. Footrest
25. Flasher light
26. Front fender

1. Compteur de vitesse
2. Tachymètre
3. Levier d'embrayage
4. Commutateur de guidon
5. Levier de frein
6. Poignée des gaz
7. Phare
8. Fourche avant
9. Roue avant
10. Rétroviseur
11. Pédale de changement
12. Réservoir d'huile
13. Siège
14. Feu arrière
15. Chaîne
16. Pignon
17. Amortisseur arrière
18. Pot d'échappement
19. Roue arrière
20. Réservoir d'essence
21. Pédale de frein
22. Repose-pied
23. Kick
24. Repose-pied
25. Clignoteur
26. Garde-boue avant

1. Geschwindigkeitsmesser
2. Drehzahlmesser
3. Kupplungshebel
4. Umschalter
5. Handbremshebel
6. Gasdrehgriff
7. Scheinwerfer
8. Vorderradgabel
9. Vorderrad
10. Rückspiegel
11. Gangschalthebel
12. Öltank
13. Sitz
14. Schlußleuchte
15. Kette
16. Kettenrad
17. Hinterer Stoßdämpfer
18. Auspufftopf
19. Hinterrad
20. Kraftstofftank
21. Fußbremshebel
22. Fußraste
23. Kickstarterhebel
24. Fußraste
25. Blinkleuchte
26. Vorderes Schutzblech



MACHINE IDENTIFICATION

1. Frame serial number

The frame serial number is located on the right hand side of the headstock assembly. The first three digits identify the model. This is followed by a dash.

The remaining digits identify the production number of the unit.

- 1. Frame serial number
- 1. Numéro de série du cadre
- 1. Seriennummer des Rahmens

NUMEROS DE SERIE

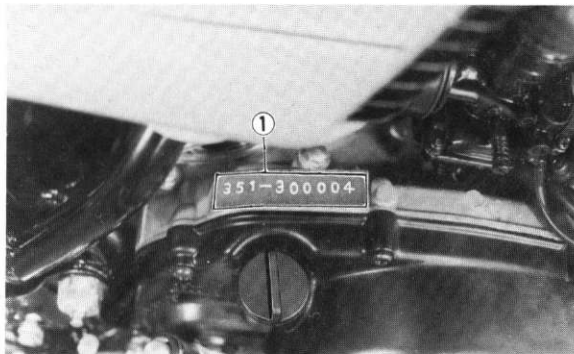
1. Numéro de série du cadre

Le numéro du cadre est inscrit sur la tête de fourche, du côté droit. Les trois premiers chiffres, précédant le trait d'union, désignent le modèle, tandis que les suivants forment le numéro de série de la machine.

IDENTIFIZIERUNG DER MASCHINE

1. Seriennummer des Rahmens

Die Seriennummer des Rahmens befindet sich auf der rechten Seite des Lenkerkopfes. Die ersten drei Ziffern geben das Modell an; darauf folgt ein Strich. Die weiteren Ziffern bezeichnen die Herstellungsnummer der Einheit.



- 1. Engine serial number
- 1. Numéro de série du moteur
- 1. Seriennummer des Motors

2. Engine serial number

The engine serial number is located on a raised boss on the upper rear, right hand side of the engine. Engine identification follows the same code as frame identification.

Normally, both serial numbers are identical; however, on occasion they may be two or three numbers off.

Note:

Always check your registration papers against the actual machine serial numbers. If any discrepancy is found, have it corrected immediately.

2. Numéro de série du moteur

Le numéro de série du moteur est frappé sur un relief situé sur la partie arrière droite du carter. Le numéro du moteur est composé de la même manière que le numéro du cadre.

Normalement, ces deux numéros sont identiques, mais il peut arriver qu'ils diffèrent de deux ou trois unités.

N.B.:

Ne pas manquer de vérifier les numéros figurant sur les papiers d'enregistrement du véhicule. S'ils sont différents de ceux du véhicule, le signaler immédiatement pour correction.

2. Seriennummer des Motors

Die Seriennummer des Motors ist auf einem Vorsprung oben, rechts am hinteren Ende des Motors angeordnet. Die Identifizierung des Motors erfolgt nach demselben Schlüssel wie beim Rahmen.

Normalerweise sind beide Seriennummern gleich; gelegentlich können sie jedoch um zwei bis drei Nummern voneinander abweichen.

Anmerkung:

Die in die Zulassung eingetragene Nummer ist mit der tatsächlichen Seriennummer der Maschine zu vergleichen. Wenn eine Abweichung festgestellt wird, ist diese sofort berichtigen zu lassen.



CONTROL FUNCTION

1. Main switch

The following chart shows the key position at which the lights, horn and ignition circuit are switched on or off: The circle (○) denotes "Switch on".

Europe:

Parts Name	Key position				Instructions
	OFF*	I	II	III*	
Ignition circuit		○	○		Kick starting
Headlight		○	○		Turn on right handlebar switch
Taillight		○	○	○	Turn on right handlebar switch. Use III when parking at night
Neutral lamp		○	○		The gear is in neutral
Stoplight		○	○		The brake is applied
Meter lamps		○	○		Turn on right handlebar switch
Horn		○	○		The horn button is depressed
Flasher lights		○	○		Turn on flasher switch
Marker lamp			○		Turn the key to II

* The key can be removed in this position.

COMMANDES

1. Contacteur à clé

Les tableaux ci-dessous indiquent la position de la clé de contact en fonction de la mise en circuit des phares, de l'allumage et de l'avertisseur: Le cercle (○) indique "enclenché".

Modèle pour l'Europe:

Organe	Position de la clé			Instructions
	OFF*	I	II III*	
Allumage		○	○	Démarrer au kick
Phare		○	○	Pousser le commutateur à droite du guidon
Feu arrière		○	○ ○	Pousser le commutateur à droite du guidon. La position III correspond au feu de stationnement
Témoin de point mort		○	○	S'allume lorsque la boîte est au point mort
Feu stop		○	○	S'allume lorsqu'on serre le frein
Eclairage des compteurs		○	○	Pousser le commutateur à droite du guidon
Avertisseur		○	○	Presser le bouton d'avertisseur
Clignotants		○	○	Pousser le commutateur des clignotants
Feux de position			○	Placer la clé sur II

* La clé ne peut être retirée que sur cette position.

BEDIENUNGSELEMENTE

1. Hauptschalter

In der folgenden Übersicht wird gezeigt, bei welcher Schlüsselstellung die Beleuchtung, Hupe und der Zündstromkreis ein- oder ausgeschaltet sind: Der Kreis (○) bedeutet "eingeschaltet".

Europa:

Benennung	Schlüsselstellung			Betätigung
	OFF*	I	II III*	
Zündstromkreis		○	○	Antreten
Scheinwerfer		○	○	Schalter rechts am Lenker einschalten
Schlußleuchte		○	○ ○	Schalter rechts am Lenker einschalten; für Parken in der Nacht, Stellung III benutzen
Leerlaufanzeige		○	○	Getriebe ist in Leerlaufstellung
Bremsleuchte		○	○	Bremsung erfolgt
Meßgerätebeleuchtung		○	○	Schalter rechts am Lenker einschalten
Hupe		○	○	Hupenknopf ist gedrückt
Blinkleuchten		○	○	Blinkerschalter einschalten
Lichthupe			○	Schlüssel auf II drehen

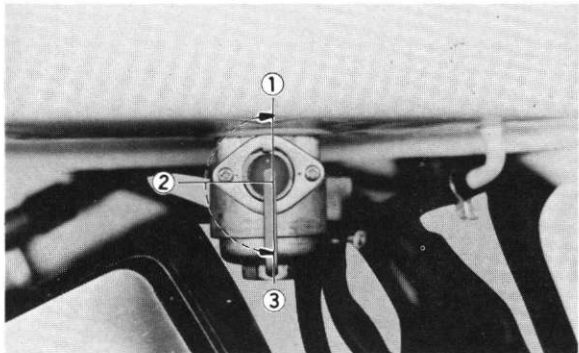
* Der Schlüssel kann bei dieser Schaltstellung abgezogen werden.



Other Areas:

Parts Name	Key position			Instructions
	OFF*	I	II	
Ignition circuit		○		Kick starting
Headlight		○		Turn on right handlebar switch
Taillight		○	○	Turn on right handlebar switch, Use III when parking at night
Neutral lamp		○		The change pedal is in neutral
Stoplight		○		The brake is applied
Meter lamps		○		Turn on right handlebar switch
Horn		○		The horn button is depressed
Flasher lights		○		Turn on flasher switch

* The key can be removed in this position.



2. Fuel petcock

To fill the carburetor float bowls, set the fuel petcock lever to the OPEN position. If you should run low in fuel on the road, turn the lever to the RESERVE position. With just over a quart of fuel remaining, you can drive nearly 25 kms. enough to get to the nearest service station for refueling. When parking or storing your machine, be sure that the lever is in the STOP position.

- | | | |
|------------|------------------|-----------------------|
| 1. RESERVE | 1. RESERVE | 1. RESERVE |
| 2. STOP | 2. STOP (arrêt) | 2. STOP (geschlossen) |
| 3. OPEN | 3. OPEN (marche) | 3. OPEN (geöffnet) |

Autres contrées:

Organe	Position de la clé			Instructions
	OFF*	I	II	
Allumage		○		Démarrer au kick
Phare		○		Pousser le commutateur au guidon
Feu arrière		○	○	Pousser le commutateur à droite du guidon. La position II allume le feu de stationnement.
Témoin de point mort		○		S'allume lorsque la boîte est au point mort
Feu stop		○		S'allume lorsqu'on serre le frein
Eclairage des compteurs		○		Pousser le commutateur à droite du guidon
Avertisseur		○		Presser le bouton d'avertisseur
Clignotants		○		Pousser le commutateur des clignotants

* La clé peut être retirée que sur cette position.

2. Robinet d'essence

Pour que l'essence arrive aux cuves des carburateurs, placer la manette du robinet d'essence en position verticale, sur OPEN. Si l'on tombe à court d'essence en route, placer la manette sur RESERVE. Le litre d'essence contenu dans la réserve permet de parcourir près de 25 km, de quoi atteindre la station d'essence la plus proche. Avant de parquer ou de ranger la machine, ne pas oublier de reposer la manette en position STOP.

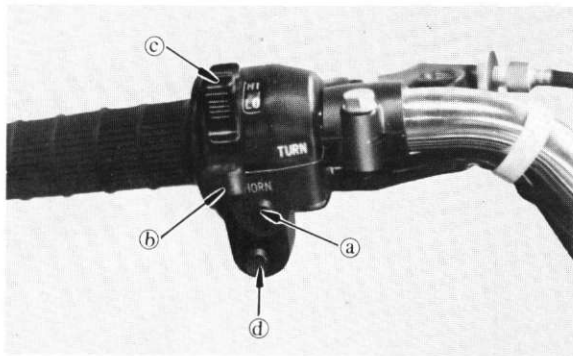
Andere Gebiete:

Benennung	Schlüsselstellung			Betätigung
	OFF*	I	II	
Zündstromkreis		○		Antreten
Scheinwerfer		○		Schalter rechts am Lenker einschalten
Schlußleuchte		○	○	Schalter rechts am Lenker einschalten; für Parken in der Nacht, Stellung III benutzen
Leerlaufanzeige		○		Getriebe ist in Leerlaufstellung
Bremsleuchte		○		Bremung erfolgt
Meßgerätebeleuchtung		○		Schalter rechts am Lenker einschalten
Hupe		○		Hupenknopf ist gedrückt
Blinkleuchten		○		Blinkerschalter einschalten

* Der Schlüssel kann bei dieser Schaltstellung abgezogen werden.

2. Absperrhahn

Um das Schwimmergehäuse des Vergasers zu füllen, ist der Hebel des Absperrhahns auf OPEN zu stellen. Wenn während der Fahrt das Benzin ausgeht, Hebel auf RESERVE drehen. Das Reservebenzin (ungefähr 1 Liter) reicht für nahezu 25 km. Das reicht aus, um die nächste Tankstelle zu erreichen und dort aufzutanken. Wenn die Maschine geparkt oder gelagert wird, ist sicherzustellen, daß der Hebel auf STOP gedreht ist.



3. Handlebar switch and horn button

a. Horn button:

To sound the horn, depress the horn button.

b. Flasher switch:

To signal a right turn, push the switch to the right. For left turns, push switch left.

c. Dimmer switch:

To raise the headlight beam, pull the switch forward. To lower the beam, push the switch toward you.

d. Passing lamp button (except for Canada):

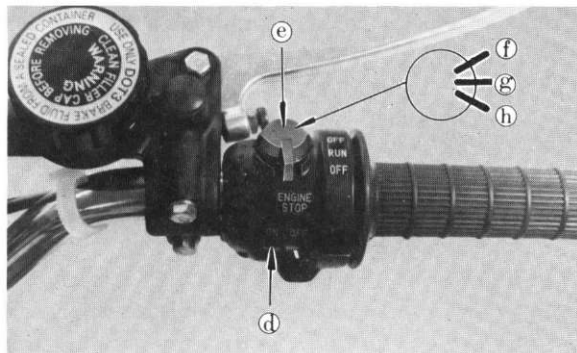
To sign passing depress the passing button.

3. Commutateur au guidon et bouton de l'avertisseur

- a. Bouton de l'avertisseur:
Presser ce bouton pour faire retentir l'avertisseur.
- b. Commutateur des clignotants:
Pousser le commutateur vers la droite pour signaler un virage à droite, et vers la gauche pour un virage à gauche.
- c. Commutateur route/code:
Pousser vers l'avant pour allumer le feu de route. Pour le feu de code, tirer à soi.
- d. Bouton de feu de dépassement (sauf pour Canada):
Presser ce bouton pour avertir d'un dépassement.

3. Schalter am Lenker und Hupenknopf

- a. Hupenknopf:
Um zu hupen, Hupenknopf drücken.
- b. Blinkerschalter:
Um Rechtsabbiegen anzuzeigen, Schalter nach rechts schieben; für Linksabbiegen Schalter nach links schieben.
- c. Abblendschalter:
Um Fernlicht einzuschalten, Schalter nach vorn schieben. Um Abblendlicht einzuschalten, Schalter gegen sich selbst ziehen.
- d. Lichthupenknopf (außer für Kanada):
Um Überholen anzuzeigen, Lichthupenknopf drücken.



d. Lighting switch:

To light the headlight, taillight, and meter lamps push the headlight switch to left.

e. Engine stop switch:

Make sure that the engine stop switch is at "RUN". The engine stop switch has been equipped to ensure safety in such an emergency as when the motorcycle is upset or when trouble takes place in the throttle system.

Caution:

The engine will not start when the engine stop switch is turned to "OFF".

f. OFF

g. RUN

h. OFF

d. Commutateur d'éclairage:

Pousser le commutateur vers la gauche pour allumer le phare, le feu arrière et les lampes de compteurs.

e. Manette d'arrêt du moteur:

Avant de démarrer la machine, s'assurer que la manette est sur "RUN" (MARCHE). Cette manette est prévue pour arrêter le moteur en cas d'urgence, lorsque la moto verse, ou lors de blocage des câbles d'accélération.

Attention:

Le moteur ne peut démarrer tant que la manette est sur "OFF".

f. OFF (hors-circuit)

g. RUN (marche)

h. OFF (hors-circuit)

d. Beleuchtungsschalter:

Um Scheinwerfer, Schlußleuchte und Meßgeräteleuchten einzuschalten, Beleuchtungsschalter nach links schieben.

e. Motorabschalter:

Man überzeuge sich davon, daß der Motorabschalter auf RUN gestellt ist. Dieser Schalter wurde vorgesehen, damit der Motor in Notfällen, wie Sturz oder Klemmen des Drosselschiebers, schnell abgeschaltet werden kann.

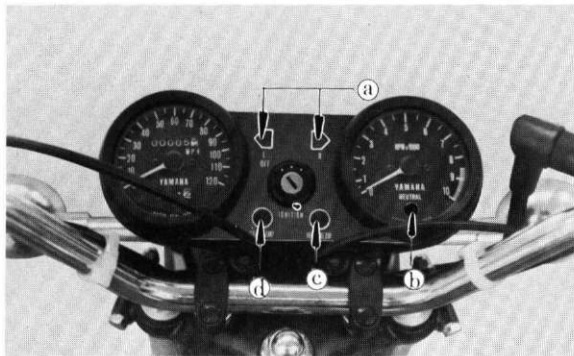
Achtung:

Der Motor springt nicht an, wenn der Motorabschalter auf OFF gedreht ist.

f. OFF (aus)

g. RUN (ein)

h. OFF (aus)



4. Indicator lamps

a. Flasher pilot lamp (AMBER)

When flasher switch is on, the pilot lamp flashes.

b. Neutral lamp (GREEN)

Mounted within the tachometer shell, the neutral indicator lights whenever the transmission is in neutral.

c. High beam indicator—"HIGH BEAM" (RED) (BLUE; Europe only)

Mounted on middle of the meter bracket, the high beam glows whenever the headlight high beam is in use.

d. Stoplight indicator—"STOP LAMP" (RED)

A "STOP LAMP" indicator is mounted in the meter bracket to advise the rider of normal operation, or failure, of the stoplight.

When the main switch is in Position I and either front or rear brake is applied, the stoplight indicator will light steadily.

If the stoplight does not work normally, the "STOP LAMP" indicator will flash on and off, as soon as the main switch is turned on without operating either brake.

4. Lampes-témoin

a. Témoin des clignotants (AMBRE)

Ces témoins clignotent en même temps que les clignotants.

b. Témoin du point mort (VERT)

Ce témoin est prévu sur le cadran du compte-tours. Il s'allume quand la boîte est au point-mort.

c. Témoin du feu de route—"HIGH BEAM" (ROUGE) (BLEU; Europe seulement)

Prévu au centre du tableau de bord, ce témoin s'allume lorsque le phare projette le feu de route.

d. Témoin de feu stop—"STOP LAMP" (ROUGE)

Le témoin "STOP LAMP" est prévu sur le tableau de bord pour indiquer au pilote si le feu stop fonctionne ou non.

Lorsque la clé de contact est en position I et qu'on serre le frein avant ou arrière, le témoin du feu stop s'allume en continu.

Par contre, si le feu stop est en panne, le témoin "STOP LAMP" se met à clignoter dès qu'on met le contact, qu'on serre les freins ou non.

4. Anzeigelampen

a. Blinkerkontrollampe (BERNSTEINFARBIG)

Wenn der Blinkerschalter eingeschaltet ist, blinkt die Blinkerkontrollampe.

b. Leerlaufanzeigelampe (GRÜN)

Die Leerlaufanzeigelampe ist im Drehzahlmessergehäuse angeordnet; sie leuchtet stets auf, wenn sich das Getriebe in der Leerlaufstellung befindet.

c. Fernlichtkontrollampe—"HIGH BEAM" (ROT) (BLAU; nur für Europa)

Diese Kontrollampe befindet sich in der Mitte des Meßgerätebügels und leuchtet, wenn Fernlicht eingeschaltet ist.

d. Bremsleuchtenkontrollampe—"STOP LAMP" (ROT)

Eine Kontrollampe für die Bremsleuchte ist im Meßgerätebügel angeordnet. Diese zeigt an, ob die Bremsleuchte normal arbeitet oder ob sie ausgefallen ist.

Wenn sich der Hauptschalter in Stellung I befindet und entweder die Vorderrad- oder die Hinterradbremse betätigt wird, leuchtet die Kontrollampe ununterbrochen.

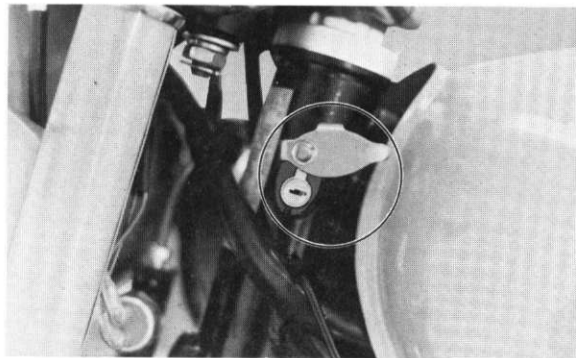
Wenn die Bremsleuchte nicht normal arbeitet, blinkt diese Lampe ohne Betätigung der Bremsen, sobald der Hauptschalter eingeschaltet wird.

Warning:

Do not ride machine, at any time, if "STOP LAMP" indicator is flashing. Replace taillight bulb or repair wiring before proceeding.

5. Front brake (Right handlebar lever)

The right handle lever controls the operation of the front brake. The front brake is of the disc type and is adjustable at the lever. Adjustment will be explained later.

**6. Steering lock**

Turn the handlebar to the right, insert the steering lock key and turn it 45° counterclockwise then push the key and turn it 45° clockwise. Remove the key after checking to see that the front forks are securely locked. Be sure to lock your forks whenever you park. (See also 2. Fuel petcock.)

Caution:

Be sure to unlock the forks before trying to ride your machine.

Attention:

S'abstenir de conduite la motocyclette lorsque le témoin "STOP LAMP" clignote. Remplacer l'ampoule du feu arrière, ou réparer le câblage.

Warnung:

Niemals die Maschine fahren, wenn die Bremsleuchtenkontrollampe blinkt, sondern erst die Bremsleuchtenbirne auswechseln oder die Leitung instandsetzen.

5. Frein avant (levier à droite du guidon)

Le levier se trouvant à droite du guidon actionne le frein avant. Ce frein est à disque, et son réglage s'opère au levier. Le procédé de réglage sera expliqué au paragraphe concernant le frein à disque.

5. Vorderradbremse (rechter Hebel am Lenker)

Die Vorderradbremse wird mit dem rechten Hebel am Lenker betätigt. Bei dieser Bremse handelt es sich um eine Scheibenbremse, die am Hebel eingestellt wird; die Einstellung wird später erläutert.

