

# Yamaha SR 500

## Überarbeitete Explosionszeichnungen für die Werkstatt

### von Oldman, zusammengefasst und als PDF

Quelle: <http://www.sr500.de/wbb3/thread.php?threadid=35600>  
Runtergeladen von: <http://oldmanpdf.ratpak.de>

### Vorwort von Oldman

Die Grundidee dazu kam mir 2010 bei einem Besuch in der Werkstatt vom Dieselross. Da lagen, wegen der Ölfinger einlaminiert, die original Yamaha Database Unterlagen zum Nachblättern rum. Daraufhin und weil ich das ewige Suchen in allen möglichen Unterlagen leid war, habe ich mir die überarbeiteten Explosionszeichnungen angefertigt. Ausgedruckt und ebenfalls einlaminiert erleichtern mir die Zeichnungen das Schrauben ungemein.

### ...zwei wichtige Punkte:

**Ich habe ausdrücklich nix dagegen und würde mich freuen, wenn Ihr die Zeichnungen für den eigenen Gebrauch ausdruckt. Für weitere Verbesserungen und zum Ausmerzen vom Fehlerteufel warte ich auf Eure Anregungen.**

**und**

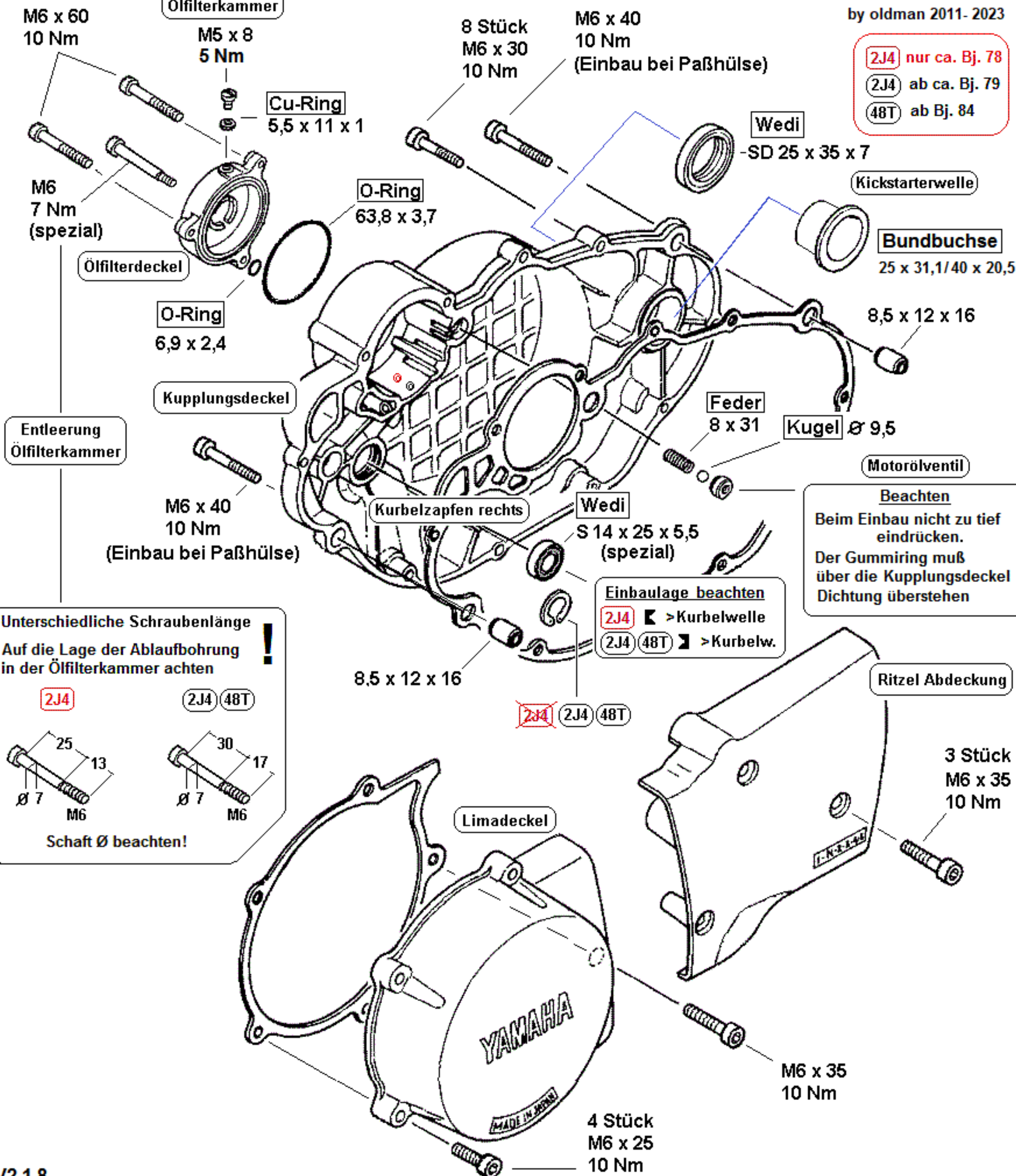
**Der Umgang mit den Zeichnungen kann verständlicher Weise keine fehlende Schrauberpraxis Erfahrung und grundlegende Kenntnisse der Technik ersetzen. Die Zeichnungen sind als ergänzendes Hilfsmittel gedacht... heißt also nix anderes, wie Anwendung auf eigene Gefahr!**

Seite	Explosionszeichnungen	Version
1	Vorwort	
<b>Motor</b>		
2	Gehäusedeckel	V2.1.8
3	Gehäusehälften	V2.2.0
4	Getriebe	V2.2.4
5	Kickstarter	V2.2.0
6	Kipphebelgehäusedeckel 48T	V2.2.1
7	Kolben	V2.1.3
8	Kupplung 48T	V2.2.2
9	Kurbelwelle	V2.2.1
10	Lichtmaschine	V2.2.1
11	Ölpumpe Filter Ölltg 2J4	V2.2.0
12	Ölpumpe Filter Ölltg 48T	V2.2.4
13	Schaltgabeln Schaltwalze	V2.1.5
14	Schalthebel Schaltwelle	V2.1.4
15	Steuerkette Nockenwelle	V2.2.0
16	Ventile Kipphebel 48T	V2.1.8
17	Zylinder	V2.2.0
18	Zylinderkopf	V2.1.8
19	Lichtmaschine 95-99	V2.1.2
<b>Anbauteile</b>		
20	Auspuffanlage	V2.1.3
21	Bremsscheibe Bremssattel	V2.1.5
22	Gabel	V2.1.9
23	Gabelbrücke	V2.1.3
24	Handbremspumpe 2J4	V2.1.2
25	Kraftstofftank Benzinhahn	V2.1.5
26	Motorbefestigungen Rahmen 2J4	V2.1.4
27	Motorbefestigungen Rahmen 48T	V2.1.7
28	Schutzbleche	V2.1.2
29	Schwinge 48T Federbeine	V2.1.5
30	Sitzbank	V2.1.2
31	Vorderrad	V2.1.4
32	Duplex Trommelbremse Vorderrad 48T	V2.1.4
<b>Elektrik</b>		
33	Rücklicht	V2.1.3
<b>Vergaser</b>		
34	Vergaser BST34	V2.1.4
35	Vergaser TM36-31	V2.1.8
36	Vergaser VM32SS	V2.1.6
37	Vergaser VM34SS	V2.3.1

# Gehäusedeckel

by oldman 2011- 2023

2J4 nur ca. Bj. 78  
2J4 ab ca. Bj. 79  
48T ab Bj. 84





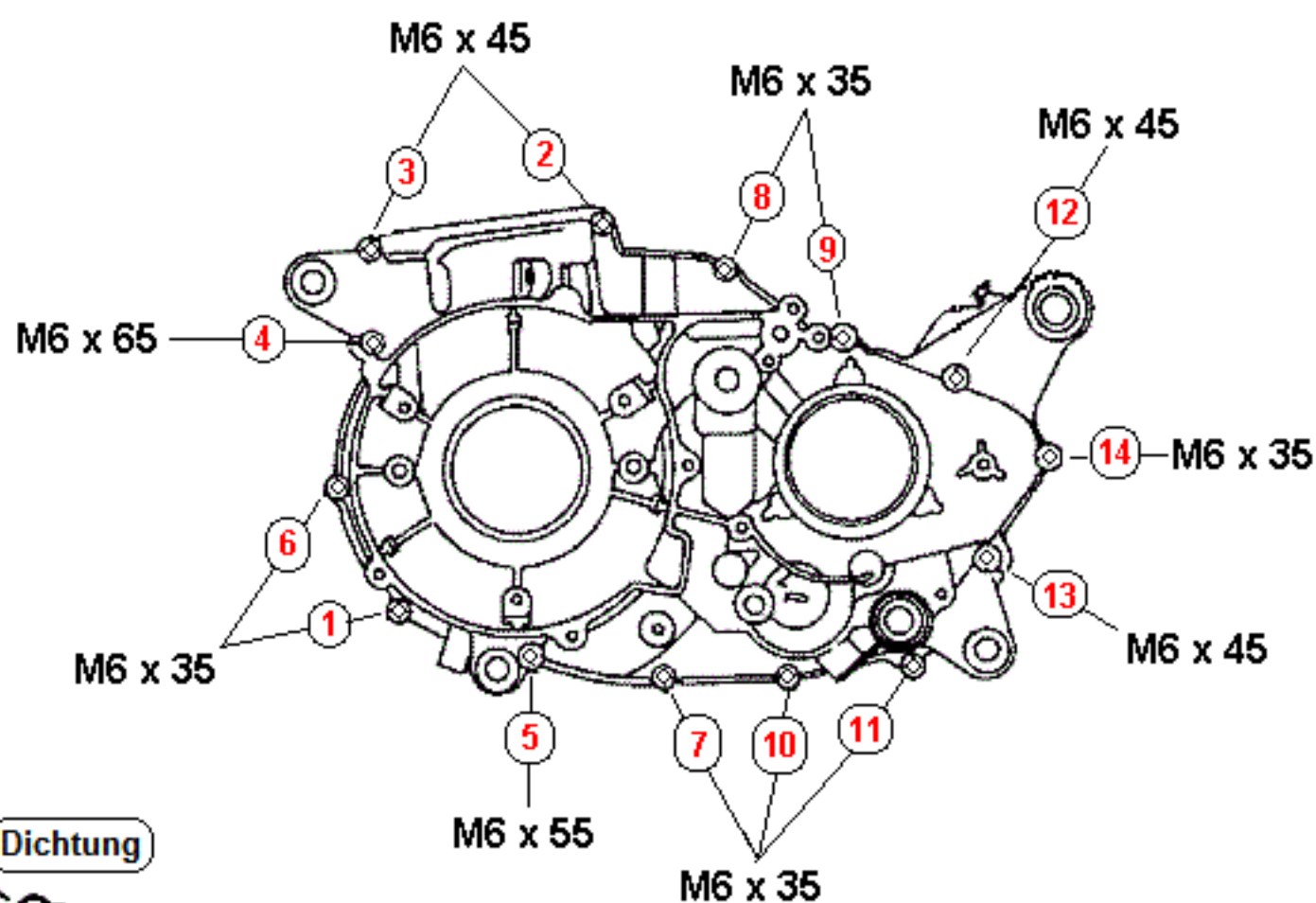
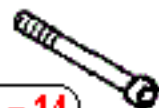
# Gehäusehälften

by oldman 2012- 2023

Stufenweise bis zum  
Anzugdrehmoment,  
alle Schrauben 10 Nm

Reihenfolge  
beachten

1-14



Verschlußdeckel  
Ölpumpe

Dichtung

4 Stück  
M6 x 18  
7Nm + Loctite Mittelfest  
PH 3 (alt. DIN 912)

Ölkanal  
O-Ring  
8 x 2

Sonderausführung  
"Trapez" Querschnitt  
alternativ "Rund"

Lima Belüftung

Schlauch  
4 x 7 x 420

8,5 x 12 x 16

Dichtfläche  
dünn Dirko HT  
auftragen

M6 x 35 (14)

Haltebleche für  
Lima Kabel

M6 x 10

Gewindebohrung  
Leerlaufschalter  
M10 \* 1,25

Weitere Details  
siehe Zeichnung  
"Lichtmaschine"



# Getriebe

by oldman 2011- 2023

Getriebe - Ausgangslager

Alternativ 6305 2RS(X)N(R)

(X) Material Dichtscheibe

1 = NBR - 100/120°C

2 = FKM - 200/230°C

Beachten

auf der Nutseite muß die Dichtscheibe entfernt werden !!!

Distanzbuchse

Baulänge beachten !

SR 16,5 mm / 530er Kette

XT 18,5 mm / 520er Kette

Halteblech  
nur 48T ab ca. Bj. 86

Wedi  
SD 35 x 62 x 10

M6 x 12

M6 x 8  
10 Nm +  
Loctite mittelfest

M18 \* 1  
70 Nm  
SW 32

O-Ring  
21,7 x 1,9  
alt. 21 x 2

Sicherungsblech  
alt. Ritzel mit  
Sicherungsschraube

Schraubenlänge  
beachten!

Innenring  
20 x 26 x 12

26 x 36 x 12

20 x 30 x 1,5

1. Gang 33 Z

4. Gang 22 Z

3. Gang 25 Z

5. Gang 21 Z

2. Gang 28 Z

25 x 34 x 0,5 X

Getriebeeingang

M18 \* 1

25 x 52 x 18  
(Sonderausf.)

1. Gang 14 Z

4. Gang 24 Z

3. Gang 21 Z

5. Gang 27 Z

2. Gang 18 Z

20 x 25 x 1

Nadellager  
20 x 32 x 13

Nadellager

20 x 36 x 12

(zweiteilig)

2 Stück  
M6 x 15  
Senkkopf  
PH 3

20 x 25 x 1

Getriebe - Eingangslager

bis ca. Bj. 80

Koyo 4205-1N / zweireihig

Außen- u. Innenring sind  
gleich breit (18 mm)

ab ca. Bj. 81

Koyo 83A522 / einreihig

Außenring (18 mm)

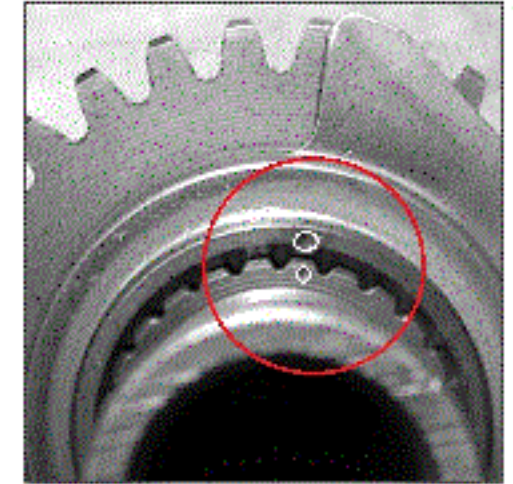
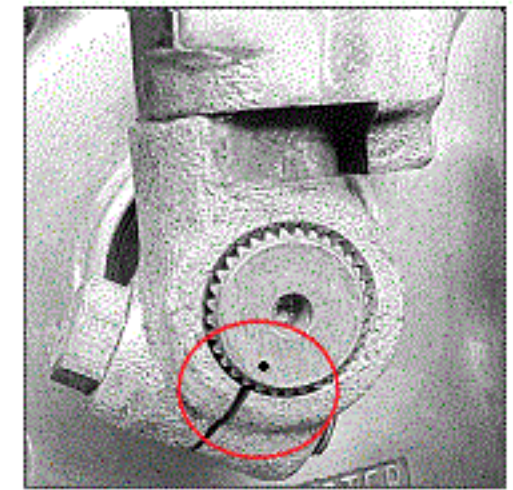
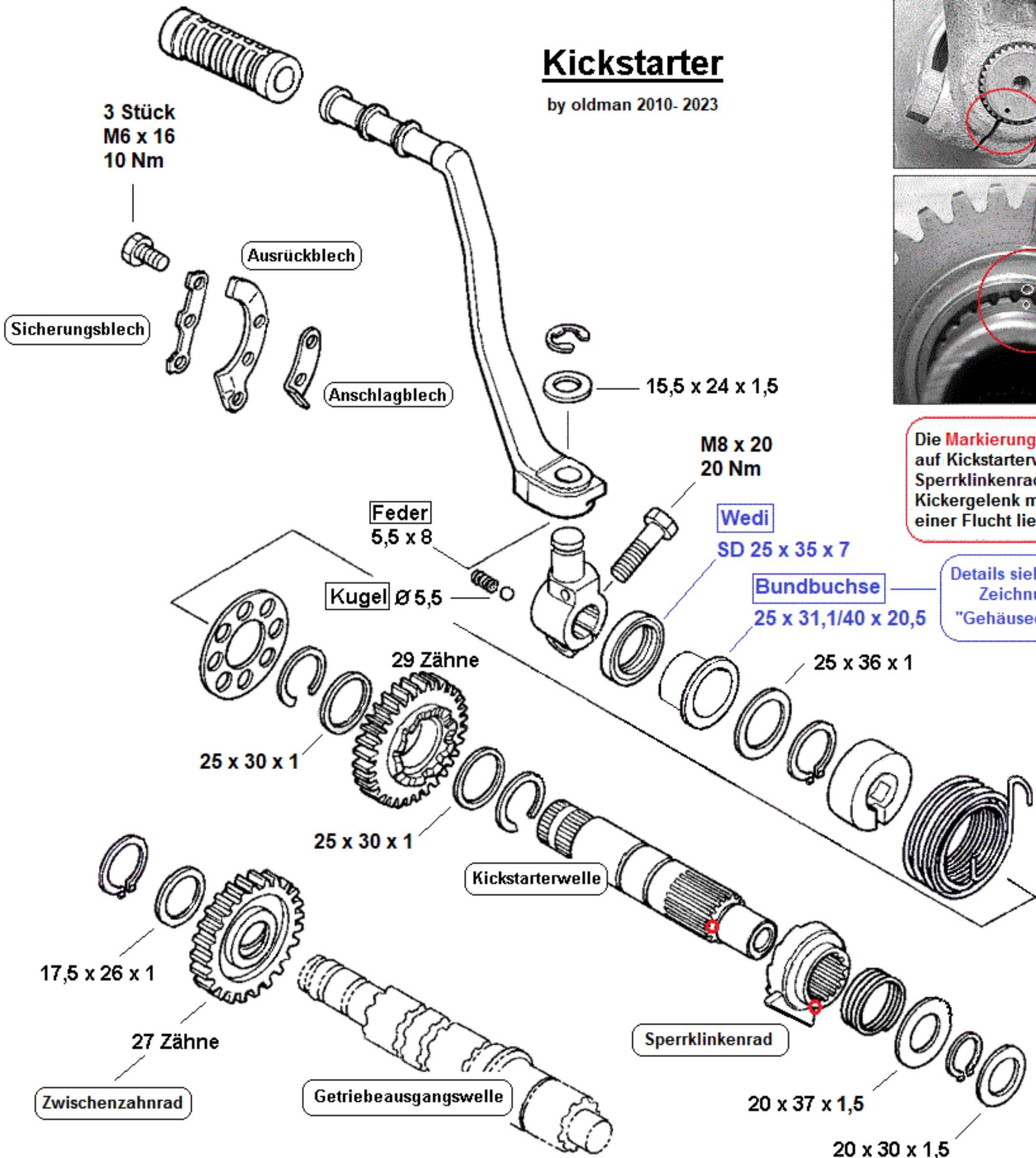
Innenring (15 mm) ist auf der  
Nutseite des Lagers um 3 mm  
eingerrückt

X sog. "Verlustscheibe"  
Reibt sich auf und verursacht  
teilweise Schaden am Kugellager.  
Alternativ, nicht mehr einbauen.