6. Anti-vol de direction

Tourner le guidon à droite et insérer la clé dans la serrure de l'anti-vol. La tourner de 45° vers la gauche, l'enfoncer puis revenir de 45° à droite. Retirer la clé après s'être assuré que le guidon est bloqué. Ne pas manquer de bloquer la direction à chaque fois qu'on abandonne la machine. (Voir également 2. Robinet d'essence.)

6. Lenkschloß

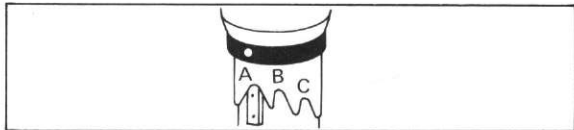
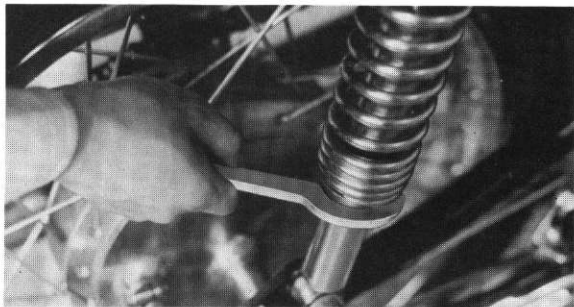
Lenker nach rechts drehen, Lenkschloßschlüssel einstecken, dann diesen um 45° nach links drehen und niederdrücken, danach um 45° nach rechts drehen. Nun prüfen, ob die Vorderradgabel sicher verriegelt ist, dann den Schlüssel abziehen. Die Vorderradgabel ist stets zu verriegeln, wenn das Motorrad geparkt wird. (Siehe auch Punkt 2. Absperrhahn.)

Attention:

Avant de monter sur la machine, déverrouiller l'anti-vol de direction.

Achtung:

Vor Beginn einer Fahrt ist sicherzustellen, daß die Vorderradgabel entriegelt ist.



7. Rear cushion adjustment

Place machine on mainstand, set the ring nut wrench as shown and turn it to change the spring rate.

The rear suspension should be adjusted to fit the load, speed and road conditions.

Standard A

Intermediate..... B

Stiff C

* Adjust both shock absorbers to the same position.

8. Tripmeter

A tripmeter is built into the speedometer shell. Twist the knob to reset the tripmeter.

1. Tripmeter knob

1. Bouton de remise à zéro

1. Knopf für Tageskilometerzähler

7. Réglage des amortisseurs arrières

Elever la motocyclette sur la béquille centrale, et à l'aide d'une clé à ergot amener la bague à la position voulue pour assouplir ou durcir la suspension.

Régler l'amortisseur arrière en fonction de la charge, de la vitesse et de l'état de la route.

Normale A

Moyenne B

Dure C

* Les deux amortisseurs doivent être à la même position.

8. Totalisateur journalier

Le cadran du compteur de vitesse comporte un totalisateur journalier. Pour le remettre à zéro, tourner ce bouton.

7. Einstellen der hinteren Stoßdämpfer

Maschine auf den Hauptständer stellen; dann den Ringmutternschlüssel der Darstellung entsprechend ansetzen und drehen, um die Federspannung zu verändern.

Die Einstellung der hinteren Stoßdämpfer ist der Last, Geschwindigkeit und dem Straßenzustand anzupassen.

Normal..... A

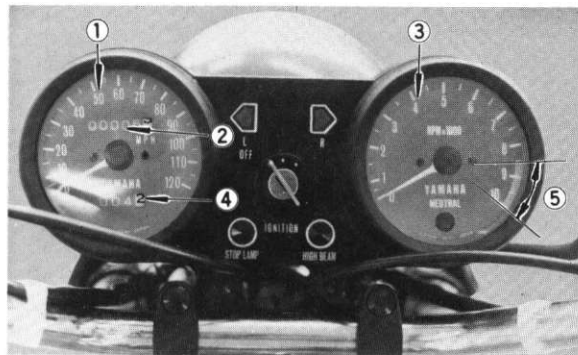
Mittelhart B

Hart..... C

* Beide Stoßdämpfer müssen auf dieselbe Stellung eingestellt werden.

8. Tageskilometerzähler

In das Gehäuse des Geschwindigkeitsmessers ist ein Tageskilometerzähler eingebaut. Dieser wird durch Drehen des Knopfes auf Null gestellt.



1. Speedometer
2. Odometer
3. Tachometer

4. Tripmeter
5. Red zone

1. Compteur de vitesse
2. Totalisateur kilométrique
3. Compte-tours

4. Totalisateur journalier
5. Zone rouge

1. Geschwindigkeitsmesser
2. Kilometerzähler
3. Drehzahlmesser

4. Tageskilometerzähler
5. Roter Bereich

9. How to read the tachometer

A tachometer is provided so that the rider can easily maintain engine RPM sufficient to keep the engine within the power curve. For maximum performance accelerate in each gear to 6,500 r.p.m. or at most to 7,000 r.p.m. before shifting. The best range for city driving is 4,000 to 5,000 r.p.m. in lower gears. In this range the engine has ample power and yet is quite docile. Never lug your engine! (i.e. operate below 4,000 r.p.m.) It is recommended not to use red-zone 8,500 ~ 10,000 r.p.m.

Caution:

See "Break-in" section for additional information.

9. Lecture du compte-tours

Le compte-tours permet au conducteur de connaître le régime du moteur, et de le maintenir à l'intérieur de la courbe de puissance. Pour des performances maximum, monter le régime à 6.500 ou 7.000 t/min avant d'engager le rapport supérieur. En ville, la plage optimale se trouve entre 4.000 et 5.000 t/min. La puissance disponible est déjà considérable, et la souplesse est bonne. Ne jamais laisser traîner le régime (rétrograder à moins de 4.000 tours). Ne pas laisser l'aiguille atteindre la zone rouge, entre 8.500 et 10.000 tours.

Attention:

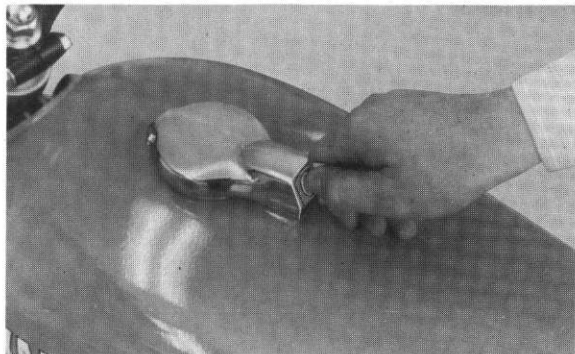
Voir le paragraphe "Rodage" pour de plus amples détails.

9. Benutzung des Drehzahlmessers

Durch das Vorhandensein eines Drehzahlmessers kann der Fahrer leicht die richtige Drehzahl aufrechterhalten, um den Motor im günstigen Leistungsbereich zu halten. Zur Erzielung der Höchstleistung ist vor dem Schalten in jedem Gang auf 6.500 oder höchstens 7.000 U/min zu beschleunigen. Der beste Bereich für Stadtfahrten liegt zwischen 4.000 und 5.000 U/min in den unteren Gängen. In diesem Bereich hat der Motor eine ausreichende Leistung und ist noch recht elastisch. Niemals den Motor mit zu niedriger Drehzahl (unter 4.000 U/min) fahren! Es wird empfohlen, den roten Bereich von 8.500 ~ 10.000 U/min nicht zu benutzen.

Achtung:

Weitere Einzelheiten sind unter "Einfahren" zu finden.



BASIC INSTRUCTION

1. Gasoline

Use fuel with an octane rating of 90 or more. Some regular fuels and most mid-range have more than 90 octane ratings. Ethyl grade fuels usually have octane ratings in excess of 100. In addition, they have considerable additive tetra-ethyl lead which can cause spark plug problems. Whenever possible, use fresh, low lead gasoline.

INSTRUCTIONS DE BASE

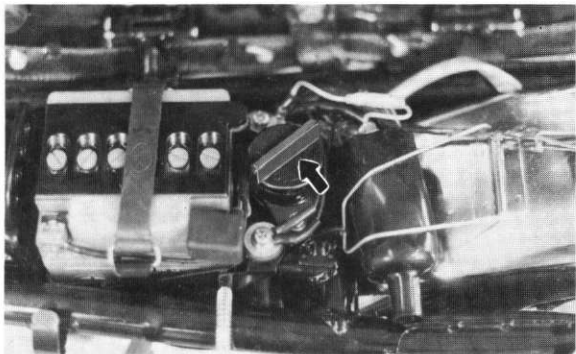
1. Essence

Faire le plein d'essence de plus de 90 octanes. Certaines essences normales et la plupart des essences moyennes remplissent cette exigence. L'indice d'octane des essences éthylées dépasse souvent 100. Le plomb tétraéthyle qu'elles contiennent tend à détruire les bougies. Autant que possible, utiliser de l'essence fraîche à faible teneur en plomb.

GRUNDANWEISUNGEN

1. Benzin

Es ist Benzin mit einer Oktanzahl von 90 oder darüber zu verwenden. Einige Normalbenzine und die meisten Mittelbereichssorten haben Oktanzahlen von über 90. Äthylbenzol hat Oktanzahlen von über 100. Es hat jedoch auch einen beträchtlichen Zusatz an Tetraäthylblei, wodurch Zündkerzenschwierigkeiten entstehen. Nach Möglichkeit ist stets frisches Benzin mit niedrigem Bleigehalt zu verwenden.



2. Oil

We recommend that your first choice be Yamaha Autolube oil, which can be purchased from any Yamaha dealer. If for any reason you use another type of oil, choose from the following list, which is in descending order of preference.

- a. Another brand of 30 wt. two-stroke oil labeled "BIA certified for service TC-W".
- b. A 30 wt. two-stroke oil designed for air cooled engines.
- c. A 30 wt., quality, detergent type automotive oil.

Caution:

Use item c. only in emergencies where two-stroke oils are not available.

Note:

Under extremely cold conditions (0°C and below), some oils become exceedingly thick and do not flow as readily.

Consult your dealer regarding the oil you are using and the conditions under which you are riding.

2. Huile

Nous recommandons en premier lieu l'huile Autolube Yamaha, qui est en vente chez tous les concessionnaires Yamaha.

Si pour des raisons personnelles vous désiriez utiliser une autre marque d'huile, veuillez vous baser sur la liste ci-dessous, dans l'ordre de préférence.

- Autre marque d'huile deux temps SAE 30W répondant aux prescriptions BIA service TC-W.
- Huile deux temps SAE 30W pour moteurs refroidis à air.
- Huile détergente de qualité pour automobiles SAE 10W.

Attention:

N'utiliser l'huile c. qu'en cas d'urgence, lorsqu'aucune huile deux temps n'est disponible.

N.B.:

Par temps très froid (moins de 0°C), certaines huiles deviennent très visqueuses et ne s'écoulent plus normalement vers la pompe à huile.

Consultez votre concessionnaire quant au type d'huile à utiliser aux conditions ambiantes.

2. Öl

Wir empfehlen als erste Wahl Yamaha-Autolube-Öl, das bei jedem Yamaha-Händler gekauft werden kann. Falls aus irgendeinem Grund eine andere Ölsorte verwendet wird, ist diese aus der folgenden Liste zu wählen. (In der angegebenen Reihenfolge erstgenannte bevorzugt.)

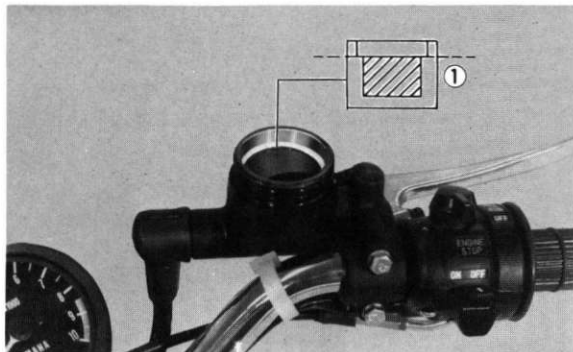
- Eine andere Marke Zweitaktöl SAE 30 mit der Bezeichnung "BIA certified for service TC-W".
- Ein Zweitaktöl SAE 30 für luftgekühlte Motoren.
- Ein Detergentmotorenöl SAE 30 von bekannter Qualität.

Achtung:

Das unter c. genannte Öl ist nur in Notfällen zu verwenden, wenn Zweitaktöle nicht zur Verfügung stehen.

Anmerkung:

Unter besonders kalten Bedingungen (0°C und darunter) werden einige Öle überaus dick und zähflüssig. Über die zu verwendende Ölsorte unter den gegebenen Betriebsbedingungen ist der Händler um Rat zu fragen.



- 1. Fluid level
- 1. Niveau du liquide de frein
- 1. Flüssigkeitsstand

3. Checking the front brake fluid

If the brake fluid level becomes low, brake failures will occur.

Check the mastercylinder for the fluid level. If it is found below the specified level, add the fluid.

Brake fluid type:

DOT #3 or #4

SAE 70R3

SAE J1703a~d

Boiling point:

240°C or better

Important note:

1. To not allow any brake fluid to contact painted surfaces, plastic parts or rubber parts or they will be damaged.
2. If the brake fluid level decreases rapidly, have your Yamaha dealer check the brake immediately.
3. Avoid using any brake fluids other than those meeting specifications.
4. Avoid mixing the brake fluid with other makes. Chemical reactions may occur, causing brake troubles.

3. Contrôle du liquide de frein avant

On risque la panne de frein si l'huile descend au-dessous d'un certain niveau.

Contrôler le niveau d'huile du réservoir du maître-cylindre. S'il est au-dessous de la ligne spécifiée, compléter.

Type de liquide de frein:

DOT #3 ou #4

SAE 70R3

SAE J1703a~d

Point d'ébullition:

240°C minimum

Remarque importante:

1. Evitez de souiller les surfaces peintes, en caoutchouc ou en plastique avec du liquide de frein. Vous risquez de les endommager.
2. Si le liquide de frein disparaît anormalement vite, portez votre motocyclette chez votre concessionnaire pour une révision du circuit de freinage.
3. Evitez d'utiliser tout liquide de frein ne répondant pas aux exigences ci-dessus.
4. Evitez de mélanger des liquides de marque différente, car des réactions chimiques néfastes peuvent se produire et endommager le circuit de freinage.

3. Prüfen der Handbremsflüssigkeit

Wenn der Bremsflüssigkeitsspiegel zu niedrig ist, versagt die Bremse.

Flüssigkeitsstand im Steuerzylinder prüfen. Wenn der Stand unter der angegebenen Höhe ist, muß Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden.

Art der Bremsflüssigkeit:

DOT Nr. 3 oder Nr. 4

SAE 70R3

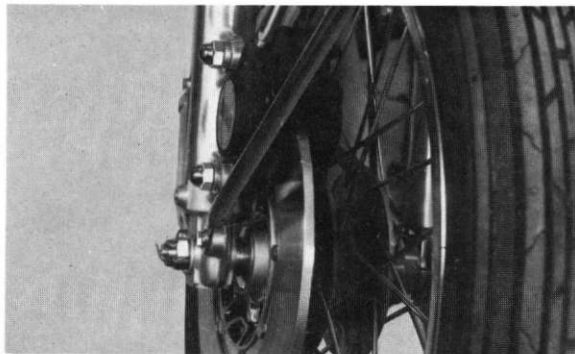
SAE J1703a~d

Siedepunkt:

240°C oder besser

Wichtige Anmerkungen:

1. Die Bremsflüssigkeit darf nicht mit lackierten Flächen sowie Kunststoff- oder Gummitteilen in Berührung kommen, weil diese dadurch angegriffen werden.
2. Wenn der Bremsflüssigkeitsspiegel schnell sinkt, muß die Bremse unverzüglich in einer Yamaha-Werkstatt geprüft werden.
3. Es ist zu vermeiden, Bremsflüssigkeiten zu verwenden, die nicht den Vorschriften entsprechen.
4. Das Mischen von Bremsflüssigkeiten verschiedener Hersteller ist zu vermeiden. Es können chemische Vorgänge stattfinden, die Bremsstörungen verursachen.



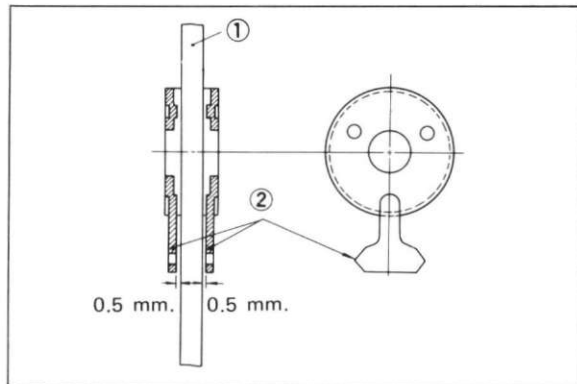
5. When adding the brake fluid, take care not to allow any water to enter the system.

4. Checking the disc brake pads

For easy check of wear on the disc brake pads, a wear indicator is attached to each brake pad. This indicator permits a visual check without disassembling the pads.

To check, apply the brake, and measure the gap between the disc and the indicator.

If the gap measures less than 0.5 mm. have your Yamaha dealer replace the pads.



1. Brake disc
2. Indicator

1. Disque
2. Indicateur

1. Bremsscheibe
2. Verschleißanzeiger

5. Au moment de la recharge de liquide de frein, veillez à ne pas introduire d'eau dans le système.

4. Contrôle des plaquettes de frein

Pour faciliter le contrôle de l'usure des plaquettes, le frein à disque est équipé d'un indicateur pour chaque plaquette. Celui-ci permet un contrôle rapide de l'usure, sans aucun démontage.

Pour contrôler, serrer le frein, et mesurer le jeu entre le disque et l'indicateur.

Faire changer les plaquettes par le concessionnaire Yamaha lorsque le jeu descend au-dessous de 0,5 mm.

5. Wenn Bremsflüssigkeit nachgefüllt wird, ist sorgfältig darauf zu achten, daß kein Wasser in das System eindringt.

4. Prüfen der Belagklötze

Um den Verschleiß an den Belagklötzen der Scheibenbremse leicht prüfen zu können, wurden die Belagklötze mit einem Verschleißanzeiger ausgerüstet. Dadurch ist eine Sichtprüfung möglich, ohne die Belagklötze ausbauen zu müssen.

Um diese zu prüfen, Bremse anziehen und Spalt zwischen Bremsscheibe und Anzeiger messen.

Falls der Spalt weniger als 0,5 mm beträgt, müssen die Belagklötze in der Yamaha-Werkstatt ausgewechselt werden.

Pre-operation check chart

Item	Remarks
BRAKES	Check operation/Adjustment/Hydraulic reservoir
CLUTCH	Check operation/Lever adjustment
AUTOLUBE	Check oil level/Top-off as required
TRANSMISSION	Check trans/Sump level/Top-off as required
DRIVE CHAIN	Check alignment/Adjustment/Lubrication
BATTERY	Check electrolyte level weekly/Top-off monthly
SPARK PLUG	After break-in—Check color and condition weekly
THROTTLE	Check for proper operation
WHEELS AND TIRES	Check pressure/Runout/Spoke tightness/Axle nuts
FITTINGS AND FASTENERS	Check all—Tighten as necessary
LIGHTS AND SIGNALS	Check headlight/Tail-stoplights/Turn signals, etc.

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

Tableau de contrôles avant la conduite

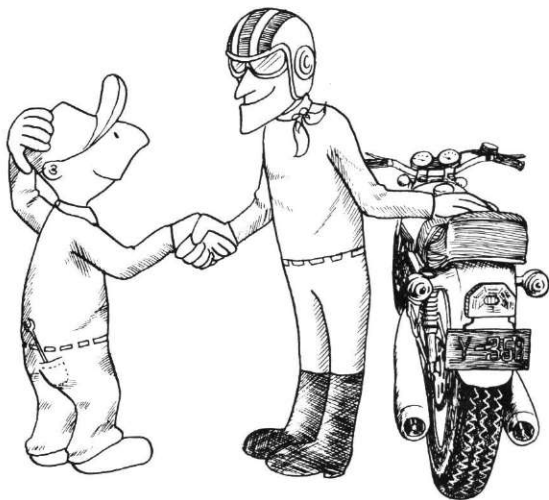
Point de contrôle	Opération
FREINS	Contrôle du fonctionnement/réglage/réservoir du maître-cylindre
EMBRAYAGE	Contrôle du fonctionnement/réglage du jeu au levier
AUTOLUBE	Contrôle du niveau d'huile/compléter si nécessaire
BOITE	Contrôle du niveau d'huile de boîte/compléter si nécessaire
CHAINE	Contrôle de l'alignement/réglage/graisage
BATTERIE	Contrôle hebdomadaire du niveau d'électrolite/compléter mensuellement
BOUGIES	Après le rodage—Contrôle hebdomadaire de la couleur et de l'état
POIGNEE D'ACCELERATION	Contrôle du fonctionnement
ROUES ET PNEUS	Contrôle de la pression/voilage/tension des rayons/écrous d'axe de roues
ASSEMBLAGES	Contrôler et resserrer si besoin est
LAMPES ET AVERTISSEURS	Contrôler le phare, feu arrière, clignotants etc.

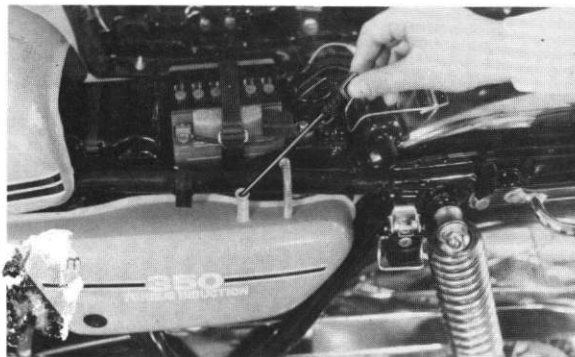
Effectuer ce contrôle avant chaque utilisation de la machine. Les quelques minutes consacrées à ce contrôle complet compensent largement en sécurité ce petit contre-temps.

Überprüfungen vor Antritt der Fahrt

Gegenstand	Bemerkungen
BREMSEN	Wirkungsweise/Einstellung/Flüssigkeitsbehälter prüfen
KUPPLUNG	Wirkungsweise/Hebeleinstellung prüfen
AUTOLUBE	Ölstand prüfen; gegebenenfalls auffüllen
GETRIEBE	Getriebe/Ölstand prüfen; falls erforderlich, auffüllen
ANTRIEBSKETTE	Fluchten/Einstellung/Schmierzustand prüfen
BATTERIE	Füllsäurestand wöchentlich prüfen/Monatlich nachfüllen
ZÜNDKERZE	Nach der Einfahrzeit, Farbe und Zustand wöchentlich prüfen
GASDREHGRIFF	Auf einwandfreie Wirkungsweise prüfen
RÄDER UND REIFEN	Luftdruck/Rundlauf/Speichenspannung/Achsmuttern prüfen
BEFESTIGUNGSELEMENTE	Sämtliche prüfen— Falls notwendig, festziehen
BELEUCHTUNG/ANZEIGELAMPEN	Scheinwerfer, Schluß/Bremsleuchte, Blinker usw. prüfen

Überprüfungen vor Antritt der Fahrt sollten jedesmal vorgenommen werden, wenn die Maschine benutzt wird. Diese Prüfungen können in sehr kurzer Zeit gründlich durchgeführt werden; die zusätzliche Sicherheit, die dadurch erreicht wird, ist mehr wert als der Zeitaufwand.





OPERATION

1. Before starting

Before you start for a ride you should check several points for safety. In particular.

- a. Do you have enough fuel?
- b. Do you have enough oil?

If the oil level shows in the glass port, add oil. Make sure that the oil is sufficient for your driving plan by using the oil dip stick. (Refer to "Basic instruction" for type of oil.)

- c. Are your tire pressures correct?

Incorrect tire pressures affect the comfort, handling, acceleration and life of tires. Incorrect tire pressures can also lead to accidents!

	Front tire	Rear tire
Normal riding	1.6 kg/cm ²	2.0 kg/cm ²

Note:

When you run the machine at a speed of 100 km/h or more, the tire pressure should be 20 percent more than the specified.

CONDUITE

1. Avant le départ

Pour des raisons de sécurité, il convient, avant chaque trajet, de contrôler les quelques points suivants.

- L'essence du réservoir suffit-elle au parcours envisagé?
- Le niveau du réservoir d'huile est-il suffisant?
Dès que l'huile apparaît au regard du réservoir, compléter le niveau. A l'aide de la jauge à huile, voir si l'on a assez d'huile pour le trajet envisagé. (Quant au type d'huile à utiliser, voir "Instructions de base".)
- Les pneus sont-ils gonflés à la pression correcte?
Un gonflage incorrect nuit au confort, à la tenue de route, à l'accélération et raccourcit la durée des pneus. De plus, elle peut mener à un accident!

	Pneu avant	Pneu arrière
Conduite normale	1,6 kg/cm ²	2,0 kg/cm ²

N.B.:

Si la machine est conduite à plus de 100 km/h, augmenter la pression des pneus de 20%.

FAHRBETRIEB

1. Vor Beginn einer Fahrt

Aus Sicherheitsgründen sollten vor Beginn einer Fahrt insbesondere die folgenden Punkte überprüft werden:

- Ist genügend Benzin im Tank?
- Ist genügend Öl vorhanden?

Wenn der Ölstand im Schauglas sichtbar ist, muß Öl nachgefüllt werden. Sicherheitshalber ist mit dem Ölmeßstab nachzuprüfen, ob das Öl für die Fahrtstrecke ausreicht. (Die Ölsorte ist unter „Grundanweisungen“ angegeben.)

- Stimmt der Reifenluftdruck?

Falscher Reifenluftdruck beeinträchtigt den Fahrkomfort, die Lenkbarkeit, die Beschleunigung und die Lebensdauer der Reifen. Darüber hinaus kann falscher Reifendruck zu Unfällen führen!

	Vorderrad	Hinterrad
Normale Fahrbedingungen	1,6 kp/cm ²	2,0 kp/cm ²

Anmerkung:

Wenn die Maschine mit 100 km/h oder mehr gefahren wird, sollte der Reifenluftdruck 20 Prozent höher als angegeben sein.

- d. Do both brakes and the stoplight work?
- e. Are the lights and horn working in order?

Check the headlight, taillight, meter lamps, and indicating lamps. The few minutes you save by not checking are not worth being stranded without lights!

2. Starting

- a. Turn the fuel cock lever to the "OPEN" position.
- b. Insert the ignition key and turn it to the #1 position.

The use of a primary kick starting system enables you to start the engine either in gear or in neutral (if in gear, pull in the clutch lever).

- c. Check "ENGINE STOP" switch position and throttle operation.

- d. Les deux freins et le feu stop fonctionnent-ils d'une manière satisfaisante?
- e. L'éclairage et l'avertisseur sont-ils en ordre de marche?

Contrôler le phare, le feu arrière, l'éclairage des compteurs et les témoins du tableau de bord. Les quelques minutes que vous gagneriez en sautant ce contrôle ne valent pas l'inconfort de se trouver en panne d'éclairage.

2. Démarrage

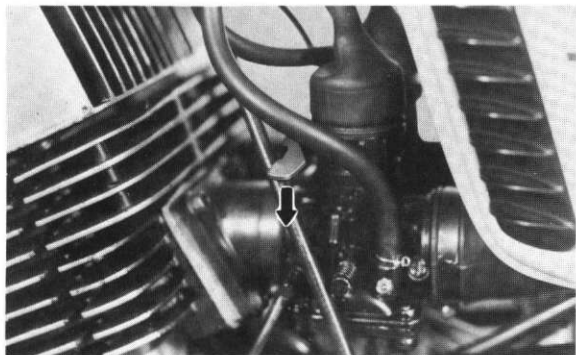
- a. Placer la manette du robinet d'essence en position verticale "OPEN".
- b. Insérer la clé de contact, et la tourner en position 1. Le kick est du type primaire. Il permet donc de lancer le moteur au point mort ou avec une vitesse engagée. Dans ce dernier cas il faudra débrayer.
- c. Confirmer que la manette d'arrêt du moteur est sur "RUN" et que la poignée d'accélération tourne souplement.

- d. Sind beide Bremsen und die Bremsleuchte in Ordnung?
- e. Sind die Lampen und die Hupe in einwandfreiem Zustand?

Scheinwerfer, Schlußleuchte, Meßgeräte- und Kontrollampen prüfen. Die wenigen Minuten, die man durch Nichtausführen dieser Überprüfungen sparen kann, sind es nicht wert, nachts ohne Licht dazustehen!

2. Starten

- a. Hebel des Absperrhahns auf OPEN drehen.
- b. Zündschlüssel einstecken und in Stellung 1 drehen.
Die Anwendung einer Primärkickstartereinrichtung ermöglicht es, den Motor entweder bei eingelegetem Gang oder in Leerlaufstellung anzutreten. (Bei eingelegetem Gang, Kupplungshebel anziehen.)
- c. Schaltstellung des Motorabschalters und Wirkungsweise des Gasdrehgriffs prüfen.



Starting in cold weather

Most engines are difficult to start in cold or freezing weather.

YAMAHA Motorcycles however, use a carburetor with a built in starter jet that gives a richer mixture for easier cold weather starting.

- 1) Depress the starter lever "CHOKE".
- 2) Start the engine with the kick starter, keeping the throttle closed.

Starting when your engine is warm

When your engine is warm, after riding or in warm weather, don't use the starter lever. Open the throttle slightly (1/4 turn or less) and kick the starter.

Warming up

To get maximum engine life, always "warm up" the engine for a few minutes before starting off. Never accelerate hard with a cold engine! To see whether or not the engine is warm, see if it responds to throttle normally. Don't forget to raise the starter lever after the engine is warm. Never run the engine excessively while in neutral or with clutch engaged.

Démarrage par temps froid

Par temps très froid, la plupart des moteurs démarrent difficilement. Sur les motocyclettes Yamaha, les carburateurs sont équipés d'un gicleur de starter qui enrichit le mélange, ce qui rend le démarrage simple et rapide par les températures les plus basses.

- 1) Abaisser le levier de starter du carburateur.
- 2) En gardant les gaz fermés, actionner le kick.

Démarrage lorsque le moteur est chaud

Lorsque le moteur est chaud ou par température élevée, ne pas abaisser le levier du starter. Ouvrir légèrement les gaz (1/4 ou moins) et actionner le kick.

Mise à température

Pour ménager le moteur, toujours le laisser chauffer pendant quelques minutes avant le départ. Ne jamais accélérer vivement avec un moteur froid. Le moteur est en condition lorsqu'il répond vigoureusement aux sollicitations de la poignée d'accélération. Dès que le moteur est chaud, relever le levier du starter. Éviter de faire hurler le moteur au point mort ou en débrayant.

Starten bei kaltem Wetter

Die meisten Motoren sind bei kaltem Wetter oder Frost schwierig zu starten.

YAMAHA-Motorräder haben jedoch einen Vergaser mit eingebauter Startdüse, der ein fetteres Gemisch für ein leichtes Starten bei kaltem Wetter liefert.

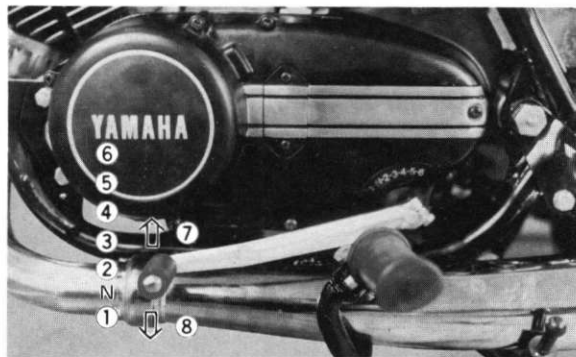
- 1) Starthebel niederdrücken.
- 2) Motor bei geschlossenem Gasdrehgriff antreten.

Starten bei warmem Motor

Wenn der Motor bei warmem Wetter oder nach einer Fahrt warm ist, Starthebel nicht benutzen. Gasdrehgriff leicht öffnen (1/4 Drehung oder weniger) und Kickstarter durchtreten.

Warmlaufen

Um eine große Lebensdauer des Motors zu erzielen, Motor vor der Fahrt stets ein paar Minuten warmlaufen lassen. Niemals bei kaltem Wetter stark beschleunigen! Durch einen Versuch läßt sich herausfinden, ob der Motor warm ist oder nicht, indem festgestellt wird, ob dieser auf Gasgeben normal anspricht. Nicht vergessen, den Starthebel wieder hochzuziehen, sobald der Motor warm ist. Niemals den Motor im Leerlauf oder in ausgekuppeltem Zustand mit hoher Drehzahl laufen lassen.



- 1. First
- N. Neutral
- 2. Second
- 3. Third
- 4. Fourth
- 5. Fifth
- 6. Sixth
- 7. Acceleration
- 8. Reduction

- 1. Première
- N. Point-mort
- 2. Deuxième
- 3. Troisième
- 4. Quatrième
- 5. Cinquième
- 6. Sixième
- 7. Rapport supérieur
- 8. Rapport inférieur

- 1. 1. Gang
- N. Leerlauf
- 2. 2. Gang
- 3. 3. Gang
- 4. 4. Gang
- 5. 5. Gang
- 6. 6. Gang
- 7. Heraufschalten
- 8. Herabschalten

3. Shifting and acceleration

RD250(B)/RD350(B) has a 6-speed transmission. The transmission allows you to control the amount of power you have available at a given speed for starting, accelerating, climbing hills, etc.

The use of the change pedal is illustrated below.

To shift into NEUTRAL, depress the change pedal to the end of its travel (you will feel a stop when you are in low gear), then raise it slightly.

If you are in neutral, the green light in the tachometer will light when the ignition switch is on.

- a. Pull the clutch lever to disengage the clutch.
- b. Shift into FIRST gear.
- c. Open the throttle gradually, and at the same time, release the clutch lever slowly.
- d. At 15 to 25 km/h., close the throttle, and at the same time pull in the clutch lever quickly.
- e. Shift into SECOND. Be careful not to shift into neutral.
- f. Open the throttle part way and gradually release the clutch lever.

3. Passage des vitesses et accélération

Les RD250(B)/RD350(B) sont équipés d'une boîte à 6 vitesses. Les rapports bien étagés permettent d'exploiter à fond la puissance du moteur dans toutes les circonstances, au démarrage, à l'accélération et en côte. L'utilisation du sélecteur de vitesses est illustrée ci-dessous:

Pour passer au point mort, presser la pédale jusqu'à fin de course (on se trouve alors en première), puis le relever légèrement.

Au point mort, le témoin vert, sur le cadran du compte-tours s'allume lorsque le contact est mis.

- a. Presser le levier d'embrayage pour débrayer.
- b. Appuyer sur le sélecteur pour passer en première.
- c. En coordonnant les mouvements, accélérer et relâcher progressivement le levier d'embrayage.
- d. Entre 15 et 25 km/h, couper les gaz, et presser rapidement le levier d'embrayage.
- e. En relevant le sélecteur, passer la deuxième. Veiller à passer au-delà du cran du point mort.
- f. Accélérer légèrement et débrayer progressivement.

3. Schalten und Beschleunigen

Die RD250(B)/RD350(B) hat ein Sechsganggetriebe. Das Getriebe ermöglicht es, die verfügbare Leistung für die gegebenen Geschwindigkeiten beim Anfahren, Beschleunigen, Bergauffahren usw. voll auszunutzen. Die Wirkungsweise des Gangschalthebels ist in der Abbildung dargestellt.

Um in den Leerlauf zu schalten, ist der Gangschalthebel völlig nach unten durchzutreten (man fühlt den Anschlag im ersten Gang), dann ist der Hebel leicht nach oben zu ziehen.

Wenn sich das Getriebe in der Leerlaufstellung befindet, leuchtet die grüne Lampe im Drehzahlmesser auf, solange die Zündung eingeschaltet ist.

- a. Kupplungshebel anziehen, um auszukuppeln.
- b. In den ERSTEN Gang schalten.
- c. Allmählich Gas geben und gleichzeitig den Kupplungshebel langsam loslassen.
- d. Den Gasdrehgriff bei 15 bis 25 km/h schließen und gleich den Kupplungshebel schnell anziehen.
- e. In den ZWEITEN Gang schalten; dabei beachten, daß nicht in den Leerlauf geschaltet wird.
- f. Gasdrehgriff teilweise öffnen und Kupplungshebel loslassen.

- g. To accelerate or decelerate, use the same procedure to shift into THIRD, FOURTH, FIFTH, and SIXTH gears.
- h. Except for competition or high speed driving, shift so that the engine speed remains between 4,000 ~ 5,000 r.p.m. This is the optimum operating range for the engine.

Going downhill

On a long down grade or sharp descent, don't rely on the brakes alone, but use the engine compression as a brake: shift into FOURTH or THIRD as required by the grade and close the throttle.

Caution:

Never attempt to turn off the ignition switch on a long hill.

This will only cause the spark plug to foul in addition to being unsafe.

- g. Agir de même pour passer la troisième, quatrième, cinquième et sixième et pour rétrograder.
- h. Sauf en compétition et en conduite à grande vitesse, sélectionner les rapports de façon à maintenir le régime moteur entre 4.000 et 5.000 tours. Cette plage représente les régimes optimaux du moteur.

En côte

Lorsqu'on entame une petite côte, accélérer progressivement pour ne pas laisser tomber le régime ou perdre de la puissance. Lors de l'ascension d'une côte raide, rétrograder de cinquième en quatrième ou de quatrième en troisième (exemple) selon les besoins.

Attention:

Ne jamais couper le contact dans une longue descente. Ceci non seulement encrasse la bougie, mais encore présente de réels dangers.

- g. Dasselbe Verfahren ist anzuwenden, wenn in den DRITTEN, VIERTEN, FÜNFTEN und SECHSTEN Gang geschaltet wird, und zwar um herauf- oder herabzuschalten.
- h. Außer bei Rennfahrten oder Fahren mit hoher Geschwindigkeit ist so zu schalten, daß die Motordrehzahl zwischen 4.000 und 5.000 U/min gehalten wird. Das ist der günstigste Betriebsbereich für den Motor.

Bergauffahren

Beim Befahren einer leichten Steigung Gasdrehgriff allmählich öffnen, um einen Verlust an Drehzahl und Leistung zu vermeiden.

Bei einer steilen Steigung muß herabgeschaltet werden, zum Beispiel aus dem FÜNFTEN in den VIERTEN oder aus dem VIERTEN in den DRITTEN Gang, je nach den Erfordernissen.

Achtung:

Niemals auf einer langen Gefällestrecke die Zündung ausschalten.

Dadurch verrußt nur die Zündkerze und darüber hinaus beeinträchtigt es die Sicherheit.

Going uphill

When starting to climb a gentle grade, open the throttle little by little to avoid losing speed and power.

When climbing a steep grade, shift down (for example) for FIFTH to FOURTH or from FOURTH to THIRD as required.

4. Stopping

There are several ways to stop.

Pulling in the clutch lever and twisting the throttle grip in the closed direction will permit you to gradually glide to a stop. Downshifting through the gears, using the drag of the engine to slow down is another. However, the best method, and the one most universally used, is to use both engine compression (downshifting through the gears as the machine slows) and the front and rear brakes.

After the rear brake starts to take hold, gradually apply the front brake.

As the machine continues to slow shift down through the gears using engine compression to aid the slowing effect. When shifting down, watch the tachometer to see that the engine does not over-rev.

A la descente

Lors de la descente d'une longue côte ou d'une côte raide, ne pas s'en remettre aux seuls freins; profiter plutôt du frein moteur: Rétrograder de quatrième en troisième, selon les besoins, et fermer les gaz.

4. Arrêt de la motocyclette

Il y a plusieurs manières de s'arrêter.

La première est de débrayer et de fermer les gaz. La motocyclette s'arrêtera après un certain temps. On peut également rétrograder successivement tous les rapports, en profitant du frein moteur. La meilleure méthode, et la plus couramment utilisée est de rétrograder les rapports tout en se servant judicieusement des freins avant et arrière.

N'actionner le frein avant qu'au moment où le frein arrière commence à tirer.

Au fur et à mesure que la moto ralentit, rétrograder pour profiter au maximum du freinage résultant de la compression du moteur. Surveiller attentivement le compte-tour pour ne pas créer de sur-régime.

Bergabfahren

Bei einer langen Gefällestrecke oder einem steilen Abhang verlasse man sich nicht nur auf die Bremsen, sondern benutze auch die Motorverdichtung zur Bremsung: dem Grad des Gefälles entsprechend in den VIERTEN oder DRITTEN Gang schalten und Gasdrehgriff schließen.

4. Anhalten

Man kann auf verschiedene Weise anhalten.

Durch Anziehen des Kupplungshebels und Schließen des Gasdrehgriffs kommt die Maschine langsam zum Stillstand. Eine andere Möglichkeit ist ein Herabschalten über die einzelnen Gänge, um die Bremswirkung des Motors zu benutzen. Das beste und am meisten angewendete Verfahren ist jedoch, die Motorverdichtung (Herabschalten über die einzelnen Gänge entsprechend der Verlangsamung der Maschine) sowie die Hand- und die Fußbremse zu benutzen.

Sobald die Fußbremse zu wirken beginnt, ist die Handbremse allmählich anzuziehen.

Wenn sich die Maschine weiter verlangsamt, ist über die einzelnen Gänge herabschalten, um die Bremsung durch die Motorverdichtung zu verstärken. Dabei den Drehzahlmesser beachten, damit der Motor nicht überdreht wird.

Note:

During periods of inclement weather (snow, rain, sleet, or ice) or on poor road surfaces where traction is minimal, or in a sharp corner, IT IS NOT ADVISABLE TO FIRMLY APPLY THE FRONT BRAKE. While it is true that the front brake supplies the greater portion of braking power, it is also true that stability can be upset very easily if it is used incautiously under the above conditions.

5. Cruising

A frequently asked question is "What r.p.m. should I cruise at?"

The BREAK-IN section provides limitations when the motorcycle is new, but once the engine has been broken in, then we suggest that you follow these guide lines. For sustained load and throttle conditions, such as those encountered on open highways, cruise at 3/4 throttle or at 3/4 of the r.p.m. "red line", whichever comes first. Always bear in mind though, the maximum allowable speed limit for the area through which you are riding. This is a recommendation, not a "hard and fast" rule. Any modification or personalization of the running gear could possibly change the

N.B.:

En cas de mauvais temps (neige, pluie ou verglas) ou lorsque l'état de la route laisse à désirer et que l'adhérence des roues est minimale ainsi qu'en virage serré, **EVITER DE SERRER FERMEMENT LE FREIN AVANT**. Il est vrai que le frein avant contribue grandement à la force de freinage, mais on risque de compromettre la stabilité en l'utilisant inconsidérément dans les conditions mentionnées ci-dessus.

5. Vitesse de croisière

On pose souvent la question suivante: Quel régime moteur doit-on adopter à la vitesse de croisière?