# Kickstarter

by oldman 2010- 2023



Die **Markierungspunkte** auf Kickstarterwelle, Sperrklinkenrad und Kickergelenk müssen in einer Flucht liegen !

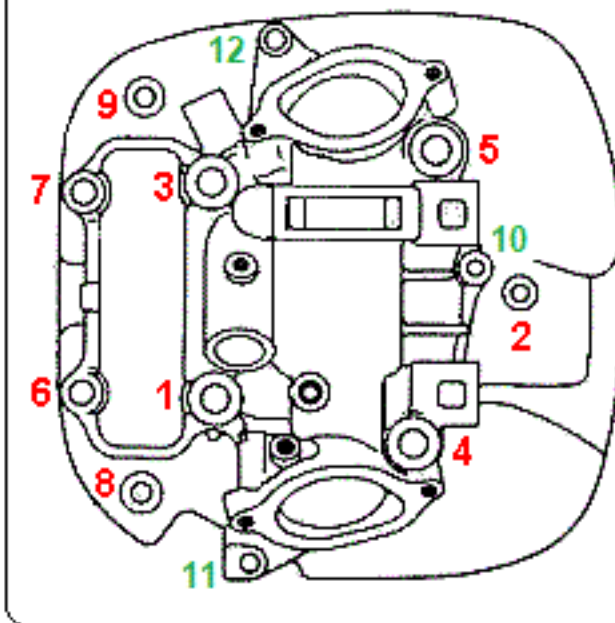
Details siehe auch Zeichnung "Gehäusedeckel"

# Kipphebelgehäusedeckel 48T

by oldman 2010- 2023

## Reihenfolge Schraubverbindungen

Stufenweise bis zum  
Anzugdrehmoment !



DZM  
Welle  
Clip

O-Ring  
13,8 x 2,4

2 Stück  
M8  
20 Nm  
SW 12

8,2 x 12,8 x 1

8,5 x 17 x 2,5

M6 x 10  
mit Zapfen  
7 Nm

Cu-Ring  
6 x 11 x 1

M8 x 12

Cu-Ring  
8 x 14 x 1

4 Stück  
M10 \* 1,25  
38 Nm  
SW 14

10,5 x 17,5 x 2,2

Cu-Ring  
14 x 20 x 1,5

M14 \* 1,25 x 19  
40 Nm  
SW 17

Hohlschraube  
M14 \* 1,25 x 24  
40 Nm  
SW 17

weitere Details siehe  
Zeichnung

Ölpumpe, Ölfilter, Ölleitung 48T

Wedi  
SO 8 x 17,8 x 5

DZM Antrieb

Wedi  
SO 12 x 17 x 2,5

Einbaulage

Cu-Ring  
6 x 11 x 1

M6 x 10  
mit Zapfen  
7 Nm

3 Stück  
M6 x 25  
10 Nm

4 Stück  
M6 x 18  
10 Nm

O-Ring  
2 Stück  
48,5 x 3




Anschluß  
Ölleitung

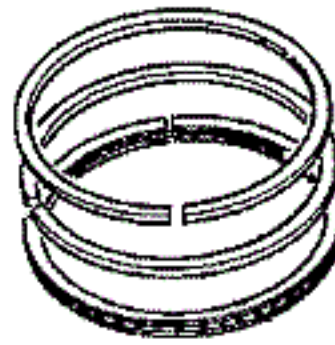
2 Stück  
CU Ring  
14 x 20 x 1,5



# Kolben

by oldman 2012- 2023

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
|  | 1. Ring 1,2 x 3,4 mm        |
|  | 2. Ring 1,5 x 3,5 mm        |
|  | Ölabstreifring 2,8 x 3,6 mm |

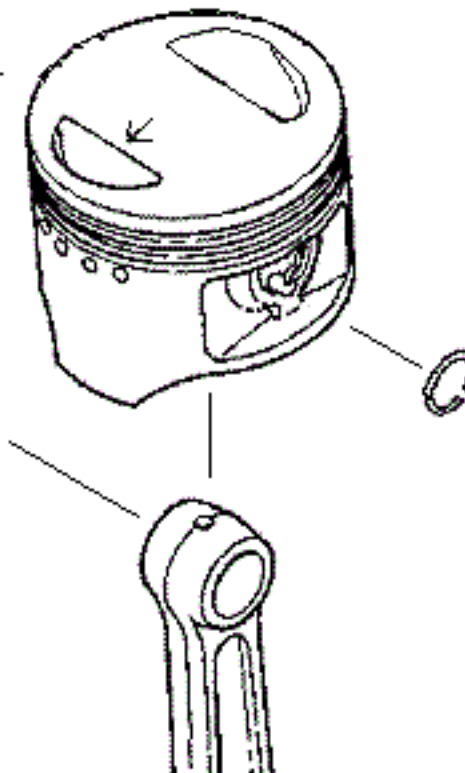
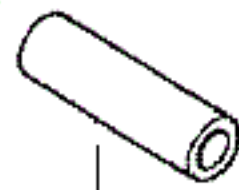


Immer neue Clipse verwenden !



**Kolbenbolzen**  
20 mm  
Grenzwert 19,995 mm

Der leicht eingeölte Kolbenbolzen darf kein fühlbares Radialspiel im Pleuelauge haben, muß aber axial frei beweglich sein



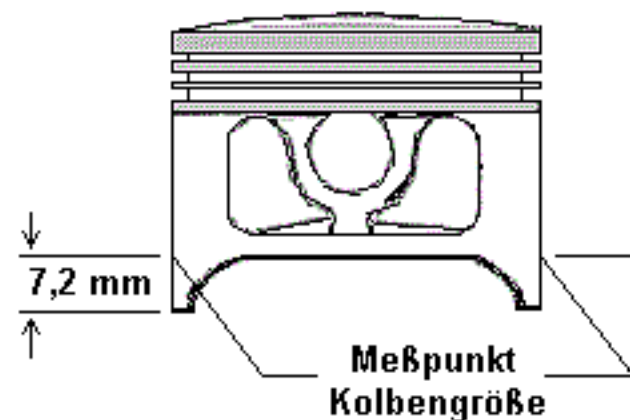
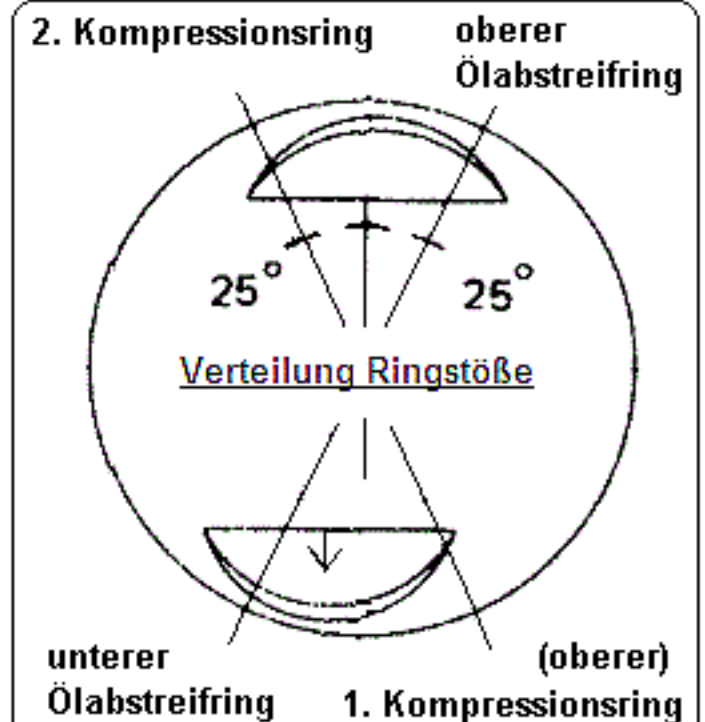
## Ringnutspiel

1. Ring 0,04 - 0,08 mm
  2. Ring 0,03 - 0,07 mm
- 0,15 mm Grenzwert

## Ringstoßspiel

Messpunkt 20mm unter Zyl. OK

- Kompressionsringe 0,3 - 0,5 mm  
0,8 mm Grenzwert
- Ölabstreifringe 0,2 - 0,9 mm  
1,0 mm Grenzwert



## Kolbenspiel in Zylinderbohrung

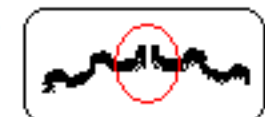
- 0,05 - 0,055 mm  
0,1 mm Grenzwert

## Zylinderbohrung (STD)

- 87,00 - 87,02 mm  
87,10 mm Grenzwert

## Reihenfolge Kolbenring Montage

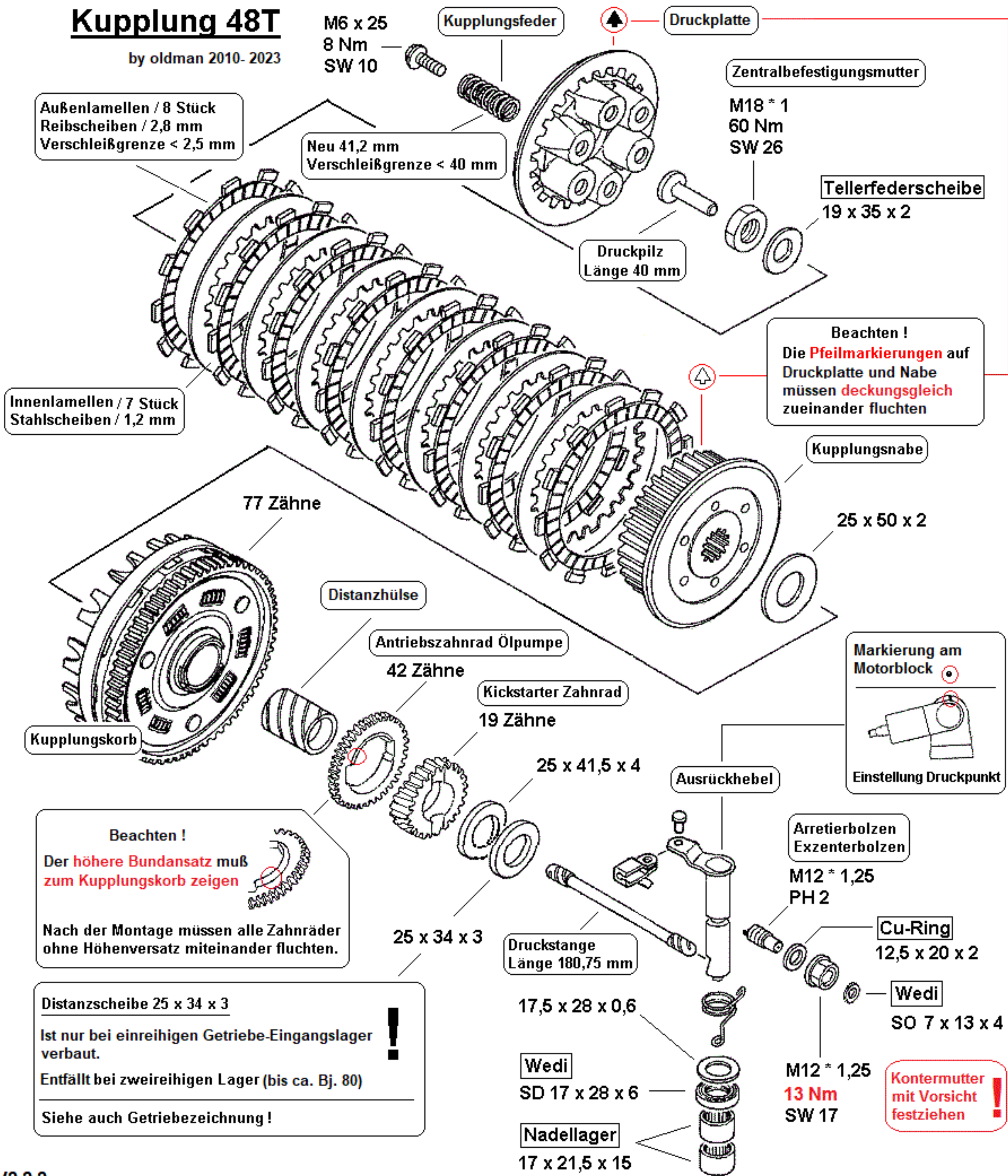
1. Stoßspiel der Ringe im Zylinder prüfen !
2. Kolbennuten u. Ringe sorgfältig reinigen u. einölen !
3. Ölabstreif-Spannring !!! Achtung !!!  
die Enden müssen aneinander stoßen, nicht überlappen
4. unterer u. dann oberer Ölabstreifring
5. unterer Kompressionsring
6. oberer Kompressionsring



! Bei markierten Ringen muß die Schrift nach oben zeigen !

# Kupplung 48T

by oldman 2010- 2023





# Kurbelwelle

by oldman 2012- 2023

M16 \* 1  
60 Nm  
+ Loctite **Mittelfest**  
SW 24

**Kolbenbolzen**  
20 mm  
Grenzwert 19,995 mm

**Tellerfederscheibe**

16 x 27 x 1,5

30 Zähne

leicht eingölt  
kein fühlbares Spiel  
aber frei beweglich

**Flachkeil**

7 x 7 x 21,1

**Zahnrad**  
Primärtrieb

**Beachten !**  
vor Einbau des  
Kupplungskorbes  
montieren

17 Zähne

6307 C4  
35 x 80 x 21  
(Wärmebehandelt)

alt. 6307 C3

**Fliehkraftfilter**  
(Schleudersumpf)

Inbus Madenschraube  
G 1/8" einkleben u.  
Körnerschlag

**2J4 Bj. 78 / 79**

Große KW  
ca. 149 mm Ø

**2J4** ab Bj. 80

**48T** ab Bj. 84

Kleine KW  
ca. 142 mm Ø

**Pleuellager**

Radialspiel  
0,009 - 0,018 mm

Je nach Hersteller mit  
18 oder 19 Nadeln  
von 4mm Ø

**Nadellager**

34 x 42 x 24

**Lagersitz**

Übermaß 0,005 mm  
bei Untermaß den  
Lagerinnenring mit  
Lagerkleber montieren

6306 C4  
30 x 72 x 19

alt. 6306 C3

**Wedi**

SD 30 x 60 x 6

12,3 x 22,5 x 4

M12 \* 1,25  
80 Nm  
SW 19

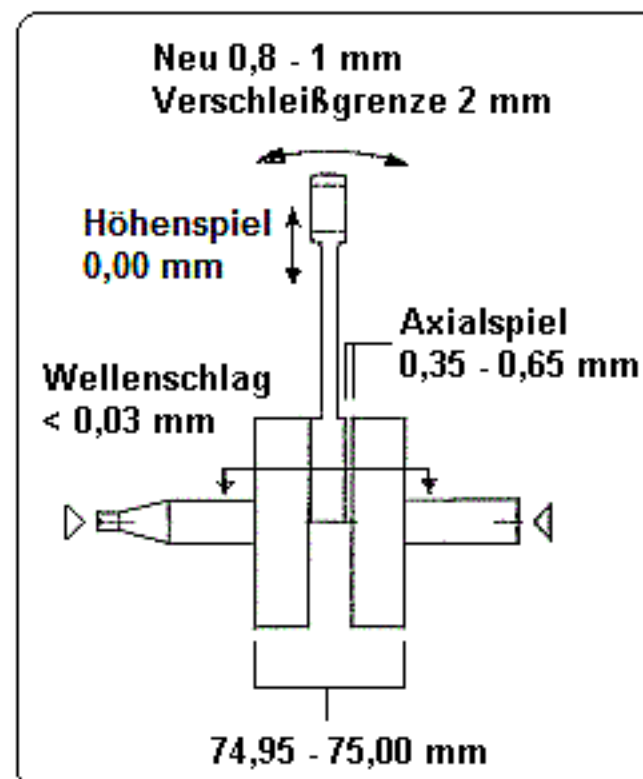
**Verschlußdeckel**

**Hubzapfen**

34 x 74 mm

Übermaß 0,083 - 0,112 mm  
(für Presspassung in den  
Kurbelwangen)

Beim Einpressen  
des Hubzapfen auf  
fluchtende **Ölkanal**  
**Bohrungen** achten !