La section RODAGE répond à cette question lorsque la motocyclette est neuve, mais lorsque le moteur est rodé, nous suggérons que vous suiviez les recommandations suivantes. A charge et accélération constantes, conditions rencontrées sur les routes ouvertes, accélérez aux 3/4, ou amenez l'aiguille du compte-tours aux 3/4 du secteur avant la zone rouge. Ceci n'est qu'une recommandation, et non une règle générale. Respectez scrupuleusement les limitations de vitesse dans la zone que vous traversez. Avec un peu d'habitude, vous pourrez adapter le

Anmerkung:

Bei unfreundlichem Wetter (Schnee, Regen, Graupeln oder Eis) oder schlechten Straßen mit geringer Spurrhaltung sowie in einer scharfen Kurve **IST ES NICHT RATSAM, DIE HANDBREMSE FEST ANZUZIEHEN**. Die Handbremse erbringt den größeren Teil der Bremsleistung. Wenn sie jedoch unter den obigen Bedingungen unvorsichtig benutzt wird, kann die Maschine leicht aus dem Gleichgewicht geraten.

5. Reisegeschwindigkeit

Eine oft gestellte Frage ist: „Mit welcher Motordrehzahl sollte man normalerweise fahren?“ Für das neue Motorrad gelten die im Abschnitt EINFahrZEIT genannten Beschränkungen, sobald jedoch der Motor eingefahren ist, empfehlen wir, die folgenden Richtlinien zu beachten. Bei gleichbleibenden Belastungs- und Geschwindigkeitsbedingungen, wie sie zum Beispiel auf der Autobahn auftreten, ist Fahren mit 3/4 geöffnetem Gas oder mit 3/4 der Drehzahl vor Beginn des roten Bereichs angebracht, je nachdem, welche Bedingung zuerst eintritt.

Dabei sollten stets die für die jeweiligen Gebiete bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen beachtet werden. Das ist keine Vorschrift, sondern lediglich eine Empfehlung unsererseits. Technische Verände-

operating range most comfortable and most efficient for the engine.

6. Break-in

THERE IS NEVER A MORE IMPORTANT PERIOD, IN THE LIFE OF YOUR YAMAHA THAN THE PERIOD BETWEEN ZERO AND 1,000 km. For this reason we ask that you carefully read the following material. Because the engine is brand new, you must not put an excessive load on it during the first several hours of running you could look at it in this manner: During the first 500 km. the various parts in the engine wear and polish themselves to the correct operating clearances. During this period prolonged full throttle operation, or any condition which might result in excessive head and cylinder temperatures must be avoided. However, momentary full throttle operation (2 ~ 3 seconds maximum) does not harm the engine. Each full throttle acceleration sequence should be followed with a substantial rest period for the engine by cruising at lower rpm's so that the engine can ride itself of the temporary build up of heat. The method for breaking in your Yamaha is quite simple.

régime du moteur et le rapport utilisé à votre style de conduite personnel, et à la zone la plus confortable et économique du moteur.

6. Rodage

LES PREMIERS 1.000 KILOMETRES DE VOTRE MOTOCYCLETTE REPRESENTENT L'ETAPE LA PLUS IMPORTANTE DE LA VIE DE VOTRE YAMAHA.

Ce paragraphe est donc d'une importance primordiale. Il convient que vous le lisiez attentivement pour que votre machine vous donne pleine satisfaction par la suite.

Lorsque vous recevez votre machine, le moteur est neuf. Pendant les premières heures de conduites, éviter de le charger excessivement. Cela s'explique ainsi: Pendant les premiers 500 km, les divers organes du moteur s'usent et se polissent mutuellement jusqu'à aménager les jeux optimaux entre eux. Pendant cette période, éviter à tout prix d'accélérer à fond de façon prolongée et veiller à ce que la température des cylindres et culasses ne s'élève trop. Cependant, quelques secondes de pleine accélération ne nuisent pas au moteur. Chaque période d'accélération intensive devra être suivie d'un repos du moteur, c'est-à-dire qu'on devra le laisser tourner à un régime modéré pour qu'il puisse évacuer la chaleur emmagasinée. Le principe de rodage de votre motocyclette est très simple:

rungen der Maschine zur Anpassung an die Fahrge-
wohnheiten des Fahrers können möglicherweise den
Betriebsbereich des Motors günstig beeinflussen.

6. Einfahren

DIE WICHTIGSTE ZEITSPANNE IN DER
LEBENSDAUER IHRER YAMAHA IST DER
ABSCHNITT ZWISCHEN NULL UND 1.000
KILOMETERN. Aus diesem Grund raten wir Ihnen,
das Folgende sorgfältig zu lesen.

Der fabrikneue Motor sollte während der ersten Be-
triebsstunden keiner übermäßigen Belastung ausge-
setzt werden, denn während der ersten 500 km müs-
sen die verschiedenen Teile des Motors erst einlau-
fen. Bei den dabei entstehenden Abriebs- und Polier-
vorgängen findet eine Berichtigung der Betriebstole-
ranzen statt. Während dieser Zeit muß längeres Voll-
gasfahren oder jede Bedingung, die zu hohen
Zylinderkopf- und Zylindertemperaturen führt, vermie-
den werden. Jedoch ist kurzzeitiger Vollgasbetrieb
(höchstens 2 bis 3 Sekunden) nicht schädlich für den
Motor. Jeder Vollgasbeschleunigungsfolge sollte eine
reichliche Abkühlzeit bei niedriger Drehzahl folgen, so
daß der Motor die entstandene Wärme abführen
kann. Der Einfahrvorgang für Ihre Yamaha ist recht
einfach.

a. 0 to 500 km.:

Avoid operation above 4,000 r.p.m.

Allow a cooling off period of five to ten minutes after every hour of operation. Vary the speed of the motorcycle from time to time. Do not operate it at one-set throttle position.

b. 500 to 1,000 km.:

Avoid prolonged operation above 6,000 r.p.m.

Allow the motorcycle to rev freely through the gears but do not use full throttle at any time.

c. 1,000 km. and beyond:

Avoid prolonged full throttle operation.

Avoid cruising speeds in excess of 7,000 r.p.m.

Vary speeds occasionally.

a. 0 ~ 500 km:

Eviter de monter au-dessus de 4.000 t/min.

Toutes les heures de marche, arrêter le moteur pendant cinq à dix minutes pour le refroidir. De temps à autre, varier la vitesse. Ne pas maintenir la même accélération pendant très longtemps.

b. 500 ~ 1.000 km:

Eviter de rouler à plus de 6.000 tours de façon prolongée. Laisser le moteur grimper librement en régime lors du passage de rapports, mais ne jamais accélérer à fond.

c. Plus de 1.000 km:

Eviter de rouler à plein gaz. Ne pas maintenir un régime de croisière de 7.000 tours. De temps à autre, changer de vitesse.

a. 0 bis 500 km:

Betrieb bei Drehzahlen über 4.000 U/min vermeiden.

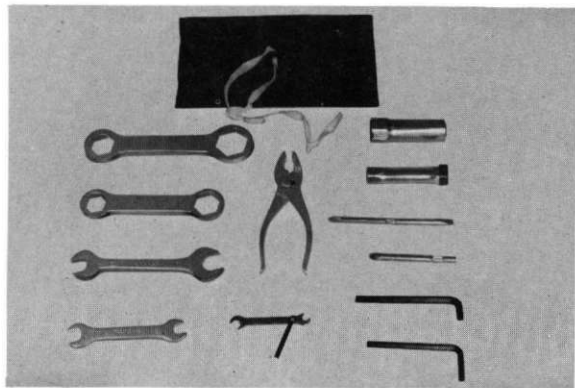
Nach jeweils einer Stunde Fahrt ist eine Abkühlzeit von fünf bis zehn Minuten einzulegen. Von Zeit zu Zeit ist die Geschwindigkeit des Motorrades zu verändern. Es ist nicht dauernd mit gleicher Gaseinstellung zu fahren.

b. 500 bis 1.000 km:

Längerer Betrieb bei Drehzahlen über 6.000 U/min vermeiden. Die Motordrehzahl kann in den Gängen frei verändert werden, jedoch ist nicht mit Vollgas zu fahren.

c. Über 1.000 km:

Längeres Vollgasfahren vermeiden. Reisegeschwindigkeiten mit Motordrehzahlen über 7.000 U/min vermeiden. Geschwindigkeit gelegentlich verändern.



SERVICING

The servicing information included in this manual is intended to provide you, the owner, with the necessary information to provide a means of doing your own preventive maintenance and minor repairs. The tools provided in the owner's tool kit are sufficient for this purpose, except that the torque wrench is also necessary to properly tighten nuts and bolts. (See torque chart on page 68.)

ENTRETIEN

Les données d'entretien de ce manuel sont destinées à éclairer le propriétaire de la motocyclette au sujet de l'entretien préventif et des réparations et réglages qu'il peut entreprendre lui-même. La trousse d'outils de la motocyclette suffit à ces travaux, à l'exception de la clé dynamométrique qui est nécessaire pour serrer la boulonnerie aux couples spécifiés. (Voir couples de serrage en page 69.)

WARTUNG

Mit den in diesem Handbuch enthaltenen Wartungsangaben wird beabsichtigt, den Eigentümer in die Lage zu versetzen, die vorbeugende Wartung sowie kleinere Instandsetzungsarbeiten selbst auszuführen. Die im Werkzeugsatz vorhandenen Werkzeuge sind für diesen Zweck ausreichend, mit der Ausnahme, daß außerdem ein Drehmomentschlüssel erforderlich ist, damit die Schrauben und Muttern richtig angezogen werden können (Siehe Tabelle über Anzugsmomente auf Seite 69.)

1. Lubrication and maintenance chart

These chart should be considered strictly as a guide to general lubrication and maintenance periods. You much take into consideration that weather, terrain, geographicla locations, and a variety of individual uses all tend to demand that each owner alter this time schedule to match his environment. 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 the revages of water on metal parts. If you are in doubt as to how closely you can follow these time recommendations, check with YAMAHA dealer in your area.

1. Tableaux d'entretien et de graissage

Ces tableaux sont à considérer comme des directives générales pour les travaux d'entretien et de graissage. Il faudra toute-fois tenir compte des conditions géographiques, topographiques et météorologiques, ainsi que de l'utilisation à laquelle la machine est soumise. Le motocycliste devra donc adapter son programme d'entretien d'après sa situation particulière. Par exemple, si la machine fonctionnait continuellement dans une région très humide les intervalles de graissage devraient être considérablement raccourcis pour prévenir les ravages de la rouille. En cas de doute au sujet des intervalles d'entretien à adopter, consulter le concessionnaire YAMAHA le plus proche.

1. Schmier- und Wartungstabelle

Die in den Tabellen angegebenen Werte gelten als Anhalt für die regelmäßige Schmierung und Wartung. Dabei sind das Wetter, Gelände, die geographische Lage sowie unterschiedliche Benutzung zu berücksichtigen, die eine Änderung der Schmierabstände notwendig machen können. Wenn zum Beispiel das Motorrad ständig in einer Umgebung mit hoher Luftfeuchtigkeit betrieben wird, müssen alle Teile öfter als in der Tabelle angegeben geschmiert werden, um Korrosion an den Metallteilen zu verhindern. Wenn über die Anwendung der in der Tabelle angegebenen Werte Zweifel bestehen, wende man sich an die nächste YAMAHA-Vertretung.

Lubrication intervals

	Item	Type	Initial			Thereafter every	
			500 kms.	1,500 kms.	3,000 kms.	3,000 kms.	6,000 kms.
1	Brake cam shaft	G		○	○	○	
2	Wheel bearing	G			○		○
3	Brake cable	M/O		○	○	○	
4	Clutch cable	M/O		○	○	○	
5	Tacho, speedometer cables	G			○	○	
6	Meter gear unit	G			○	○	
7	Steering ball race	G					○
8	Front fork oil	M/O	○		○	○	
9	Brake pedal shaft	G		○	○	○	
10	Change pedal shaft	M/O,G			○	○	
11	Accelerator grip	G		○	○	○	
12	Transmission oil	M/O	○	○	○	○	
13	Dynamo lubricator	G					○
14	Stand shaft	M/O,G					○
15	Rear arm pivot shaft	G			○	○	
16	Drive chain	M/O		○	○	○	

* G Grease

* M/O Motor oil

Periodic maintenance intervals

	Item	Pre-operation check	Initial			Thereafter every	
			500 kms.	1,500 kms.	3,000 kms.	3,000 kms.	6,000 kms.
1	Front and rear brake adjustment	○	○	○	○	○	
2	Clutch adjustment	○	○	○	○	○	
3	Transmission oil replacement		○	○	○	○	
4	Front fork oil replacement		○		○	○	
5	Grease up			○	○	○	
6	Battery electrolyte refilling	○	○	○	○	○	
7	Spark plug cleaning		○	○	○	○	
8	Ignition timing adjustment		○	○	○	○	
9	Fuel pet cock cleaning		○	○	○	○	
10	Carburetor adjustment			○	○	○	
11	Carburetor cleaning						○
12	Air cleaner cleaning			○	○	○	
13	Drive chain adjustment, oiling		○	○	○	○	
14	F.R. wheel inspection	○	○	○	○	○	
15	Bolt, nut retightening	○	○	○	○	○	
16	Spoke, rim inspection		○	○	○	○	
17	Cylinder, piston cleaning			○		○	
18	Silencer muffler cleaning			○		○	
19	Autolube pump adjustment		○	○	○	○	

Be sure to check the above points before long-distance touring.

Intervales de graissage

	Point de graissage	Type	Les premiers			Ensuite, tous les	
			500 km	1.500 km	3.000 km	3.000 km	6.000 km
1	Axle de came de frein	G		○	○	○	
2	Roulements de roues	G			○		○
3	Câble de frein	M/O		○	○	○	
4	Câble d'embrayage	M/O		○	○	○	
5	Câbles de compte-tours et compteur de vitesse	G			○	○	
6	Prise de compteur	G			○	○	
7	Bagues de roulements de direction	G					○
8	Huile de fourche	M/O	○		○	○	
9	Pédale de frein	G		○	○	○	
10	Sélecteur de vitesses	M/O,G			○	○	
11	Poignée d'accélération	G		○	○	○	
12	Huile de boîte	M/O	○	○	○	○	
13	Graisser de dynamo	G					○
14	Axe de béquille	M/O,G					○
15	Axe de bras oscillant	G			○	○	
16	Chaîne	M/O		○	○	○	

* G Graisse

* M/O Huile moteur

Intervalles d'entretien périodique

	Point à contrôler	Contrôle avant la conduite	Les premiers			Ensuite, tous les	
			500 km	1.500 km	3.000 km	3.000 km	6.000 km
1	Réglage des freins AV et AR	○	○	○	○	○	
2	Réglage de l'embrayage	○	○	○	○	○	
3	Vieillesse de la boîte		○	○	○	○	
4	Vidange de la fourche		○		○	○	
5	Graissage complet			○	○	○	
6	Mise de niveau de la batterie	○	○	○	○	○	
7	Nettoyage des bougies		○	○	○	○	
8	Calage de l'allumage		○	○	○	○	
9	Nettoyage du robinet d'essence		○	○	○	○	
10	Réglage des carburateurs			○	○	○	
11	Révision des carburateurs						○
12	Nettoyage du filtre à air			○	○	○	
13	Réglage et graissage de la chaîne		○	○	○	○	
14	Contrôle de la roue avant	○	○	○	○	○	
15	Resserrage de la boulonnerie	○	○	○	○	○	
16	Contrôle des rayons et jantes		○	○	○	○	
17	Décalaminage des cylindres et pistons			○		○	
18	Décalaminage des silencieux			○		○	
19	Réglage de la pompe Autolube		○	○	○	○	

Avant chaque longue randonnée, contrôler tous les points ci-dessus.

Schmiertabelle

	Gegenstand	Schmier- mittel	Anfänglich			Danach alle	
			500 km	1.500 km	3.000 km	3.000 km	6.000 km
1	Bremsnockenwelle	G		○	○	○	
2	Radlager	G			○		○
3	Bremsseil	M/O		○	○	○	
4	Kupplungsseil	M/O		○	○	○	
5	Drehzahlmesserwelle, Tachometerwelle	G			○	○	
6	Meßwerkeinheit	G			○	○	
7	Kugellauftringe der Lenkung	G					○
8	Vorderradgabelöl	M/O	○		○	○	
9	Fußbremsbolzen	G		○	○	○	
10	Gangschaltwelle	M/O,G			○	○	
11	Gasdrehgriff	G		○	○	○	
12	Getriebeöl	M/O	○	○	○	○	
13	Schmiervorrichtung für Lichtmaschine	G					○
14	Ständerbolzen	M/O,G					○
15	Drehzapfen für Hinterradschwinge	G			○	○	
16	Antriebskette	M/O		○	○	○	

* G Schmierfett

* M/O Motorenöl

Regelmäßige Wartungsarbeiten

	Gegenstand	Prüfung vor der Fahrt	Anfänglich			Danach alle	
			500 km	1.500 km	3.000 km	3.000 km	6.000 km
1	Vorder- und Hinterradbremse einstellen	○	○	○	○	○	
2	Kupplung einstellen	○	○	○	○	○	
3	Getriebeölwechsel		○	○	○	○	
4	Öl in Vorderradgabel wechseln		○		○	○	
5	Abschmieren			○	○	○	
6	Batterieflüssigkeitsstand berichtigen	○	○	○	○	○	
7	Zündkerze reinigen		○	○	○	○	
8	Zündzeitpunkt einstellen		○	○	○	○	
9	Absperrhahn reinigen		○	○	○	○	
10	Vergaser einstellen			○	○	○	
11	Vergaser reinigen						○
12	Luftfilter reinigen			○	○	○	
13	Antriebskette spannen, ölen		○	○	○	○	
14	Vorder- und Hinterrad prüfen	○	○	○	○	○	
15	Schrauben und Muttern festziehen	○	○	○	○	○	
16	Speichen, Felge prüfen		○	○	○	○	
17	Zylinder, Kolben reinigen			○		○	
18	Auspufftopf reinigen			○		○	
19	Autolube-Pumpe einstellen		○	○	○	○	

Die obigen Punkte sind auch vor Antritt einer langen Fahrt zu prüfen.

Lubrication recommendation

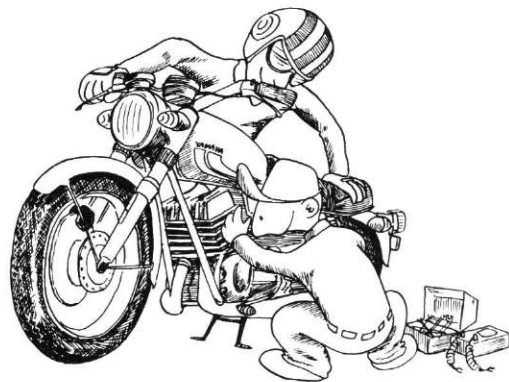
Transmission oil	Use a 10W/30 multi-viscosity oil, or a quality 30 wt. oil, (SAE "SE")
Swing arm shaft grease Brake actuating cam grease Steering head bearing grease Rear brake pivot point grease Throttle grip grease	Use an all purpose, chassis-type grease that does not break down easily in water (Shell and Lubriplate, as examples, carry this grease).
Front fork oil	Use 10W/30, 20wt. or 30wt. oil for street, use 30 or 40wt. oil for dirt (nonfoaming, if possible).
Autolube oil	See Basic Instruction. (P. 26)

Lubrifiants préconisés

Huile de boîte	Employer une huile multigrade SAE 10W/30, ou huile de qualité 30W (SAE “SE”)
Graisse pour bras oscillant Graisse pour came de frein Graisse pour roulements de direction Graisse pour axe de segments de frein Graisse pour poignée d’accélération	Employer une graisse universelle, du type pour châssis et si possible résistante à l’eau (les marques Lubriplate et Shell répondent à ces exigences)
Huile de fourche	Employer une huile 10W/30, 20W ou 30W pour la conduite sur route, ou 30 ~ 40W pour la conduite hors-route (si possible anti-mousse)
Huile Autolube	Voir les instructions de base, p. 27.

Empfohlene Schmiermittel

Getriebeöl	Mehrbereichsöl 10W/30 oder Qualitätsöl SAE30 "SE" verwenden
Schmierfett für Hinterradschwinge Schmierfett für Bremsbetätigungsnocken Schmierfett für Lenkerkopflager Schmierfett für Fußbremshebeldrehpunkt Schmierfett für Gasdrehgriff	Universalohmierfett für Fahrgestelle, das sich nicht leicht in Wasser auflöst, verwenden (Shell und Lubriplate führen dieses Schmierfett)
Vorderradgabelöl	Öl SAE 10W/30, SAE 20 oder 30 für Straßenfahrten und SAE 30 oder 40 (möglichst nicht schäumend) für Geländefahrten verwenden.
Autolube-Öl	Siehe Grundanweisungen. (S. 27)



2. Torque

All fittings require a minimal amount of torque during tightening to keep them from vibrating loose. Excessive tightening will only lead to stripped threads and broken studs.

As a rule of thumb, use the following tightening chart:

STUD SIZE	TORQUE
6 mm.	1.0 m-kgs.
7 mm.	1.5 m-kgs.
8 mm.	2.0 m-kgs.
10 mm.	3.2 ~ 4.0 m-kgs.
12 mm.	4.0 ~ 4.6 m-kgs.
14 mm.	4.6 ~ 5.2 m-kgs.
17 mm.	5.8 ~ 7.0 m-kgs.
Spark plug	2.5 ~ 3.0 m-kgs.

2. Couples de serrage

Tous les assemblages doivent être serrés à un couple minimum pour qu'ils ne se desserrent pas en raison des vibrations. Un serrage excessif ne conduit qu'à un arrachage des filets ou une rupture.

En règle générale, suivre les indications du tableau ci-dessous:

TAILLE DU FILETAGE	COUPLE DE SERRAGE
6 mm	1,0 m·kg
7 mm	1,5 m·kg
8 mm	2,0 m·kg
10 mm	3,2 ~ 4,0 m·kg
12 mm	4,0 ~ 4,6 m·kg
14 mm	4,6 ~ 5,2 m·kg
17 mm	5,8 ~ 7,0 m·kg
Bougie	2,5 ~ 3,0 m·kg

2. Anzugsdrehmomente

Alle Befestigungselemente erfordern ein Mindestdrehmoment für den Anzug, um zu verhindern, daß sie sich losrütteln. Übermäßiges Festziehen dagegen führt zu ausgerissenem Gewinde und gebrochenen Bolzen.

Die folgende Tabelle ist als Anhalt für den Anzug zu verwenden:

BOLZENGRÖSSE	ANZUGSMOMENT
6 mm	1,0 kpm
7 mm	1,5 kpm
8 mm	2,0 kpm
10 mm	3,2 ~ 4,0 kpm
12 mm	4,0 ~ 4,6 kpm
14 mm	4,6 ~ 5,2 kpm
17 mm	5,8 ~ 7,0 kpm
Zündkerze	2,5 ~ 3,0 kpm

3. Clutch cable

The clutch cable requires periodic lubrication to prevent the cable strands from rusting or hanging up in the casing. First, disconnect the cable from the clutch lever by screwing the adjuster all the way back to the cable casing. This will provide enough free play, in the cable for you to slip the cable out of the lever holder through the slot in the lock nut, adjuster, and holder. Hold the cable upright and allow several drops of liquid graphite to flow down the cable. Hold the cable upright for several minutes to permit complete lubrication.

If the cable needs to be replaced, then perform the steps above and disconnect the cable at the lever. Next, disconnect the cable at the engine. Begin by taking off the cover that houses the clutch activating mechanism (left side of the engine). Looking at the inside of this cover, you will see the clutch actuating arm. Push the arm up and lift the cable end off. Removing the old cable and hooking up the new one will take but a few moments.

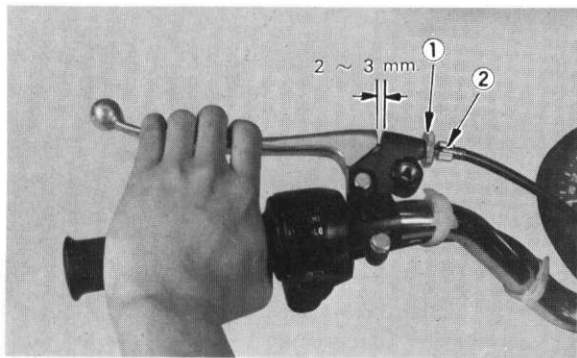
3. Câble d'embrayage

Le câble d'embrayage requiert un graissage régulier pour qu'il ne coince pas dans sa gaine ou qu'il se brise à son point d'ancrage dans le carter. Première étape déconnecter le câble au levier en dévissant à fond le barillet de réglage. Ceci aménagera assez de mou pour qu'on puisse le dégager à travers la fente du contre-écrou et du barillet. Tenir le câble verticalement, et faire glisser quelques gouttes de graphite liquide le long du câble. Le maintenir dans cette position pour permettre au lubrifiant de graisser le câble entier. Ensuite, retirer le couvercle du mécanisme d'embrayage (à gauche du carter). On apercevra alors le bras de débrayage. Soulever le bras et dégager l'extrémité du câble. Le retrait d'un câble usagé et la pose d'un câble neuf ne prennent que quelques minutes.

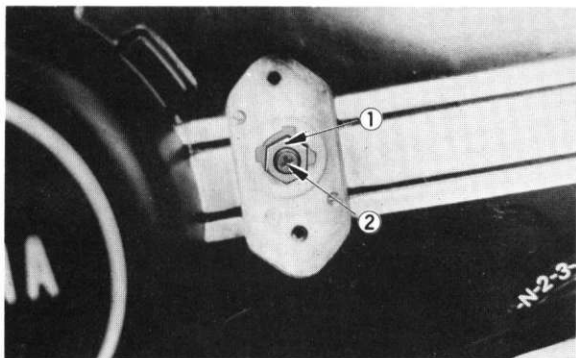
3. Kupplungsseil

Das Kupplungsseil muß regelmäßig geschmiert werden, um Rostbildung an den Seillitzen oder Klemmen in der Seilumhüllung zu verhindern. Zunächst das Seil durch Zurrückschrauben des Seileinstellers bis an die Seilumhüllung lösen. Dadurch entsteht genügend Spiel im Seil, um dieses aus dem Hebelhalter, durch den Schlitz in der Sicherungsmutter, dem Seileinsteller und dem Halter herauszuziehen. Nun das Seil senkrecht halten und einige Tropfen flüssiges Graphit an diesem herunterrinnen lassen. Das Seil einige Minuten senkrecht halten, um eine vollständige Schmierung zu ermöglichen.

Wenn das Seil ausgewechselt werden muß, dieses wie oben dargelegt vom Hebel entfernen. Danach das Seil am Motor aushängen. Zuerst ist dazu der Deckel abzunehmen, in dem sich die Kupplungsbetätigung befindet (linke Seite des Motors). Innen in diesem Deckel ist der Betätigungsarm der Kupplung zu sehen. Diesen Arm hochschieben und das Seilende herausheben. Das Entfernen des alten Seiles sowie das Einhängen des neuen geht sehr schnell.



- | | | |
|-------------|------------------------|---------------------|
| 1. Lock nut | 1. Contre-écrou | 1. Sicherungsmutter |
| 2. Adjuster | 2. Barillet de réglage | 2. Seileinsteller |



4. Clutch adjustment

The RD250(B)/RD350(B) have two clutch adjustments. The first adjustment, located at the handlebar lever, is used to take up slack from cable stretch and to provide sufficient free play so that the clutch engages and disengages completely. The picture illustrates all the parts involved in making the adjustment.

- First, loosen the lock nut. Then turn the adjuster either in or out depending on which direction is necessary to arrive at 2 ~ 3 mm. free play.
- The second adjustment is located behind the cover. Removing the cover will expose the adjusting set screw and lock nut. Loosen the lock nut, rotate the set screw in until it lightly seats against a clutch push rod that works with the set screw to operate the clutch. Back the set screw out 1/4 turn and tighten the lock nut. This adjustment must be checked because heat and clutch wear will affect this free play, possibly enough to cause incomplete clutch operation. Recheck clutch cable adjustment at handlebar after adjusting.

- | | | |
|--------------------|-------------------|---------------------|
| 1. Lock nut | 1. Contre-écrou | 1. Sicherungsmutter |
| 2. Adjusting screw | 2. Vis de réglage | 2. Einstellschraube |

4. Réglage de l'embrayage

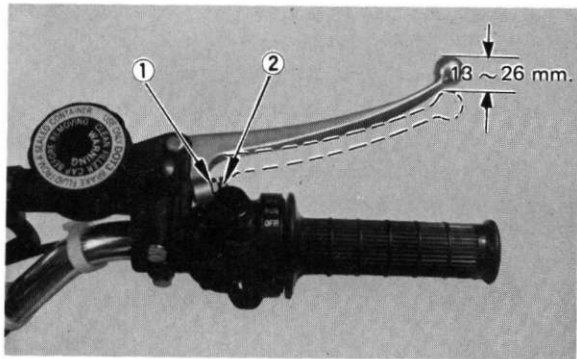
Le réglage de l'embrayage sur les modèles RD250(B) et RD350(B) demande deux opérations distinctes. Le premier réglage se fait au levier d'embrayage sur le guidon et sert à donner un mou suffisant au câble pour qu'il puisse fonctionner convenablement. La photographie ci-contre présente les pièces servant au réglage.

- a. Commencer par desserrer le contre-écrou. Ensuite, tourner le barillet dans un sens ou dans l'autre jusqu'à obtenir un jeu de 2 à 3 mm au levier.
- b. Le second réglage s'opère sous le couvercle du mécanisme d'embrayage. Le retrait du couvercle expose la vis de réglage et le contre-écrou. Desserrer le contre-écrou, puis visser la vis jusqu'à ce qu'elle entre en contact léger avec la tige de débrayage. A partir de cette position, desserrer la vis de réglage et bloquer le contre-écrou. Ce réglage doit être repris de temps à autre en raison de la dilatation thermique et de l'usure des disques qui altèrent ce jeu. Un jeu incorrect nuit au bon fonctionnement de l'embrayage. Après ce réglage, revérifier le jeu au levier d'embrayage du guidon.

4. Einstellen der Kupplung

Die RD250(B)/RD350(B) haben zwei Stellen für die Kupplungseinstellung. Die erste Einstellung wird am Kupplungshebel vorgenommen. Diese dient zur Aufnahme der Seildehnung und zur Einstellung eines ausreichenden Spiels, so daß sich die Kupplung vollkommen ein- und auskuppeln läßt. In der Abbildung sind die für die Einstellung notwendigen Teile dargestellt.

- a. Als erstes, Sicherungsmutter lösen. Dann den Einsteller entweder ein- oder ausdrehen, je nachdem welche Richtung notwendig ist, um ein Spiel von 2 ~ 3 mm zu erzielen.
- b. Die zweite Einstellung wird hinter dem Deckel am Motor vorgenommen. Durch Abnehmen des Deckels werden der Einstellgewindestift und die Sicherungsmutter freigelegt. Sicherungsmutter lösen und Gewindestift einschrauben bis er leicht an der Kupplungsschubstange anliegt, mit der er bei der Kupplungsbedienung zusammenwirkt. Gewindestift $1/4$ Umdrehung zurückdrehen und Sicherungsmutter festziehen. Diese Einstellung muß überprüft werden, weil Erwärmung und Kupplungsverschleiß das Spiel verändern, möglicherweise genug um eine unvollständige Kupplungswirkung zu verursachen.



- | | | |
|--------------------|-------------------|---------------------|
| 1. Lock nut | 1. Contre-écrou | 1. Sicherungsmutter |
| 2. Adjusting screw | 2. Vis de réglage | 2. Einstellschraube |

5. Front brake adjustment

The front brake lever should be so adjusted that it has a free play of 13 ~ 26 mm. from when the brake lever is pulled to when the brake begins to be effected.

- Loosen the adjusting screw lock nut.
- By turning in and out the adjust screw, adjust the play of the brake lever and then lock it with the lock nut.

5. Réglage du frein avant

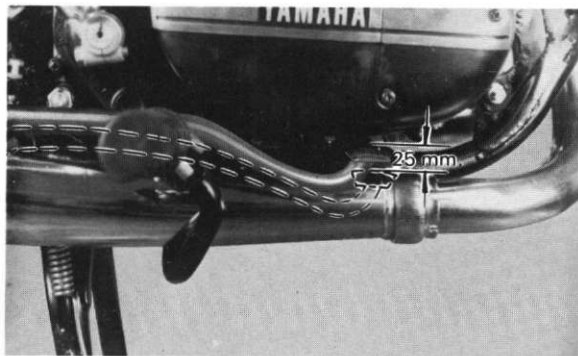
Régler le frein avant de sorte qu'il y ait un jeu de 13 ~ 26 mm au bout du levier, depuis sa position libre au point où le frein commence à tirer.

- a. Desserrer le contre-écrou.
- b. Tourner la vis de réglage jusqu'à obtenir le jeu spécifié, puis bloquer le contre-écrou.

5. Einstellen der Vorderradbremse

Handbremshebel so einstellen, daß zwischen dem Anziehen des Hebels und dem Beginn der Bremsung 13 ~ 26 mm Spiel vorhanden ist.

- a. Sicherungsmutter der Einstellschraube lösen.
- b. Spiel des Bremshebels durch Ein- oder Ausdrehen der Einstellschraube einstellen, dann Sicherungsmutter festziehen.

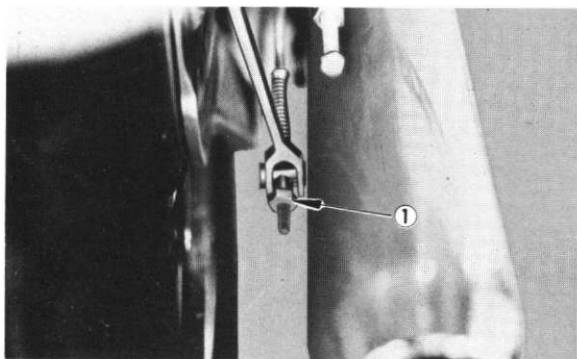


6. Rear brake adjustment

The correct free play of the rear brake pedal is about 25 mm. Adjust by turning the adjusting nut at the end of the rear brake rod a half turn at a time. After adjusting the brake, make sure the stop light is working. If not, readjust the stoplight switch.

Note:

Have your dealer inspect the brake linings for wear and clean the brake shoes and drums every 3,000 km. Always keep the shoes and drums free of oil.



1. Adjusting nut

1. Ecrrou de réglage

1. Einstellmutter

6. Réglage du frein arrière

La pédale de frein doit avoir un jeu d'environ 25 mm. Tourner l'écrou de réglage se trouvant au bout de la tige de commande, d'un demi tour à la fois. Le réglage terminé, s'assurer que le feu stop s'allume lorsque la pédale est enfoncée. Si ce n'est pas le cas, régler le contacteur stop.

N.B.:

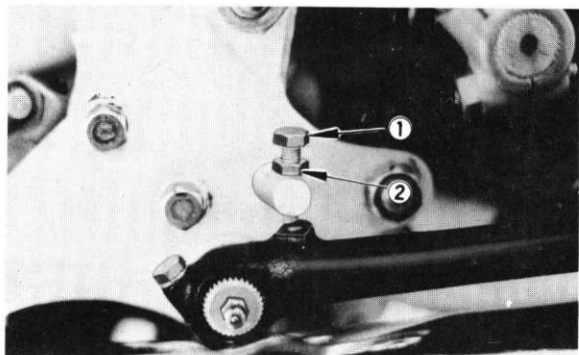
Tous les 3.000 km, porter la motocyclette chez le concessionnaire pour lui faire contrôler l'usure des segments et du tambour de frein arrière. Le tambour et les segments doivent être exempts de toute trace d'huile.

6. Einstellen der Hinterradbremse

Das richtige Spiel des Fußbremshebels beträgt ungefähr 25 mm. Spiel der Hinterradbremse durch Drehen der Einstellmutter am Ende der hinteren Bremsstange um jeweils einhalbe Drehung einstellen. Nach der Bremseinstellung ist sicherzustellen, daß die Bremsleuchte richtig arbeitet; anderenfalls Bremsleuchterschalter einstellen.

Anmerkung:

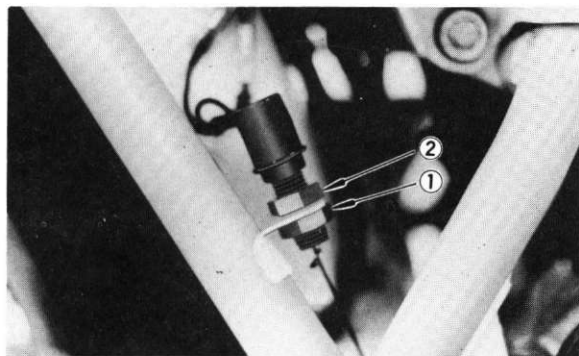
Die Bremsbeläge sind in der Yamaha-Werkstatt auf Verschleiß prüfen zu lassen und die Bremsbacken und Bremstrommel alle 3.000 km zu reinigen. Diese Bauteile müssen immer frei von Öl sein.



7. Adjustment of brake pedal

The relative position between the brake pedal and the footrest can be adjusted by the adjusting bolt on the rear end of the former. After adjustment check on the brake pedal play and the stoplight operation without fail.

- | | | |
|-------------------|----------------------|---------------------|
| 1. Adjusting bolt | 1. Boulon de réglage | 1. Einstellschraube |
| 2. Lock nut | 2. Contre-écrou | 2. Sicherungsmutter |



8. Adjustment of stoplight switch

The stoplight switch opens and closes, interrelating with the movement of the brake pedal. To adjust this switch, loosen the lock nut and rotate the adjusting nut. Relock the nut where the stoplight comes slight just when the stepped brake pedal begins to take effect.

- | | | |
|------------------|---------------------|---------------------|
| 1. Lock nut | 1. Contre-ecrou | 1. Sicherungsmutter |
| 2. Adjusting nut | 2. Ecrou de réglage | 2. Einstellmutter |

7. Position de la pédale de frein

La distance entre la pédale de frein et le câble-pied est réglable par ajustage du boulon se trouvant à l'arrière de la pédale. Après ce réglage, vérifier le jeu de la pédale et le fonctionnement du feu stop.

8. Réglage du contacteur de feu stop

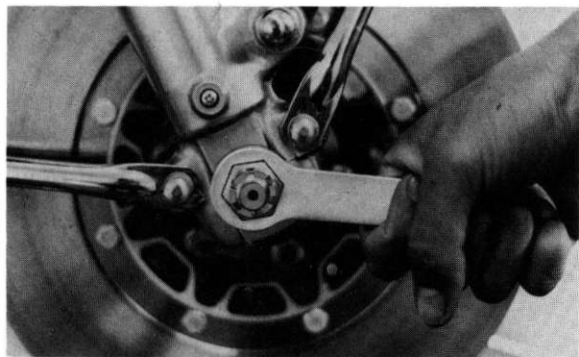
Le contacteur du feu stop s'ouvre et se ferme en fonction des mouvements de la pédale de frein. Pour régler le contacteur, desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou de réglage. Le bloquer en position où le feu stop s'allume quand la pression sur la pédale commence à faire son effet.

7. Einstellen des Fußbremshebels

Die Position des Bremshebels in Beziehung zur Fußraute kann mit der Einstellschraube am hinteren Ende des Hebels eingestellt werden. Nach der Einstellung muß das Bremshebelspiel sowie die Wirkungsweise der Bremsleuchte geprüft werden.

8. Einstellen des Bremsleuchtenschalters

Der Bremsleuchtenschalter wird entsprechend der Bewegung des Bremspedals geöffnet und geschlossen. Um den Schalter einzustellen, ist die Sicherungsmutter zu lösen und der Einstellmutter zu drehen. Sicherungsmutter festziehen, wenn die Bremsleuchte zu dem Zeitpunkt aufleuchtet, in dem die betätigte Bremse zu wirken beginnt.



9. Front wheel

Work that might need to be done on the front wheel assembly includes tire or tube exchange, hub/spokes/-rim assembly replacement, maintenance and inspection. The following are the steps necessary to dismantle the front wheel, step by step, and you should proceed with the steps until you have removed the part to be replaced. You as the owner, can replace everything but the spokes or the rim. To individually replace any of these parts requires that the spokes be "replaced". This should be done by a competent dealer as the spokes must be positioned and torqued correctly. If not done properly wheel alignment will not be correct and steering will be negatively affected.

10. Front wheel removal

- a. Remove the cotter pin and loosen the wheel nut.

9. Roue avant

Les travaux qui pourraient s'avérer nécessaire sur la roue avant sont le remplacement du pneu et de la chambre à air, du moyeu, des rayons et de la jante ainsi que son contrôle et entretien. Le paragraphe suivant décrit point par point la dépose de la roue avant. Suivre cette procédure jusqu'au retrait de la pièce à changer. Le propriétaire peut se charger lui-même de tous ces travaux, sauf le remplacement de la jante et des rayons. Lors du remplacement de ces pièces, on devra entreprendre le "relaçage" des rayons, et seul le concessionnaire dispose de l'outillage et de l'expérience nécessaires pour le positionnement et le serrage correct de ces pièces. Une mauvaise concentricité de la roue a des effets nuisibles sur la direction et la sécurité.

10. Dépose de la roue avant

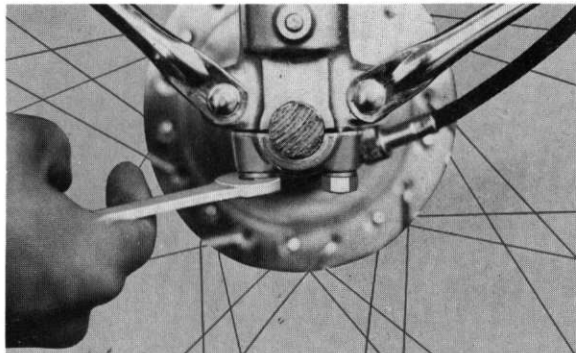
- a. Extraire la goupille fendue et desserrer l'écrou d'axe de roue.

9. Vorderrad

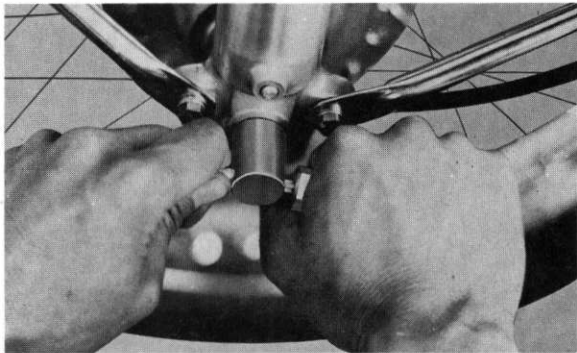
Arbeiten, die am Vorderrad erforderlich sein können, umfassen das Auswechseln des Reifens oder Schlauches, der Naben/Speichen/Felgen-Einheit sowie Wartung und Prüfung. Im folgenden sind die Ausführungen für das Auseinandernehmen des Vorderrades Schritt für Schritt beschrieben, und diese müssen durchgeführt werden bis das zu ersetzende Teil entfernt wurde. Außer den Speichen oder der Felge, können sämtliche Teile vom Eigentümer selbst ausgetauscht werden. Wenn die letztgenannten Teile ersetzt werden müssen, wird ein einwandfreies Anordnen und Anziehen der Speichen erforderlich. Diese Arbeiten sollten von einer zuständigen Vertragswerkstatt ausgeführt werden, denn die Speichen müssen richtig gespannt werden. Wenn diese Arbeit nicht einwandfrei durchgeführt wird, ist das Rad nicht ausgefuchtet, und die Lenkung wird beeinträchtigt.