# Lichtmaschine

by oldman 2010- 2023

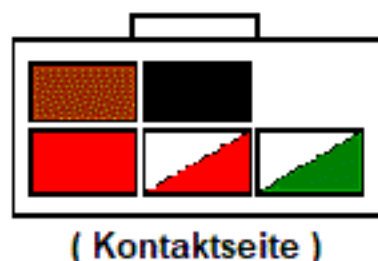
Referenztemperatur 20°C  
Ohm Werte  $\pm 20\%$

## Zündstromspulen

Braun -- Schwarz = 330  $\Omega$  (unterer DZB)

Braun -- Rot = 5  $\Omega$  (oberer DZB)

Rot -- Schwarz = 335  $\Omega$  / Zusatzmessung



## Zündimpulsspulen

Weißgrün -- Schwarz = 90  $\Omega$  (u. DZB / SZ)

Weißrot -- Schwarz = 16  $\Omega$  (o. DZB / FZ)

## Statorspulen U / V / W

Weiß -- Weiß = 0,8  $\Omega$

Weiß -- Masse =  $\infty$   $\Omega$

**weiße Adern bei Kontakt-  
belegung untereinander  
tauschbar !**

## Polrad / Stator Kombinationen

Nummer / Lage der 330 Ohm  
Spule

032000 - 045 / 1 Uhr

032000 - 007 / 6 Uhr

032000 - 077 / 9 Uhr

## Cu-Ring

10 x 14 x 1  
(10 x 16 x 1)

M10 \* 1,25  
20 Nm  
SW 14

## Leerlaufschalter

**Federkontakt wird  
über die "Warze"  
der Schaltwalze auf  
Masse gelegt !**

( Kontaktseite )

330  $\Omega$  Spule  
"große"

90  $\Omega$  Spule

3 Stück  
M6 x 40

M4 x 6  
und  
Federscheibe

M5 x 35

original Schrauben  
Kreuzschlitzgröße PH3

alt. Inbusschrauben  
DIN 912 einbauen

3 Stück  
M6 x 16  
10 Nm + Loctite Mittelfest

Polradabzieher  
M27 \* 1 links

## 5 $\Omega$ Spule

5. rechts neben  
der 330  $\Omega$  Spule  
schlanker als die  
14 Statorspulen !

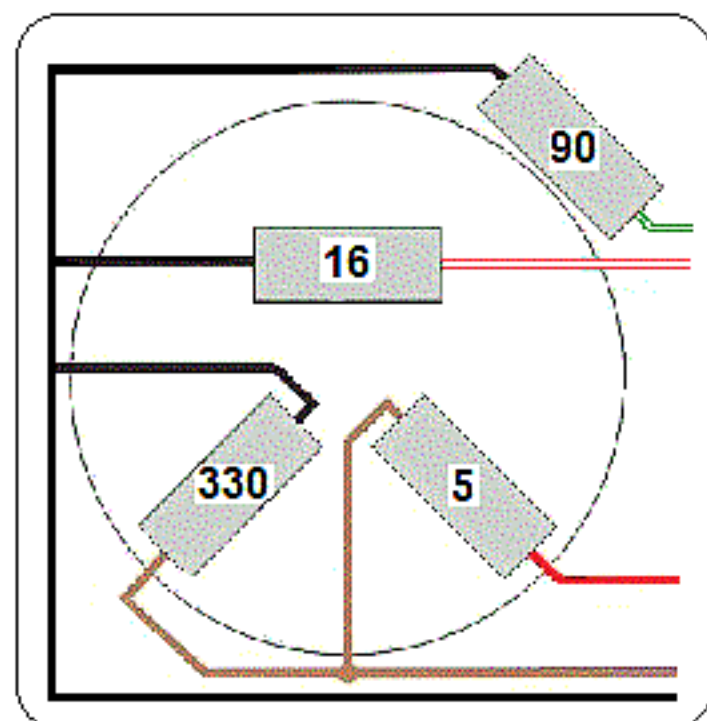
2 Stück  
M4 x 20

16  $\Omega$  Spule  
innenliegend

12,3 x 22,5 x 4

M12 \* 1,25  
80 Nm  
SW 19

**Vor Polrad Montage  
Kurbelzapfen und  
Kegelbohrung  
reinigen und entfetten**





# Ölpumpe Ölfilter Ölleitungen 2J4

by oldman 2013- 2023

Ölpumpen Bj. 78 / 79  
haben nur diese drei  
Schrauben verbaut

10 x 15,5 x 1

3 Stück  
M6 x 30  
10 Nm

Schraubenlänge beachten

Spreng-  
ring

12 x 18 x 1

Wedi

SD 11 x 15 x 3

Stifte  
2 Stück  
4 x 21,7

Primärpumpe  
Rotor 4 mm  
für Kurbelwelle  
u. Ventilttrieb

Sekundärpumpe  
Rotor 18 mm  
für Öltank/Getriebe

Stifte  
3 x 17,7

Cu-Ring  
8 x 14 x 1

Hohlschraube  
M8 x 21,5  
18 Nm

M5 x 10

M16 \* 1,5  
50 Nm  
SW 19

Hohlschraube  
M8 x 21,5  
18 Nm

Cu-Ring  
8 x 14 x 1

M6 x 15

O-Ring  
14,5 x 1,9

Weitere Hinweise zur  
Ölpumpe siehe  
Detailzeichnung  
für die 48T

M5 x 8  
5 Nm

M6 x 60  
10 Nm

Cu-Ring  
5,5 x 11 x 1

Cu-Ring  
22 x 30 x 2

Rahmensieb  
M22 \* 1,5  
90 Nm  
SW 27

O-Ring  
9,8 x 1,9

M6 x 15

Schaft Ø beachten!

nur ca. Bj. 78  
Lage der Ablauf-  
bohrung in der  
Ölfilterkammer  
beachten

O-Ring  
6,9 x 2,4

O-Ring  
63,8 x 3,7

Ölfilter

ab ca. Bj. 79

30  
17  
Ø 7

M14 \* 1,5  
35 Nm  
SW 17

Filtersieb

M6 x 12

Ölablaßschraube  
M14 \* 1,5 x 16  
30 Nm  
SW 19

Cu-Ring  
14 x 20 x 1,5

6 Stück  
M6 x 20  
10 Nm

Dichtung

Ölwanne

Kugel  
Ø 9,5

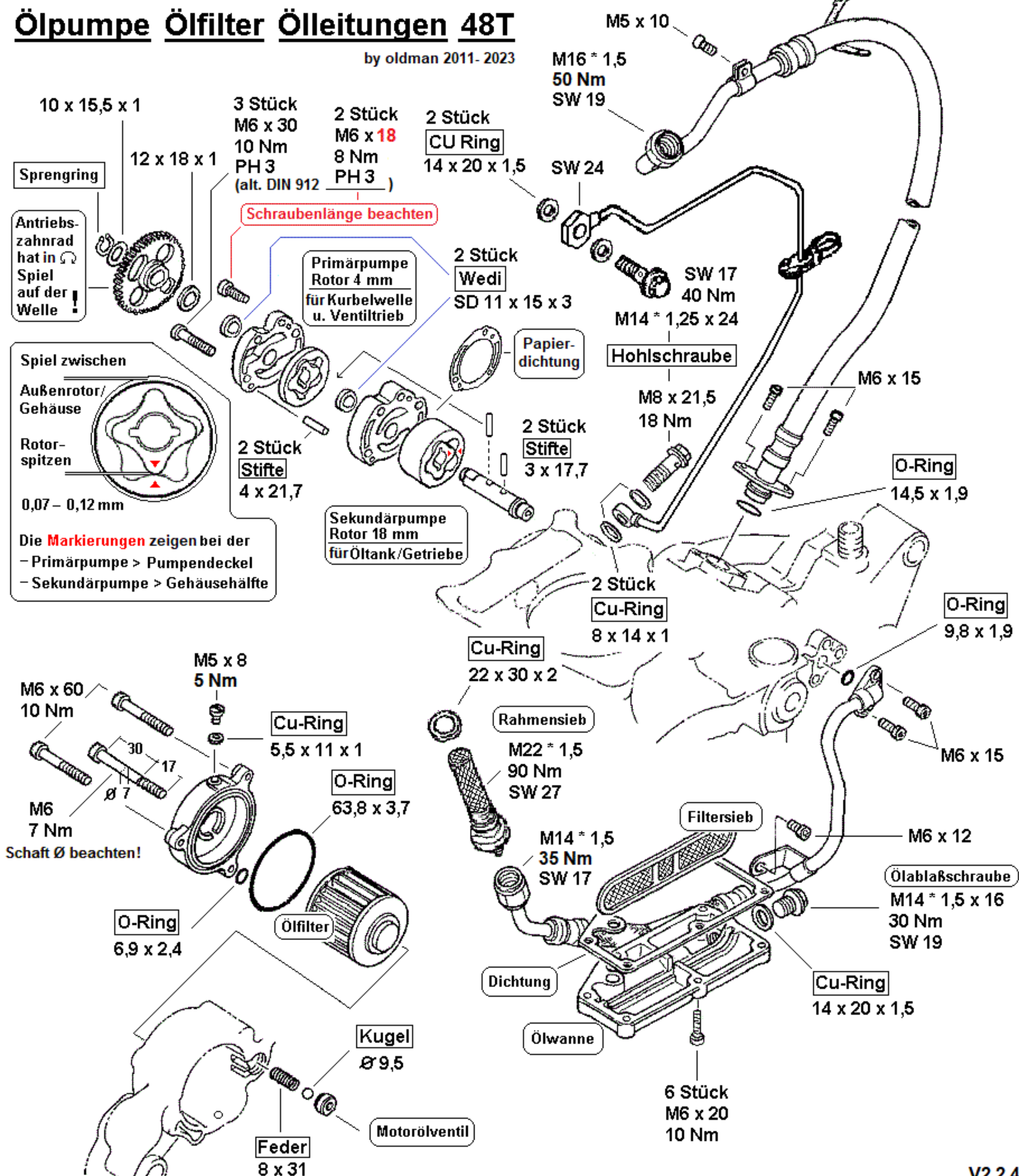
Feder  
8 x 31

Motorölventil



# Ölpumpe Ölfilter Ölleitungen 48T

by oldman 2011- 2023

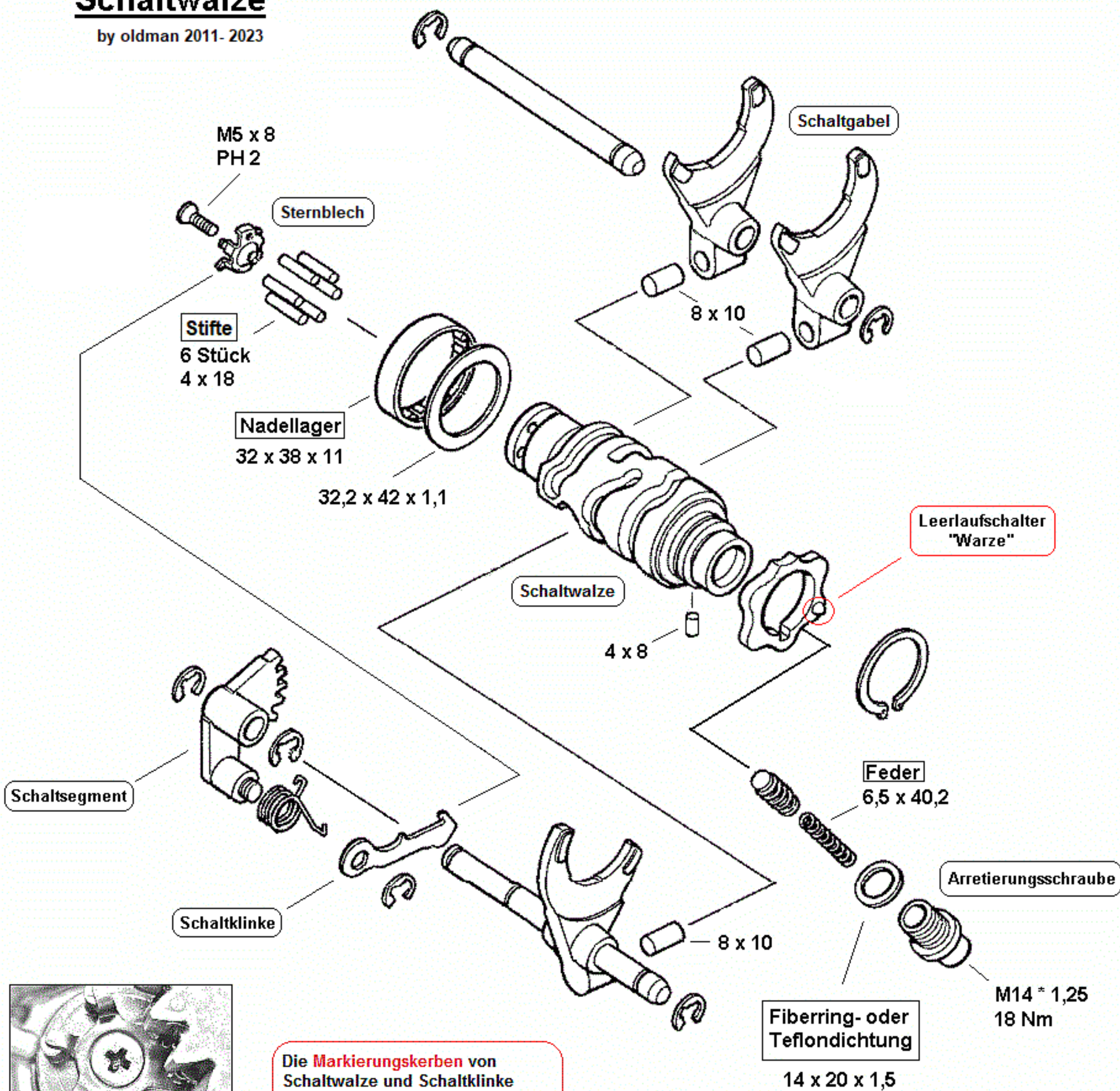




# Schaltgabeln

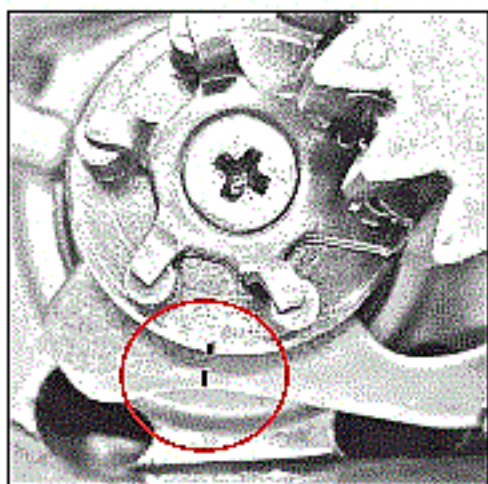
## Schaltwalze

by oldman 2011- 2023



Die **Markierungskerben** von  
Schaltwalze und Schaltklinke  
müssen bei eingelegten 2. Gang  
in einer Flucht liegen !

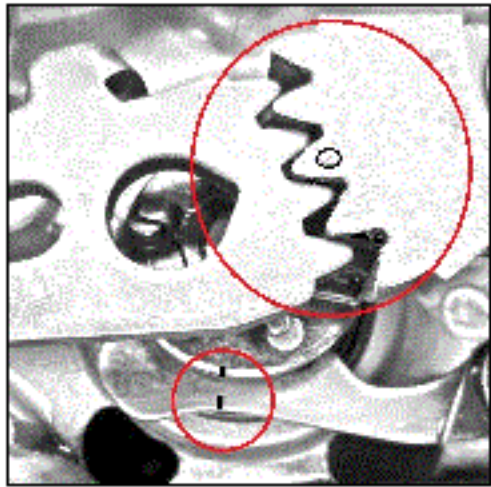
Siehe auch Schalthebel Zeichnung





# Schalthebel Schaltwelle

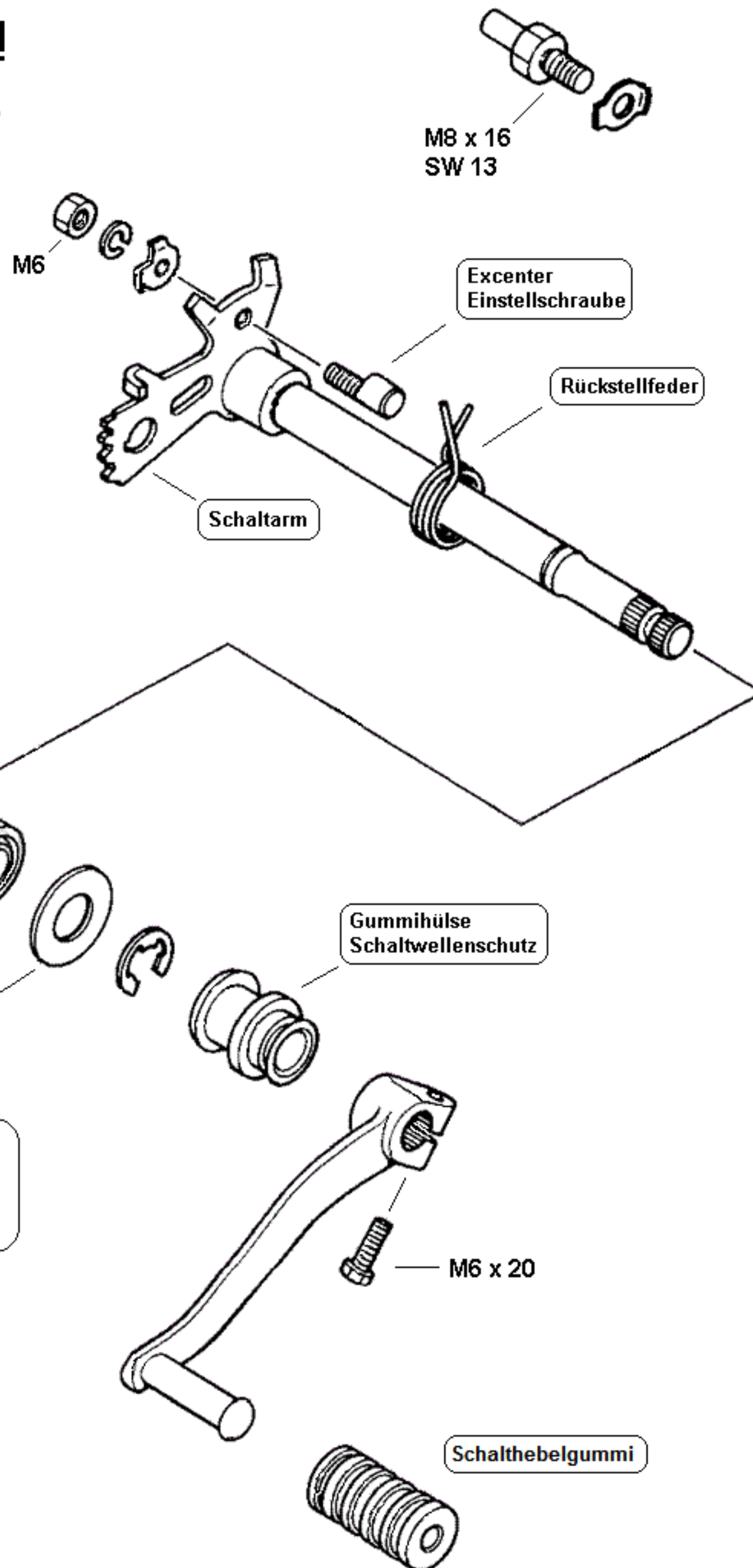
by oldman 2010- 2023



Die **Markierungskerben** von Schaltwalze und Schaltklinke müssen bei eingelegten 2. Gang in einer Flucht liegen !