10. Ausbau des Vorderrades

- a. Splint herausziehen und Befestigungsmutter entfernen.



b. Loosen the front wheel axle holder nuts.



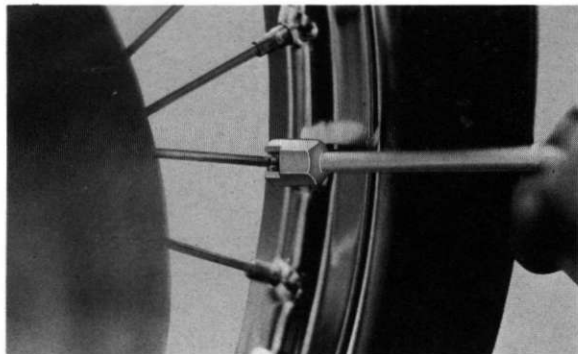
- c. Remove the front axle by simultaneously twisting and pulling out on the axle.
- d. Brace the front of the machine off the ground and remove the wheel assembly.
- e. During reassembly, make sure the axle nut is torqued, the holder nuts are torqued, and a new safety cotter pin is installed in that order.

b. Desserrer les écrous des colliers d'axe de roue.

b. Vorderradachshaltermuttern lösen.

- c. En un mouvement de torsion, extraire l'axe de roue.
- d. Soulever l'avant de la machine et sortir la roue.
- e. Au remontage, s'assurer que l'axe de roue, les écrous de colliers sont serrés au couple spécifié, et qu'une goupille fendue neuve est installée.

- c. Vorderradachse durch gleichzeitiges Drehen und Ziehen herausziehen.
- d. Vorderteil der Maschine anheben und auf einem Untersatz befestigen; dann das Vorderrad herausnehmen.
- e. Beim Wiedereinbau müssen in folgender Reihenfolge die Achsbefestigungsmutter und dann die Achshaltermuttern mit dem richtigen Anzugsmoment festgezogen und schließlich ein neuer Splint eingesteckt werden.



11. Rim, spokes, front and rear wheels

There are also checks that you can perform to determine if wheel work is necessary for your dealer to do. First, check for any loose spokes. This can be checked by bracing the front end off the ground so that the front wheel can spin free. Slowly revolve the front wheel and at the same time let the metal shaft of a fairly heavy screwdriver bounce off each spoke. If all the spokes are tightened approximately the same, then the sound given off by the screwdriver hitting the spokes should sound the same. If one spoke makes a dull flat sound, then check it for looseness.

While you have the front end up in the air, you should check that the front wheel does not have too much run-out. "Run-out" is the amount the front wheel deviates from a straight line as it spins. Secure the front forks from turning, spin the front wheel, and solidly anchor some sort of a pointer about 3 mm. away from the side of the rim.

11. Jante, rayons de roues avant et arrière

Ces travaux peuvent également être effectués par le pilote lui-même pour déterminer si la machine devra être portée chez le concessionnaire pour réparation. Premièrement, voir si les rayons sont détendus. Soulever l'avant de la machine de sorte que la roue puisse tourner librement. Faire tourner la roue gentiment, et laisser rebondir un tournevis de forte section contre les rayons. Si les rayons sont serrés de manière égale, le son produit par les rayons au contact du tournevis sera toujours le même. Par contre, si un rayon émet un son mat, il est probablement détendu.

Par la même occasion, contrôler si la roue est voilée. Le voilage est la distance de laquelle la roue dévie alors qu'elle tourne. Bloquer la fourche pour qu'elle ne puisse bouger, et avec une pièce quelconque, former un repère en l'appuyant contre un tube de fourche à 3 mm environ de la jante.

11. Felge, Speichen (Vorder- und Hinterrad)

Der Eigentümer kann weitere Prüfungen durchführen, um festzustellen, ob Werkstattarbeiten erforderlich sind. Zuerst ist das Rad auf lose Speichen zu prüfen. Hierfür ist die Maschine vorn aufzubooken, so daß sich das Rad frei drehen kann. Nun das Rad langsam drehen und gleichzeitig den Metallschaft eines schwereren Schraubenziehers an jeder Speiche abprallen lassen. Wenn alle Speichen ungefähr gleich festgezogen sind, muß der durch den Aufprall des Schraubenziehers entstehende Ton bei allen Speichen ungefähr gleich sein. Wenn eine Speiche einen dumpfen Ton erzeugt, muß diese auf Lockerung geprüft werden.

Wenn die Maschine einmal vorn aufgebockt ist, sollte gleichzeitig geprüft werden, ob das Rad zuviel seitlichen Schlag hat. Der seitliche Schlag ist der Betrag, um den das Rad von einer geraden Linie abweicht, während es sich dreht. Vorderradgabel befestigen, Vorderrad drehen und einen zeigerähnlichen Gegenstand in ungefähr 3 mm Entfernung von der Seite der Felge verankern.

As the wheel spins, the distance between the pointer and the rim should not change more than 2 mm. total. Any greater fluctuation means that you should have your dealer remove this rim warpage by properly adjusting the spokes.

Note:

The force-fitting method is employed for the RD250(B)/RD350(B) driving chain. For this reason, the driving chain cannot be easily removed. It is requested that removal of the rear wheel and also this chain be done at the dealer's. A new chain joint and chain joint plate must be used at the dealer's in refitting of the chain.

Caution:

Rear wheel:

Rear wheel dismounting and disassembly should be performed by your Yamaha dealer as a considerable number of adjustments and safety related parts are involved.

Lorsque la roue tourne, la jante ne doit pas dévier de plus de 2 mm du repère. Si la roue était voilée, demander au concessionnaire de corriger ce défaut en retendant correctement les rayons.

N.B.:

La chaîne des RD250(B)/RD350(B) est pressée au montage en usine. Pour cette raison, son retrait est quelque peu difficile, et il faudrait confier le retrait de la roue arrière et de la chaîne au concessionnaire qui est mieux équipé pour ce travail. Au remontage, un maillon rapide et une plaquette de raccordement neufs doivent être utilisés.

Attention:

Roue arrière:

Confier les travaux sur la roue arrière au concessionnaire Yamaha, étant donné qu'ils nécessitent un grand nombre de réglages particuliers primordiaux pour la sécurité.

Während sich das Rad dreht, darf sich die Entfernung um nicht mehr als 2 mm verändern. Jede größere Abweichung bedeutet, daß die verzogene Felge in der Vertragswerkstatt durch richtiges Spannen der Speichen ausgefluchtet werden muß.

Anmerkung:

Das Kettenverbindungsglied ist bei den Modellen RD250(B) und RD350(B) eingepreßt. Aus diesem Grund läßt sich die Antriebskette nicht leicht abnehmen. Deshalb muß das Entfernen des Hinterrades und auch der Kette in der Werkstatt durchgeführt werden. Dort muß auch die Kette unter Verwendung eines neuen Verbindungsstückes und einer Verbindungsflasche wieder verbunden werden.

Achtung:

Hinterrad:

Der Ausbau und das Zerlegen des Hinterrades sollte in der Yamaha-Werkstatt ausgeführt werden, weil viele Einstellungen erforderlich sind, die auch Sicherheitsteile betreffen.

12. Tire repair

Whether it is the front tire or the rear tire that you wish to change, the procedure of tire and tube removal is identical.

Consider the explanation that follows as the proper method for both wheels.

First, remove the valve cap and valve stem lock nut. Empty all the air out of the tire. Use two tire removal irons (with rounded edges) and begin to work the tire bread over the edge of the rim, starting 180° opposite the tube stem. Take care to avoid pinching the tube as you do this. After you have worked one side of the tire completely off the rim, then you can slip the tube out. Be very careful not to damage the stem while pushing it back out to the rim hole. If you are changing the tire itself, then finish the removal by working the tire off the same rim edge just previously mentioned.

Reinstalling the tire assembly can be accomplished by reversing the disassembly procedure. The only difference in procedure would be right after the tube has been installed, but before the tire has been completely slipped onto the rim, inflate the tube. This removes any creases that might exist. Release the air and continue with reassembly. Also, right after the

12. Réparations aux pneus

Le retrait et la réparation des pneus avant et arrière est identique. L'explication ci-dessous est valable pour les deux roues.

Premièrement, enlever le capuchon et le contre-écrou de la valve. Dégonfler tout l'air du pneu. A l'aide de deux leviers à pneus (à bout arrondi), faire passer le talon du pneu par dessus le bord de la jante, en commençant du côté opposé à la valve. Prendre soin de ne pas pincer la chambre à air.

Lorsque le talon entier est sorti de la jante, extraire la chambre à air. Veiller à ne pas endommager la tige de la vanne lorsqu'on la repousse par le trou. Pour changer le pneu lui-même, faire passer l'autre talon par-dessus le même bord de jante.

Pour mettre le pneu en place, inverser les opérations de démontage. La seule différence est qu'après avoir installé la chambre à air et avant de commencer à chauffer le pneu, gonfler la chambre à air pour éliminer les plis éventuels. Dégonfler, et monter le pneu. Après l'installation,

12. Reifenwechsel

Das Verfahren für den Reifenwechsel ist für den vorderen und für den hinteren Reifen gleich. Deshalb sind die folgenden Erläuterungen auf beide Räder anwendbar.

Als erstes die Ventilkappe und die Befestigungsmutter des Ventilschafts entfernen und die Luft ablassen. Reifenwulst unter Benutzung von zwei Reifenhebern (mit abgerundeten Kanten) über den Felgenrand heben, wobei 180° gegenüber dem Ventilschaft zu beginnen ist. Sorgfalt ist notwendig, um den Schlauch nicht mit den Hebeln zu beschädigen. Nachdem eine Reifenwulst vollständig über den Felgenrand gehoben wurde, kann der Schlauch herausgenommen werden. Der Ventilschaft muß vorsichtig aus dem Felgenloch gestoßen werden, damit er nicht beschädigt wird. Wenn der Reifen selbst gewechselt werden soll, ist die andere Reifenwulst über denselben Felgenrand zu ziehen.

Das Aufziehen des Reifens erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie das Abnehmen. Der einzige Unterschied besteht darin, daß der Schlauch nach dem Einlegen, jedoch vor dem vollständigen Aufziehen des Reifens auf die Felge, aufzupumpen ist. Hierdurch werden etwaige Falten beseitigt. Luft ablassen und die Mon-

tire has been completely slipped onto rim, check to make sure that the stem is squarely in the center of the hole in the rim.

	Front	Rear
Normal riding	1.6 kg/cm ²	2.0 kg/cm ²

Note:

When you run the machine at a high speed of 100 km/h. or more, the tire pressure should be 20 percent more than the specified.

13. Drive chain

Because the chain consists of an extraordinary amount of parts that rub against one another, it is prone to wear if it is not maintained constantly and correctly. Without any lubrication, a chain can wear out within 1,500 km. You should develop a habit of servicing the chain on a regular schedule. This habit is especially important if you spend the major portion of your time riding in the dirt where dust and dirt can readily work into the chain links.

vérifier si la tige de valve est bien d'équerre avec la jante au centre de son trou.

	Avant	Arrière
Conduite normale	1,6 kg/cm ²	2,0 kg/cm ²

N.B.:

Pour rouler à plus de 100 km/h, augmenter la pression de gonflage de 20%.

13. Chaîne

La chaîne comprend un nombre important de pièces en frottement constant les unes avec les autres. Par conséquent, son usure sera très rapide si elle n'est pas correctement et fréquemment entretenue. Sans graissage, une chaîne neuve peut être mise hors d'usage après 1.500 km seulement. Il faudra établir un programme d'entretien régulier, surtout si la motocyclette est conduite en terrain bourbeux ou poussiéreux, où la saleté et la crasse peuvent détruire rapidement les maillons de la chaîne.

tage fortsetzen. Wenn der Reifen vollkommen auf die Felge aufgezogen ist, muß geprüft werden, ob der Ventilschaft gerade aus der Mitte des Felgenloches herausragt.

	Vorn	Hinten
Normales Fahren	1,6 kp/cm ²	2,0 kp/cm ²

Anmerkung:

Wenn die Maschine mit hoher Geschwindigkeit von 100 km/h oder mehr gefahren wird, sollte der Reifendruck 20 Prozent höher als angegeben sein.

13. Antriebskette

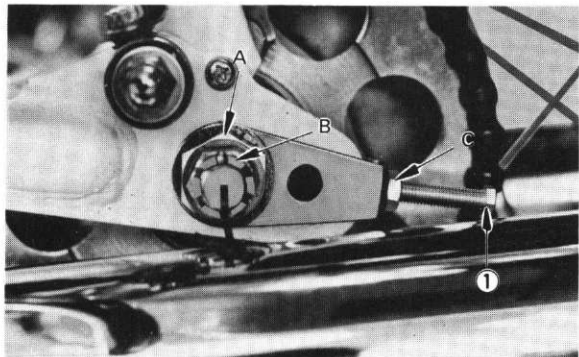
Die Kette besteht aus einer großen Anzahl von Teilen, die gegeneinander reiben. Deshalb ist sie besonderem Verschleiß unterworfen, wenn sie nicht ständig und richtig gewartet wird. Ohne jegliche Schmierung kann eine Kette innerhalb von 1.500 km verschleifen. Der Fahrer sollte eine Gewohnheit entwickeln, die Kette regelmäßig zu warten. Diese Gewohnheit ist besonders dann wichtig, wenn hauptsächlich im Gelände gefahren wird, wo sich Staub und Schmutz leicht in den Kettengliedern festsetzen können.

- a. Lubrication — there are several excellent pressure can lubricants available. Use a rag to wipe off any accumulation of dirt, then spray a liberal amount of lubricant on the chain at least every 3,000 km.
- b. Cleaning — the chain has to be periodically removed from the machine and soaked in cleaning solvent. Completely saturate the chain with solvent to remove as much dirt as possible. Drain and dry the chain thoroughly. Immediately after the chain has dried completely, lubricate to prevent any rust from forming.
- c. Adjustment — proper drive chain up and down free play, with the rider in position, should equal 20 mm. when measured at the center of the lower section of chain.

Follow these steps to obtain the correct free play:

- a. Graissage — Il existe d'excellentes bombes aérosol sur le marché. A l'aide d'un chiffon, essuyer tout le cambouis, puis pulvériser une quantité suffisante de lubrifiant tous les 3.000 km.
- b. Nettoyage — A intervalles réguliers, démonter la chaîne de la machine et la tremper dans un solvant. Travailler la chaîne dans le solvant pour la débarrasser de toute sa crasse. L'égoutter puis la sécher soigneusement. Dès qu'elle est sèche, la lubrifier pur éviter qu'elle ne rouille.
- c. Réglage — Le débattement de la chaîne lorsque le pilote est assis sur la machine doit être de 20 mm au centre de la branche inférieure de la chaîne.
Pour obtenir le débattement correct, procéder ainsi:

- a. Schmierung — Es sind verschiedene, vorzügliche Drucksprühschmiermittel erhältlich. Zunächst Schmutzablagerungen mit einem Lappen abwischen, danach mindestens alle 3.000 km eine reichliche Menge des Schmiermittels auf die Kette sprühen.
- b. Reinigung — Die Kette muß regelmäßig von der Maschine abgenommen und in Lösungsmittel gewaschen werden. Das Lösungsmittel muß die Kette völlig durchdringen, um soviel Schmutz wie möglich zu entfernen. Danach die Kette abtropfen lassen und gründlich trocknen. Unmittelbar nach dem Trocknen Kette einölen, um Rostbildung zu verhindern.
- c. Spannen — Die Kette soll 20 mm senkrechtes Gesamtspiel haben, gemessen in der Mitte des unteren Abschnitts, wobei der Fahrer auf der Maschine sitzen muß.
Folgende Schritte ausführen, um das richtige Spiel zu erhalten:



1. Adjusting bolt 1. Boulon de réglage 1. Einstellschraube

Drive chain adjustment:

- 1) Remove the cotter pin and loosen the rear wheel nut (A) and sprocket wheel nut (B).
- 2) Loosen the chain adjusting bolt lock nuts (C).

- 3) Rotate the adjusting bolts in or out, whichever is needed to obtain the correct free play, and at the same time make sure that both ends of the axle are positioned evenly. This can be checked by utilizing the marks on the very end of the swing arms, just above and to the rear of the rear wheel nuts.
- 4) After completing the adjustment, retighten all the lock nuts.
- 5) Finally, be sure to install a new cotter pin and check for correct brake pedal operation as it could have changed due to the chain adjustment.

Réglage de la chaîne

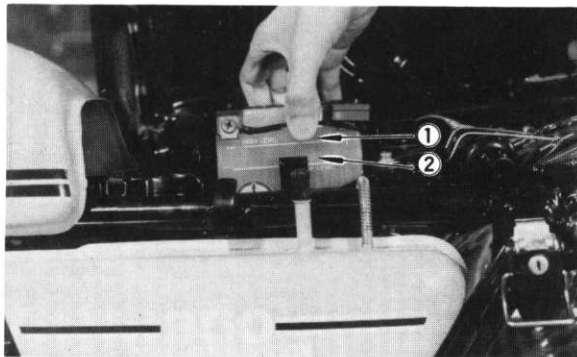
- 1) Extraire la goupille fendue, et desserrer l'écrou d'axe de roue et l'écrou de pinion.
- 2) Desserrer les contre-écrous des boulons de réglage.

- 3) Tourner les boulons de réglage dans un sens ou dans l'autre jusqu'à obtenir le débattement correct. Veiller à ce que l'axe soit à la même position de part et d'autre. Ceci peut être vérifié d'après les repères gravés à l'extrémité des bras oscillants, juste au-dessus de l'écrou d'axe de roue.
- 4) Lorsque le réglage est terminé, resserrer tous les contre-écrous.
- 5) Finalement, installer une goupille fendue neuve, et vérifier le jeu de la pédale de frein qui a peut-être changé pendant la tension de la chaîne.

Spannen der Antriebskette

- 1) Splint herausziehen und Hinterachsbefestigungsmutter (A) sowie Kettenradmutter (B) lösen.
- 2) Sicherungsmuttern (C) der Kettenspanner lösen.

- 3) Einstellschrauben ein- oder ausdrehen, um das richtige Spiel zu erreichen und dabei gleichzeitig beachten, daß beide Enden der Achse die gleiche Lage haben. Das kann durch die Markierungen am äußersten Ende der Schwingarme, unmittelbar über und hinter den Radmutter, überprüft werden.
- 4) Nach erfolgter Einstellung, alle Muttern wieder festziehen.
- 4) Schließlich ist ein neuer Splint zu verwenden und die Wirkungsweise des Fußbremshebels zu überprüfen, weil sich die Einstellung dieses Hebels beim Spannen der Kette verändert haben kann.



1. Maximum level

2. Minimum level

1. Niveau maximum

2. Niveau minimum

1. Obere Markierung

2. Untere Markierung

14. Battery

The life of your battery depends greatly on how well you keep it serviced. In order to service it completely and correctly, there are certain facts that you must know.

- a. Always keep the battery fluid level between the "Maximum" and "Minimum" level.

It should be checked at least once a month, and more often during hot weather. If the battery needs filling, use distilled water. Do not use tap water as it usually contains minerals that can be harmful to the life of the battery.

- b. If for any reason the battery has become discharged, and you are going to charge it yourself, use a "trickle charger" that has no more than a one amp. per hour rating. Also, make sure that all the battery caps have been taken off and that the rubber battery breather tube is not clogged or pinched shut. A charging battery creates gas, and pressure could build up in the battery if all the outlets were plugged up.

14. Batterie

La durée de la batterie dépend en grande partie du soin avec lequel on effectue son entretien. Pour ce faire, certains faits doivent être connus:

- a. Le niveau de l'électrolyte doit toujours être compris entre les lignes minimum et maximum.

Vérifier le niveau au moins une fois par mois, et plus souvent par temps chaud. N'ajouter que de l'eau distillée. L'eau du robinet contient des sels minéraux qui nuisent à la longévité de la batterie.

- b. Si pour une raison quelconque la batterie est déchargée, et qu'on désire la recharger soi-même, employer un chargeur lent d'une capacité de moins d'un ampère à l'heure.

Prendre soin de retirer tous les bouchons de la batterie, et veiller à ce que le tube d'aération ne soit pas pincé. Du gaz se dégage lors de la charge, ce qui pourrait créer une surpression si les sorties étaient bouchées.

14. Batterie

Die Lebensdauer der Batterie hängt im wesentlichen davon ab, wie gut sie gewartet wird. Um sie richtig und vollständig zu warten, müssen verschiedene Punkte beachtet werden.

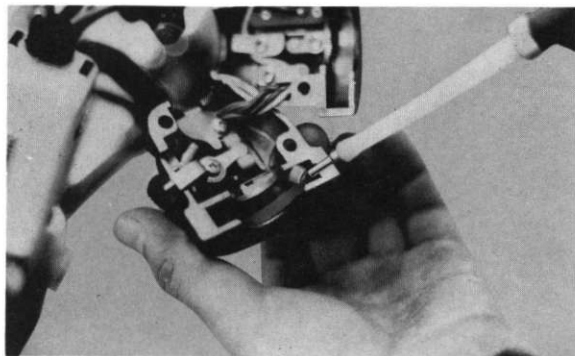
- a. Der Flüssigkeitsstand der Batterie ist stets zwischen der oberen und unteren Markierung zu halten.

Er ist mindestens einmal im Monat zu prüfen, bei heißem Wetter öfter. Wenn er zu niedrig ist, muß destilliertes Wasser nachgefüllt werden. Es darf kein Leitungswasser verwendet werden, weil dieses Minerale enthält, die die Lebensdauer der Batterie beeinträchtigen.

- b. Falls die Batterie aus irgendeinem Grund entladen ist, so ist zu deren Aufladung ein Akkumulator-Ladegerät mit einer Nennleistung von nicht mehr als 1 Ampere je Stunde zu verwenden. Die Batterieverschlußkappen müssen in diesem Fall entfernt werden, und der Gummientlüftungsschlauch der Batterie darf nicht verstopft oder durch Verklebung verschlossen sein. In einer Batterie, die aufgeladen wird, kann durch Gasbildung Druck entstehen, wenn alle Öffnungen verschlossen sind.

- c. If the motorcycle is to be stored for more than a month, then move the battery, have it fully charged, and store it in a cool dry storage area. If storage time is going to be lengthy, it is best to leave the battery with your dealer with specific instructions to recharge the battery every month or so. This procedure is necessary to insure maximum battery life.

When reinstalling the battery, be sure to hook up the RED lead to the positive terminal and the BLACK lead to the negative terminal (the polarity of each is stamped just below each terminal).



15. Throttle cable and grip lubrication

The throttle twist grip assembly should be greased at the time that the cable is lubricated, since the grip must be removed to get at the end of the throttle cable. Two screws clamp the throttle grip to the handlebar. Once these two are removed, the end of the cable can be held high to pour in several drops of liquid graphite.

With the throttle grip disassembly, coat the metal surfaces of the grip assembly with a suitable all-purpose grease to cut down friction. (See lubrication chart)

- c. Lorsqu'on range la motocyclette pour plus d'un mois, démonter la batterie, la faire recharger et la stocker dans un endroit frais et peu humide. Lors d'un remisage saisonnier ou de longue durée, déposer la batterie chez le concessionnaire et lui demander qu'il la recharge une fois par mois. Ceci prolongera sensiblement la durée de la batterie.
- Pour réinstaller la batterie, connecter le fil ROUGE à la borne positive, et le fil NOIR à la borne négative. (La polarité est frappée au-dessous de chaque borne.)

15. Graissage du câble et de la poignée d'accélération

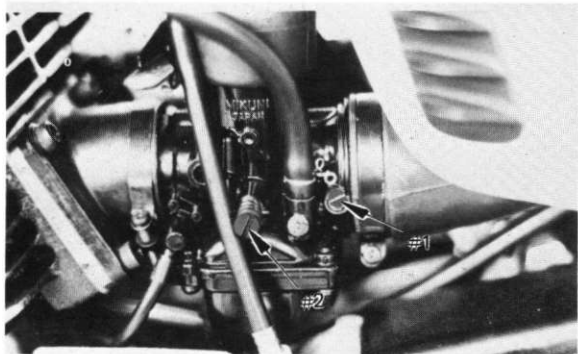
Profiter de graisser la poignée d'accélération en même temps que le câble d'accélération, puisque la poignée doit être démontée pour atteindre l'extrémité du câble. Deux vis serrent les coquilles de poignée sur le guidon. Lorsqu'elles sont séparées, saisir l'extrémité du câble et le tenir verticalement pour lui verser quelques gouttes de graphite liquide.

La poignée étant démontée, enduire les surfaces métalliques en contact de graissage universelle. (Voir le tableau de graissage.)

- c. Wenn das Motorrad länger als einen Monat nicht benutzt wird, ist die Batterie herauszunehmen, aufzuladen und an einem kühlen und trockenen Ort zu lagern. Bei langfristiger Lagerung ist es am besten, die Batterie der Werkstatt zu übergeben, wo diese ungefähr einmal im Monat aufgeladen wird. Dieses Verfahren ist notwendig, um die volle Lebensdauer der Batterie zu erhalten.
- Wenn die Batterie wieder eingebaut wird, muß das ROTE Kabel mit der positiven Klemme und das schwarze Kabel mit der negativen Klemme verbunden werden. (Die Polarität ist unmittelbar unter den Klemmen eingeprägt.)

15. Schmieren des Gaszuges und Gasdrehgriffs

Der Gasdrehgriff sollte gleichzeitig mit dem Gaszug geschmiert werden, weil der Griff abgenommen werden muß, wenn man an das Ende des Seils gelangen will. Der Gasdrehgriff ist mit zwei Schrauben an der Lenkstange festgeklemmt. Sobald diese entfernt sind, kann das Seil hochgehalten werden, um einige Tropfen flüssiges Graphitschmiermittel daran zu geben. Dann auf die Metalloberflächen des abgenommenen Gasdrehgriffs ein geeignetes allzweckschmierfett auftragen, um die Reibung zu verringern. (Siehe Schmiertabelle.)



16. Carburetor

There are only three adjustments on the carburetor that do not require the services of a mechanic: the idle mixture, the engine idle speed throttle cable slack. Because the carburetor is such a critical part of the engine, any carburetor disassembly should be done by an experienced mechanic.

a. Idle mixture

To set the idle mixture you must turn the pilot screw (#1) in until it lightly seats, then back it out as specified turns—no more or no less. This is a factory setting that can be set with the engine stopped.

	Standard	High land
RD250B	1-1/4 turns-out	1-3/4 turns-out
RD250 (for Europe)	1-1/4 turns-out	—
RD350B	1-3/4 turns-out	2.0 turns-out
RD350 (for Europe)	1/4 turns-out	—

16. Carburateurs

Trois réglages peuvent être effectués sur le carburateur par un amateur: La richesse du ralenti, le régime du ralenti et la tension du câble d'accélération. Les carburateurs sont des organes essentiels à la bonne marche du moteur. Le révision de ceux-ci ne doit être effectué que par un mécanicien compétent.

a. Richesse du ralenti

Serrer la vis de richesse (#1) jusqu'à ce qu'elle contacte légèrement son siège. A partir de cette position, la dévisser du nombre de tours spécifiés, ni plus, ni moins. C'est un réglage déterminé en usine, qui doit être effectué le moteur à l'arrêt.

	Normal	En montagne
RD250B	1-1/4 tours	1-3/4 tours
RD250 (pour l'Europe)	1-1/4 tours	—
RD350B	1-3/4 tours	2,0 tours
RD350 (pour l'Europe)	1/4 tour	—

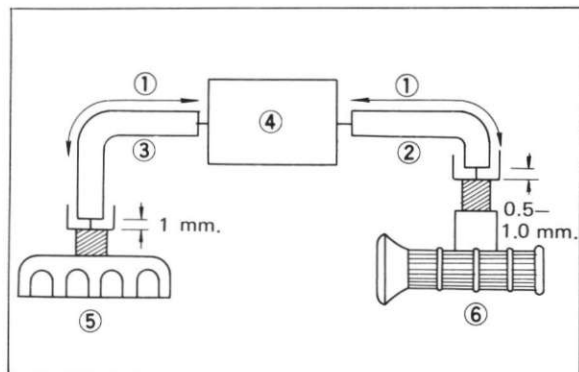
16. Vergaser

An dem Vergaser gibt es nur drei Einstellungen, die nicht von einem Mechaniker ausgeführt werden müssen: das Leerlaufgemisch, die Leerlaufdrehzahl und das Spiel des Gaszuges. Der Vergaser ist ein besonders empfindlicher Bestandteil des Motors, so daß ein Zerlegen nur von einem erfahrenem Kraftfahrzeugmechaniker durchgeführt werden sollte.

a. Leerlaufgemisch

Um das Leerlaufgemisch einzustellen, LeerlaufEinstellschraube (1) eindrehen bis sie leicht aufsitzt, anschließend um den angegebenen Betrag zurückdrehen. Das ist eine Fabrikeinstellung, die bei stehendem Motor vorgenommen werden kann.

	Normal	Bei Höhenlage
RD250B	1-1/4 Rückdrehungen	1-3/4 Rückdrehungen
RD250 (für Europa)	1-1/4 Rückdrehungen	—
RD350B	1-3/4 Rückdrehungen	2,0 Rückdrehungen
RD350 (für Europa)	1/4 Rückdrehung	—



- | | |
|--------------|-----------------------------|
| 1. Slide | 4. Junction block |
| 2. Cable A | 5. Carburetor top |
| 3. Cable B | 6. Throttle grip |
| 1. Coulisser | 4. Cylindre relais |
| 2. Câble A | 5. Couvercle du carburateur |
| 3. Câble B | 6. Poignée d'accélération |
| 1. Schieber | 4. Verbindungsblock |
| 2. Gaszug A | 5. Vergaserverschluß |
| 3. Gaszug B | 6. Gasdrehgriff |

b. Idle speed

Start the engine and let it warm up. Next, screw the throttle stop screw (#2) in or out whichever direction is necessary for the engine to idle between 1,100 and 1,200 r.p.m. (check tachometer).

Lefthand and righthand idle speed screws must be set so that both cylinders are working together.

c. Throttle cable slack

After engine idle speed has been set, then loosen the cable adjuster lock nut and turn the adjuster on top of the carburetor until there is 1 mm. of slack in throttle cable "B".

Retighten the lock nut. Adjust both carburetors. Make the second throttle cable slack adjustment at the throttle grip. There is a lock nut and adjuster where cable "A" meets cable guide "A". Loosen the lock nut and turn the adjuster until there is 0.5 ~ 1.0 mm. slack in throttle cable "A". Retighten the lock nut.

b. Ralenti

Démarrer le moteur et le faire monter en température. Ensuite, à l'aide de la vis de ralenti (#2) (butée du boisseau), régler le ralenti à un régime compris entre 1.100 et 1.200 tours au compte-tours.

Agir sur les vis droite et gauche de façon à ce que les cylindres soient synchronisés.

c. Réglage de la tension du câble

Lorsque le ralenti est réglé, desserrer le contre-écrou du barillet de réglage au sommet du carburateur et tourner ce dernier de sorte qu'il y ait 1 mm de jeu dans le câble B.

Resserrer le contre-écrou. Agir de même sur les deux carburateurs. Régler le mou du câble partant de la poignée d'accélération. On trouve un contre-écrou au point où le câble A rejoint le guide-câble. Le desserrer et tourner la vis de réglage jusqu'à obtenir un jeu de 0,5 à 1 mm au câble A. Resserrer le contre-écrou.

b. Leerlaufdrehzahl

Motor anwerfen und warmlaufen lassen. Dann die drosselanschlagschraube (2) ein- oder ausdrehen bis die Leerlaufdrehzahl des Motors zwischen 1.100 und 1.200 U/min liegt (Drehzahlmesser beachten).

Die linke und die rechte Leerlaufeinstellschraube müssen so eingestellt werden, daß beide Zylinder zusammenarbeiten.

- c. Nachdem die Leerlaufdrehzahl eingestellt wurde, ist die Sicherungsmutter des Seileinstellers oben am Vergaser zu lösen und Einsteller drehen bis 1 mm Spiel im Gaszug "B" vorhanden ist. Sicherungsmutter festziehen. Beide Vergaser einstellen. Die zweite Einstellung des Gaszugspiels ist am Gasdrehgriff vorzunehmen. Dort ist eine Sicherungsmutter und ein Einsteller (wo der Gaszug "A" mit der Gaszugführung "A" zusammenrifft). Sicherungsmutter lösen und Einsteller drehen bis 0,5 bis 1 mm Spiel im Gaszug "A" vorhanden ist. Sicherungsmutter wieder festziehen.

Note:

To measure the amount of cable slack, slide the cable back and forth over the throttle wire, and see how much end gap exists between the cable end and top of the carburetor (or cable guide "A", if checking throttle cable "A" slack).

17. Fuel petcock

The petcock serves another purpose other than acting as a fuel on and off switch. A wire mesh filter is incorporated into the assembly. This filter must be removed once every few months and cleaned.

N.B.:

Pour mesurer le jeu de câble, faire jouer la gaine en avant et en arrière, et mesurer le jeu existant entre l'embout et le sommet du carburateur (ou au guide-câble de poignée si l'on mesure le jeu du câble A).

Anmerkung:

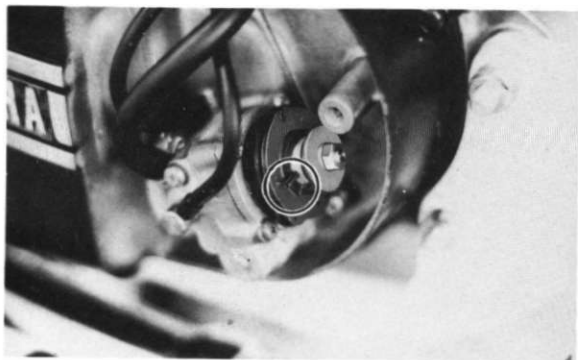
Um das Gaszugspiel festzustellen, ist die Umhüllung auf dem Vergaserseil hin- und herzuschieben. Man kann dann sehen wieviel Spiel zwischen dem Ende der Umhüllung und der Oberkante des Vergasers vorhanden ist (oder Gaszugführung "A", wenn das Spiel des Gaszuges "A" geprüft wird).

17. Robinet d'essence

A part ouvrir et fermer l'essence parvenant aux cuves de carburateur, le robinet d'essence joue le rôle de filtre. Un tamis est incorporé à la cuvette, qui doit être démontée tous les quelques mois pour nettoyage.

17. Absperrhahn

Der Absperrhahn erfüllt neben der Unterbrechung der Benzinzufuhr noch einen anderen Zweck. Im Absperrhahn ist Maschendrahtsieb vorhanden. Dieses Sieb muß nach jeweils einigen Monaten herausgenommen und gereinigt werden.



18. Autolube pump cable adjustment

Close the throttle grip completely, then twist it open until all cable slack is removed, but stop before the sides start to lift.

Adjust the pump cable so the mark on the pump pulley lines up with the "adjust pulley guide pin". The Autolube cable adjuster is located at the bottom end of the cable, screwed into the top of right case cover.



Note:

If the pump runs out of oil, the pump must be bled to release air trapped in the pump. Remove the Phillips head bleed screw, twist the throttle to full open position (turns the Autolube pump to maximum stroke), and rotate the plastic manual starter pump plate until only oil comes out the bleed hole (air stops coming out with the oil). Reinstall and tighten the bleed screw.

18. Réglage du câble de pompe Autolube

Fermer la poignée d'accélération, puis reprendre le jeu du câble, sans toutefois actionner les boisseaux du carburateur. Régler le câble de pompe de sorte que le repère sur la poulie de la pompe s'aligne sur l'ergot de réglage. La vis de réglage se trouve à l'extrémité inférieure du câble, vissée au sommet du couvercle de carter droit.

N.B.:

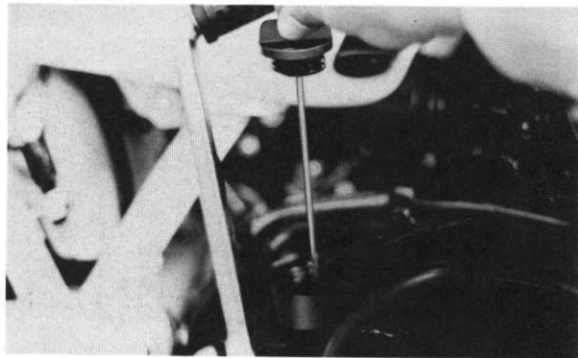
S'il arrive que la pompe soit à sec d'huile, il faudra purger l'air enfermé. Retirer la vis de purge à tête cruciforme, actionner à fond la poignée d'accélération (la course de la pompe est alors maximale) et tourner le disque d'amorçage en plastique jusqu'à ce qu'il ne sorte plus que de l'huile par le trou de purge (il n'apparaît aucune bulle d'air dans l'huile). Poser et resserrer la vis de purge.

18. Einstellen des Autolube-Pumpenseils

Gasdrehgriff völlig schließen: dann öffnen bis das gesamte Seilspiel beseitigt ist, jedoch aufhören zu drehen, bevor sich die Seiten zu heben beginnen. Pumpenseil so einstellen, daß die Markierung auf der Pumpenscheibe mit dem "Einstellscheibenführungsstift" in Übereinstimmung ist. Der Einsteller für das Autolube-Pumpenseil befindet sich am unteren Ende des Seils. Er ist oben in den rechten Kurbelgehäuse-deckel eingeschraubt.

Anmerkung:

Wenn die Pumpe ohne Öl gelaufen ist, muß diese entlüftet werden, um die in der Pumpe eingeschlossene Luft zu entfernen. Entlüftungsschraube (Kreuzschlitzkopf) entfernen, Gasdrehgriff völlig öffnen (ergibt den größten Pumpenhub) und die Plastikhandstartscheibe der Pumpe drehen bis nur Öl aus dem Entlüftungsloch austritt (mit dem Öl kommt keine Luft mehr heraus). Entlüftungsschraube anbringen und festziehen.



19. Transmission oil

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

Note:

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

Recommended oil: SAE 10W/30 Motor oil

Amount: 1,500 cc.

19. Huile de boîte

La seule opération d'entretien à effectuer par le pilote est le contrôle du niveau et la recharge d'huile. La jauge de niveau se trouve juste derrière le kick. Laisser tourner le moteur pendant quelques minutes pour le réchauffer, puis desserrer la jauge de niveau. Poser la jauge sur le trou fileté.

N.B.:

Pour contrôler le niveau à l'aide de la jauge, poser cette dernière sur le trou fileté, sans la visser. La machine doit être horizontale, et reposer sur ses deux roues.

Huile préconisée:	Huile moteur SAE 10W/30
Contenance:	1.500 cm ³

19. Getriebeöl

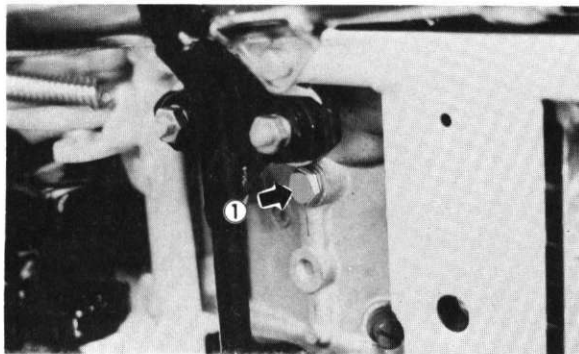
Die einzige Wartungsarbeit besteht darin, den Ölstand zu prüfen und gegebenenfalls Getriebeöl nachzufüllen. Der Ölmeßstab befindet sich unmittelbar über dem Kickstarter.

Vor dem Prüfen des Ölstandes, Motor einige Minuten warmlaufen lassen. Dann den Ölmeßstab völlig ausschrauben und nur auf dem Gewindeloch aufliegen lassen.

Anmerkung:

Wenn der Ölstand überprüft wird, ist der ausgeschraubte Ölmeßstab auf dem Gehäusegewinde aufliegen zu lassen. Dabei muß die Maschine senkrecht auf beiden Rädern stehen.

Empfohlenes Öl:	Motorenöl SAE 10W/30
Ölmenge:	1500 cm ³



1. Drain plug

1. Bouchon de vidange

1. Ablassschraube

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

During the break-in period, you should replace the gear oil 30 days after the date of purchase or thereafter 3,000 km. The transmission should be drained and refilled approximately every 3,000 km. On the bottom of the engine there is a drain plug. Remove it and drain all the transmission oil out.

Reinstall the drain plug (make sure it is tight). Add oil through the dip stick hole.

Note:

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

La jauge de niveau porte des repères maximum et minimum. Le niveau doit être compris entre ces repères. Au besoin, compléter le niveau en ajoutant de l'huile.

Pendant la période de rodage, faire une vidange 30 jours après la date d'achat, ou après 3.000 km. Le bouchon de vidange se trouve sous le carter. Le retirer et laisser toute l'huile s'écouler.

Remettre le bouchon de vidange en place (bien le serrer) et remplir d'huile par le trou de la jauge.

N.B.:

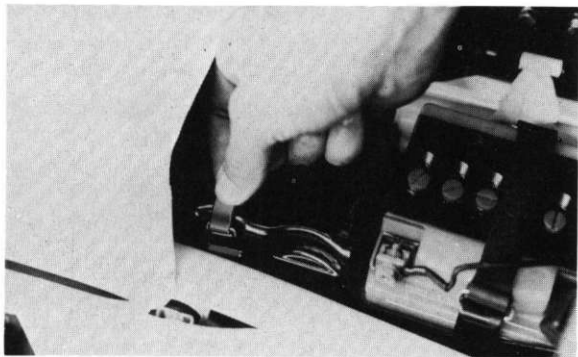
Ne jamais ajouter d'additifs à l'huile. Ils pourraient causer un patinage de l'embrayage qui baigne dans la même huile.

Der Meßstab hat eine Maximum- und eine Minimummarkierung, und der Ölstand muß sich zwischen diesen beiden Markierungen befinden. Falls der Ölstand zu niedrig ist, muß genügend Öl nachgefüllt werden, um ihn auf den vorgeschriebenen Stand zu bringen. Während der Einfahrzeit ist das Getriebeöl 30 Tage nach dem Kauf oder nach 3000 km zu wechseln. Das Getriebeöl sollte ungefähr alle 3000 km abgelassen und erneuert werden. Unten am Motor befindet sich eine Ablassschraube. Diese Schraube entfernen und das Getriebeöl ablassen.

Ablassschraube wieder anbringen und sicherstellen, daß sie festgezogen ist. Frisches Öl durch das Meßstabloch einfüllen.

Anmerkung:

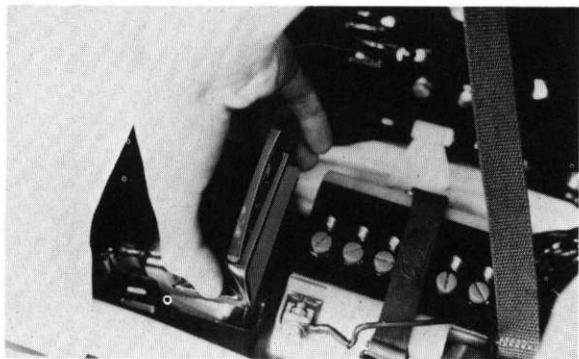
Niemals chemische Zusätze beifügen. Das Getriebeöl schmiert auch die Kupplung, und Zusätze können Kupplungsrutschen verursachen.