Die Verzahnung von **Schaltarm** und **Schaltsegment** muss dabei mittig ineinander greifen !

Siehe auch Schaltgabel Zeichnung



Wedi

SDO 14 x 24 x 6

14 x 28 x 1,5

Alternativ

BASL 14 x 24 x 7

"Danke an Straßenschrauber"

Gummi-hülse  
Schaltwellenschutz

M6 x 20

Schalthebelgummi



# Steuerkette Nockenwelle

by oldman 2010- 2023

M10 \* 1,25 x 25  
50Nm + Loctite **Mittelfest**  
SW 17

Stift  
4 x 16

10,5 x 22 x 3

Steuerzeit Abweichung  
1 Zahn = 10,588° / NW

M6 x 15  
8 Nm  
PH 3  
(alt. DIN 912)

Gleitschiene

M6 x 15  
8 Nm  
PH 3  
(alt. DIN 912)

nur bei 48T Feder  
11 x 11,5

2J4 u. 48T **Feder**  
15 x 52

M18 \* 1,25  
40 Nm  
SW 22

O-Ring  
31,5 x 2,4

M30 \* 2  
18 Nm  
SW 27

M30 \* 2

Steuerkettenspanner

M18 \* 1,25  
SW 10

gummierte  
Scheibe

größerer Ø > **Feder**

Nockenwellenrad  
34 Zähne

O-Ring  
11,5 x 1,8

Stößel

Spannschiene

SW 24

6005N C3  
25 x 47 x 12

6005 C3  
25 x 47 x 12

Steuerkette 106 Glieder x 7,75 mm = 821,5 mm  
Verschleißgrenze > 2% = 837,5 mm

Alternativmessung

20 Glieder = 155 mm / Verschleiß = 158 mm

## Einstellung der Steuerkette

Erfolgt bei warmen Motor im Leerlauf.  
Der Stößel sollte sich nur minimal (ca. 0,5 mm)  
bewegen (Fingernagel Test).

Kurbelwellenrad  
17 Zähne

# Ventile u. Kipphebel 48T

by oldman 2010- 2023

## Ventilspiel Einstellung

Erfolgt immer

- bei kaltem Motor !
- im Verdichtungs OT !

Vorher die Steuerkette einstellen

M8 \* 1  
SW 4 Vierkant  
(alternativ)

M8 \* 1  
27 Nm  
SW 12

Kipphebel Innen Ø  
12,00 - 12,02 mm  
12,05 mm Grenzwert

## Einlaßventil

Ventilspiel (kalt)  
0,1 mm / 36°

Spiel Kipphebel / Achse  
0,01 - 0,04 mm  
0,09 mm Grenzwert

Kipphebelachse Ø  
11,98 - 11,99 mm  
11,96 mm Grenzwert

M6  
10 Nm  
SW 10

M6  
10 Nm  
SW 10

M6 IG

## Auslaßventil

Ventilspiel (kalt)  
0,15 mm / 54°

Innere Ventolfeder  
(unbelastet)  
45,3 mm Neu  
43,9 mm Grenzwert

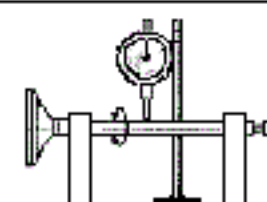
Äußere Ventolfeder  
(unbelastet)  
44,6 mm Neu  
43,3 mm Grenzwert

Eng anliegende  
Federwindungen  
nach unten

Einlaßventil 47 mm

Ventilschaft 7,97 - 7,99 mm

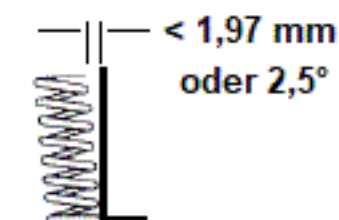
## Ventilschaftschlag



< 0,03 mm

## Ventilfedern

Rechtwinkligkeitsgrenze



< 1,97 mm  
oder 2,5°

Auslaßventil 39 mm

Ventilschaft 7,96 - 7,97 mm

23,4 x 34 x 1,6



# Zylinder

by oldman 2010- 2023

Bei Einbau einer Metall-Mehrschicht Kopfdichtung !  
Dichtfläche von Zylinder und Zylinderkopf planen

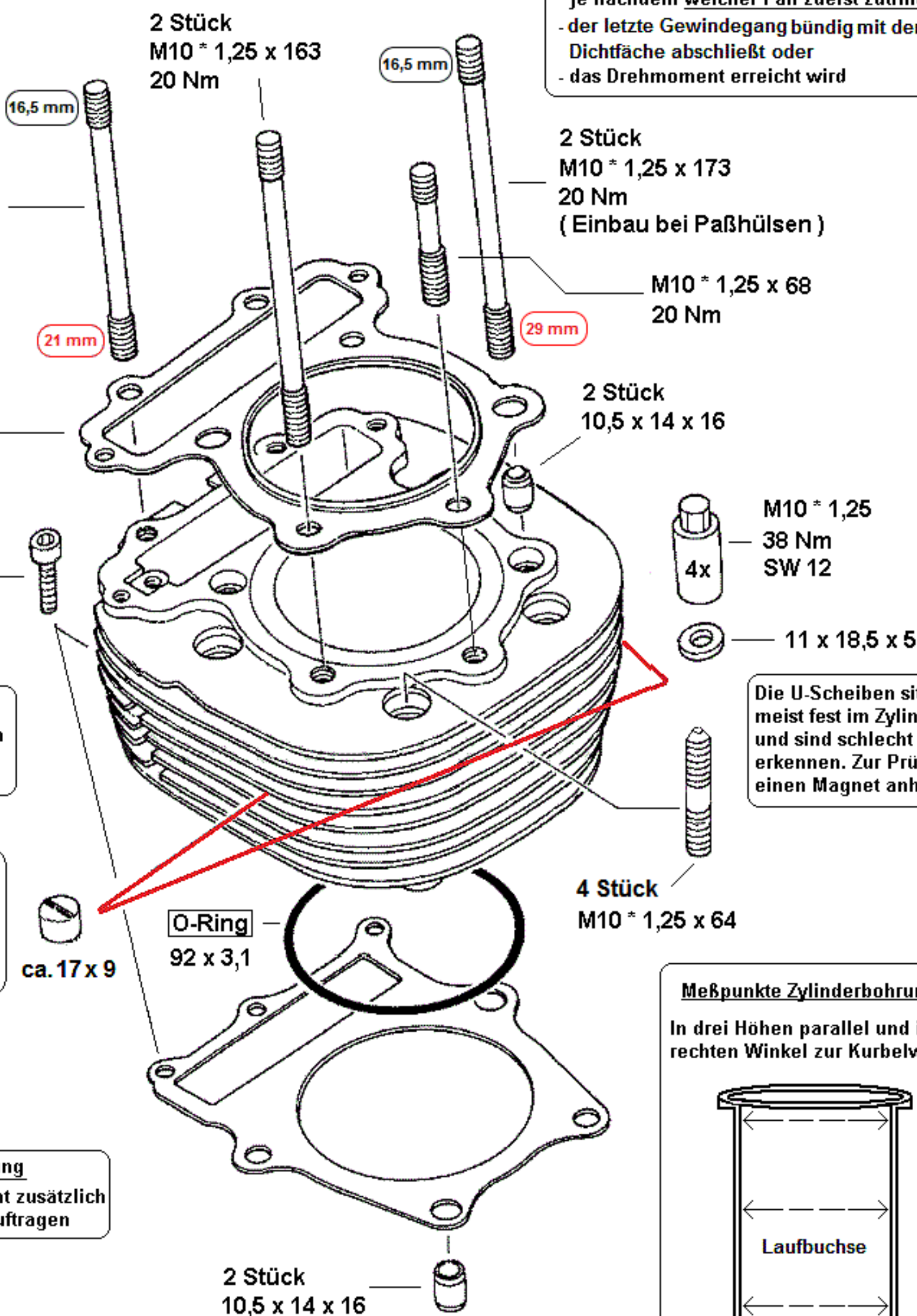
Zylinder Höhe  
Maß zwischen den Dichtflächen  
97,70 mm  $\pm$  0,1 mm

Gummidämpfer  
Sollen Schwingungsgeräusche vermindern. Werden vorne u. hinten Links zwischen die Kühlrippen gedrückt, je 7 Stück

Fußdichtung  
am Kettenschacht zusätzlich dünn Dirko HT auftragen

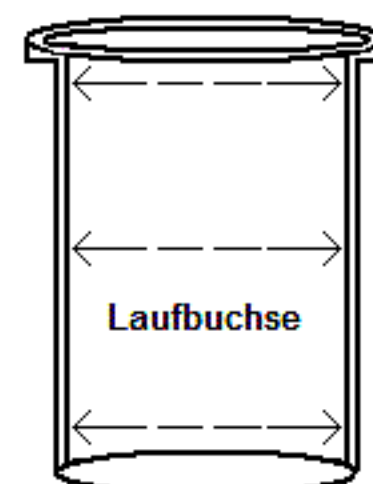
Die Stehbolzen mit den längeren Gewinden nach unten und mit "Loctite Mittelfest" soweit einschrauben bis,

je nachdem welcher Fall zuerst zutrifft  
- der letzte Gewindegang bündig mit der Dichtfläche abschließt oder  
- das Drehmoment erreicht wird



## Meßpunkte Zylinderbohrung

In drei Höhen parallel und im rechten Winkel zur Kurbelwelle



Für Meßwerte siehe Detailzeichnung Kolben

# Zylinderkopf

by oldman 2010- 2023

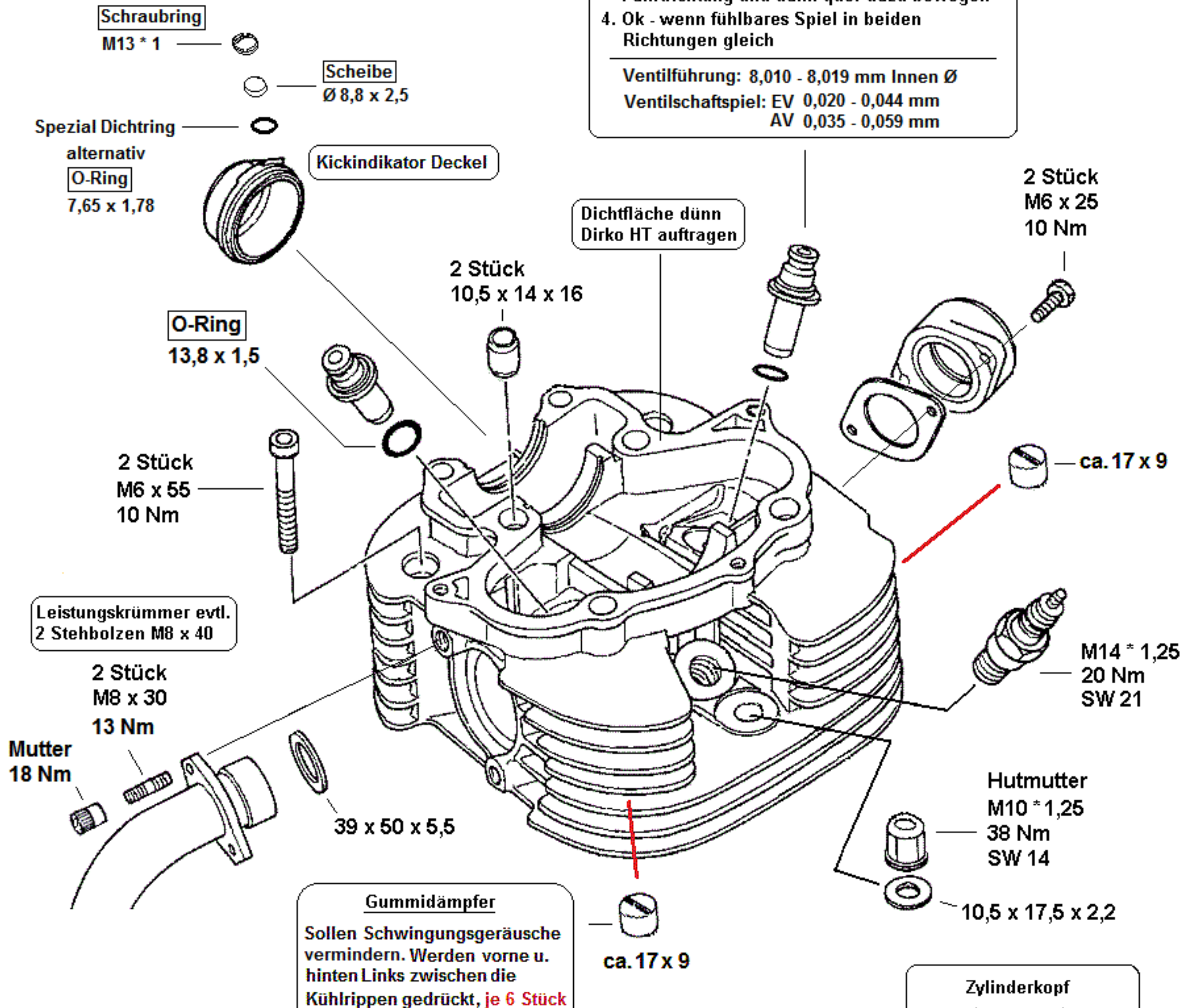
## Spiel Ventilführung prüfen

1. Federn und Ventilschaftdichtung ausbauen
2. Saubere Oberfläche der Bohrung kontrollieren
3. Eingestecktes Ventil am Ventilteller fassen. In Fahrtrichtung und dann quer dazu bewegen
4. Ok - wenn fühlbares Spiel in beiden Richtungen gleich

Ventilführung: 8,010 - 8,019 mm Innen Ø

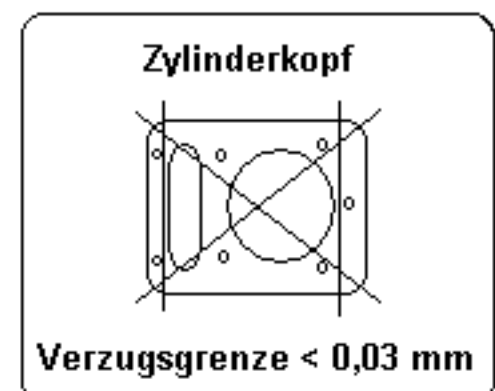
Ventilschaftspiel: EV 0,020 - 0,044 mm

AV 0,035 - 0,059 mm



**Zylinderkopf Höhe**  
Maß zwischen den Dichtflächen  
94,00 mm ± 0,05 mm

Bei Einbau einer Metall-Mehrschicht Kopfdichtung  
Dichtfläche von Zylinder und Zylinderkopf planen





# Lichtmaschine Bj. 95 - 99

by oldman 2021- 2023

Referenztemperatur 20°C !

Baugleich mit  
SR400 3HT6 - 3HTB

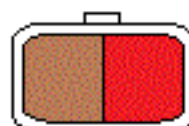
original Schrauben  
Kreuzschlitzgröße PH3 !

alt. Inbusschrauben  
DIN 912 einbauen

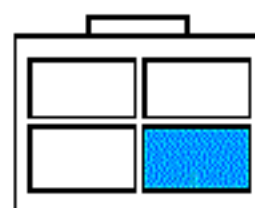
3 Stück  
M6 x 16  
10 Nm + Loctite  
mittelfest

## Zündstromspulen

Braun -- Rot = 112 - 168  $\Omega$



(Kontaktseite)



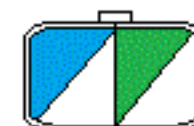
(Kontaktseite)

## Statorspulen U / V / W

Weiß -- Weiß = 0,8 Ohm

Weiß -- Masse =  $\infty$  Ohm

weiße Adern bei Kontakt-  
belegung untereinander  
tauschbar !



(Kontaktseite)

## Zündimpulsspule

Blau/Weiß -- Grün/Weiß = 192 - 288  $\Omega$

2 Stück  
M4 x 8  
U-Scheibe

## Cu-Ring

10 x 14 x 1



M4 x 6  
und Federscheibe

M10 \* 1,25  
20 Nm  
SW 14

## Leerlaufschalter

Federkontakt wird  
über die "Warze"  
der Schaltwalze auf  
Masse gelegt !

Polradabzieher  
M27 \* 1 links

Vor Polrad Montage  
Kurbelzapfen und  
Kegelbohrung  
reinigen und entfetten

Polrad  
032000-8360 6TX

M12 \* 1,25  
80 Nm  
SW 19

12,3 x 22,5 x 4

### Rändelmutter

2 Stück  
M8  
18 Nm  
SW 6 Inbus

### Stehbolzen

2 Stück  
M8 x 30  
13 Nm

Leistungskrümmmer evtl.  
2 Stehbolzen M8 x 40

### Dichtung

39 x 50 x 5,5

### Schwingungsdämpfer

## Auspuffanlage

by Axilator & oldman 2021- 2023

### Endtopf Ausführungen

2J2	14710
48U	14710
3GW	14711

2 Stück  
M10 \* 1,25 x 20  
SW 14

Feder-  
ring

M8 x 45  
SW 12

M10 \* 1,25 IG  
48T

2J4

### Bundmutter

2 Stück  
M10 \* 1,25  
SW 14

### Hauptständeranschlag

### Gummipuffer

A Ø = 24 mm  
L = 18 mm

### Bolzen

### Splint

2 x 20

### Bundbuchse

A Ø = 11,6 mm  
L = 21 mm  
Bund Ø = 18 mm

M8 x 35  
SW 12

### Dichtung

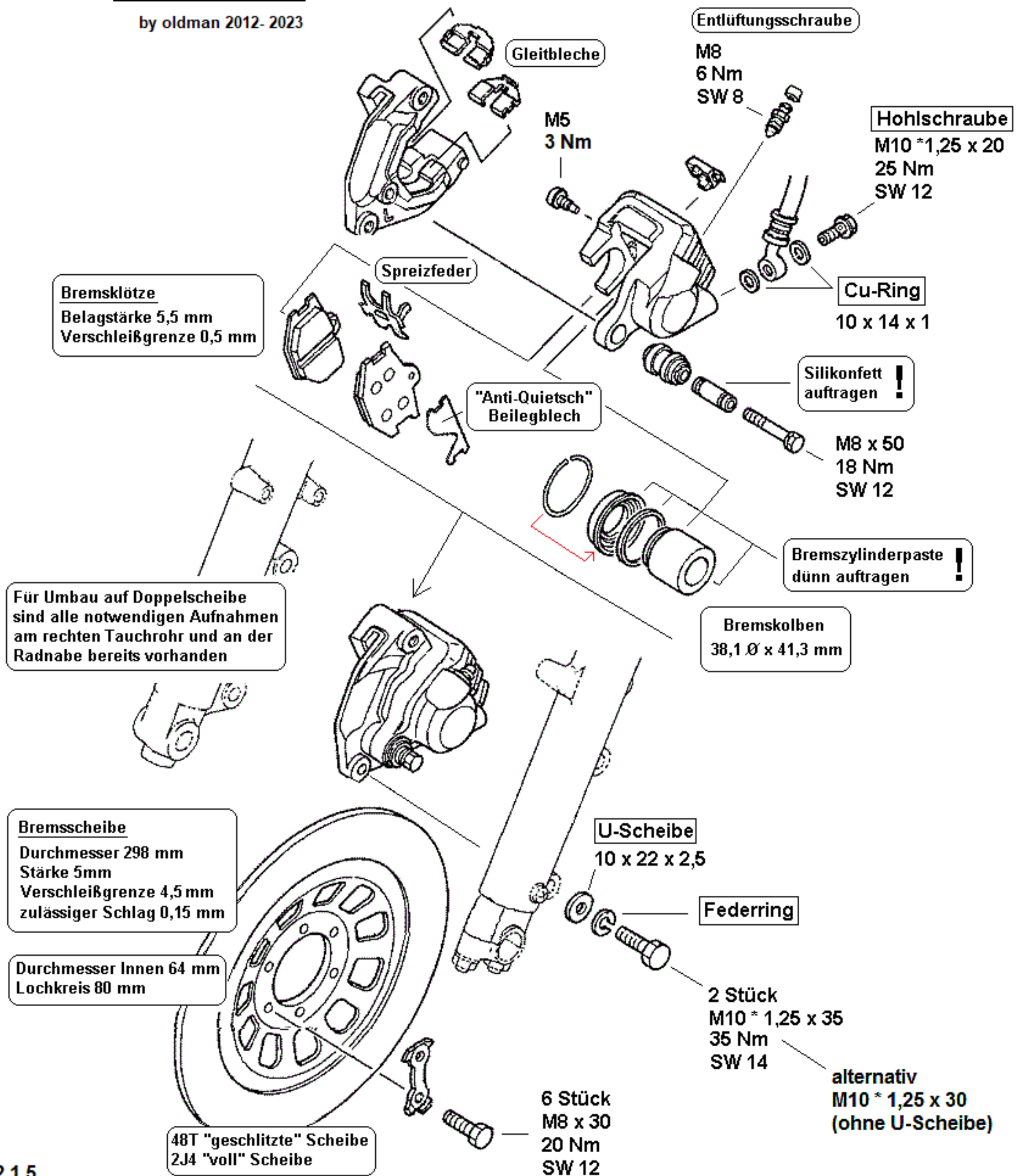
ca. 41 x 50 x 36



# Bremsscheibe

## Bremssattel

by oldman 2012- 2023



# Gabel

by oldman 2012- 2023

## Gabelöl

Füllmenge: 182 cm³

Füllstand: 188 mm (v.o.)  
Wird vom oberen Rand aus,  
bei eingeschobenem Gabelholm  
und ohne die Gabelfedern  
gemessen.

Bei beiden Gabelholmen  
auf gleiche Füllhöhe achten !

## Eigene Eintragungen

Federtyp:

Füllmenge:

Füllstand:

O-Ring  
23,5 x 3,5

Gummi Abdeckkappe

M28 \* 1  
20 Nm  
SW 17 Inbus

Gabelverschlußschraube  
Vor Ausbau die obere  
Gabelklemmung lösen !

Distanzrohr  
75 mm

Federteller

Eng anliegende Federwindungen  
nach oben

M8 x 35  
15 Nm  
SW 12

Sicherungsring  
"Rund"  
mit Distanzscheibe  
39 x 47,7 x 1,2

Sicherungsring  
"Eckig"  
Distanzscheibe  
entfällt !

Wedi  
SD 35 x 48 x 10,5

Gleitmetall Buchse  
35 x 39 x 12

Innen Ø bei neuer eingepresster  
Buchse 35,00 - 35,01 mm

Verschleißgrenze  $\geq 35,03$  mm

Fühlbares Kippspiel der  
Tauchrohre !

Wedi u. Gleitmetall Ausbau  
Tauchrohr auf ca. 100°C  
erwärmen !

Dichtscheibe  
4 x 6 x 1

M4 x 8  
PH 2

Einbauhinweis Klemmschelle (KS)

1. Pfeil zeigt nach vorne
2. vordere Mutter (KS bündig anziehen)
3. hintere Mutter (KS Luftspalt)

2 Stück  
M8 selbstsichernd  
10 Nm / SW 13

Stehbolzen  
M8 x 48

M10 \* 1 IG

Nylonring

SW 17  
Inbus

M8 IG

M6 IG

M14 \* 1,25 IG

M25 \* 1

35mm Ø

Cu-Ring

10 x 14 x 1

M10 \* 1,0 x 25  
18 Nm + Loctite mittelfest  
SW 8 Inbus

Konushülse



# Gabelbrücke

by oldman 2013- 2023

## Anzugsreihenfolge

Nutmutter mit 38 Nm festziehen,  
eine Drehung lösen und wieder  
mit 10 Nm festziehen

Nutmutter  
M25 \* 1  
10 Nm

M8  
SW 12  
15 Nm

M14 \* 1,25 x 20  
50 Nm  
SW 22

Kunststoffstopfen  
M8 x 30  
18 Nm

M10 \* 1,25

12,5 x 49 x 2,5

Gummipuffer

M8 x 55  
SW 12

Staubkappe  
Abdeckscheibe

Lager  
oben

22 Kugeln  
Ø 3/16"  
4,76 mm

Lager  
unten

19 Kugeln  
Ø 1/4"  
6,35 mm

Gummipuffer

10,5 x 43,5 x 2,5

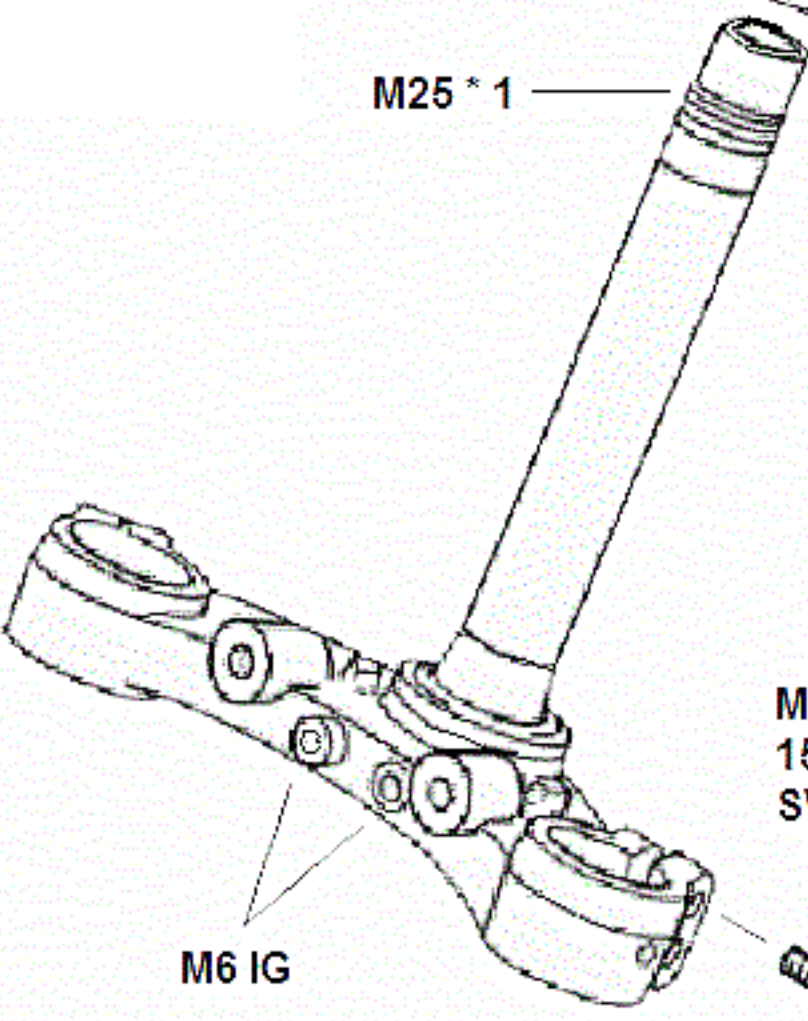
Federring

M10 \* 1,25  
SW 14

Federstecker

M25 \* 1

Gummi  
Dichtscheibe



M8 x 35  
15 Nm  
SW 12

M6 IG

## Alternativ

Bei defekten Lenkkopflager  
Umrüstung auf Kegelrollenlager !

## Einbaulage beachten



## Lenkkopflager

Bei Austausch gegen Kegelrollenlager  
auf runde Lagersitze achten. Evtl. die  
Lagersitze ausschleifen oder Untermaß  
Lagerschalen verwenden.

Schalen mit Loctite 648 einkleben



# Handbremspumpe 2J4

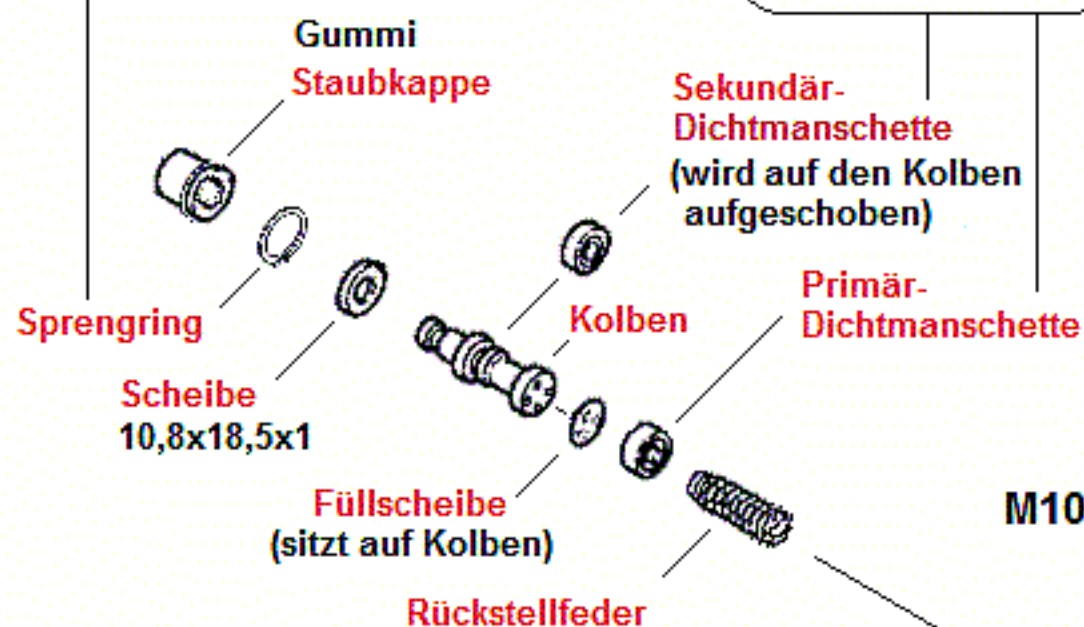
by oldman 2016- 2023

Alle **aufgeführten Teile** sind in einem Bremszylinder Reparatursatz (bis Bj. 83) enthalten !

## Hinweis !

Der **Sprengling** lässt sich bei gleichzeitigem Einschieben des Kolbens leichter ausbauen

Einbaulage der **Dichtmanschetten**  
Großer Durchmesser > Bremsleitung !!!



M6 x 22,5  
PH2

M6 x 30  
SW 10

**Feder**  
5,4 x 28,5

Bei der Einstellung beachten das der **Bremskolben kompl. zurückfahren** kann, damit die **Ausgleichsbohrung** freigegeben wird !

## Gehäuse Detailansicht

**Nachlaufbohrung**  
2,85 mm

**Ausgleichsbohrung**  
0,3 mm

NISSIN 14mm

Bei Instandsetzung auf **freie Bohrungen** achten !

Achtung !  
**Bohrungen** dabei nicht aufweiten.

Senkkopfschrauben  
4 Stück  
M5 x 35  
PH2 (alt. DIN 7991)

Deckel — (auf freien Belüftungskanal achten !)

Metallrahmen

Gummi Membrane

Ausgleichsbehälter — (vorsichtig vom Gehäuse abhebeln)

**O-Ring**

44 x 2,5  
(alt. 44 x 3)