20. Air filter

The air filter element should be removed and cleaned at least once a month, more often if the motorcycle is ridden mainly in the dirt (preferably each time after you spend an entire day in the dirt).

- a. Open the seat and remove the rubber band holding the air filter case cap.



- b. Remove the case cap.

20. Filtre à air

L'élément du filtre à air doit être retiré et nettoyé une fois par mois, et plus souvent si la machine est conduite sur des terrains embourbés (de préférence après chaque jour d'utilisation dans la boue).

- a. soulever le siège et retirer la bande de caoutchouc retenant le couvercle du boîtier.

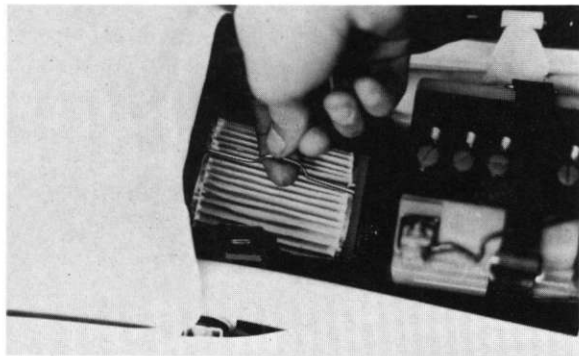
- b. Retirer le couvercle du boîtier de filtre.

20. Luftfilter

Das Luftfilterelement ist mindestens einmal im Monat herauszunehmen und zu reinigen, öfter wenn die Maschine hauptsächlich im Gelände gefahren wird (vorzugsweise jedesmal, wenn ein ganzer Tag im Gelände gefahren wurde).

- a. Sitz öffnen und Gummihalteband des Luftfiltergehäusedeckels entfernen.

- b. Gehäusedeckel abnehmen.



- c. Raise the cleaner element and remove it.

Cleaning:

The air cleaner is a paper filter. Never wash the filter in gasoline. Blow compressed air through it from the inside. Never wash the filter in water or oil use air only. Coat both ends of the cleaner element with a small amount of oil so that the foam rubber parts can easily be installed in the cleaner case.

c. Sortir l'élément du filtre.

Nettoyage:

Le filtre à air est du type papier. Ne jamais le laver à l'essence. Souffler de l'air comprimé par le centre. Eviter également de le laver à l'eau ou à l'huile. Enduire les deux extrémités de l'élément d'une fine couche d'huile pour faciliter son insertion dans le boîtier.

c. Luftfilterelement anheben und entfernen.

Reinigung:

Bei dem Luftfilter handelt es sich um ein Papierfilterelement, das niemals in Benzin gewaschen werden darf. Es ist von der Innenseite her mit Druckluft zu durchblasen. Das Filterelement ist auch nicht in Wasser oder Öl zu waschen, sondern es ist nur Luft zu benutzen. Beide Enden des Luftfilterelements mit ein wenig Öl bestreichen, so daß die Schaumgummiteile leichter in das Luftfiltergehäuse eingesetzt werden können.

21. Ignition timing

Timing is of critical importance. If for any reason you wish to check the timing, have your dealer check for you.

22. Breaker point

Unless you are sufficiently experienced, it would be advisable for a mechanic to replace the points, as ignition timing will change when the points are replaced. As it is, points (and condenser) normally last several 6,000 kms.

Note:

In addition to the above, changes in point gap through wear and/or filing for cleaning purposes will also change timing, have your Authorized Yamaha Dealer service the ignition for you.

21. Calage de l'allumage

Le calage de l'allumage est d'une importance primordiale pour le rendement du moteur. En cas de doute, demander au concessionnaire de le vérifier et régler.

22. Ecartement des plots du rupteur

Sauf si l'on dispose de l'expérience nécessaire, il vaut mieux confier le remplacement du rupteur puisque le calage est modifié lors de cette opération. Le rupteur et le condensateur durent en général 6.000 kilomètres.

N.B.:

En plus de remplacement du rupteur, la correction de l'écartement des plots ainsi que leur égalisation par limage affecte également le calage de l'allumage. Confier l'entretien de l'allumage au concessionnaire Yamaha.

21. Zündzeitpunkt

Der Zündzeitpunkt ist von entscheidender Wichtigkeit. Wenn der Zündzeitpunkt aus irgendeinem Grund überprüft werden soll, so sollte das in der Vertragswerkstatt vorgenommen werden.

22. Unterbrecherkontakte

Falls eine ausreichende Erfahrung fehlt, dann ist es besser die Unterbrecherkontakte von einem Mechaniker auswechseln zu lassen, weil sich beim Auswechseln der Kontakte der Zündzeitpunkt verändert. Jedoch halten die Unterbrecherkontakte (und der Kondensator) normalerweise 6.000 Kilometer.

Anmerkung:

Darüberhinaus führt eine Änderung des Kontaktabstandes durch Verschleiß und/oder Sauberfeilen zu einer Änderung des Zündzeitpunktes. Deshalb sollte in diesem Fall der Zündzeitpunkt in einer Yamaha-Vertragswerkstatt überprüft werden.

23. Spark plug

The spark plug in your machine can tell you a great deal as to how the engine is operating when you know how to "read" the plug. If the engine is operating correctly, and if it is being ridden correctly, then the tip of the white insulator in the spark plug will be a light tan color. If, when you remove the spark plug, it is very dark brown or black, then a plug with a hotter heat range might be needed. This situation is quite common during the engine break-in period. If the insulator tip shows a very light tan color, or is actually white, or if the electrodes begin to melt, then a spark plug with a colder heat range is required. Again, if the spark plug insulator tip does not have a light tan color, have your dealer install a spark plug with a different heat range to correct the situation. Do not attempt to experiment with different heat range spark plugs yourself, as it takes an experienced eye to gauge which spark plug to use, and to gauge if the spark plug is actually at fault. It is all right though for you to replace the standard plug. Engine conditions can cause any spark plug to slowly break down. If deposits begin to build up, or if the electrodes finally become too worn, or if for any reason you believe the spark plug to not be functioning correctly, replace it. Be sure, when

23. Bougies

Une fois que l'on sait interpréter leur état, les bougies sont un indice de grande valeur des conditions de fonctionnement du moteur. Si le moteur est correctement réglé et s'il est bien conduit, la couronne en porcelaine blanche de la bougie présente un aspect brun chocolat. Si la couleur est charbonneuse, il faudra monter des bougies d'un indice thermique plus élevé. Cette situation est fréquente pendant la période de rodage. Si cette couronne est claire ou même blanche, ou que les électrodes commencent à fondre, installer des bougies d'indice thermique plus faible. Si le changement de bougie n'apporte aucune amélioration, demander au concessionnaire de déterminer une bougie convenable. Ne pas s'obstiner à trouver la bonne bougie soi-même, car il faut un œil expert pour déterminer ces nuances. On pourra toutefois remplacer la bougie standard soi-même. Au bout d'un certain temps, la meilleure bougie commence à se détériorer. Si les dépôts de carbone commencent à s'accumuler, si les électrodes deviennent trop érodées ou si l'on pense que la bougie ne donne pas satisfaction, la remplacer. Lors de la pose d'une bougie, s'assurer que le plan du joint soit bien propre, qu'un joint neuf est utilisé et que le couple de serrage soit de 2,5 ~ 3,0 kg-m. Nettoyer la bougie de toute saleté. De temps à autre, démonter les bougies pour les nettoyer et

23. Zündkerze

Aus dem Zustand der Zündkerze läßt sich weitgehend schließen wie der Motor arbeitet, wenn man in der Lage ist, diese richtig zu beurteilen. Wenn der Motor einwandfrei arbeitet und er richtig gefahren wird, dann hat das Ende des weißen Kerzensteins eine hellbraune Farbe. Wenn die Zündkerze sehr dunkelbraun oder schwarz ist, dann kann eine heißere Zündkerze erforderlich sein. Dieser Zustand tritt sehr oft während der Einfahrzeit ein. Wenn dagegen das Ende des Kerzensteins eine sehr hellbraune Farbe hat oder gar weiß ist oder wenn die Elektroden zu schmelzen beginnen, dann ist eine kältere Zündkerze erforderlich. Wenn also die Zündkerze keine hellbraune Farbe hat, dann ist in der Vertragswerkstatteine Zündkerze mit einem anderen Wärmebereich einbauen zu lassen, um den richtigen Wert zu erhalten. Die Auswahl eines anderen Wärmewertes sollte der Vertragswerkstatt überlassen werden, denn es erfordert Erfahrung die richtige Zündkerze auszuwählen und zu beurteilen, ob es sich wirklich um einen falschen Wärmebereich handelt. Dagegen Kann die Normalzündkerze durch den Benutzer erneuert werden. Durch die Motorbedingungen wird ein langsamer Verschleiß aller Zündkerzen verursacht. Wenn sich Ablagerungen zu bilden begin-

replacing the plug, that you always clean the gasket surface, that you use a new gasket, and that the spark plug is torqued to 2.5 kg-m. ~ 3.0 kg-m. Also wipe off any grime that might be present on the surface of the spark plug. The plug can be taken out to be cleaned and gapped. As long as deposit build-up on the insulator is not extreme, you can use a spark plug cleaner to quickly remove the deposits. Use a wire type feeler gauge to set the electrode gap at 0.5 mm. ~ 0.6 mm.

Standard plug

	Standard	High land
RD250B/RD350B	B-8HS (N.G.K.)	B-7HS (N.G.K.)
RD250B/RD350B (for Europe)	B-8ES (N.G.K.)	—

réglér l'écartement des électrodes. Tant que les dépôts de carbones sur l'isolant ne sont pas extrêmes, on pourra les réutiliser en les grattant.

Régler l'écartement des électrodes à 0,5 ~ 0,6 mm à l'aide d'une jauge d'épaisseur.

Bougie standard

	Normale	En montagne
RD250B/RD350B	B-8HS(N.G.K.)	B-7HS
RD250/RD350 (pour l'Europe)	B-8ES (N.G.K.)	—

nen oder die Elektroden schließlich zu sehr verschlissen sind oder wenn angenommen werden muß, daß die Zündkerze nicht richtig arbeitet, dann ist sie zu ersetzen. Beim Auswechseln einer Zündkerze ist stets die Dichtungsfläche zu reinigen, eine neue Dichtung zu verwenden und die Kerze mit einem Anzugsmoment von 2,5 ~ 3,0 kpm festzuziehen. Außerdem ist jeglicher Schmutz, der auf der Zündkerzenoberfläche vorhanden sein kann, abzuwischen. Die Zündkerze kann zur Berichtigung des Elektrodenabstandes und zur Säuberung herausgenommen werden. Solange die Ablagerungen auf dem Kerzenstein nicht zu stark sind, können diese mit einem Zündkerzenreiniger schnell entfernt werden.

Der Elektrodenabstand ist mit Hilfe einer Drahtfühlerlehre auf 0,5 bis 0,6 mm zu berichtigen.

Normalzündkerze

	Normal	Bei Höhenlage
RD250B/RD350B	B-8HS (NGK)	B-7HS (NGK)
RD250/RD350 (für Europa)	B-8ES (NGK)	—

24. Steering

Periodically you should check for any looseness in the steering assembly. Do this by blocking the front end off the ground, grasping the bottom of the forks, and gently rocking the fork assembly backward and forward. You will feel any looseness in the steering assembly bearings. If any exists, do not attempt to correct it yourself but let your dealer make the adjustment with the correct tools.

Also, these same front fork bearings must also be lubricated every 6,000 km. This the dealer should also do.

24. Direction

A intervalles réguliers, voir si la direction n'a pas trop de jeu. Pour ce faire, soulever l'avant de la machine, saisir les deux bras de fourche et tirer d'avant en arrière. On ressent ainsi le moindre jeu dans les roulements de direction. En cas de jeu, porter la motocyclette chez le concessionnaire qui dispose de l'outillage nécessaire pour un réglage correct. Ces roulements de direction doivent être graissés tous les 6.000 km. Opération à effectuer également par le concessionnaire.

24. Lenkung

Die Lenkungseinheit ist regelmäßig auf Lockerungen zu prüfen. Dazu ist die Maschine vorn aufzubooken, die Gabel am unteren Ende zu erfassen und vorsichtig vorwärts und rückwärts zu bewegen. Auf diese Weise kann eine Lockerung der Lenkungslager festgestellt werden. Falls eine Lockerung festgestellt wird, sollte nicht versucht werden diese selbst zu berichtigen, sondern diese Einstellung ist mit den richtigen Werkzeugen in der Werkstatt ausführen zu lassen. Diese Lenkungslager müssen auch alle 6.000 km geschmiert werden. Diese Arbeit sollte ebenfalls in der Vertragswerkstatt geschehen.



25. Front fork

At least every 3,000 km. the front fork oil should be completely drained and refilled. Remove the Phillips head screws in the very bottom of the forks and most of the fork oil will drain out. Compress the forks several times to pump all the remaining oil out. Reinsert the drain screw and make sure it is tight. Next, remove the fork cap found on top of each fork tube. Slowly pour in 140 cc. oil in each fork leg (see Lubrication Recommendations section for type oil).

At least every other time you should have your mechanic dismantle the fork assembly and thoroughly clean out each fork. Water and dirt eventually coat much of the inner fork surfaces cannot be readily removed just by draining.

25. Fourche avant

La vidange de l'huile de la fourche doit être effectuée au moins tous les 3.000 km. Retirer les vis à tête cruciforme au bas des tubes de fourche, et presque toute l'huile s'écoulera. Pomper la fourche à quelques reprises pour évacuer toute l'huile présente. Remettre les vis de purge en place, et s'assurer qu'elles sont étanches. Ensuite, enlever le bouchon se trouvant en tête de chaque tube de fourche. Verser lentement 140 cm³ dans chaque bras (Voir le chapitre Lubrifiants Préconisés quant au type d'huile).

Toutes les deux vidanges, faire réviser et nettoyer complètement la fourche par le concessionnaire. L'eau et la crasse adhérant sur les surfaces intérieures ne peuvent être éliminées lors d'une simple vidange.

25. Vorderradgabel

Mindestens alle 3.000 km ist das Öl aus der Vorderradgabel abzulassen und zu erneuern. Kreuzschlitzschrauben unten an der Gabel entfernen und das Öl fließt größtenteils aus. Gabel mehrere Male zusammendrücken, um das restliche Öl herauszupumpen. Ablassschrauben wieder fest einschrauben. Danach die Verschlußbolzen oben auf den Gabelrohren entfernen und langsam 140 cm³ Öl je Gabelbein einfüllen. (Die Ölsorte ist in der Schmiertabelle angegeben.)

Mindestens jedes zweite Mal sollte die Gabeleinheit von einem Mechaniker zerlegt und jedes Gabelbein gründlich gereinigt werden. Wasser und Schmutz bedecken möglicherweise einen Teil der inneren Oberflächen der Gabel, diese können nicht durch Ablassen entfernt werden.

REQUIREMENTS FOR A GOOD MOTORCYCLIST

1. Safety is more important than speed. Always observe traffic regulations and signs.
2. Always use quality gasoline and oil, and avoid the inconvenience of running out of gas or oil.
3. Check tire pressures before every ride.
4. Warm up the engine for about one minute before riding.
5. Shift gears gently, while momentarily closing the throttle, avoid power shifting.
6. During the break-in period, ride at the suggested speed in each gear.
7. Apply the front and the rear brake at the same time.
8. Down a long hill, use engine compression as a brake.
9. When parking, be sure to turn off and remove the ignition key, turn off the cock, and lock the steering.
10. Check parts at regular intervals as described in this manual.

LES DIX COMMANDEMENTS DU BON MOTOCYCLISTE

1. La sécurité importe plus que la vitesse. Respectez scrupuleusement les règlements et la signalisation routière.
2. Utilisez toujours de l'huile et de l'essence de bonne qualité, et prévenez à temps les pannes d'essences.
3. Avant chaque parcours, vérifiez la pression des deux pneus.
4. Avant le départ, laissez le moteur se réchauffer pendant une minute au moins.
5. Passez les vitesses en souplesse, les gaz coupés, et évitez les grincements.
6. Pendant la période de rodage, ne dépassez pas le régime prescrit sur tout rapport.
7. Pressez simultanément le frein avant et le frein arrière.
8. Dans une longue descente, mettez à profit le frein moteur en rétrogradant.
9. Quand vous stationnez, n'oubliez jamais de retirer la clé de contact, et de verrouiller la direction.
10. Aux intervalles prescrits dans ce manuel, effectuez les contrôles mentionnés.

RICHTLINIEN FÜR EINEN GUTEN MOTORRADFAHRER

1. Sicherheit ist wichtiger als Geschwindigkeit. Stets die Verkehrsregeln und -zeichen beachten.
2. Es ist immer Qualitätsbenzin und Qualitätsöl zu verwenden, und es ist zu vermeiden, daß diese während der Fahrt ausgehen.
3. Reifendruck vor jeder Fahrt prüfen.
4. Motor vor der Fahrt ungefähr eine Minute warmlaufen lassen.
5. Gänge weich und bei gleichzeitigem Schließen des Gasdrehgriffs schalten; möglichst nicht unter Belastung schalten.
6. Während der Einfahrzeit in jedem Gang die empfohlenen Drehzahlen einhalten.
7. Vorder- und Hinterradbremse gleichzeitig betätigen.
8. Auf langen Gefällestrecken die Motorverdichtung zur Bremsung benutzen.
9. Wenn das Motorrad geparkt wird, ist die Zündung abzustellen, der Zündschlüssel abzuziehen, der Absperrhahn zu schließen und die Lenkung zu verriegeln.
10. Teile regelmäßig nach den Angaben in diesem Handbuch prüfen.

TROUBLESHOOTING

1. Factory authorized service

Your Yamaha dealer is a factory trained mechanic who guarantees thorough and correct maintenance for your motorcycle. We recommend that you let your dealer make all repairs and adjustments on your motorcycle. You will be assured prompt and good service.

2. Genuine Yamaha parts

Always use genuine Yamaha parts and not "substitute" brands. Yamaha parts are manufactured to meet the factory's exacting standards of precision and quality.

3. If something should go wrong. . . .

The RD250(B)/RD350(B) undergoes rigid factory tests to assure you long and satisfactory performance. However, if something should go wrong with your machine, immediately ask your Yamaha dealer for advice. He is always glad to answer your questions.

DEPISTAGE DES PANNES

1. Réseau de service après vente

Le personnel des concessionnaires Yamaha est formé en usine. Ils peuvent donc vous garantir un service après vente impeccable. Nous vous recommandons de leur confier tous les réglages et réparations de votre motocyclette. Ils vous fourniront des services soignés et rapides.

2. Pièces d'origine Yamaha

N'utilisez que les pièces d'origine Yamaha, et refusez toutes les imitations. Les pièces de rechange Yamaha sont fabriquées d'après le même standard de qualité qui fait la réputation de tous les produits Yamaha.

3. Au cas où vous rencontreriez un problème

Les modèles RD250(B)/RD350(B) subissent des contrôles très sévères avant de quitter l'usine. Si néanmoins vous deviez rencontrer un problème, consultez immédiatement votre concessionnaire. Il est toujours à votre disposition pour répondre à toutes vos questions.

FEHLERSUCHE

1. Vertragswerkstatt der Firma

Ihr Yamaha-Händler ist ein durch das Werk ausgebildeter Mechaniker, der eine gründliche und richtige Wartung Ihres Motorrades garantiert. Wir empfehlen Ihnen, daß Sie alle Instandsetzungsarbeiten und Einstellungen an Ihrem Motorrad von Ihrem Händlerbetrieb ausführen lassen. Sie werden dort einen schnellen und guten Kundendienst erhalten.

2. Yamaha-Originalersatzteile

Verwenden Sie immer Yamaha-Teile und keine "Ersatz"-Marken. Yamaha-Teile werden nach den Qualitäts- und Genauigkeits- erfordernissen des Werkes hergestellt.

3. Wenn irgend etwas nicht in Ordnung ist

Die Modelle RD250(B) und RD350(B) werden strengen Werkskontrollen unterworfen, um Ihnen eine dauernde und zuverlässige Leistung zu sichern. Wenn jedoch an Ihrer Maschine irgend etwas nicht in Ordnung sein sollte, dann wenden Sie sich bitte unverzüglich an Ihren Yamaha-Händler. Er wird Ihre Fragen immer bereitwillig beantworten.

Important:

Some components are sealed or cannot be disassembled. If repairs to such components are necessary go to your Yamaha dealer. Yamaha cannot be responsible for repairs and adjustments to such components performed by non-authorized personnel.

Note:

The inspection and maintenance of Autolube should be entrusted to your dealer.

Remarques importantes:

Certains organes sont scellés, et ne peuvent être démontés. Ceux-ci doivent absolument être réparés par un concessionnaire officiel Yamaha. La société Yamaha se dégage de toute responsabilité au cas où des réglages ou réparations sur ces organes seraient effectués par un mécanicien non autorisé.

N.B.:

Les contrôles et entretien de l'Autolube doivent être confiés à votre concessionnaire Yamaha.

Wichtig:

Einige Bauteile sind versiegelt oder lassen sich nicht zerlegen. Falls Reparaturen an solchen Bauteilen erforderlich werden, so sind diese in der Yamaha-Werkstatt ausführen zu lassen. Yamaha kann nicht für Reparaturen und Einstellungen verantwortlich gemacht werden, die durch nicht bevollmächtigtes Personal ausgeführt worden sind.

Anmerkung:

Die Prüfung und Wartung der Autolube-Einrichtung sollte Ihrem Händler-Betrieb anvertraut werden.

MEMO



YAMAHA MOTOR CO., LTD.

SINCE 1887

IWATA, JAPAN

PRINTED IN JAPAN

75-2-25 x 3 G

(英・仏・独)