2 Stück  
M6 x 25  
SW 10

M10 \* 1,25 L

**Cu-Ring**

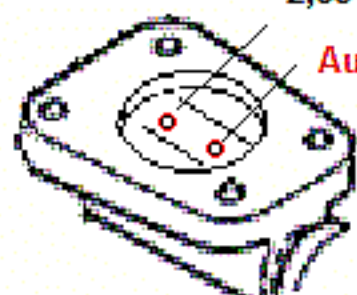
10 x 14 x1

**Hohlschraube**

M10 \* 1,25 x 20  
25 Nm  
SW 12

Gummi  
Schutzkappe

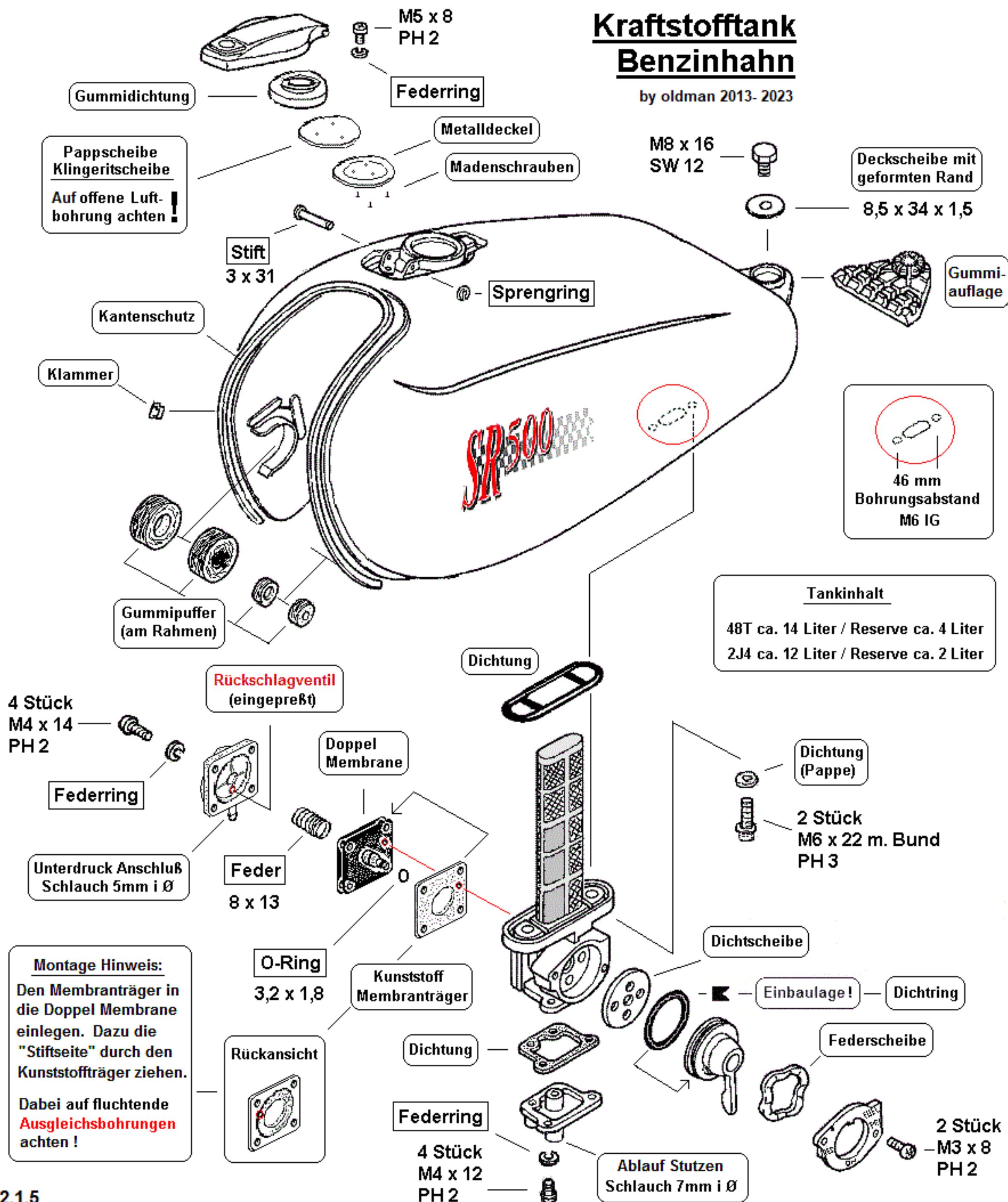
Bremslichtschalter





# Kraftstofftank Benzinhahn

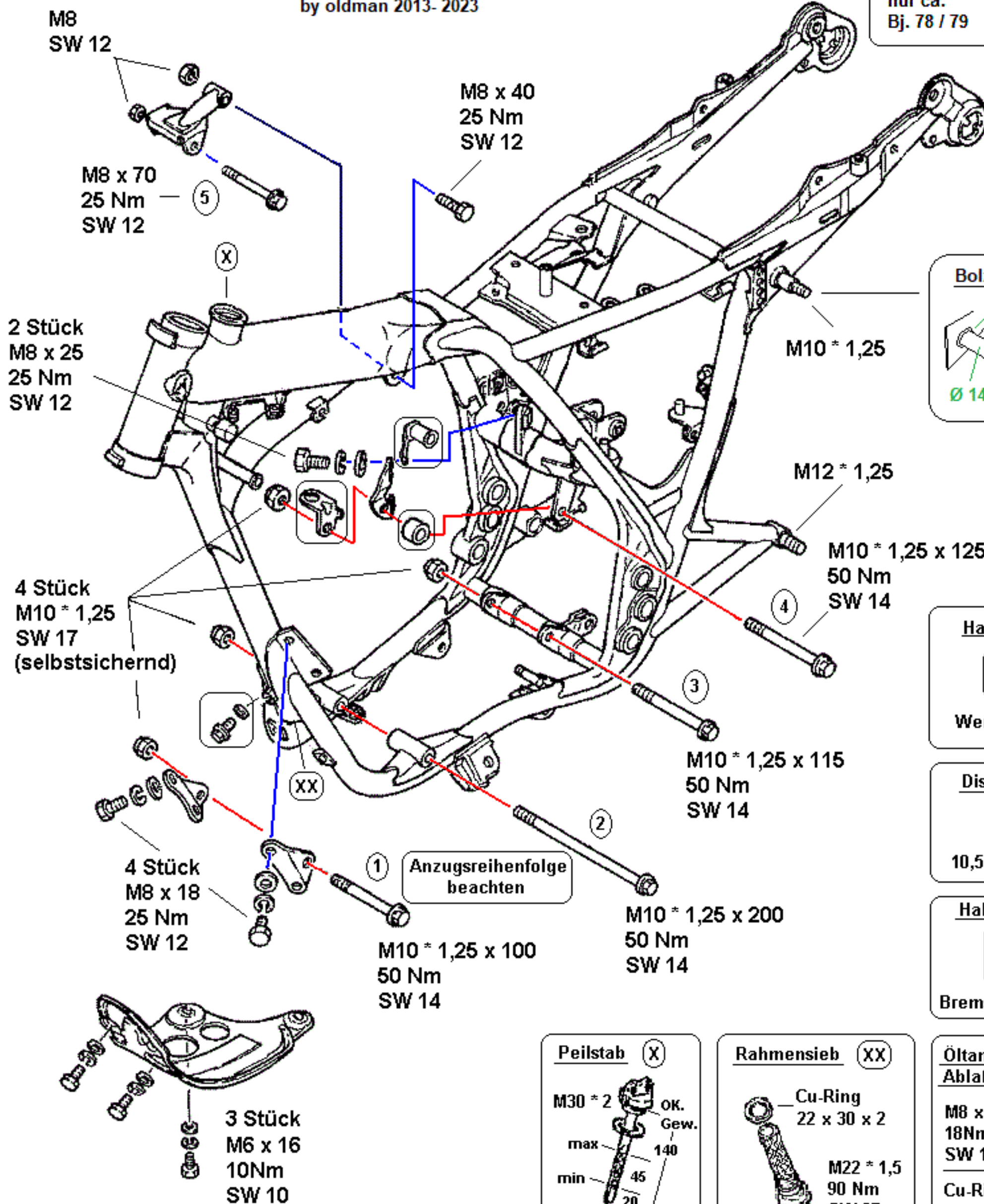
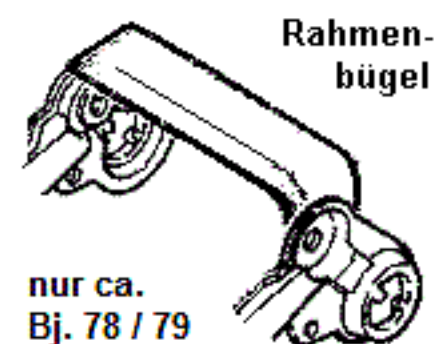
by oldman 2013- 2023



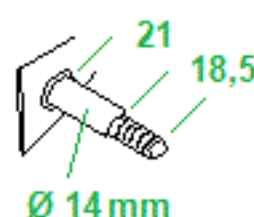
# Motorbefestigungen

## Rahmen 2J4

by oldman 2013- 2023



### Bolzen Maße



### Haltewinkel



Werkzeugfach

### Distanzhülse



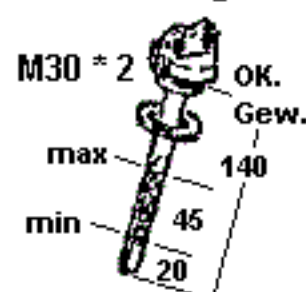
10,5 x 20 x 14,5

### Haltewinkel

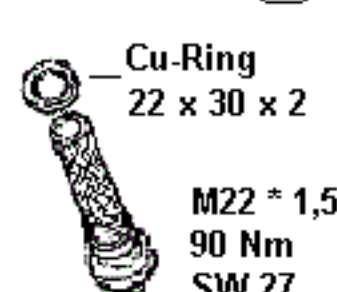


Bremslichtschalter

### Peilstab (X)



### Rahmensieb (XX)



### Öltank Ablasschraube

M8 x 12 m. Bund 18Nm SW 12

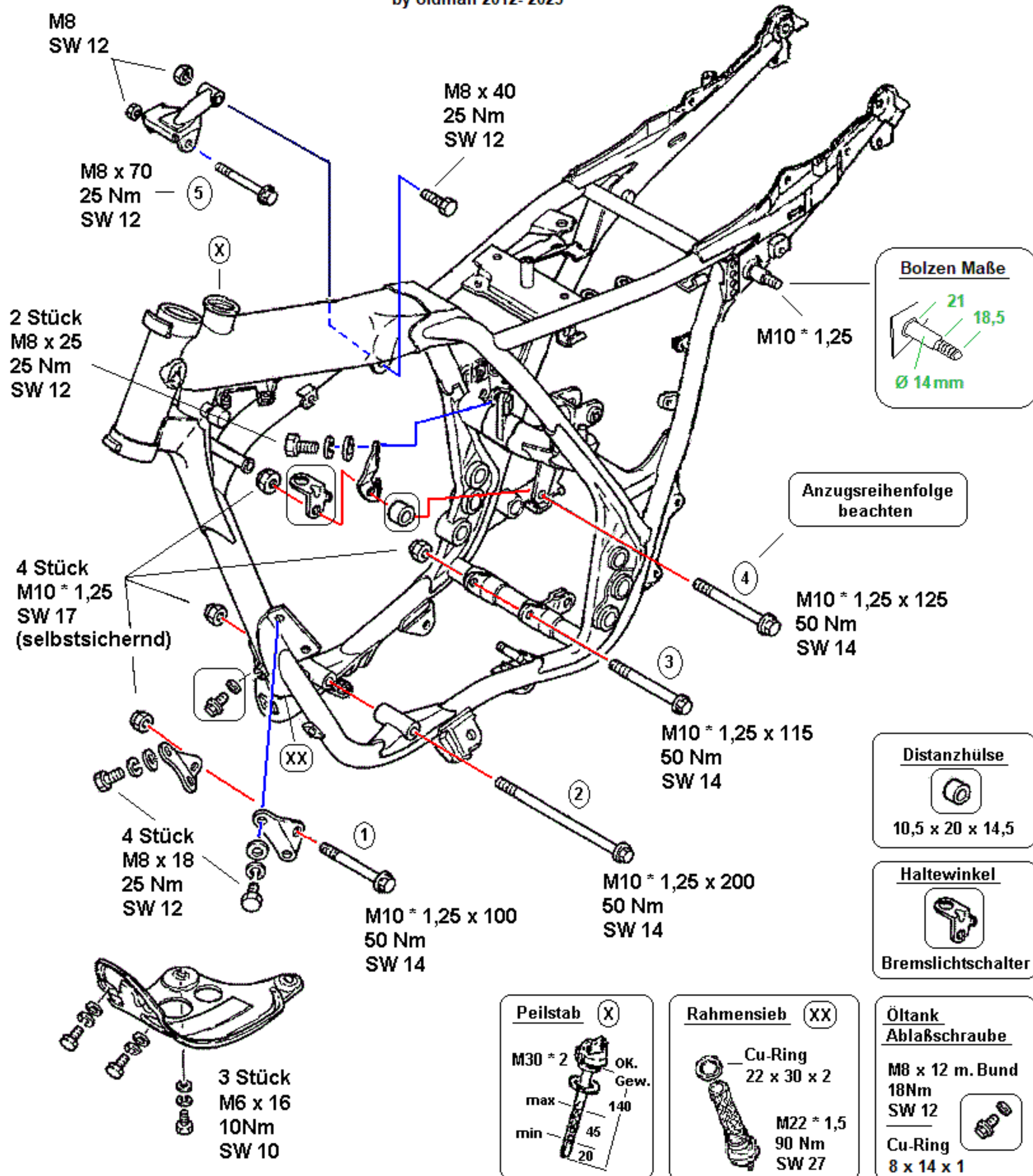
Cu-Ring 8 x 14 x 1



# Motorbefestigungen

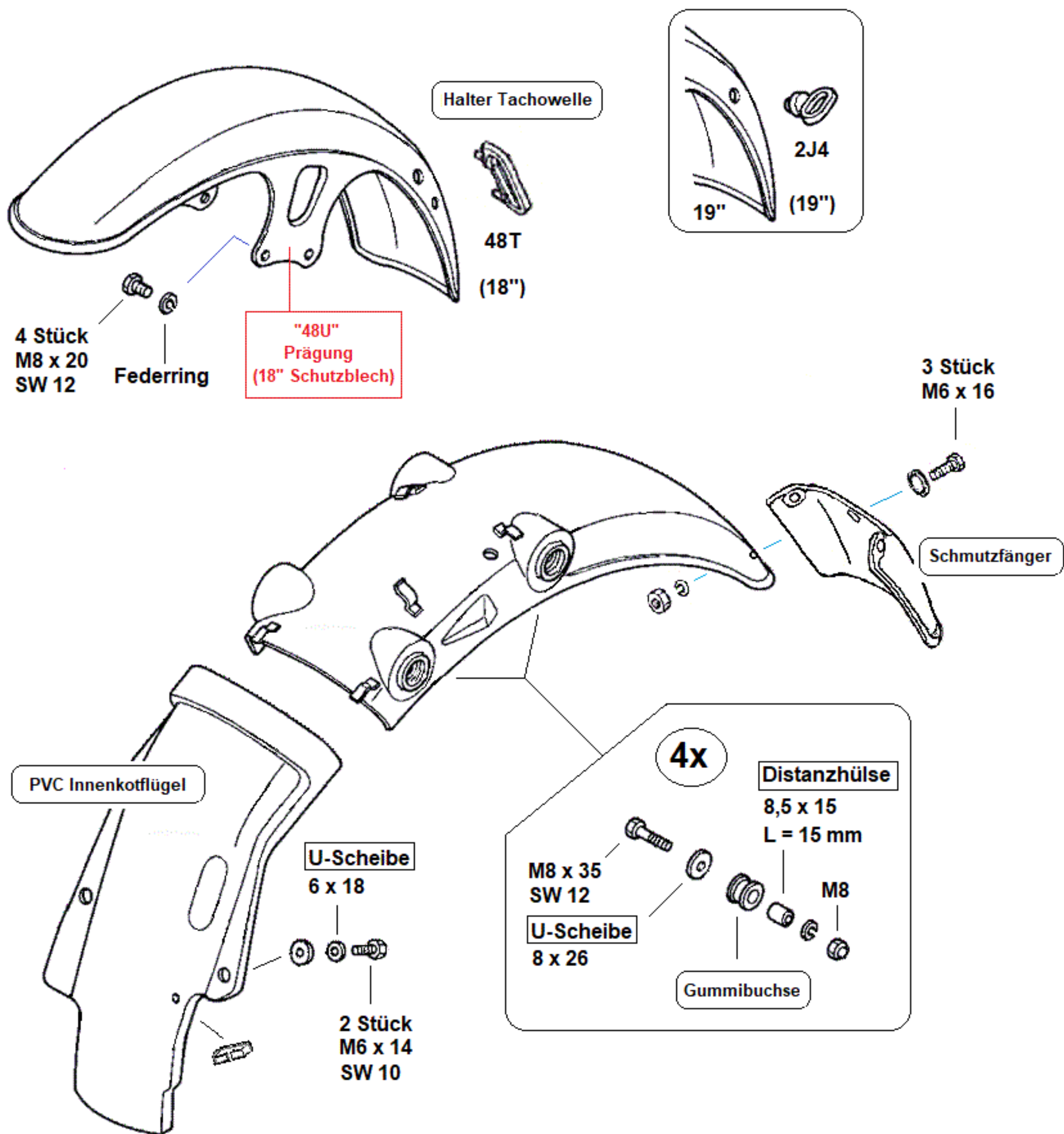
## Rahmen 48T

by oldman 2012- 2023



# Schutzbleche

by Axilator & oldman 2021- 2023

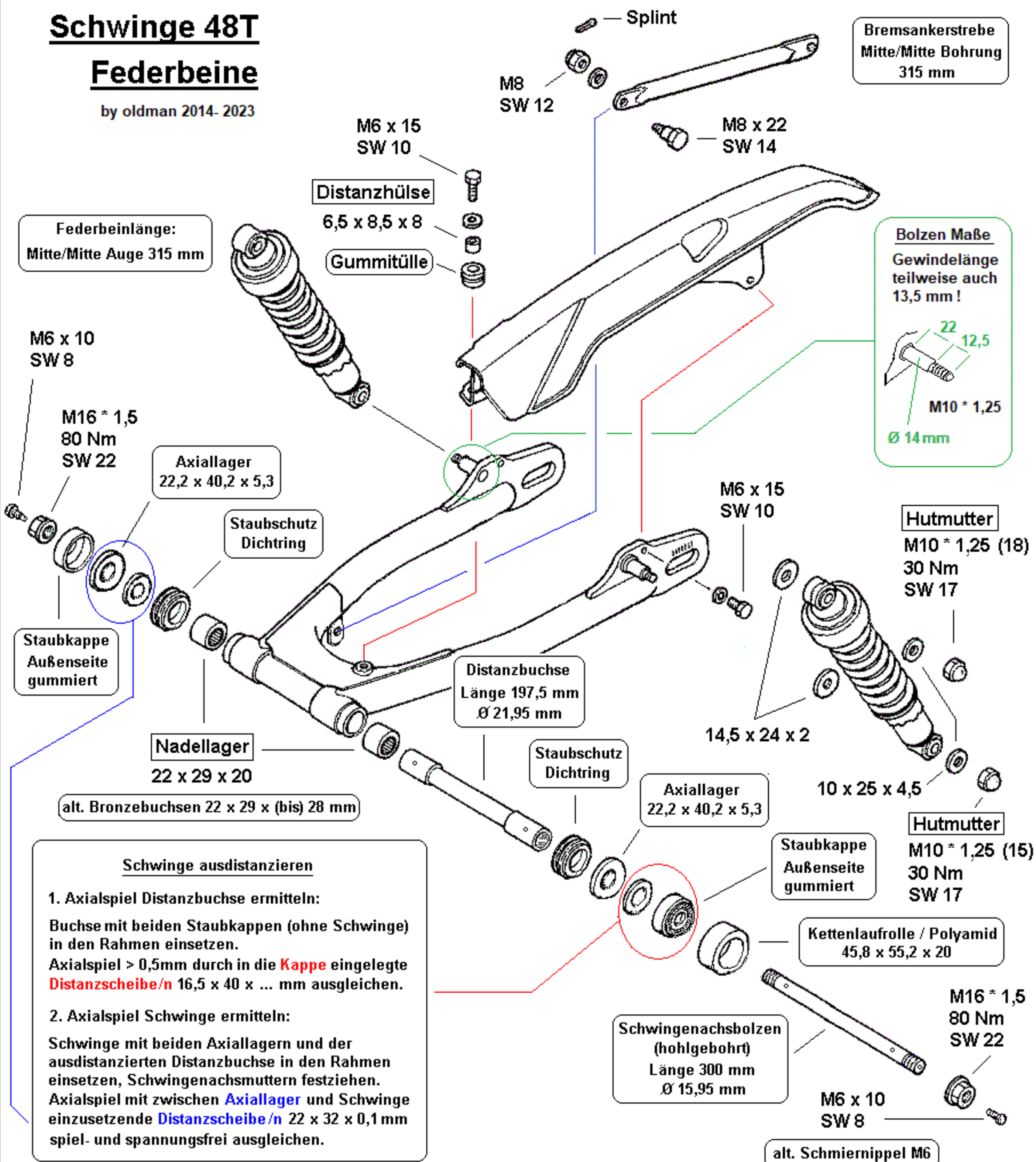




# Schwinge 48T

## Federbeine

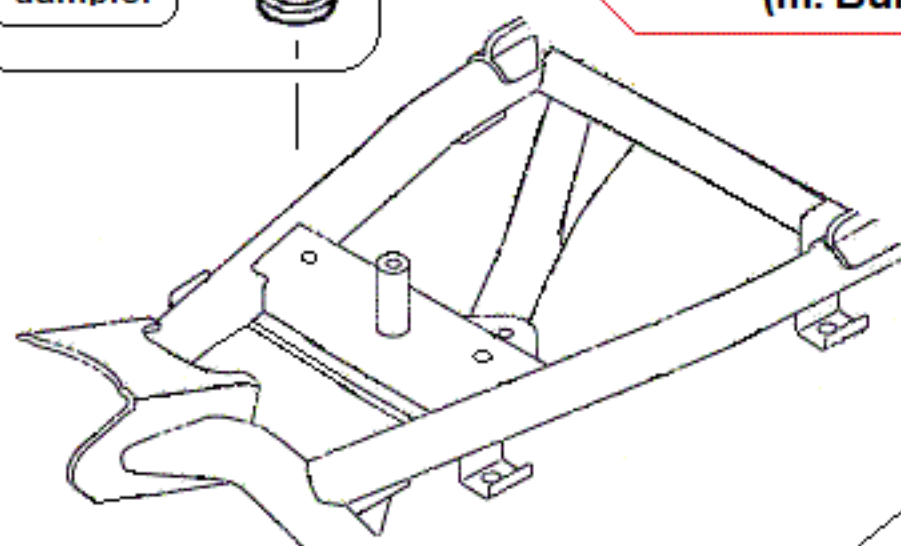
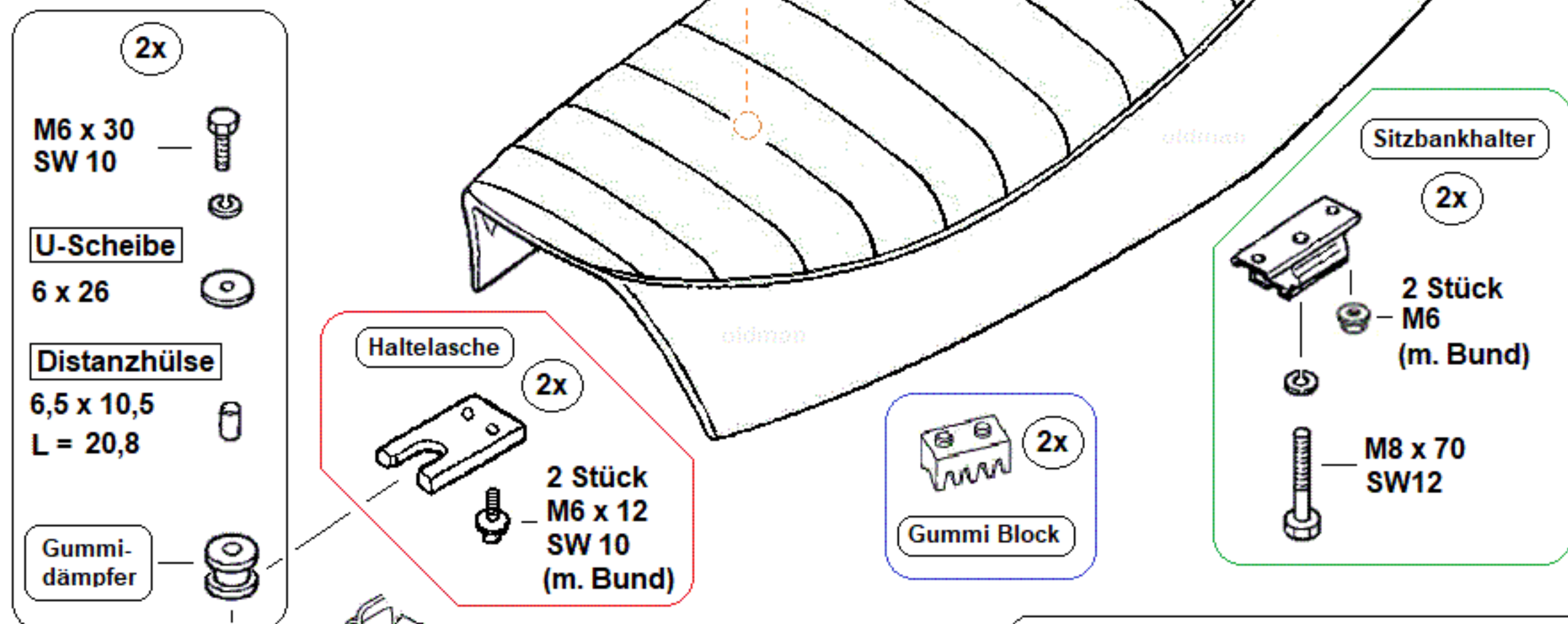
by oldman 2014- 2023



# Sitzbank

by Axilator & oldman 2021- 2023

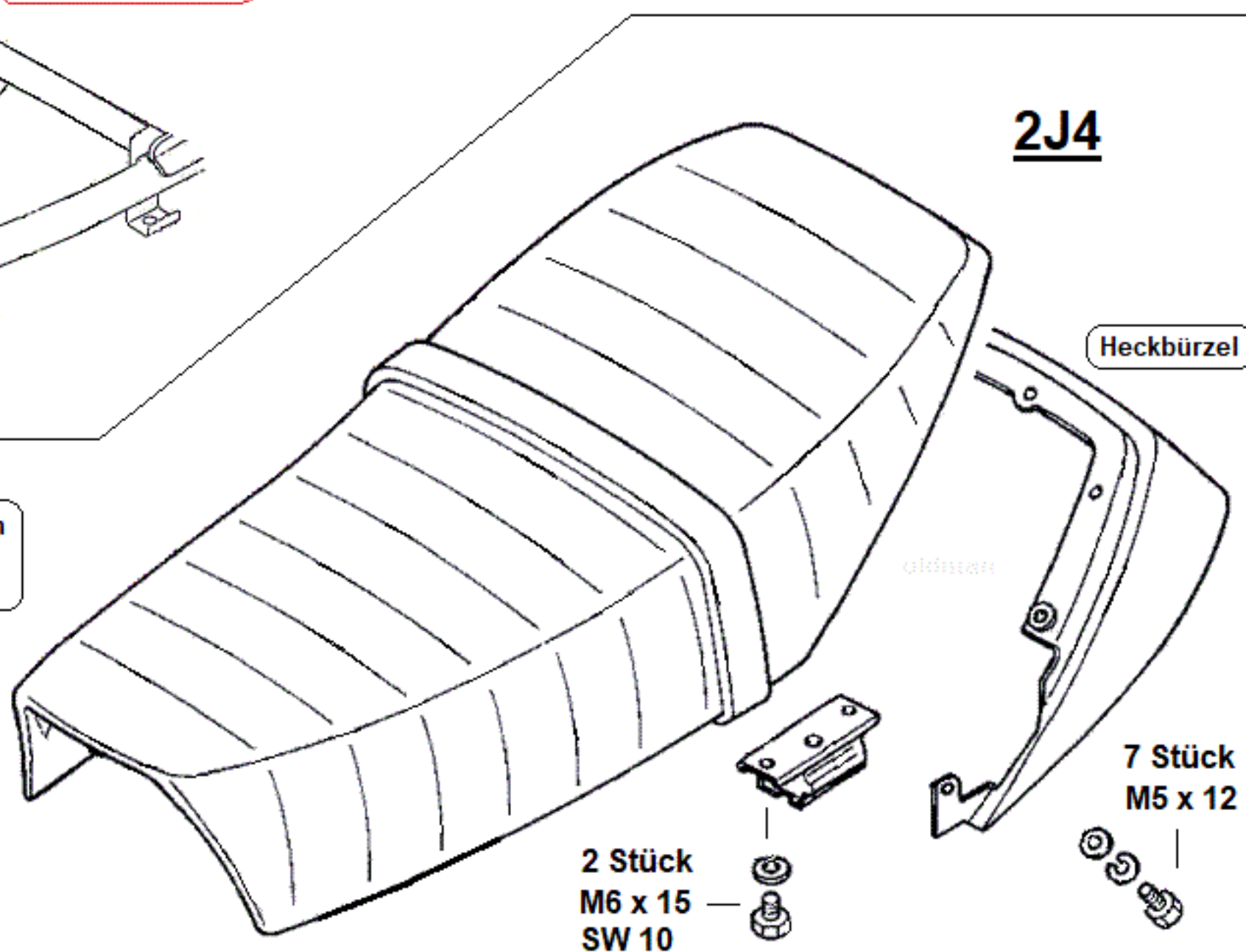
## 48T



## 2J4

Die beiden vorderen Haltelaschen sind feste mit der Stahlblech-Grundplatte verbunden

**Gummi-dämpfer**



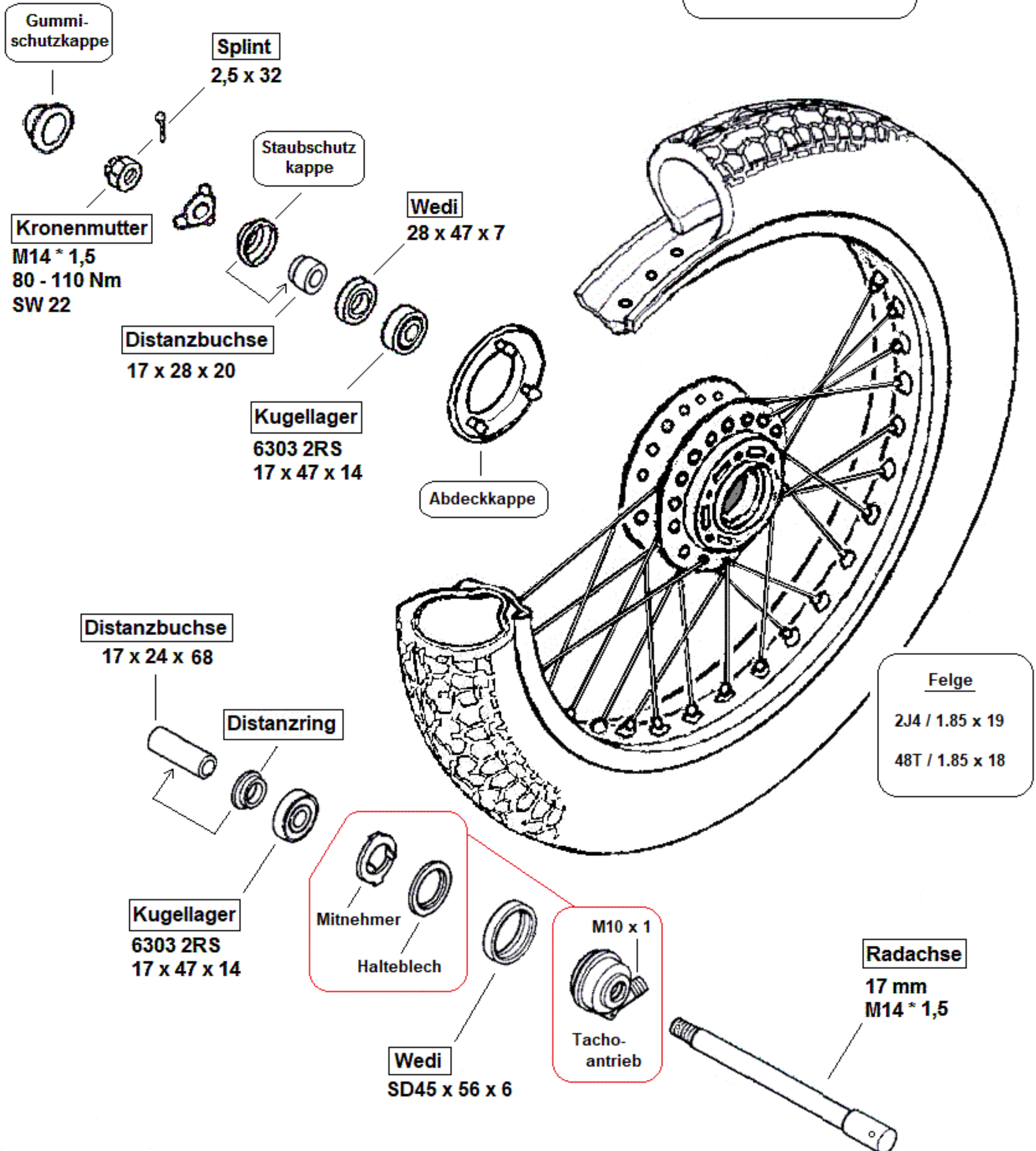


# Vorderrad

by oldman 2019- 2023

Für die Unterstützung mein  
besonderer Dank an:

Axilator



# Duplex Trommelbremse

## Vorderrad 48T

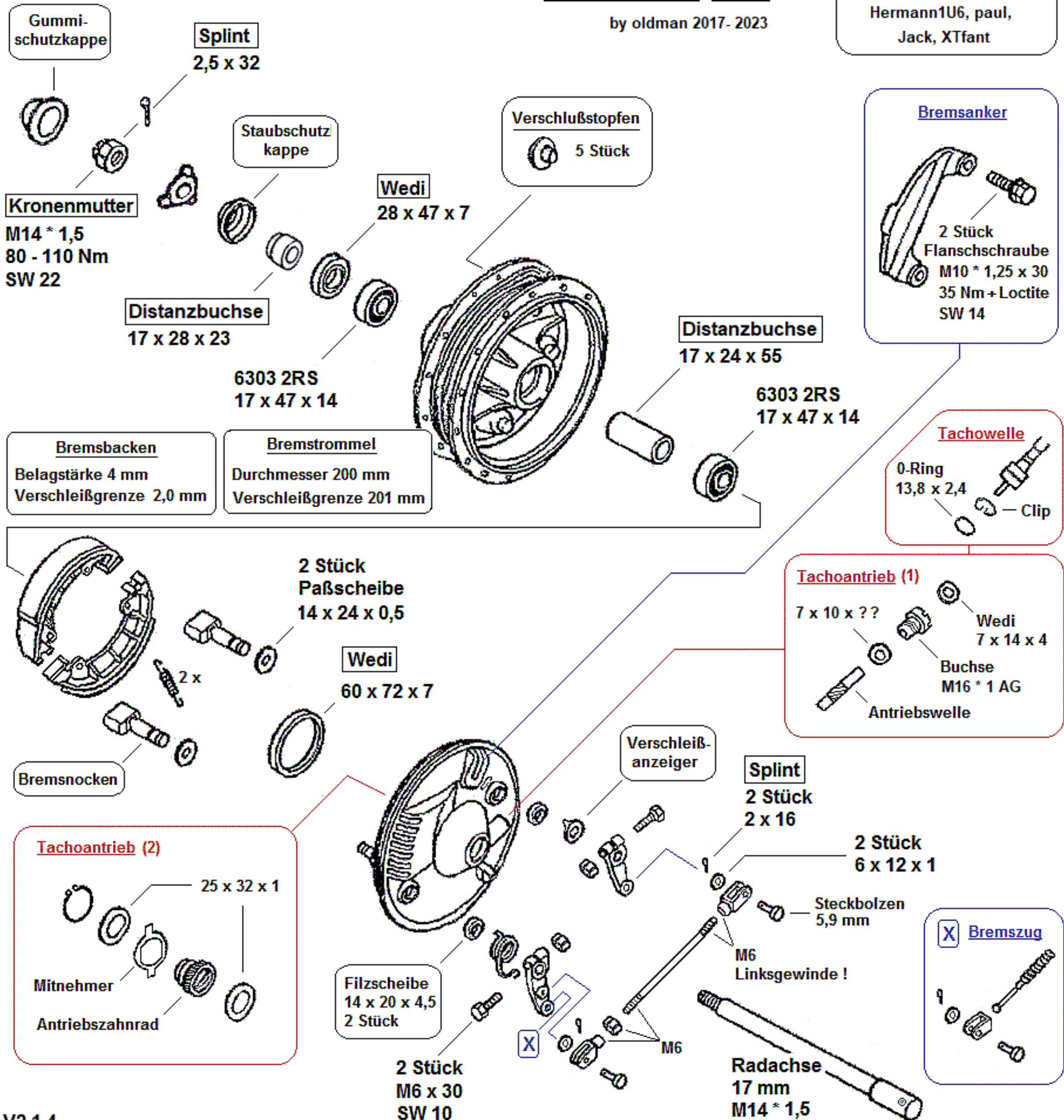
by oldman 2017- 2023

Für die Unterstützung mein besonderer Dank an:

seppi

Hermann1U6, paul,

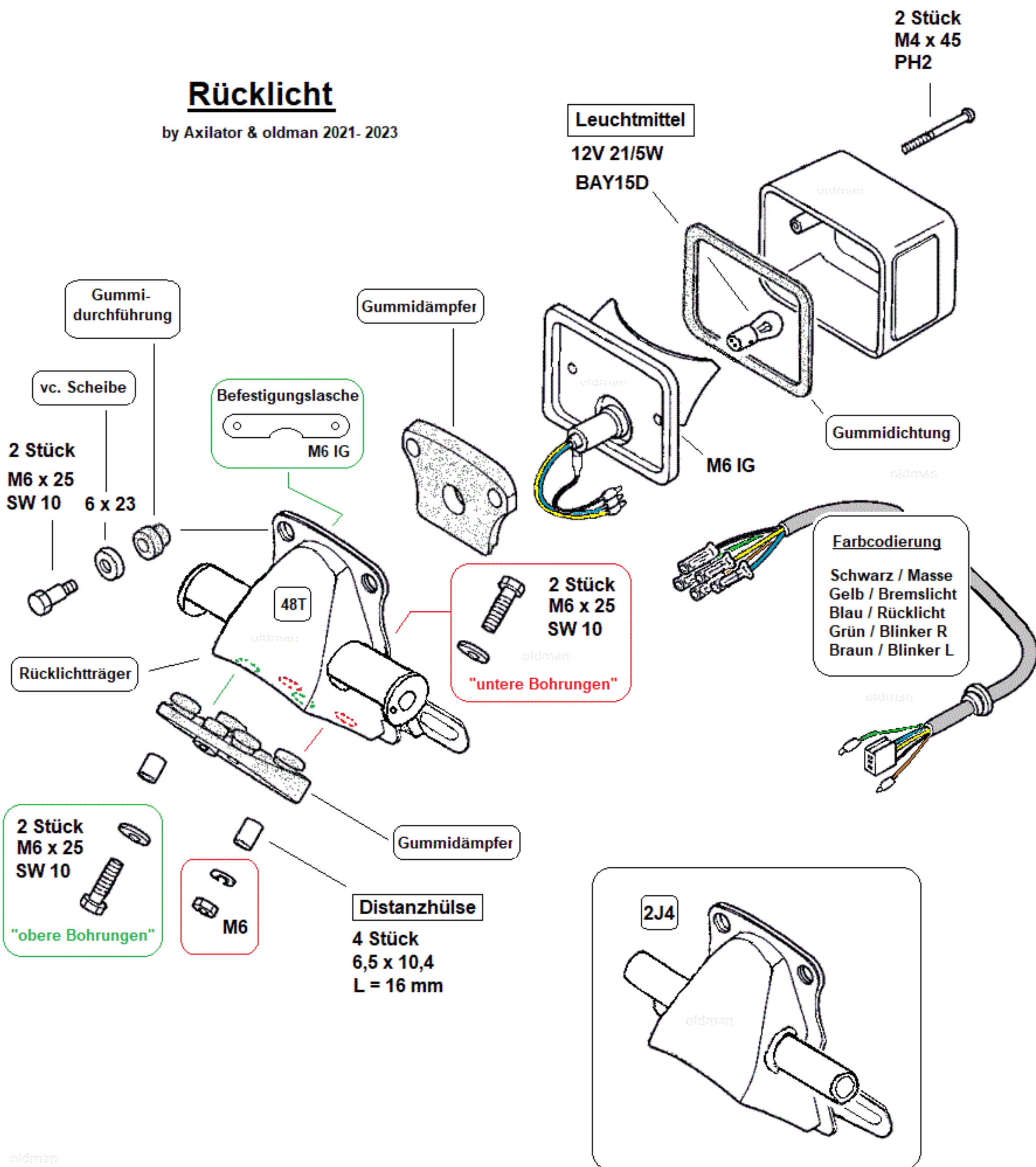
Jack, XTfant





# Rücklicht

by Axilator & oldman 2021- 2023





# Vergaser BST34

by oldman 2013- 2023

## BST34 Grundeinstellung

Hauptdüse: 165 ( "offen" 162,5 )

Leerlaufdüse: 45

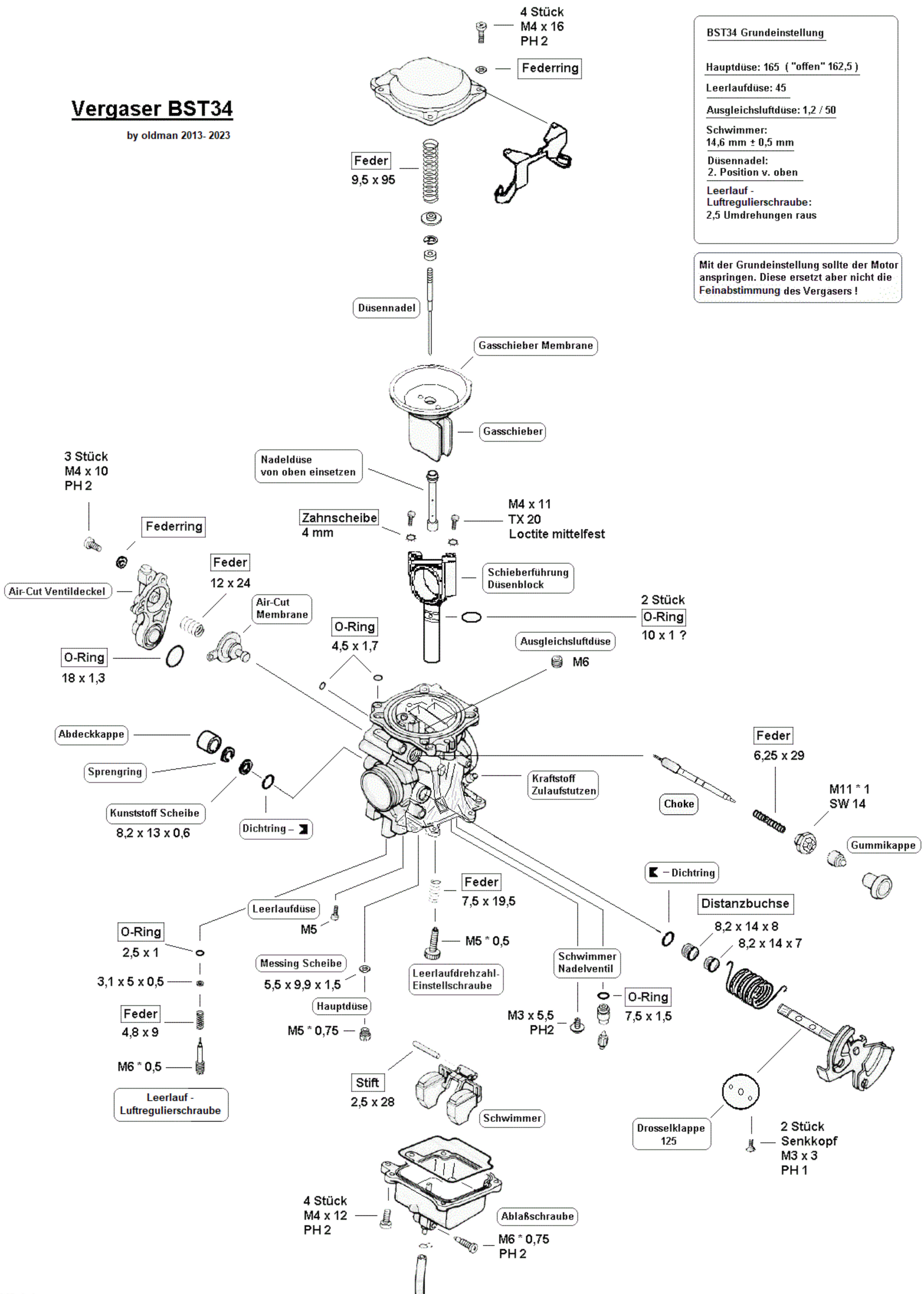
Ausgleichsluftdüse: 1,2 / 50

Schwimmer:  
14,6 mm  $\pm$  0,5 mm

Düsennadel:  
2. Position v. oben

Leerlauf -  
Luftregulierschraube:  
2,5 Umdrehungen raus

Mit der Grundeinstellung sollte der Motor anspringen. Diese ersetzt aber nicht die Feinabstimmung des Vergasers !





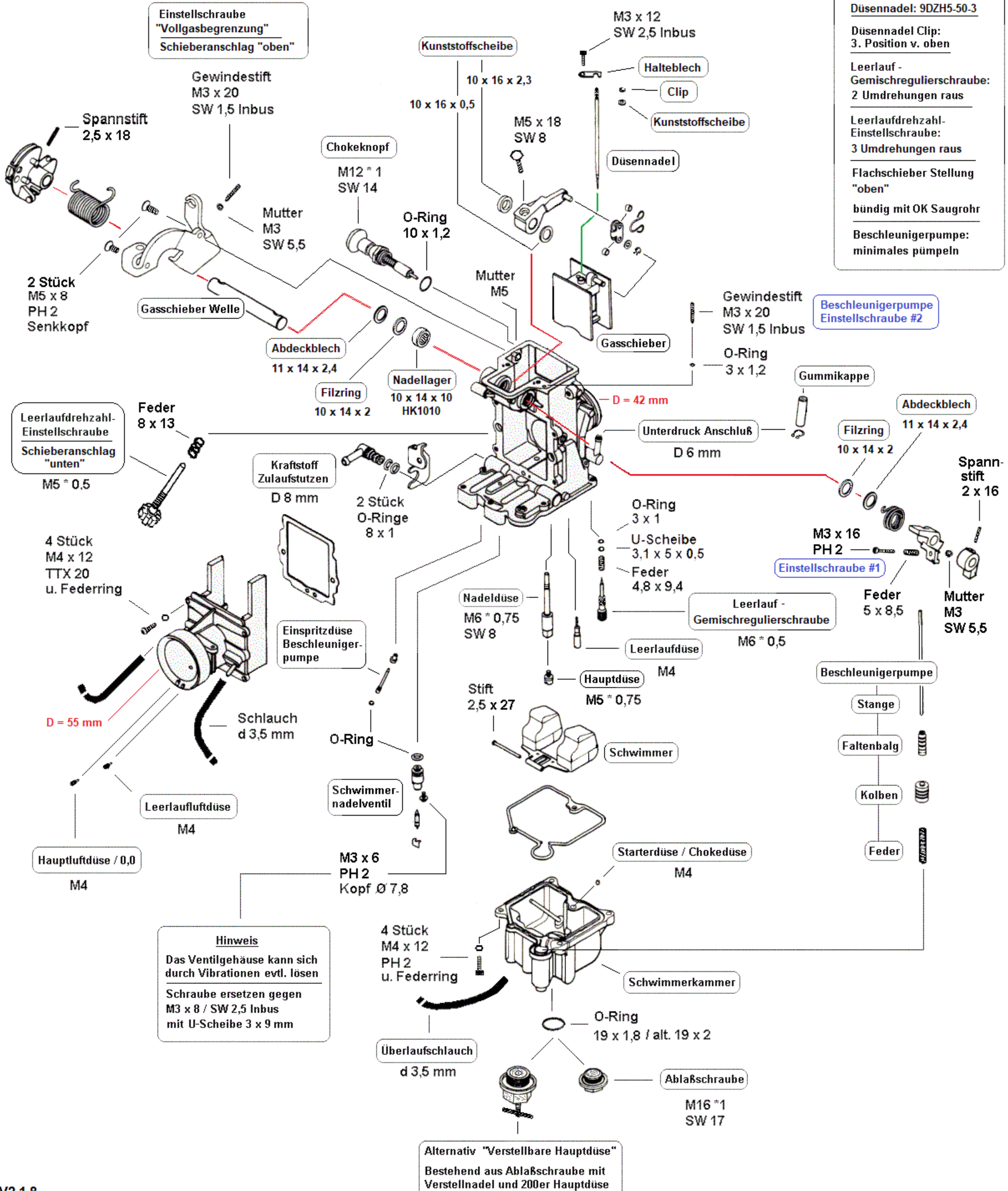
# Vergaser TM36 - 31

by oldman 2014- 2023

Mit der Grundeinstellung sollte der Motor anspringen. Dies ersetzt aber nicht die Feinabstimmung des Vergasers!

TM36-31 Grundeinstellung bei 48T Luftfilterkasten, 48U Verbindungsgummi und K&N Tauschfilter

Hauptdüse: 130  
 Leerlaufdüse: 15  
 Schwimmer: 19mm  
 Leerlauf- Luftdüse: 0,8  
 Chokedüse: 20  
 Nadeldüse: P.6 / 568  
 Düsennadel: 9DZH5-50-3  
 Düsennadel Clip: 3. Position v. oben  
 Leerlauf - Gemischregulierschraube: 2 Umdrehungen raus  
 Leerlaufdrehzahl-Einstellschraube: 3 Umdrehungen raus  
 Flachschieber Stellung "oben"  
 bündig mit OK Saugrohr  
 Beschleunigerpumpe: minimales pümpeln





# Vergaser VM32SS

by oldman 2015- 2023

Mit der Grundeinstellung sollte der Motor anspringen. Diese ersetzt aber nicht die Feinabstimmung des Vergasers !

**VM32SS Grundeinstellung**  
(für SR 500 "offen" 34 PS)

Hauptdüse: 270

Leerlaufdüse: 25

Schwimmer:  
22mm ± 2,5mm

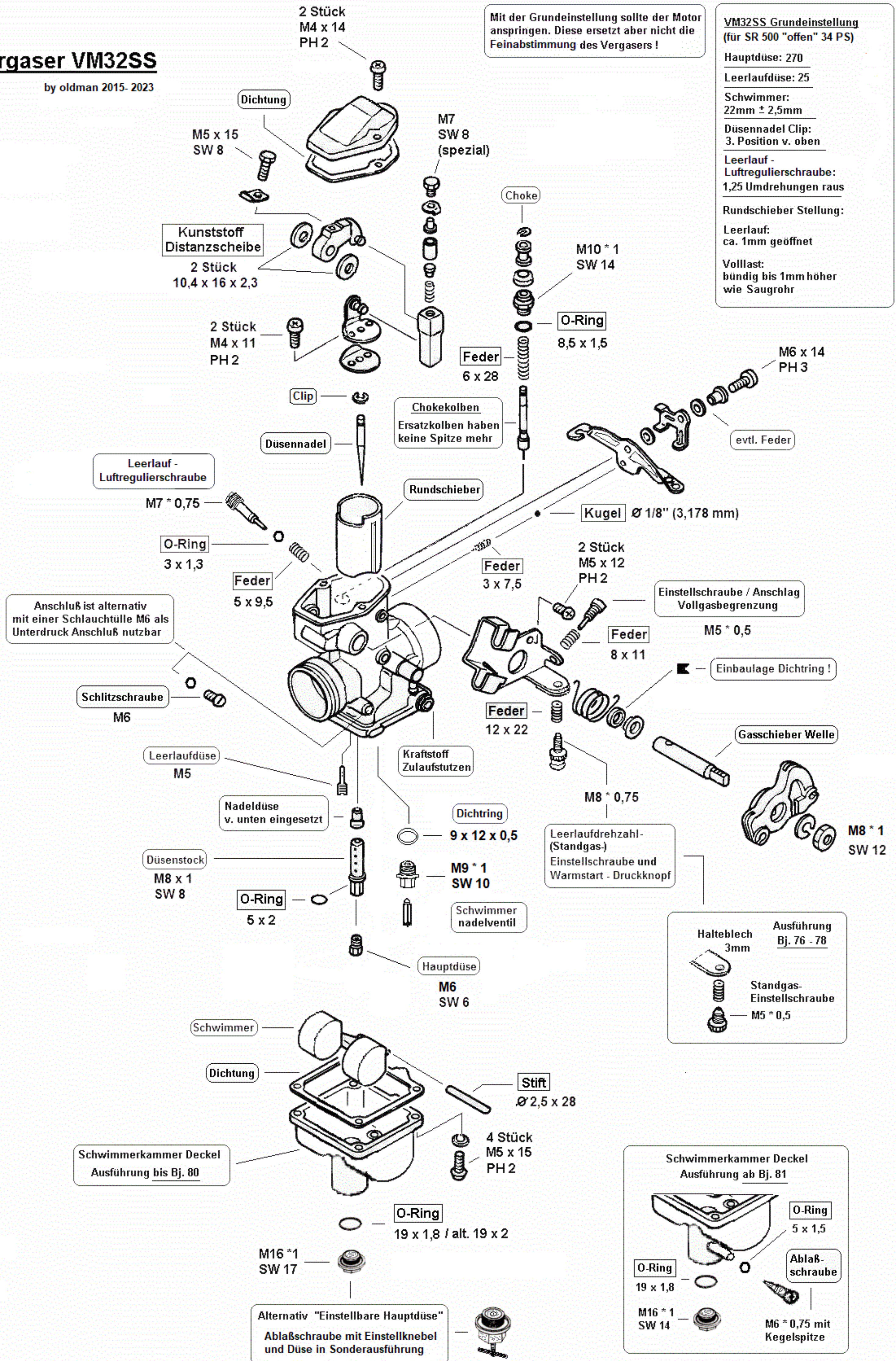
Düsenadel Clip:  
3. Position v. oben

Leerlauf -  
Luftregulierschraube:  
1,25 Umdrehungen raus

Rundschieber Stellung:

Leerlauf:  
ca. 1mm geöffnet

Vollast:  
bündig bis 1mm höher  
wie Saugrohr





# Vergaser VM34SS

by oldman 2010- 2023

Typ  
Kennzeichnung  
2J4 oder 48U  
siehe bei "X"

Mit der Grundeinstellung sollte der Motor anspringen. Diese ersetzt aber nicht die Feinabstimmung des Vergasers!

VM34SS Grundeinstellung  
(für SR 500 "offen" 34 PS)

Hauptdüse: 300

Leerlaufdüse: 25

Schwimmer:  
22mm ± 2,5mm

Düsenadel Clip:  
2. Position v. oben

Leerlauf -  
Gemischregulierschraube:  
2 Umdrehungen raus

Gasschieber Stellung:  
Leerlaufbegrenzung  
ca. 1mm geöffnet

Vollgasbegrenzung  
bündig bis 1mm höher  
wie OK Saugrohr

